

BESTEMMINGSPLAN HOEK BLESDIJK - DE WEMEKAMP DEN HAM

REACTIEMEMO VERKEER

Documentnr.: N01-D01-31119223-SWS2
Projectnummer: 31119223
Status: definitief/01
Datum: 19 oktober 2022

Opdrachtgever:

BJZ.nu

1. INLEIDING

BJZ.nu werkt aan een herziening van het bestemmingsplan voor het perceel op de hoek Blesdijk – De Wemekamp in Den Ham. Het plangebied kent momenteel een maatschappelijke bestemming. De initiatiefnemer is voornemens het plangebied te herontwikkelen met woningbouw, bestaande uit 12 appartementen met bijbehorende voorzieningen. De voorgenomen ontwikkeling is in strijd met het geldende bestemmingsplan. Een herziening van het bestemmingsplan is daarom noodzakelijk.

Het Ontwerp bestemmingsplan heeft inmiddels ter inzage gelegen. De gemeente Twentrand heeft hierbij een aantal zienswijzen ontvangen. Daarnaast heeft de gemeente eerder het jaar een zienswijze ontvangen met betrekking tot de voorgenomen ontwikkeling. BJZ.nu heeft Roelofs Advies & Ontwerp gevraagd een toelichting op de parkeerberekening en een vakinhoudelijke reactie te geven op de verkeerskundige aspecten in de ontvangen zienswijzen.

In deze memo worden de verkeerskundige aspecten uit de volgende ontvangen zienswijzen behandeld:

1. Vereniging van eigenaren appartementencomplex Brinkstede d.d. 28-03-2022;
2. Vereniging van eigenaren appartementencomplex Brinkstede d.d. 18-07-2022;
3. DAS, namens cliënten wondende op De Wemekamp 2 d.d. 08-08-2022.

De nummering in de reactie op de zienswijzen in hoofdstuk 3 verwijst naar de ontvangen zienswijzen met een volgnummer.

2. PARKEERBEHOEFTE INITIATIEF

Het planinitiatief bestaat uit de realisatie van 12 koopappartementen met een gebruikersoppervlakte van 80 tot 85 m². Om het benodigd aantal parkeerplaatsen te bepalen is een parkeerberekening uitgevoerd. De vigerende parkeernormering en methodiek hiervoor is beschreven in de 'Nota Parkeernormen gemeente Twenterand 2018'.

In de nota is een gebiedsindeling opgenomen, waarbij de planlocatie in als 'centrum' is aangeduid. Verder is in de nota opgenomen dat bij de berekening van de gewenste aantallen de gemeente bij uitbreidingsplannen uitgaat van het gemiddelde van 'minimum' en 'maximum'. Op de appartementen is op basis van het vloeroppervlakte de functie 'Koop, etage midden' van toepassing.

Bovenstaande resulteert in een vigerende parkeernorm van 1,4 parkeerplaats per appartement. De 12 appartementen brengen een parkeerbehoefte van $12 * 1,4 = 16,8$ (afgerond 17) parkeerplaatsen met zich mee. Op de plankaart van het initiatief zijn 17 parkeerplaatsen voorzien. Met deze beschikbare parkeercapaciteit kan de volledige parkeerbehoefte van het initiatief (bewoners & bezoekers) op eigen terrein worden gefacilieerd.

3. REACTIE OP ZIENSWIJZEN

nr	zienswijze	reactie
1.1	Indiener heeft zorg over de toename in parkeerdruk als gevolg van het initiatief. Overdag is er volgens indiener in de huidige situatie een tekort aan parkeerplaatsen. Bezoekers van het gezondheidscentrum en de scholen parkeren volgens indiener op onhandige plekken.	De veronderstelde parkeerproblematiek die zich in de huidige situatie voordoet heeft geen relatie met de voorgenomen ontwikkeling c.q. het bestemmingsplan. De parkeerbehoefte van het initiatief volledig op eigen terrein gefaciliteerd, waardoor er geen extra parkeerdruk in de omliggende openbare ruimte te veronderstellen is. Om meer inzicht te krijgen in de verkeer- en parkeersituatie zijn schouwen uitgevoerd om de huidige parkeer- en verkeerssituatie tijdens het brengen en halen van basisschool leerlingen te beoordelen. In hoofdstuk 4 van deze notitie zijn de bevindingen van de schouwen beschreven.
1.2	Auto's parkeren volgens indiener in huidige situatie op het trottoir, waardoor (oudere) voetgangers gebruik moeten maken van de rijbaan.	Zie reactie 1.1.

