

Notitie

Onderwerp: Reactie zienswijze Hekkelman Advocaten namens Hornbach

Projectnummer: 374796

Referentienummer: SWNL0267671

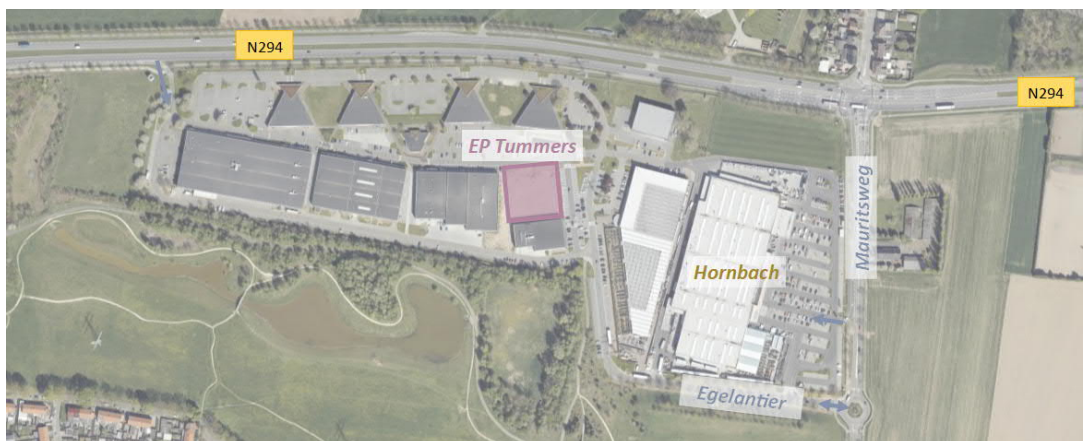
Datum: 29-10-2020

1.1 Aanleiding en vraag

EP Tummers heeft plannen om zich op de huis- en tuinboulevard Gardenz te vestigen. In Figuur 1 is een overzicht van de huidige situatie weergegeven, met daarop aangegeven de locatie waar EP Tummers zich wil vestigen. De ontwikkeling past niet in het vigerende bestemmingsplan. De gemeente Sittard-Geleen is voornemens middels een buitenplanse afwijking medewerking te verlenen aan de ontwikkeling. Door Royal Haskoning DHV (hierna: RHDHV) is in 2013 een verkeerskundige toets uitgevoerd naar de parkeerbalans en de verkeersafwikkeling¹. Met een afwijkende invulling van het terrein heeft RHDHV in 2020 opnieuw de effecten hiervan op de parkeervraag en verkeersgeneratie inzichtelijk gemaakt². Hornbach (via Hekkelman Advocaten) - als een van de op het bedrijventerrein gevestigde bedrijven - heeft een zienswijze ingediend op het ontwerpbesluit³. Hiertoe hebben zij Goudappel Coffeng gevraagd om de verkeerskundige onderbouwing van het voorgenomen besluit te beoordelen. Hieruit kwamen de volgende bezwaren naar voren:

- Er is een verkeerskundig beeld geschetst van de huidige situatie, dat niet conform de werkelijkheid is.
- De uitgevoerde berekeningen met de 'Meerstrooksrotondeverkenner' zijn (mogelijk) verkeerd uitgevoerd en worden in ieder geval verkeerd geïnterpreteerd.
- De verkeersberekeningen zijn onterecht niet voor de zaterdagmiddag uitgevoerd.

Bijkomend stelt Hekkelman Advocaten dat niet aan de Nota Parkeernormen van de gemeente Sittard-Geleen is voldaan.



Figuur 1: De huidige situatie op de huis- en tuinboulevard en de voorziene locatie van EP Tummers. De blauwe pijlen geven de in- en uitgangen van de huis- en tuinboulevard aan.

