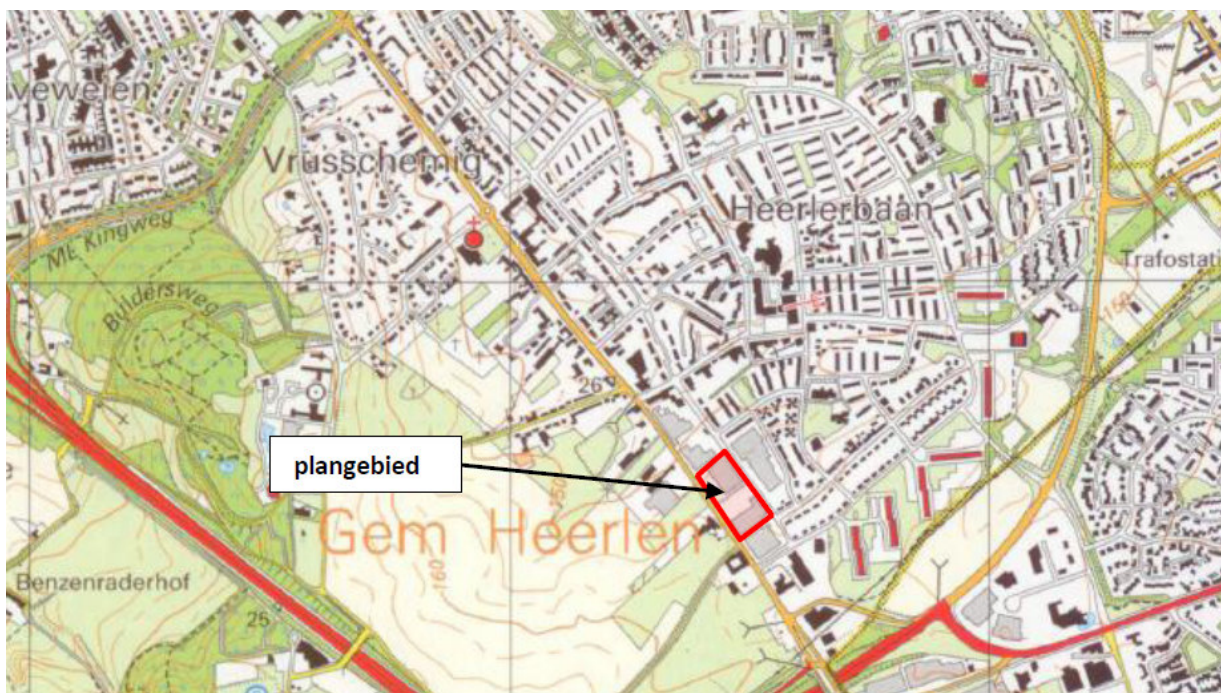


MEMO

Aan : Dennis Martens
Van : Anneke Merckx en Niels Bosch
Kopie : -/-
Dossier : BB1478-100-100
Project : Zienswijzen ontwerpbestemmingsplan Heerlerbaan 239
Betreft : Memo

Ons kenmerk : IS-EH20120188
Datum : 1 mei 2012
Classificatie : Klant vertrouwelijk

Aan de Heerlerbaan 239 te Heerlen zijn een tweetal supermarkten en een drogisterij gevestigd. In 2006 is hen tijdelijke vrijstelling gegeven om zich daar te vestigen, voor een periode van 5 jaar. De gemeente stond voor de keuze om de tijdelijke vrijstelling op te heffen of te formaliseren door middel van het formeel planologisch-juridisch te regelen in een nieuw bestemmingsplan. Er is gekozen voor het formaliseren van de detailhandelsfunctie op Heerlerbaan 239.



Afbeelding 1: Plangebied Heerlerbaan 239

Inmiddels is het bestemmingsplan ter inzage gelegd. Dit plan bevat ook onderdelen met betrekking tot verkeer. De gemeente Heerlen heeft DHV gevraagd om deze onderdelen te beoordelen. Achtereenvolgens wordt ingegaan op de verkeersgeneratie, de bereikbaarheid van de locatie, de parkeersituatie en het laden en lossen.

Verkeersgeneratie

Berekend is wat de verkeersgeneratie is van detailhandel op Heerlerbaan 239. Hiervoor is publicatie 256 Verkeersgeneratie woon- en werkgebieden van het CROW¹ gebruikt. Voor een uitgebreide berekening wordt verwezen naar bijlage 1.

De volgende verkeersgeneratie komt daaruit naar voren:

- Werkdag: 3.016 motorvoertuigen per etmaal.
- Zaterdagetmaal: 3.360 motorvoertuigen per etmaal.