1.3	Met toevoeging van 12 appartementen zal de parkeerdruk volgens indiener nog verder toenemen.	De parkeerbehoefte van de ontwikkeling (16,8 parkeerplaatsen) wordt volledig op eigen terrein gefaciliteerd. Hiervoor worden 17 parkeerplaatsen gerealiseerd. De parkeerbehoefte van het initiatief heeft dan ook geen invloed op de parkeerdruk in de omliggende openbare ruimte.
1.4	Indiener verwerpt methodiek met (theoretische) parkeerberekeningen. Ondanks een sluitende theoretische onderbouwing ontstaan volgens indiener in praktijk bij soortgelijke ontwikkelingen aanzienlijke parkeerproblemen.	De (door de gemeenteraad vastgestelde) vigerende parkeernormen zijn een afgeleide van parkeerkencijfers van het CROW. Deze kencijfers zijn gebaseerd op literatuuronderzoek en praktijkervaringen van verschillende gemeenten. De kencijfers zijn landelijk (en juridisch) geaccepteerd en worden gezien als de meest betrouwbare gegevens met betrekking tot het bepalen van het benodigde aantal parkeerplaatsen en de verkeergeneratie.

nr	zienswijze	reactie
2.1	Indiener spreekt zorgen uit over het parkeren. De parkeerdruk is volgens indiener in de huidige situatie te hoog en zal niet verminderen als gevolg van de bouw van 12 appartementen.	Zie reactie 1.1.
2.2	Indiener stelt dat het berekend aantal parkeerplaatsen conform de gemeentelijke parkeernota (17 parkeerplaatsen) uitsluitend voor bewoners is en exclusief bezoekersparkeren.	De gehanteerde parkeernorm van 1,4 parkeerplaats per woning is inclusief 0,3 parkeerplaats voor bezoekersparkeren. In de (door de gemeenteraad vastgesteld) Nota Parkeernormen is dit ook expliciet beschreven.
2.3	Indiener stelt een discrepantie in het Ontwerp Bestemmingsplan, waarin zowel van 17 als 18 parkeerplaatsen wordt uitgegaan.	De benoemde 18 parkeerplaatsen in paragraaf 3.1 van het Ontwerp bestemmingsplan betreft een typefout. De parkeerbehoefte, en dus benodigd aantal parkeerplaatsen, van het initiatief is (naar boven afgerond) 17 parkeerplaatsen.

nr	zienswijze	reactie
3.1	Cliënten van indiener ervaren momenteel parkeeroverlast tijdens brengen/halen van basisschoolleerlingen. Er wordt volgens indiener op de rijbaan en in de berm geparkeerd. De infrastructuur is hier niet toereikend op.	Zie reactie 1.1.

3.2	Indiener stelt de verkeersgeneratie van het initiatief (70 voertuigbewegingen per etmaal) de ervaren problematiek versterkt.	Indiener stelt dat de cliënten overlast ervaren door het parkeren. De parkeerbehoefte van het initiatief wordt volledig op eigen terrein gefaciliteerd en heeft dus geen invloed op de parkeersituatie in de directe omgeving, zoals De Wemekamp. Ook vanuit de verkeersafwikkeling kan gesteld worden dat de extra verkeersgeneratie van 70 voertuigbewegingen (met spreiding over dag en rijrichting) geen substantieel effect heeft op de verkeersafwikkeling op het omliggend wegennet. De huidige intensiteit ter plaatse van het plangebied wordt geschat op circa 400 voertuigbewegingen per etmaal, terwijl de wenselijke capaciteit van de (woon)straat op circa 1.000 mvt/etmaal ligt.
3.3	Cliënten van indiener vrezen problemen te krijgen bij het wegrijden vanuit hun uitrit tijdens het brengen en halen van de basisschoolleerlingen.	Zie reactie 1.1.
3.4	Cliënten van indiener vrezen hinder van inschijnende koplampen bij hun woning (De Wemekamp 2) bij de uitrit van het plan. Verzocht wordt om het plan aan te passen zodat de woning geen lichthinder ondervindt.	De verkeersgeneratie van het initiatief is gesteld op circa 70 voertuigbewegingen per etmaal. Dit betekent dat er dagelijks gemiddeld 35 voertuigen arriveren en 35 voertuigen vertrekken, waarbij het merendeel van deze verkeersbewegingen bij daglicht (zonder mogelijke lichthinder) plaatsvinden. Het aantal voertuigen met dimlicht in de avond-/nachtperiode vertrekt is dan ook beperkt. Op de plankaart van het initiatief buigt de parkeerweg af van de betreffende woning, waarmee een vertrekkend voertuig niet haaks op de woning af rijdt. Als aanvullende mitigerende maatregel is daarnaast een muur met een breedte van 5,2 m en een hoogte van 1,5 m voorzien. De hoogte van het maaiveld ter plaatse van het muurtje is gelijk met de hoogte van de parkeerweg, waarbij een marge van maximaal 20 cm geldt. Wat betreft de verkeersveiligheid is het zicht van een vertrekkende automobilist op een voetganger in noordelijke richting maatgevend. De zichtafstand van de automobilist is door de voorgenomen muur circa 4 meter (zie onderstaand figuur). Doordat ook de snelheid ter plaatse van de inritconstructie laag ligt is dit voldoende om tijdig te kunnen anticiperen op naderende voetgangers. Hiermee wordt de verkeersveiligheid voldoende gewaarborgd.