VERLEEND OV

Huis- en Tuinboulevard Verkeerskundige toets ten behoeve van het bestemmingsplan, RHDHV, 2013
Verkeersgeneratie en parkeren Gardenz 2020', RHDHV, d.d. 28-04-2020
Zienswijze Hekkelman Advocaten, d.d. 10-06-2020

Burgemeester en Wethouders

Zaaknummer : Om20.0152
Documentnummer : 20ber03374
Datum besluit : 4 november 2020

Onderzoeksvraag

Sweco is door de gemeente Sittard-Geleen gevraagd een reactie inzake de zienswijze van Hekkelman Advocaten namens de Hornbach op te stellen. Hierbij is specifiek naar de volgende punten gekeken:

- De gehanteerde uitgangspunten en parkeernormen: is het juiste bouwplan doorgerekend en zijn de juiste parkeernormen gehanteerd?
- Wat zijn de juiste uitgangspunten bij de analyses van Goudappel Coffeng en RHDHV en is de rotonde bij de Egelandier qua verkeersafwikkeling een knelpunt?

Aanpak

Wij toetsen enerzijds de verkeerskundige aannames in de notitie 'Verkeersgeneratie en parkeren Gardenz 2020', opgesteld door RHDHV en de zienswijze van Hekkelman Advocaten namens de Hornbach welke zijn onderbouwd in de notitie 'Analyse verkeersontsluiting Gardenz Geleen en Hornbach', opgesteld door Goudappel Coffeng. Wij toetsen hierbij de verkeerskundige aannames die betwist worden in de zienswijze van Hekkelman Advocaten. Ook wordt ingegaan op de planologische uitgangspunten.

2 Planologische aannames

EP Tummers past niet binnen het vigerende bestemmingsplan, omdat geen sprake is van 'woninginrichting, doe-het-zelf, bouwmarkten of tuincentra'. Derhalve heeft EP Tummers een omgevingsvergunning aangevraagd om af te wijken van het bestemmingsplan. De vergunningaanvraag betreft tevens een nog te verhuren andere unit. De ruimtelijke onderbouwing ten behoeve van de omgevingsvergunningaanvraag is opgesteld door Bureau Stedelijke Planning (1 mei 2020). In algemene zin moet uit de onderbouwing blijken dat sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

Van belang in de kwestie EP Tummers is de vraag of mag worden uitgegaan van de planologische situatie als referentiesituatie of dat getoetst moet worden aan de feitelijke situatie. In de notitie 'Verkeersgeneratie en parkeren Gardenz 2020' neemt RHDHV de volledige ontwikkeling van het bestemmingsplan als uitgangspunt, waarbij de gewijzigde invulling van het Gardenz terrein sinds het vaststellen van het bestemmingsplan is doorgerekend. Echter, in de notitie van Goudappel Coffeng is uitgegaan van de feitelijke situatie.

Er wordt een nieuw planologisch besluit genomen, waarbij een goede ruimtelijke ordening moet worden nagestreefd. Belangrijk hierbij zijn:

- dat er voldoende parkeergelegenheid is en;
- dat de locatie goed bereikbaar is. Tevens mag er geen probleem ontstaan met de verkeersafwikkeling.

In hoofdstuk 3 wordt hier nader op ingegaan.

3 Verkeerskundige aannames

De zienswijze van Hekkelman Advocaten is opgebouwd uit twee elementen:

- De verkeerskundige aannames met betrekking tot de parkeerbalans worden betwist (paragraaf 3.1)
- De uitkomsten van de beoordeling van de verkeersafwikkeling ter hoogte van de rotonde Egelantier-Mauritsweg-Einighausserweg worden bestreden (paragraaf 3.2).

3.1 Parkeerbalans

Hekkelman Advocaten bestrijdt dat in de ontwerp-omgevingsvergunning voldaan is aan de Nota Parkeernormen Sittard-Geleen⁴. Bij de berekening van de nieuwe parkeerbalans hanteert RHDHV de parkeerbalans die in 2013 is opgesteld in het kader van de voorbereiding van het vigerende bestemmingsplan. De Nota Parkeernormen onderscheidt niet specifiek de functie 'woonwarenhuizen/woonwinkels'. Hekkelman Advocaten stelt dat ten onrechte is uitgegaan van de categorie 'showroom', waardoor de werkelijke parkeerbehoefte van het gehele terrein hoger zal liggen dan wat berekend is.