De gemeente Heerlen heeft berekend dat de supermarkten ongeveer 3.500-4.000 motorvoertuigen per etmaal genereren. Dit is in lijn met de berekeningen volgens het CROW, de aantallen van de gemeente Heerlen liggen zelfs aan de hoge kant.

Bereikbaarheid

De locatie is momenteel bereikbaar vanuit twee richtingen, de Heerlerbaan en Hambeukerboord. De Heerlerbaan is een gebiedsontsluitingsweg. De ingang naar het terrein is momenteel gesitueerd ten zuiden van de rotonde met de Hoogveldlaan. Door de intensiteiten op de Heerlerbaan moet verkeer dat het terrein vanuit noordelijke richting op wil rijden wachten. Hierdoor ontstaat een wachtrij op de Heerlerbaan en mogelijk op de rotonde. De reden is de ongunstige ligging van de ingang van het parkeerterrein. De tweede ingang is aan de Hambeukerboord. Dit is een erftoegangsweg.

Na legaliseren van de detailhandelfunctie zullen de intensiteiten op de Heerlerbaan niet toenemen. Dit omdat deze functies momenteel ook aanwezig zijn op die locatie. Om de doorstroming op de Heerlerbaan in de toekomst te kunnen garanderen, zal er wel actie ondernomen moeten worden met betrekking tot de ingang van het parkeerterrein.

Toekomstig wil de gemeente de huidige ingang aan de Heerlerbaan opheffen en het parkeerterrein aansluiten op de rotonde met de Hoogveldlaan, zie afbeelding 2. Dit heeft een positieve invloed op de bereikbaarheid van het parkeerterrein en op de doorstroming van de Heerlerbaan. Op deze manier kunnen bezoekers veilig het terrein bereiken. De rotonde verlaagd de snelheid van het verkeer en heeft ruimte voor fietsers en voetgangers. Het langzaam verkeer kan ter hoogte van de rotonde veilig de Heerlerbaan oversteken.

De aansluiting op de rotonde biedt enkel de mogelijkheid het terrein op te rijden. Bezoekers moeten kiezen of ze links of rechts afslaan om te gaan parkeren. Aan de voorkant van de supermarkt, richting DA drogist, zijn 48 parkeerplaatsen gesitueerd. Indien daar geen plaats, moeten bezoekers het terrein verlaten via de uitrit en dan via de rotonde opnieuw het parkeerterrein oprijden.

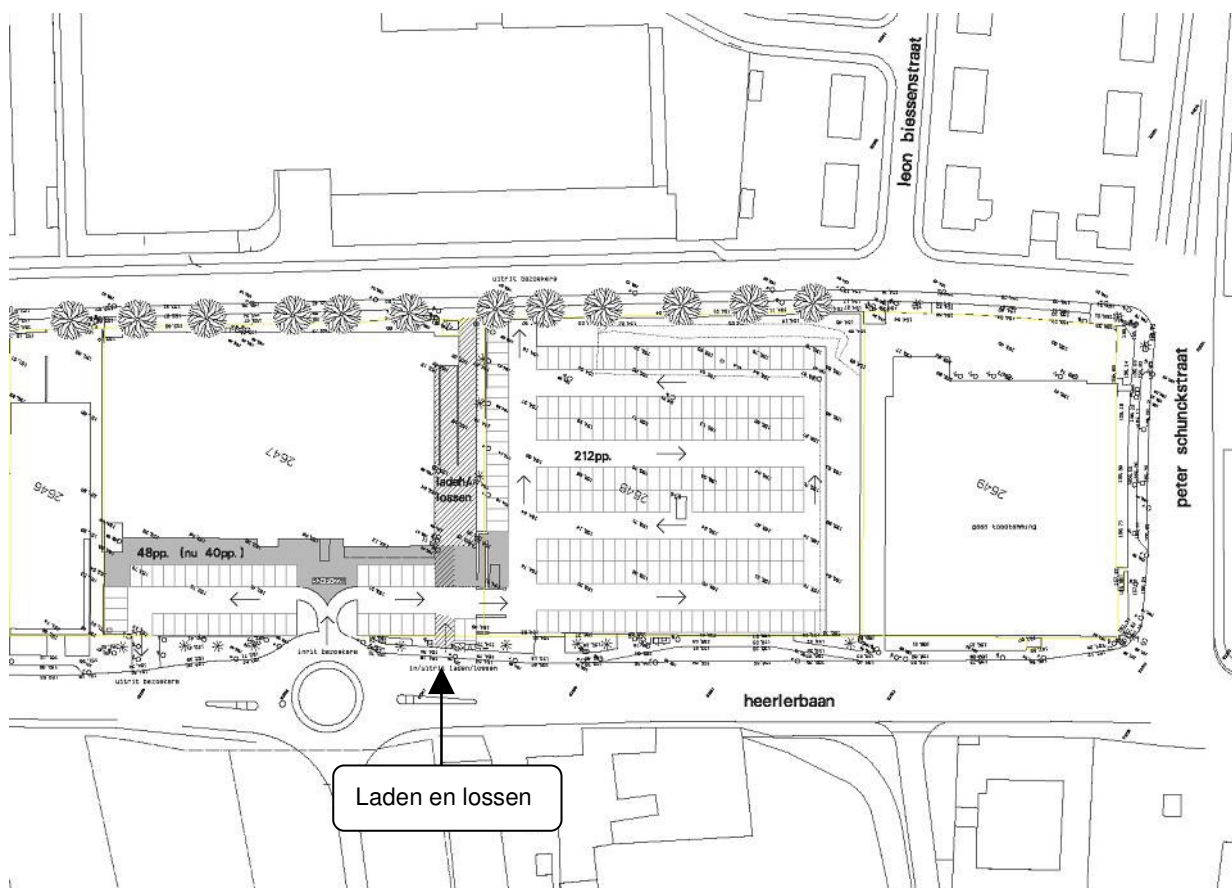
Via de Heerlerbaan zijn de winkels voor voetgangers goed bereikbaar. De rotonde biedt veilige oversteekmogelijkheden en via het trottoir kan men tot dicht bij de ingang van de winkels komen. Het laatste gedeelte moet men over het parkeerterrein lopen. In de nieuwe situatie kruisen de voetgangers komend vanaf het voetpad het gemotoriseerde verkeer dat het parkeerterrein oprijdt. Voor de voetgangers is dit een onveilige oversteek in verband met het slechte overzicht op het aankomend verkeer.

