

Nieuwbouwlocatie De Kolk (Wapenveld)

- verkeerskundige reactie op zienswijzen -

Gemeente Heerde

22 februari 2010

hde-099



Gemeente Heerde

1. Inleiding

De gemeente Heerde is bezig met de ontwikkeling van de nieuwbouwwijk "De Kolk" in Wapenveld. Het plangebied ligt ten oosten van de woonwijk De Ossen-kamp en wordt globaal begrensd door de Kerkstraat en de Werwerweg. Het ontwerpbestemmingsplan heeft vanaf 16 december 2009 gedurende 6 weken ter inzage gelegen. Tijdens de periode bestond de mogelijkheid voor belanghebbenden om zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan kenbaar te maken.



Figuur 1: Ligging nieuwbouwwijk De Kolk

Binnen de gestelde inzagetermijn is door een aantal belanghebbenden een zienswijze ingediend op het ontwerpbestemmingsplan. De opmerkingen die in de zienswijzen zijn gemaakt hebben betrekking op:

1. De ontsluitingsstructuur;
2. De gevolgen op de omliggende wegen door verkeer van en naar De Kolk.

De gevolgen op het gebied van verkeer als gevolg van de ontwikkeling van de nieuwe wijk zijn beschreven in de "Notitie verkeersuitgangspunten De Kolk te Wapenveld" (Grontmij, mei 2009). De gemeente Heerde heeft BVA Verkeersadviezen gevraagd een controle uit te voeren op de gehanteerde uitgangspunten in deze notitie en een antwoord te geven op de binnengekomen zienswijzen.

Deze notitie bestaat uit twee delen. Het eerste deel vormt een advies op basis van de controle van de verkeerskundige uitgangspunten. Deel twee van deze notitie vormt de beantwoording van de zienswijzen. Deel 1 bestaat uit de hoofdstukken 2 en 3. In hoofdstuk 2 wordt de verkeerskundige toets uitgevoerd. In hoofdstuk 3 wordt een advies gegeven over de gewenste route voor het bouwverkeer. Hoofdstuk 4 vormt het tweede deel van deze notitie. Hierin worden de zienswijzen beantwoord.

2. Verkeerskundige toets

2.1. Algemeen

In dit hoofdstuk wordt een verkeerskundige toets uitgevoerd op de berekening van de verkeersgeneratie en de gevolgen voor het omliggende wegennet. De verkeerskundige uitgangspunten en de berekening van de verkeerbelasting van het wegennet ten gevolge de nieuwbouwwijk, is opgenomen in de "Notitie verkeersuitgangspunten De Kolk te Wapenveld" (Grontmij, mei 2009).

In bovengenoemde notitie is uitgegaan van de kencijfers die zijn opgenomen in de publicatie "Verkeersgeneratie woon- en werkgebieden" (CROW, publicatie 256) en het op dat moment bekende verkavelingsplan. Het hanteren van deze kencijfers vormt een correcte basis voor de berekening van de verkeersgeneratie.

Doorgaans mag worden verwacht dat in een dergelijke notitie uitgangspunten zijn opgenomen over de verwachte herkomst/bestemming en de routevorming van het verkeer. Deze onderdelen zijn niet in de notitie opgenomen. Om deze uitgangspunten te achterhalen is een herberekening uitgevoerd van de verkeersgeneratie.

Overige onderwerpen die doorgaans worden opgenomen in een dergelijke notitie, zoals keuze van de ontsluitingsstructuur, mogelijke maatregelen op het omliggende wegennet, zijn opgenomen in de rapportage "De Kolk te Wapenveld - gebiedstoets" (Grontmij, december 2009).

Controle van de uitgangspunten levert op dat de gehanteerde uitgangspunten over de herkomst/bestemming en de routevorming van het verkeer niet kunnen worden achterhaald. Tevens is blijkt uit de "Notitie verkeersuitgangspunten De Kolk te Wapenveld" dat de nieuwe woonwijk een verkeersgeneratie kent van ruim 1.300 ritten. Op basis van het gehanteerde verkavelingsplan is deze waarde niet juist.

Het meeste recente verkavelingsplan kent gedeeltelijk een andere opzet dan het door de Grontmij gehanteerde verkavelingsplan. Dit in combinatie met de ontbrekende uitgangspunten en de foutieve waarde van de verkeersgeneratie, maken dat de huidige onderbouwing van de gevolgen voor het onderliggende wegennet onvoldoende is. Hierom is in de volgende paragraaf een herberekening gemaakt van de verkeersgeneratie en zijn de door BVA Verkeersadviezen gehanteerde uitgangs-

punten opgenomen. Op basis van deze herberekening kunnen de zienswijzen worden beantwoord.