- Aangezien EP Tummers een buitenplanse ontwikkeling is dient getoetst te worden aan de Nota Parkeernormen Sittard-Geleen (conform het Facetbestemmingsplan Parkeren). Bij de parkeerbalans is ons inziens ten onrechte uitgegaan van de categorie 'showroom'. In de Nota Parkeernormen Sittard-Geleen is geen categorie die past bij de ontwikkeling. Daarom wordt teruggevallen op CROW publicatie 381, categorie 'bruin-/witgoed'. De parkeernorm voor deze categorie is fors hoger (7,1 in plaats van 1,6).

⁴ Nota Parkeernormen Sittard-Geleen Parkeernormensystematiek, 2012, te raadplegen via <https://decentrale.regelgeving.overheid.nl/cvdr/xhtmloutput/Actueel/Sittard-Geleen/CVDR172724.html>

- Om te toetsen of er sprake is van voldoende parkeergelegenheid om te voorzien in de parkeerbehoefte dient de reeds vergunde situatie afgezet te worden tegen het feitelijk aantal aanwezige parkeerplaatsen (inclusief de met zekerheid nog te realiseren parkeerplaatsen). Voor de huidige situatie is gekeken naar de parkeernormen die golden voor de reeds gerealiseerde functies ten tijde van vergunningverlening. Een overzicht en de gehanteerde methode hierbij is toegevoegd in Bijlage 1.
- Uit het overzicht blijkt dat er in totaal 1541 parkeerplaatsen nodig zijn (inclusief de beoogde ontwikkeling van EP Tummers/bouwkavel) en dat er in de huidige situatie 1561 parkeerplaatsen zijn aangelegd. Hiermee kan geconcludeerd worden dat er sprake is van voldoende parkeergelegenheid. Er is sprake van een goede ruimtelijke ordening voor wat betreft het aspect parkeren.

3.2 Verkeersafwikkeling rotonde Egelantier – Mauritsweg - Einighausserweg

- Volgens de zienswijze is in de notitie 'Verkeersgeneratie en parkeren Gardenz 2020' van RHDHV niet voldaan aan het uitgangspunt dat de in de toets geschetste toekomstige situatie in de praktijk overeenkomt met de huidige verkeerssituatie. Hierbij is verwezen naar de directe aansluiting op de Mauritsweg ten oosten van het Hornbach terrein. Echter, in beide notities van RHDHV, zowel de verkeerstoets voor het bestemmingsplan als de actualisatie in 2020, is ervan uitgegaan dat de rotonde bij de Egelantier de enige mogelijkheid biedt om het terrein te verlaten.
- De zienswijze bestrijdt dat de komst van EP Tummers tot een afname van de verkeersdruk zal leiden. Op basis van een overzicht van de vierkante meters BVO is een aangepast overzicht gemaakt van de verkeersgeneratie van het volledige terrein inclusief ontwikkelingen en invulling van de leegstaande panden (zie bijlage 3). Op basis van dat overzicht blijkt dat er sprake is van een toename van het verkeer.
- De zienswijze benoemt het onterecht achterwege laten van fietsverkeer ter hoogte van de rotonde bij de Egelantier. RHDHV heeft bij het gebrek aan fietstellingen, op basis van lokale kennis ingeschat dat het aantal fietsers op de locatie laag is en daardoor weinig tot geen invloed heeft op de afwikkelcapaciteit.
 - Onze inschatting is dat de verkeerskundige aanname van RHDHV correct is en dat het aandeel fietsverkeer weinig tot geen invloed heeft op de afwikkelcapaciteit. De route is geen onderdeel van het landelijk fietsroutenetwerk en lijkt geen onderdeel te zijn van een logische routekeuze voor fietsers tussen Sittard en Geleen. Wel maakt rotonde deel uit van een schoolroute. Dit is voornamelijk tijdens de ochtendspits van belang, omdat de schoolroute in de ochtend voornamelijk in zuidelijke richting, en daarmee over de fietsoversteek over de Egelantier, is gericht. Echter, de verkeersintensiteiten op de Egelantier zijn in de ochtendspits relatief laag, waardoor verwacht wordt dat dit geen probleem zal opleveren. In de middag is de schoolroute voornamelijk in noordelijke richting, waarbij geen gebruik gemaakt wordt van een fietsoversteekvoorziening op de rotonde.
- De zienswijze geeft aan dat het ontbreken van een omrekenfactor van motorvoertuigen naar personenauto-equivalenten mogelijk een te rooskleuring beeld van de verkeersafwikkeling van de rotonde schetst. RHDHV heeft aangegeven deze omrekenfactor (1,75) wel in de berekening te hebben toegepast. De omrekenfactor is opgevraagd bij RHDHV en blijkt 1,75.
 - Ons inziens is de verkeerskundige aanname van RHDHV correct.
- De zienswijze geeft aan dat de aanname van een standaard rotondevormgeving (wat de rotonde met de Egelantier niet heeft) mogelijk een te rooskleuring beeld van de verkeersafwikkeling van de rotonde schetst. RHDHV heeft in de notitie opgemerkt dat de