Via de voetpaden van de Hambeukerboord kunnen voetgangers ook het parkeerterrein oplopen. Men moet dan om het gebouw heen en op het parkeerterrein zijn geen voorzieningen. Echter wordt dit niet als een probleem gezien. Per openbaar vervoer zijn de winkels goed bereikbaar. Ten zuiden van de ingang aan de Heerlerbaan is aan beide zijden van de weg een bushalte gelegen. De bezoekers kunnen via het trottoir de ingang van de winkels bereiken.

¹ Nationaal kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte.

Op het parkeerterrein geldt een verplichte rijrichting. Aanbevolen wordt nogmaals te kijken of het mogelijk is het parkeerterrein in tweerichtingen te berijden. Indien dit niet mogelijk is zal door middel van bebording en markering deze verplichte rijrichting duidelijk aangegeven moeten worden.

Het verlaten van het parkeerterrein kan op twee locaties. Voor de 48 parkeerplaatsen aan de voorzijde is dat rechtstreeks op de Heerlerbaan. Voor de overige voertuigen is dat via de Hambeukerboord. Gezien de situering van de rotonde is het niet aan te raden om verkeer via de rotonde het parkeerterrein te laten verlaten. De Hambeukerboord en Peter Schunckstraat zijn hiervoor een goed alternatief. Dit is een zone 30 en het is een logische gedachte dat men daar geen extra verkeer wenst. Om de overlast voor de achterliggende wijk zoveel mogelijk te beperken, is het mogelijk een verplichte rijrichting in te stellen. Bezoekers moeten verplicht rechts afslaan en kunnen hun weg via de Hambeukerboord en Peter Schunckstraat vervolgen. Via de rotonde kan men veilig de Heerlerbaan oprijden.



Parkeren

De gemeente heeft op basis van de parkeernota 2010 een berekening gemaakt voor het aantal parkeerplaatsen dat nodig is bij deze functies. Deze parkeernorm is vergeleken met de norm die gehanteerd wordt door het CROW. Beiden berekeningen worden hieronder weergegeven.

Gemeente Heerlen

De gemeente Heerlen hanteert voor detailhandel binnen een wijkcentrum een parkeernorm van 3,0 parkeerplaatsen per 100 m² bruto vloeroppervlak (bvo). Het plangebied bevat 3.500 m² bvo. In het totaal zijn dat:
 $(3.500 \text{ m}^2 \text{ bvo} / 100) * 3,0 = 105 \text{ parkeerplaatsen}$

CROW

Voor de berekening is gebruik gemaakt van CROW publicatie 182, parkeerkencijfers – basis voor parkeernormering. Een aantal uitgangspunten zijn belangrijk voor de berekening. Er is gekozen voor een schil / overloopgebied als stedelijke zone en een stedelijkheidsgraad van sterk stedelijk. Het CROW rekent met een minimum en maximum aantal benodigde parkeerplaatsen, beiden worden benoemd.