	 De verlichting van voertuigen dient volgens de wetgeving dusdanig te zijn afgesteld dat het harde licht naar beneden gericht is. Uitgaande van een lichthoogte op het voertuig van 0,8 m en een muur van 1,5 m schijnt het harde licht dan ook niet over de muur naar de woning. Enkel het diffuus licht kan zich over de muur verspreiden, maar door de afstand tot de woning (circa 15 m) en de lichtsterkte van dit diffuus licht is geen sprake van hinder door inschijnende koplampen. Met bovenstaande maatregelen is bij het voeren van dimlicht geen inval van 'hard' licht' (en dus hinder) op de woning te veronderstellen.
--	--

4. BEVINDINGEN LOCATIESCHOUW

Om inzicht te krijgen in de verkeerssituatie op de Wemekamp en Blesdijk tijdens het brengen en halen van basisschoolleerlingen is een locatieschouw uitgevoerd. De schouw is uitgevoerd op dinsdag 20 september 2022 van 8.15 tot 8.45 uur (brengen) en van 14.15 tot 15.15 uur (halen).

Belangrijkste bevindingen zijn:

- Tijdens het brengen in de ochtend zijn tijdens de schouwperiode ongeveer 15 á 20 auto's waargenomen die één of meerdere leerlingen naar school bracht(en). In de middag tijdens het halen ging het ook ongeveer om 15 á 20 auto's;
- Ouders/verzorgers parkeren zo dicht mogelijk bij de entree van het schoolplein aan de zuidzijde van De Wemekamp op het gras. Door de langere verblijfsduur was de grootste parkeerbezetting tijdens de middag, waarbij auto's tot bij het kruispunt De Wemekamp – Blesdijk geparkeerd stonden;
- De parkeerplaatsen voor het appartementencomplex Brinkstede aan de Blesdijk waren zowel tijdens het brengen als halen van de leerlingen nagenoeg leeg. Enkele ouders/verzorgers (3 á 4 voertuigen) maakten gebruik van de parkeerplaatsen en liepen mee naar school;
- Het aantal auto's volgens het Kiss en Ride principe was tijdens het brengen en halen zeer beperkt;
- De periode met geparkeerde voertuigen is in de ochtend 10 minuten en in de middag 15 á 20 minuten;
- Voertuigen parkeren niet op het trottoir aan de noordzijde van De Wemekamp. Dit is wel een belangrijke voetgangersverbinding naar school en dient ook als wachtruimte voor ouders/verzorgers;
- Vanuit de verkeersafwikkeling zijn er geen problemen waargenomen. Mede doordat auto's veelal in het gras naast de rijbaan parkeren is er voldoende ruimte op de rijbaan voor auto's en fietsers;
- Vanuit de verkeersveiligheid zijn er geen grote risico's en/of conflicten waargenomen. De verkeersdeelnemers rondom de schoollocatie gedragen zich vergevingsgezind.



Figuur 1. Parkeersituatie De Wemekamp ochtend (links) en middag (rechts)



Figuur 2. Parkeersituatie Blesdijk ochtend (links) en middag (rechts)