afwikkelcapaciteit door de vormgeving niet optimaal is en daardoor mogelijk iets wordt overschat.

- De rotonde bij de Egelantier is niet volledig conform de richtlijnen is aangelegd. Dit wordt erkend door RHDHV. Wij verwachten dat de afwikkeling van de rotonde tot 2030 goed kan functioneren. Hierna wordt ingegaan op de berekeningen.
- De zienswijze benoemt dat het kwaliteitsniveau van de verkeersafwikkeling alléén en foutief is bepaald op het moment dat de rotonde in totaal het meeste verkeer verwerkt, namelijk tijdens de spitsperioden op werkdagen. De piekmomenten voor detailhandel liggen echter op de zaterdag- en zondagmiddag en feestdagen. Het is daarom noodzakelijk dat ook de kwaliteit van de verkeersafwikkeling in ieder geval voor de zaterdagmiddag in beeld gebracht wordt om te kunnen beoordelen of de afwikkelcapaciteit van de rotonde voldoende is.
- Uit verkeerstellingen van februari 2020 blijkt dat de rotonde in de huidige situatie de hoogste belasting op de zaterdagmiddag tussen 14:00 en 15:00 uur kent en niet tijdens de spitsperioden op werkdagen (zie bijlage 2). Op basis van deze verkeerstellingen, aangevuld met de verkeersgeneratie van de nieuwe ontwikkelingen, invulling van mogelijke leegstand en de autonome ontwikkeling zijn nieuwe berekeningen uitgevoerd. De bijkomende rotondeberekeningen zijn uitgevoerd voor de spitsperioden op werkdagen en het winkelspitsuur op de zaterdagmiddag voor 2020 en prognosejaar 2030. De berekeningen zijn te vinden in Bijlage 4. De beoordeling van de afwikkelcapaciteit vindt plaats op basis van de verzadigingsgraad. Een waarde van 0,8 wordt in het algemeen als bovengrens gehanteerd voor een soepele doorstroming. Uit de berekeningen blijkt dat de rotonde in 2030 tijdens het winkelspitsuur op de zaterdag met een verzadigingsgraad van 0,83 de grenzen van een soepele doorstroming bereikt. Dit betekent dat op het drukste moment op de zaterdag (in 2030) gedurende een korte periode stagnatie kan ontstaan en langere wachtrijen. Gemeente en bedrijven zijn gezamenlijk plannen aan het maken voor een extra ontsluiting, waarmee de verkeersdruk op de rotonde af gaat nemen. In de ochtend- en avondspits op werkdagen functioneert de rotonde uitstekend.
- De afwikkelingsproblemen bij de uitrit van het parkeerterrein van Hornbach in combinatie met de nabijheid van de rotonde maken dat er op piekmomenten wachtrijen ontstaan op het terrein van de Hornbach. De wachtrijen worden daarbij niet veroorzaakt door de afwikkeling op de rotonde, maar de korte afstand die zich bevindt tussen de uitrit en de rotonde. Zoals eerder aangegeven zijn partijen in gesprek om dit knelpunt op te lossen.

3.3 Conclusie en aanbevelingen.

Bij de beoordeling van de verkeerskundige aannames van RHDHV, Goudappel Coffeng en Hekkelman Advocaten zijn ons inziens de volgende aannames onjuist aangenomen:

- Er is geen sprake van de categorie 'showroom', maar van de categorie 'bruin/-witgoed'. Hierdoor is sprake van een hogere parkeernorm, namelijk 7,1. Uit de nieuwe berekening (bijlage 1) blijkt dat ook met de hogere parkeernorm nog een overschot aan parkeerplaatsen is.
- Het maatgevende moment (de hoogste belasting van de rotonde Egelantier) is niet tijdens de spitsuren op werkdagen. Het maatgevend moment is de zaterdagmiddag.

Beide wijzigingen zijn opnieuw doorgerekend en leiden niet tot een andere conclusie. Er zijn geen verkeerskundige belemmeringen voor de ontwikkeling. Er is daarmee vanuit verkeer en parkeren sprake van een goede ruimtelijke ordening.

Bijlage 1 Overzicht vigerende parkeernormen per vergunningverlening

Om te bepalen of er kan worden voldaan aan de parkeerbehoefte van EP Tummers inclusief de bouwkaavel zijn de volgende stappen ondernomen:

1. Voor alle bedrijven (inclusief nu leegstaand) is onderzocht wanneer een vergunning is verleend.
2. Aan de hand van de datum voor vergunningverlening is gekeken welke parkeernorm ten tijde van vergunningverlening van toepassing was.
3. Voor de ASSV 1996 zijn daarbij de volgende uitgangspunten gehanteerd:
 - Bij de bepaling van de parkeernormen uit het ASSV 1996 is voor de locatie niet uitgegaan van een grote stad
 - Bij de bepaling van de parkeernormen uit het ASSV 1996 is voor de locatie geen verlaging van de norm toegepast op basis van een goede bereikbaarheid van het openbaar vervoer
 - Bij de bepaling van de parkeernormen uit het ASSV 1996 is uitgegaan van de minimale norm, aangezien de gemeente Sittard-Geleen dit in de nota parkeernormen van de recente jaren hanteert.
 - Bij de bepaling van de parkeernormen uit het ASSV 1996 is bij de categorisering van de woonwinkels uitgegaan van het bruto vloeroppervlak, inclusief buitenruimte.
4. Met behulp van de parkeernormen en de BVO in m² is berekend hoeveel parkeerplaatsen benodigd zijn.

Overzicht parkeernormen:

Bedrijf / Omschrijving	Categorie	Vergunning	Document parkeernorm a.d.h.v. datum van	BVO in m ²	incl. bui.	Parkeernorm / 100m ²	Parkeerpl.
Gamma	Bouwmarkt	21-11-2000	ASSV 1996 (Bouwmarkt)	5605	5605	2,20	123,3
Blokker	Woonwinkel	21-11-2000	ASSV 1996 (buurtverzorgende winkel)	1243	1243	1,50	18,6
Kwantum	Woonwinkel	21-11-2000	ASSV 1996 (stadsverzorgende winkel)	1639	1639	2,50	42,5
Jysk	Woonwinkel	21-11-2000	ASSV 1996 (buurtverzorgende winkel)	1409	1409	1,50	21,1
Leegstand	Woonwinkel	21-11-2000	ASSV 1996 (buurtverzorgende winkel)	1136	1136	1,50	17,0
Leen Bakker	Woonwinkel	13-4-2015	Nota Parkeernormen 2012	2710	2710	1,70	46,1
Carpetright	Woonwinkel	5-6-2015	Bestemmingsplan	1044	1044	2,50	26,1
Intersport	Winkelboulevard	27-11-2015	Bestemmingsplan	1683	1683	2,50	42,1
Leegstand / bouwkaavel	Woonwinkel	1-5-2020	Nota Parkeernormen 2012	1747	1747	1,70	29,7
EP Tummers / bouwkaavel	Bruin-witgoed	1-5-2020	Nota Parkeernormen 2012	1725	1725	7,10	122,5
Intratuin Dierenwereld	Groencentrum	14-9-2017	Bestemmingsplan	2516	2516	2,50	62,9
Intratuin Geleen	Tuincentrum	28-3-2003	ASSV 1996 (stadsverzorgende winkel)	7632	9706	2,50	242,7
Ned. Slaapcentrum	Woonwinkel	21-11-2000	ASSV 1996 (buurtverzorgende winkel)	1126	1126	1,50	16,9
Leegstand	Woonwinkel	21-11-2000	ASSV 1996 (buurtverzorgende winkel)	392	392	1,50	5,9
Beter Bed	Woonwinkel	21-11-2000	ASSV 1996 (buurtverzorgende winkel)	734	734	1,50	11,0
Leegstand	Woonwinkel	21-11-2000	ASSV 1996 (buurtverzorgende winkel)	553	553	1,50	8,3
Matrasland	Woonwinkel	21-11-2000	ASSV 1996 (buurtverzorgende winkel)	573	573	1,50	8,6
Leegstand	Woonwinkel	21-11-2000	ASSV 1996 (buurtverzorgende winkel)	1126	1126	1,50	16,9
Aubel Coenen (A&C Wonen)	Woonwinkel	27-11-2011	Parkeernormensystematiek 2005	2757	3979	7,00	278,5
Abitare	Woonwinkel	19-8-2004	ASSV 1996 (buurtverzorgende winkel)	299	299	1,50	4,5
Hornbach	Bouwmarkt	23-12-2013	Projectbesluit	10579	12475	2,20	274,5
Hornbach	Tuincentrum	23-12-2013	Projectbesluit	2578	5410	2,20	119,0
Hornbach	Bouwmarkt	2-9-2015	Projectbesluit	94	94	2,20	2,1
				51020	58984	Totaal benodigd of. norm	1541
						Totaal aantal pp	1561
						Saldo	20

Uit het overzicht blijkt dat er in totaal 1541 parkeerplaatsen nodig zijn en dat er in de huidige situatie 1561 parkeerplaatsen zijn aangelegd. Zelfs met de komst van EP Tummers (incl. bouwkaavel) is er een overschot van 20 parkeerplaatsen.

Bijlage 2 Verkeerstellingen februari 2020

Overzicht van de beschikbare verkeerstellingen.

OS = ochtendspits

AS= avondspits

WS = winkelspitsuur

	Uur	Noord		Zuid		West		Totaal	
		<i>Werkdag</i>	<i>Zaterdag</i>	<i>Werkdag</i>	<i>Zaterdag</i>	<i>Werkdag</i>	<i>Zaterdag</i>	<i>Werkdag</i>	<i>Zaterdag</i>
	07-08	171	138	278	53	47	6	496	197
OS	08-09	291	259	359	147	80	84	730	490
	09-10	242	219	256	261	163	199	660	679
	10-11	215	245	274	358	265	377	754	980
	11-12	252	281	288	372	344	540	884	1192
	12-13	281	303	316	386	349	585	946	1274
	13-14	297	333	348	416	371	606	1016	1354
WS	14-15	314	369	360	407	443	748	1117	1524
	15-16	361	386	331	372	449	738	1141	1495
AS	16-17	408	435	344	320	436	621	1187	1376
	17-18	404	405	304	228	370	386	1078	1018
	18-19	243	224	234	146	259	54	736	424
	19-20	173	178	182	141	184	7	539	326

Bijlage 3 Verkeersgeneratie

Bedrijf / Omschrijving	Categorie	Vergunning	BVO	incl. buiten	Verkeersgeneratie norm	Verkeersgeneratie
			m2	m2		mvt/etmaal
Gamma	Bouwmarkt	21-11-2000	5605	5605	33,77	1893
Blokker	Woonwinkel	21-11-2000	1243	1243	8,33	103
Kwantum	Woonwinkel	21-11-2000	1699	1699	8,33	141
Jysk	Woonwinkel	21-11-2000	1409	1409	8,33	117
Leegstand	Woonwinkel	21-11-2000	1136	1136	8,33	95
Leen Bakker	Woonwinkel	13-4-2015	2710	2710	8,33	226
Carpetright	Woonwinkel	5-6-2015	1044	1044	8,33	87
Intersport	Winkelboulevard	27-11-2015	1683	1683	24,31	409
Leegstand / bouwkaavel	Woonwinkel	1-5-2020	1747	1747	8,33	145
EP Tummers / bouwkaavel	Bruin-/witgoed	1-5-2020	1725	1725	84,33	1455
Intratuin Dierenwereld	Groencentrum	14-9-2017	2516	2516	14,19	357
Intratuin Geleen	Tuincentrum	28-3-2003	7692	9706	16,72	1623
Ned. Slaapcentrum	Woonwinkel	21-11-2000	1126	1126	8,33	94
Leegstand	Woonwinkel	21-11-2000	392	392	8,33	33
Beter Bed	Woonwinkel	21-11-2000	734	734	8,33	61
Leegstand	Woonwinkel	21-11-2000	553	553	8,33	46
Matrassenland	Woonwinkel	21-11-2000	573	573	8,33	48
Leegstand	Woonwinkel	21-11-2000	1126	1126	8,33	94
Aubel Coenen (A&C Wonen)	Woonwinkel	27-11-2011	2757	3979	8,33	331
Abitare	Woonwinkel	19-8-2004	299	299	8,33	25
Hornbach	Bouwmarkt	23-12-2013	10579	12475	33,77	4213
Hornbach	Tuincentrum	23-12-2013	2578	5410	16,72	905
Hornbach	Bouwmarkt	2-9-2015	94	94	33,77	32
Pey	Woonwinkel		6000	6000	8,33	500
Totaal			57020	64984		13031 mvt/etmaal

Tabel 1: Gehanteerde ritgeneratiefactoren per categorie

Functie ritgeneratie	Ritten/100m2 weekdag	Weekdag- werkdag	Ritten/100m2 werkdag
Bouwmarkt	30.7	1.1	33.77
Woonwarenhuis/Woonwinkel	9.25	0.9	8.325
Winkelboulevard	22.1	1.1	24.31
Bruin-/Witgoed	93.7	0.9	84.33
Tuincentrum	15.2	1.1	16.72
Groencentrum	12.9	1.1	14.19

Bijlage 4 Rotondeberekeningen

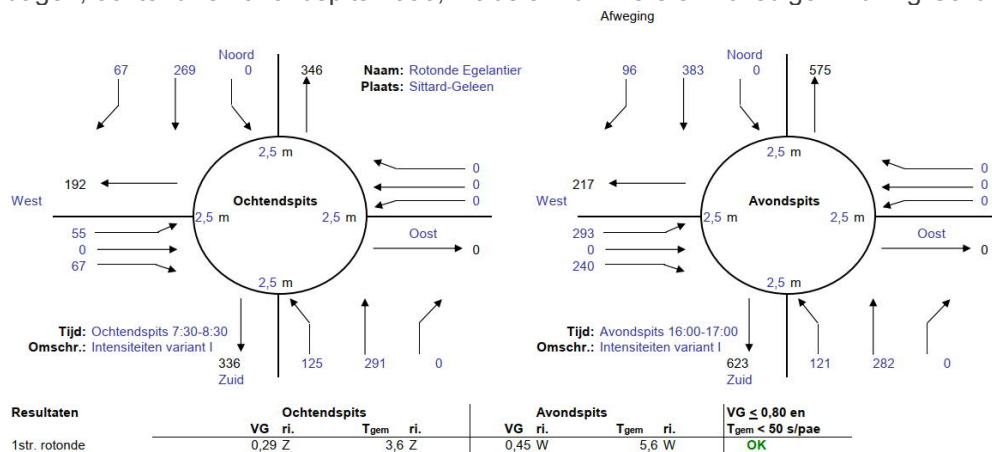
Uitgangspunten:

- De totale verkeersgeneratie van EP Tummers bedraagt 1.455 motorvoertuigen per etmaal.
- De totale verkeersgeneratie bestaat uit de ontwikkeling van EP Tummers (incl. bouwkaavel), de invulling van leegstaande panden en de autonome ontwikkeling.
- Op werkdagen rijdt 7% van de etmaalintensiteit tijdens de ochtendspits (07:00 - 09:00) en 11% van de etmaalintensiteit tijdens de avondspits (16:00 – 18:00) langs de rotonde.
- Op de zaterdagmiddag (13:00 – 17:00) rijdt 50% van de etmaalintensiteit langs de rotonde.
- Het maatgevende spitsuur in de spitsperioden op werkdagen bedraagt 60% van de volledige 2 uur durende spitsperiode.
- Het maatgevende spitsuur in de spitsperiode op de zaterdagmiddag (14:00 – 15:00) bedraagt 30% van de volledige zaterdagmiddag intensiteit.
- Het extra verkeer dat EP Tummers genereert, verdeelt zich op dezelfde wijze over het netwerk als het overige verkeer dat EP Tummers nadert en verlaat.
- De verkeerstellingen zijn uit 2020. In de vertaalslag naar 2030 is een autonome mobiliteitsgroei van 1% per jaar aangenomen.
- De autonome mobiliteitsgroei van EP Tummers is pas vanaf 2022 aangenomen, aangezien EP Tummers ten vroegste volgend jaar opent.

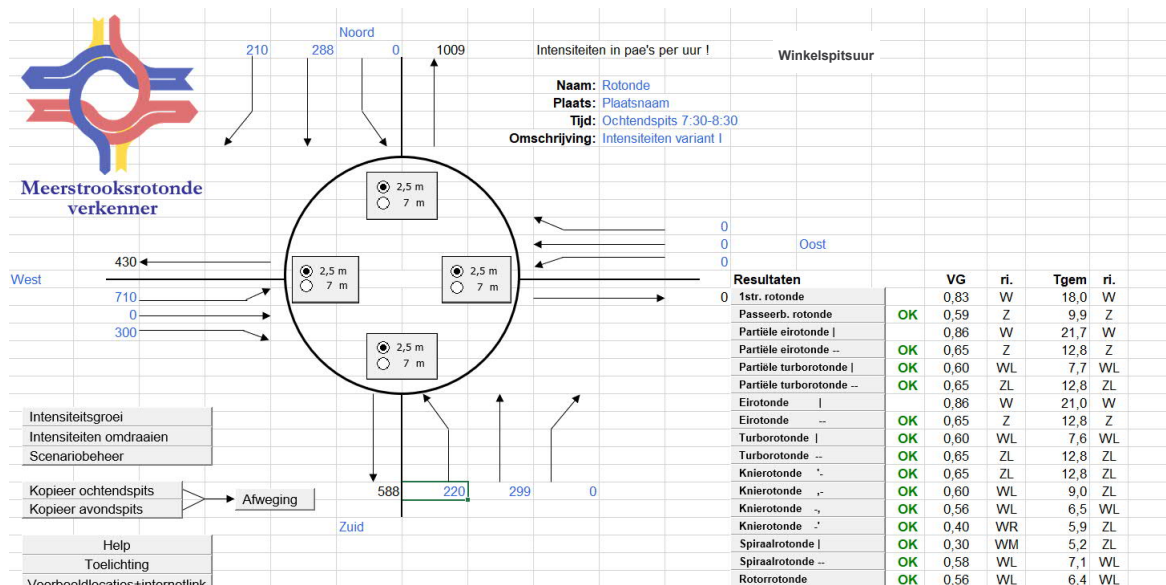
Er dient opgemerkt te worden dat in de rotondeberekening van het avondspitsuur in de notitie van RHDHV gebruik is gemaakt van het verkeersmodel om de intensiteiten in 2030 te bepalen. Het blijkt dat de verwachte aantallen in het verkeersmodel veel hoger liggen dan de aanname van een autonome mobiliteitsgroei van 1% per jaar op de verkeerstellingen uit 2020. Het is daarom mogelijk dat de grenswaarde voor de verzadigingsgraad van 0,8 bij de berekening van het winkelspitsuur in 2030 (het maatgevende moment) op basis van het verkeersmodel zal worden overschreden.

Resultaten

Werkdagen, ochtend- en avondspits 2030, inclusief Tummers en volledige invulling Gardens



Zaterdag, winkelspitsuur 2030, inclusief Tummers en volledige invulling Gardens



Verantwoording

Titel	Reactie zienswijze Hekkelman Advocaten namens Hornbach
Projectnummer	374796
Referentienummer	SWNL0267671
Revisie	Eindversie
Datum	29-10-2020
Auteur	Wouter van Haperen
E-mailadres	wouter.vanhaperen@sweco.nl
Gecontroleerd door	Esmee Jansen
Paraaf gecontroleerd	
Goedgekeurd door	Willem Scheper
Paraaf goedgekeurd	