Minimaal zijn 2,5 parkeerplaats nodig per 100 m² bvo. Dat geeft het volgende aantal:
 $(3.500 \text{ m}^2 \text{ bvo} / 100) * 2,5 = 88 \text{ parkeerplaatsen}$.

Maximaal zijn 4,0 parkeerplaatsen nodig per 100 m² bvo. In het totaal zijn dat:
 $(3.500 \text{ m}^2 \text{ bvo} / 100) * 4,0 = 140 \text{ parkeerplaatsen}$.

Op het parkeerterrein zijn in het totaal 260 parkeerplaatsen gelegen. Kijkend naar zowel de norm van de gemeente als van het CROW is dit ruim voldoende.

Bij deze berekening is geen rekening gehouden met dubbelgebruik, dat wil zeggen andere functies die ook van dit parkeerterrein gebruik maken. Er is geen sprake van structureel dubbelgebruik. Alleen als Roda JC speelt, parkeren supporters op het terrein.

Laden en lossen

De huidige in- en uitrit worden toekomstig gebruikt voor het laad en losverkeer, zie afbeelding 2. Gezien de ligging van deze in- en uitrit worden problemen verwacht. Allereerst omdat het vrachtverkeer niet kan keren op het laad en lossterrein. Hierdoor is het noodzakelijk dat men achteruit de inrit oprijdt of verlaat. Gezien de intensiteiten en functie van de Heerlerbaan gaat dit voor oponthoudt zorgen. Daarnaast is de situering van de in/uitrit zodanig dat het voor vrachtverkeer niet mogelijk is om komend vanaf de rotonde het parkeerterrein op te rijden.

Een ander nadeel is dat het vrachtverkeer kruist met het bezoekersverkeer.

Een oplossing kan zijn om het laden en lossen te laten plaatsvinden aan de Hambeukerboord. Deze straat kent een lagere intensiteit waardoor het voor vrachtverkeer eenvoudiger is om achteruit in te parkeren. Wel zal hiervoor een voorziening aangelegd moeten worden aangezien momenteel geen opening is aan de achterzijde van het pand. De locatie van het laad en losverkeer komt dan naast de uitgang van het parkeerterrein te liggen. Om deze verkeersstromen uiteen te trekken, is het mogelijk om de uitgang van het parkeerterrein te verplaatsen naar andere hoek van het terrein, zuid-oostwaarts.

Bijlage 1 Berekening verkeersgeneratie

In deze bijlage is de berekening van de verkeersgeneratie uitgewerkt.

Berekend is wat de verkeersgeneratie is van detailhandel. Hiervoor is publicatie 256 Verkeersgeneratie woon- en werkgebieden van het CROW² gebruikt.

Om de verkeersgeneratie te kunnen berekenen, is de hoeveelheid verkoopvloeroppervlak (vvo) nodig. Bekend is dat er 3.500 m² bruto vloeroppervlak (bvo) gelegen is op de locatie. De verhouding vvo – bvo is 1,25. In het totaal is er $3.500 / 1,25 = 2.800$ m² vvo beschikbaar.

Voor het berekenen van het aantal motorvoertuigbewegingen per m² vvo, wordt het volgende onderscheidt gemaakt:

Supermarkt met stadsdeelfunctie (of discounter)	Werkdagemaal	Zaterdagemaal
Aantal motorvoertuigbewegingen per m ² vvo	1,4	1,8
Aantal vvo	2.800 m ²	2.800 m ²
Verkeersgeneratie	3.920 mvt/etmaal	5.040 mvt/etmaal

Op het terrein bevinden zich twee supermarkten. De verkeersgeneratie van beide supermarkten mag niet zonder meer opgeteld worden. Hiervoor wordt een correctie toegepast. Gesteld wordt dat als de supermarkten qua grootte niet veel van elkaar verschillen, 30% van de klanten op werkdagen en 50% op zaterdag ook de naastliggende supermarkt bezoeken. De som van de verkeersgeneratie mag op een werkdag gedeeld worden door 1,3 en op een zaterdag door 1,5. Dat geeft de volgende uitkomst:

	Werkdagemaal	Zaterdagemaal
Verkeersgeneratie	3.920 mvt/etmaal	5.040 mvt/etmaal
Correctiefactor	1,3	1,5
Nieuwe verkeersgeneratie	3.016 mvt/etmaal	3.360 mvt/etmaal

² Nationaal kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte.