

Herontwikkeling Dekamarkt Vaassen

Verslag/aanpassingen gemeente Epe n.a.v. informatiebijeenkomst DreefBeheer 7 april 2021

Inleiding

Op donderdag 7 april 2021 heeft DreefBeheer een informatiebijeenkomst gehouden – in het bijzijn van gemeentelijke vertegenwoordigers - over de herontwikkeling van de Dekamarkt locatie, Torenstraat 29, te Vaassen. De beoogde ontwikkeling behelst een uitbreiding van de huidige supermarkt, een horecagelegenheid in het winkelgebouw, de realisatie van 30 appartementen op de verdieping en het aanpassen van het parkeerterrein en realiseren van extra parkeerplaatsen ter hoogte van de Torenstraat 31.

Tijdens de avond heeft een afvaardiging van DreefBeheer het plan gepresenteerd en er was de mogelijkheid om met elkaar in gesprek te gaan over het ontwerp. In verband met corona vond de avond digitaal plaats en werd deze gedurende de avond in verschillende tijdsblokken in kleine groepen gehouden. Er waren 22 aanmeldingen voor de avond.

Naast het gesprek over het gebouw, waarvoor Dreef Beheer de eerstverantwoordelijke is, zijn er tijdens de bijeenkomst ook een aantal opmerkingen gegeven met betrekking tot de inrichting van het openbaar gebied, de wijze van parkeren en de verkeersontsluiting. Dit zijn onderwerpen die weliswaar nauw samenhangen met de ontwikkeling van Dreef Beheer, maar onderdeel uitmaken van de integrale afweging en de motivatie daarvan als het gaat om het kunnen vaststellen van het bestemmingsplan en het kunnen afgeven van de omgevingsvergunning. In dit document gaan we daar specifiek op in. We leggen uit waarom bepaalde keuzes zijn gemaakt en geven aan welke aanpassingen zijn gedaan naar aanleiding van de informatiebijeenkomst van 7 april 2021.

Voor een volledig verslag van de informatiebijeenkomst wordt verwezen naar het participatiedossier dat bij de stukken is gevoegd.

Aandachtspunten verkeer en parkeren

1. Er worden zorgen geuit over het toenemende verkeer in de Torenstraat en de Margrietweg. Ook met het oog op de 18 woningen die aan het Ter Heerdtspad zijn gerealiseerd en die ook voor extra verkeer aan de Torenstraat hebben gezorgd. .
2. Vanuit de Torenstraat wordt gevraagd om de ontsluiting voor de bewoners die gebruik maken van het privé parkeerterrein via Margrietweg te laten lopen. Er wordt gevraagd om de scheiding tussen het parkeren aan de Torenstraat en de Margrietweg niet in het plan op te nemen.
3. Er worden zorgen geuit over het schijnen van koplampen in de woningen aan de overzijde van de Torenstraat bij het uitrijden van de parkeerplaats.
4. Er wordt gevraagd om een verplaatsing van een deel van de Margrietweg ter hoogte van de woning aan de Margrietweg 5. Zodoende ontstaat een bredere berm en verwachten bewoners minder overlast door de toename in (vracht)verkeer. Door het plaatsen van bloembakken kan worden voorkomen dat er op het trottoir geparkeerd wordt.
5. Er wordt gevraagd of er rekening is gehouden met het parkeren bij de kerk.

Reactie gemeente

Verkeerstoename en ontsluiting op de Torenstraat

Aan het Ter Heerdtspad zijn appartementen gerealiseerd die een extra verkeersbeweging genereren op de Torenstraat. Daarnaast worden parkeerplekken ten behoeve van de appartementen boven de DEKA-supermarkt gesitueerd aan de zijde van de Torenstraat. Hiervoor is mede gekozen om een duidelijk onderscheid te creëren tussen de publieke parkeerplekken t.b.v. van de DEKA met ontsluiting op de Margrietweg en de private plekken ten behoeve van de appartementen met ontsluiting op de Torenstraat.

Verder is het van belang om aan te geven dat in het kader van de herinrichting van het centrum van Vaassen op de Torenstraat een fysieke knip aangebracht (ter hoogte van de aansluiting met het Marktplaatsplein). Dit is conform de 'beeldende notitie vernieuwing centrum Vaassen, zoals deze in 2018 door burgemeester en wethouders is vastgesteld en waarin de herinrichting van De Dorpsstraat (gedeeltelijk), De Jan Mulderstraat (inclusief de locaties van de molen en de Wieken), Het Marktplaatsplein en een gedeelte van de Torenstraat is vastgelegd en waarvan een groot gedeelte inmiddels is gerealiseerd. De Torenstraat was voorheen geschikt voor doorgaand verkeer naar het centrum. Het is aannemelijk dat door de knip de intensiteit van het verkeer daardoor aanzienlijk is afgenomen nu alleen sprake is van bestemmingsverkeer. Er is helaas geen 0-meting beschikbaar.

Berekening extra verkeersbewegingen

De extra verkeersbewegingen als gevolg van de twee ruimtelijke ontwikkelingen zijn hieronder berekend.

Bij de berekening zijn de landelijke kengetallen qua verkeersgeneratie gehanteerd (CROW):

	Verkeersgeneratie (per woning)							
	Centrum		Schil centrum		Rest bebouwde kom		Buitengebied	
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.
Zeer sterk stedelijk	1,2	2,0	2,8	3,6	3,9	4,7	5,2	6,0
Sterk stedelijk	2,8	3,6	3,9	4,7	4,5	5,3	5,2	6,0
Matig stedelijk	3,9	4,7	4,2	5,0	4,5	5,3	5,2	6,0
Weinig stedelijk	4,8	5,6	5,0	5,8	5,2	6,0	5,2	6,0
Niet stedelijk	4,8	5,6	5,0	5,8	5,2	6,0	5,2	6,0

Binnen de gemeente Epe hanteren we het gemiddelde kencijfer. Dit betekent een verkeersgeneratie van 5,2 bewegingen per etmaal voor appartementen (goedkoop.)

- ruimtelijke ontwikkeling DEKA (23 bewonersparkeerplekken) = $5,2 / (1,3 (0,3 \text{ pp komt in openbare deel aan westzijde en telt daarom niet mee in de verkeersgeneratie}) * 1 = 4)) * 23 = +92$ verkeersbewegingen per etmaal

- Ter Heerdtspad: 18 appartementen * $5,2/2$ (de helft van de verkeersbewegingen is meegerekend, vanwege 1-richtingsregime op Ter Heerdtspad) = +47 verkeersbewegingen per etmaal
= Het totale aantal verkeersbewegingen als gevolg van de twee ruimtelijke ontwikkelingen bedraagt 139 bewegingen per etmaal.

Verkeerskundige analyse

Verkeerskundig gezien is in een woonstraat het aantal motorvoertuigen van 1.000 per etmaal acceptabel. Dit wil niet zeggen dat dit in elke woonstraat gewenst is, maar het geeft wel een duidelijke indicatie welke intensiteiten verkeerskundig gezien als acceptabel worden beschouwd. De Torenstraat heeft een wegprofiel van circa 5,0 meter breed en er is een voetpad aanwezig. De weg is daarmee in de basis verkeerskundig goed ingericht. De verwachte toename aan verkeersbewegingen als gevolg van de ruimtelijke ontwikkeling is verkeerskundig acceptabel. Bovendien is er door het aanbrengen van de fysieke knip alleen sprake van bestemmingsverkeer, in tegenstelling tot voorheen, toen de Torenstraat één van de routes naar het centrum was, waardoor de huidige intensiteit naar verwachting sterk is afgenomen. Daarnaast zal het laden en lossen van de DEKA in de toekomstige situatie via de Margrietweg plaatsvinden.

Conclusie

Het in stand houden van het bewonersdeel qua parkeren aan de Torenstraat is wenselijk om een duidelijk onderscheid tussen private en publieke parkeerplekken te realiseren. Ook blijven de publieke parkeerplaatsen in het centrum dan ook blijvend te benutten voor bezoekers aan het centrum. De extra verkeersbewegingen die dit teweeg brengt, is verkeerskundig gezien beperkt en daarmee acceptabel. Zeker in combinatie met de aangebrachte knip op de Torenstraat ter hoogte van het Marktpllein, waardoor er alleen sprake is van bestemmingsverkeer.

Verkeerstoename Margrietweg

In het kader van het ontwerpbestemmingsplan is het effect op de Margrietweg door de voorgenomen ontwikkeling onderzocht. Hieruit blijkt dat de verkeersafwikkeling met de voorgenomen ontwikkeling zal toenemen, maar verkeerskundig acceptabel voor dit type weg, ook in het worst-case scenario.

Berekening extra verkeersbewegingen

In de huidige situatie bedraagt de gemiddelde verkeersgeneratie 538 motorvoertuigen per etmaal aan licht verkeer, 4 motorvoertuigen per etmaal aan zwaar verkeer en 4 motorvoertuigen per etmaal aan middelzwaar verkeer. Uitgaande van de volgende uitgangspunten:

- Stedelijkheidsgraad: weinig stedelijk
- Ligging: centrum
- Categorie: fullservice-supermarkt (718 m2) en vrijstaande woning

Bij de voorgenomen ontwikkeling bedraagt de gemiddelde verkeersgeneratie 1.339 motorvoertuigen per etmaal aan licht verkeer, 4 motorvoertuigen per etmaal aan zwaar verkeer en 4 motorvoertuigen per etmaal aan middelzwaar verkeer. Uitgaande van de volgende uitgangspunten:

- Stedelijkheidsgraad: weinig stedelijk
- Ligging: centrum
- Categorie: fullservice-supermarkt (1.647 m2) en 30 appartementen

De toename bedraagt 801 motorvoertuigen per etmaal aan licht verkeer. Ten noorden, zuiden en westen van de supermarkt zijn de parkeerplaatsen beoogd. Deze grotendeels bestaande parkeerplaatsen zijn te bereiken middels de Margrietweg. De ontsluiting middels de Margrietweg wordt voortgezet. Deze weg sluit direct aan op de Julianalaan.

Verkeerskundige analyse

Uit de tellingen op de Margrietweg (2019) is gebleken dat de vervoersbewegingen 891 motorvoertuigen per etmaal bedraagt. In 2022 houdt dit in dat er in het worst-case scenario 1.719 verkeersbewegingen (telling 2019 + autonome groei 1% per jaar + 801) zijn over de Margrietweg. De Margrietweg is zo ingericht dat dit de toename van het aantal vervoersbewegingen in de toekomst aan kan. De Margrietweg maakt onderdeel uit van de parkeerroute en is als zodanig ingericht. In de structuurvisie Centrum Vaassen is dit ook als zodanig beleidsmatig vastgesteld en ten behoeve daarvan en mede vooruitlopend op de huidige ontwikkeling is de Margrietweg jaren geleden doorgetrokken, waardoor in het centrum van Vaassen een parkeerruit is ontstaan, zoals ook was beoogd.

De Margrietweg is te typeren als een 'erftoegangsweg' en daar binnen als een 'buurtontsluitingsweg'. Op een dergelijke buurtontsluitingsweg is een (indicatie van) intensiteit van circa 1.000-2.500 mvt/etm acceptabel. De Margrietweg kent een andere inrichting en woonbebouwing dan de Torenstraat. De Torenstraat is getypeerd als een 'woonstraat' waar diverse woningen dicht op de rijbaan staan.

1.719 verkeersbewegingen over de Margrietweg betreft een aanname en worst-case scenario. In werkelijkheid rijdt niet al het toenemende verkeer vanuit de voorgenomen ontwikkeling alleen over de Margrietweg, maar neemt het ook andere routes. Daarnaast leidt de uitbreiding van de supermarkt met meer dan 100% en het realiseren van de 30 appartementen en horeca vermoedelijk niet tot een dubbel aantal vervoersbewegingen.

Conclusie

Er wordt een toename van het verkeer op de Margrietweg verwacht. Verkeerskundig is deze toename acceptabel voor dit type weg.

Aanpassen ligging Margrietweg

Onder 'aanpassingen' wordt in dit document ingegaan op de maatregelen die naar aanleiding van deze opmerking zijn genomen.

Parkeren bij de kerk

Er is rekening gehouden met het parkeren bij de kerk. Onder meer doordat een groot deel van de appartementen een privé parkeerplaats krijgt aan de Torenstraat. Daarnaast worden er conform de Nota Parkeernormen extra parkeerplaatsen toegevoegd aan het openbaar gebied zowel ten behoeve van de horeca, de vergrote supermarkt en de extra appartementen.

Overlast van koplampen aan de Torenstraat

In het ontwerp is geen rekening gehouden met overlast van koplampen vanaf de parkeerplaats aan de Torenstraat. Onder 'aanpassingen' wordt in dit document ingegaan op de maatregelen die naar aanleiding van deze opmerking worden genomen om overlast zoveel mogelijk tegen te gaan.

De aanpassingen naar aanleiding van de ingebrachte opmerkingen

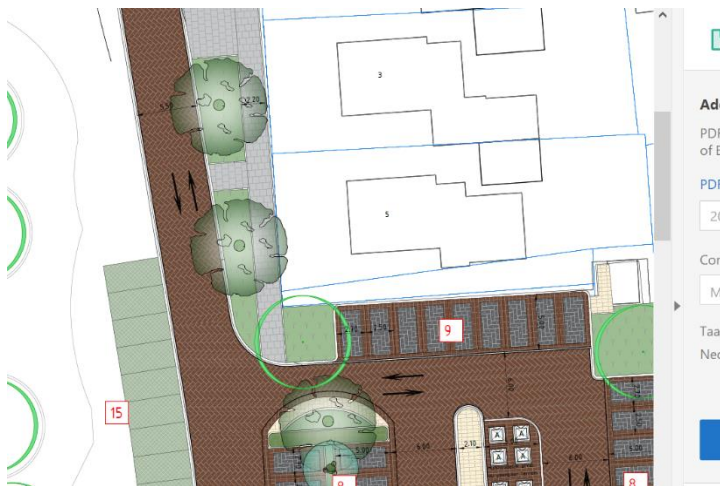
Overlast van koplampen aan de Torenstraat

Wat betreft de overlast van koplampen van auto's die in woningen schijnen bij het uitrijden van de parkeerplaats is het ontwerp aangepast. Aan weerszijden van de uitrit wordt een groenvak gemaakt zodat de parkeerplaats meer uit het zicht van de woningen aan de Torenstraat komt te liggen en het licht van koplampen hierdoor deels zal worden opgevangen.



Aanpassen ligging Margrietweg

De suggestie om de ligging van de Margrietweg ter hoogte van huisnummer 5 aan te passen kan worden overgenomen. Het zorgt voor een betere lijnvoering van de weg en creëert een bredere berm ter hoogte van nummer 5 en hiermee meer afstand tot de toenemende verkeersbewegingen over de Margrietweg. Door deze scherpere bocht eruit de halen en hiermee een bredere berm te creëren wordt de lijnvoering van de weg rustiger en volgt deze meer de lijn van het bomenmonument Vaassen1200. Ook komen de extra 15 grasparkeerplaatsen dan in een minder geforceerde bocht te liggen. De tussenberm voor de woning nummer 5 krijgt aansluiting op een vrij-liggend bermvakje iets noordelijker buiten de tekening. Daarmee ontstaat over de gehele lijn een tussenberm langs de Margrietweg. Het al dan niet plaatsen van bloembakken wordt hier verder niet in meegenomen maar behoort bij fase 3 van de centrumplanontwikkeling. Weergave de weergave van de nieuwe situatie op de volgende pagina.



Situatie nieuw



Situatie oud