2.2. Herberekening

In deze paragraaf worden een herberekening gemaakt van de hoeveelheid verkeer die de woonwijk De Kolk zal generen. Eerst gaan wij in op de totale productie en attractie. Vervolgens worden de uitgangspunten met betrekking tot de herkomsten en bestemmingen van het verkeer beschreven. Tenslotte wordt aangegeven wat de routevorming van het verkeer zal zijn.

Productie/Attractie

In het plangebied zullen in totaal 109 woningen worden gerealiseerd. Het gaat hierbij om:

- 13 vrijstaande woningen;
- 32 twee-onder-één-kap woningen;
- 40 (goedkope) rijwoningen;
- 16 seniorenwoningen;
- 18 appartementen.



Figuur 2: Verkavelingsplan De Kolk

Het verkavelingsplan is opgenomen in figuur 2. De nieuwe wijk zal worden ontsloten door twee nieuw aan te leggen wegen die aansluiten op de Kerkstraat en de Werverweg. In het nieuwe verkavelingsplan is opgenomen dat 9 woningen (1 vrijstaande woning en 8 twee-onder-één-kap woningen) zullen worden ontsloten via de bestaande wijk De Ossenkamp (op de Rietkamp). Dit betekent dat 100 woningen zullen worden ontsloten via de twee nieuwe ontsluitingswegen. De woningen

die via de wijk De Ossenkamp zullen ontsluiten, worden in het vervolg van deze notitie aangehaald als “De Kolk-west”. Het andere deel van de wijk zal in het vervolg worden benoemd als “De Kolk”.

Voor de berekening van de verkeersgeneratie is uitgegaan van de kencijfers die zijn opgenomen in de publicatie “Verkeersgeneratie woon- en werkgebieden” (CROW, publicatie 256). Hierbij is het woonmilieutype “Landelijk wonen” gehanteerd. In tabel 1 is de berekening van de verkeersgeneratie opgenomen.

Tabel 1: *Berekening verkeersgeneratie woonwijk De Kolk (totaal)*

type woning	aantal woningen		kencijfer	verkeersgeneratie (aantal ritten)		
	De Kolk-west	De Kolk		De Kolk-west	De Kolk	totaal
vrijstaand, met garage	1	12	9,1	9,1	109,2	118,3
2 onder 1 kap	8	24	8,7	69,6	208,8	278,4
rij-/hoekwoningen		40	8,2	0	328	328
appartementen		8	6,7	0	53,6	53,6
seniorenwoningen		16	2,9	0	46,4	46,4
totaal	9	100		78,7	746	824,7

Opgemerkt wordt dat voor appartementen geen kencijfer is opgenomen in de CROW-publicatie omdat dit woningtype in het woonmilieu “landelijk wonen” nauwelijks voorkomt. Op basis van de verkeersgeneratie van een dergelijk woningtype in de overige woonmilieus, is een kencijfer van 6,7 ritten per appartement per etmaal gehanteerd. Het toepassen van de kencijfers (zie tabel 1) laat zien dat de nieuwe woonwijk ongeveer 825 ritten per etmaal zal genereren. Gezien het feit dat 9 woningen worden ontsloten via de bestaande wijk De Ossenkamp, zullen circa 75 ritten zich afwikkelen via de Rietkamp, de Hulsbergen en de Ossenkampweg. De verkeersgeneratie van De Kolk (exclusief De Kolk-west) bedraagt 750 ritten per dag. Deze ritten zullen zich afwikkelen over de twee nieuwe ontsluitingswegen.

Herkomst/Bestemming

In het voorgaande is de hoeveelheid verkeer bepaald die de wijk De Kolk zal genereren. Naast de hoeveelheid verkeer is ook de herkomst/bestemming van het verkeer van belang. Wanneer de productie en attractie van de nieuwbouwwijk bekend is kan worden ingeschat welke routes het verkeer gaat rijden.

Een deel van de bestemmingen vanuit de woonwijk De Kolk zullen binnen de kern Wapenveld liggen. Deze ritten worden “interne ritten” genoemd. De ritten met een herkomst/bestemming buiten de kern Wapenveld worden betiteld als “externe ritten”. Gezien de omvang van de wijk en de voorzieningen in de kern Wapenveld wordt ervan uitgegaan dat ongeveer 30% van het verkeer een herkomst/bestemming heeft binnen Wapenveld. Dit komt neer op 247 ritten. De overige 578 motorvoertuigbewegingen hebben een bestemming buiten de kern Wapenveld (ex-

tern verkeer). Voor dit externe verkeer wordt gesteld dat dit verkeer zich evenredig verdeelt in de richtingen Heerde en Zwolle/Hattem.

Routevorming

De routevorming van het verkeer hangt af van verschillende factoren, zoals de profilering van de weg, de berijdbaarheid van de weg, logica van de route, de tijdsduur van de route en de afstand van de route. Ervaring leert dat bestuurders in het algemeen kiezen voor de kortste route (in tijd) naar de hoofdwegenstructuur.

Gesteld wordt dat de routes van het verkeer van en naar de woningen in De Kolkwest zullen voor zowel het interne verkeer als het externe verkeer (in noordelijke en zuidelijke richting) verlopen via de Ossenkampweg - Kanaaldijk en de Klapperdijk. Dit betekent een toename van 75 ritten (22 interne en 53 externe ritten) op de Ossenkampweg/Kanaaldijk.

Voor het verkeer van en naar De Kolk geldt dat het verkeer de keuze heeft om gebruik te maken van twee ontsluitingswegen. Het interne verkeer heeft logischerwijs een herkomst/bestemming in de kern Wapenveld. Gesteld wordt dat de externe relaties met De Kolk eveneens grotendeels via de kern Wapenveld verlopen. Daarnaast is de route via het buitengebied (Werwerweg – Kloosterweg) ondergeschikt vormgegeven en vormt daardoor een minder aantrekkelijk alternatief. De route via de Kerkstraat en de Klapperdijk vormt dan ook de meest 'logische' route naar de hoofdwegenstructuur. Gezien de logische ligging van de zuidelijke ontsluitingsweg van De Kolk zal het grootste deel van het verkeer gebruik maken van deze ontsluitingsweg. Ondanks dat de zuidelijke ontsluitingsweg als meest logische ontsluiting aanwezig is, zal ook een deel van het interne en externe verkeer kiezen om de oostelijke ontsluitingsweg (uitkomend op de Werwerweg) te gebruiken.

Gesteld wordt dat 2/3 deel van het verkeer met een herkomst of bestemming in de wijk De Kolk gebruik zal maken van de ontsluiting op de Kerkstraat. Het overige deel zal de ontsluiting op de Werwerweg kiezen. Voorgaande betekent dat de zuidelijke ontsluitingsweg naar verwachting zal worden belast met circa 500 ritten per dag. De ontsluiting op de Werwerweg zal een verkeersbelasting krijgen van 250 ritten per dag. Bovengenoemde is weergegeven in tabel 2 en figuur 3).

Tabel 2: *Verdeling intern/extern verkeer*

ontsluitingsroute	aantal ritten (per etmaal)				
	intern (kern Wapenveld)		extern (buiten Wapenveld)		totaal
	%	abs.	%	abs.	
ontsluiting Werverweg	30%	75	70%	175	250
ontsluiting Kerkstraat		150		350	500
totaal		225		525	750

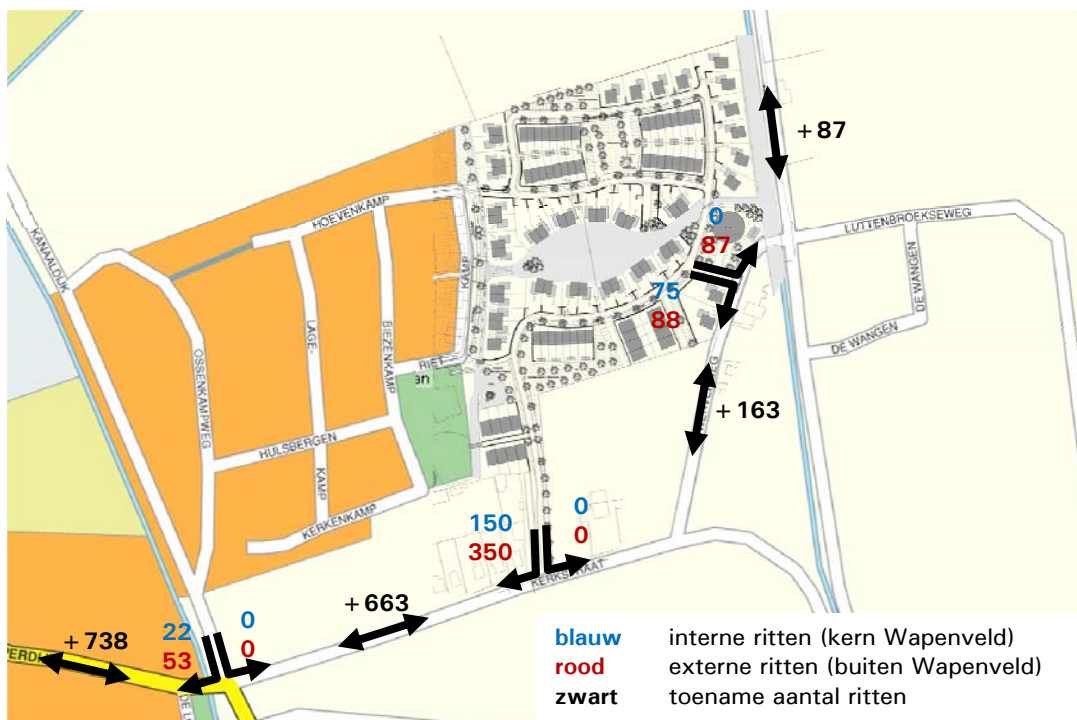
Ontsluiting op de Werverweg

Gesteld wordt dat het verkeer dat via de ontsluiting op de Werverweg rijdt en in noordelijke richting is georiënteerd, gebruik zal maken van de route Werverweg – Kloosterweg (87 ritten). Verkeer met een bestemming/herkomst binnen de kern Wapenveld en verkeer dat georiënteerd is in zuidelijke richting zal via de Kerkstraat en de Klapperdijk rijden. Dit betekent dat 163 voertuigen (75 interne ritten en 88 externe ritten) de route via de Kerkstraat en de Klapperdijk zullen volgen.

Ontsluiting op de Kerkstraat

De route van zowel het verkeer met een bestemming in Wapenveld als het verkeer met een externe bestemming zal de route volgen via de Kerkstraat en de Klapperdijk. Dit betekent dat alle 500 voertuigen die op de Kerkstraat uitkomen linksaf slaan in de richting van de Klapperdijk.

Voorgaande betekent dat de verkeersbelasting op de Kerkstraat in de toekomst met ruim 660 voertuigen per etmaal toeneemt. Door de ontwikkeling van de nieuwbouwwijk zal de Klapperdijk met bijna 740 motorvoertuigen per etmaal toenemen. De verkeersgeneratie is in figuur 3 visueel weergegeven.



Figuur 3: Verkeersstromen a.g.v. ontwikkeling De Kolk

2.3. Toekomstige intensiteit

Omdat er geen inzicht bestond in de huidige verkeersintensiteit op het omliggende wegennet van De Kolk, is een visuele kruispunttelling gehouden. Deze visuele kruispunttelling is uitgevoerd op een gemiddelde werkdag(middag) in de spitsperiode. De telling is uitgevoerd op de kruispunten Klapperdijk – Kerkstraat – Kanaaldijk – Lagestraat en Werverweg – De Wangen – Luttenbroekseweg (zie ook figuur 4). Op basis van de gegevens in deze spitsperiode is de etmaalintensiteit bepaald.



Figuur 4: Locaties visuele kruispunttelling

In tabel 3 en figuur 5 is de getelde verkeersintensiteit op de wegen in de omgeving van De Kolk weergegeven. In de tabel is eveneens de toekomstige verkeersintensiteit (2020) weergegeven. Hierbij is een mobiliteitsgroei van 1% gehanteerd. Deze mobiliteitsgroei is gebaseerd op de mobiliteitsgroei in de afgelopen jaren op wegen in de regio Noord-Veluwe. Er is geen mobiliteitsgroei toegepast op de berekende verkeersgeneratie van de wijk De Kolk. In de kencijfers zit enige vorm van mobiliteitsgroei verweven.

Tabel 3: Huidige en toekomstige etmaal intensiteit

straat	wegvak	intensiteit (mvt./etmaal)		
		huidig	2020	2020 incl. De Kolk (totaal)
Klapperdijk	tussen Kanaaldijk en De Kade	2.020	2.230	2.968
Kerkstraat	tussen Ossenkampweg en zuidelijke ontsluitingsweg De Kolk	670	740	1.403
Lagestraat	tussen Kerkstraat en Kanaaldijk	1.260	1.390	1.390
Kanaaldijk	tussen Kerkstraat en Ossenkampweg	1.030	1.140	1.215
Werverweg	tussen Werverweg/De Wangen en zuidelijke ontsluitingsweg De Kolk	390	430	593
Werverweg	tussen Werverweg/De Wagen en Kloosterweg	360	400	487
Luttenbroekseweg		60	70	70
De Wangen		50	60	60

Als gevolg van de realisatie van de woonwijk De Kolk zal de intensiteit op bovengenoemde wegen toenemen. In figuur 5 zijn de toekomstige etmaalintensiteiten weergegeven, inclusief de door de woonwijk De Kolk gegenereerde verkeersbewegingen.



Figuur 5: Verwachte toekomstige verkeersintensiteiten a.g.v. ontwikkeling De Kolk

3. Tijdelijk bouwverkeer

3.1. Algemeen

Gedurende de bouwperiode zal veel materiaal en materieel moeten worden aan- en afgevoerd naar het plangebied. De aan- en afvoer van materiaal en materieel zal veelal gebeuren met (zwaar) vrachtverkeer. Daarnaast zullen dagelijks ook verschillende werkbussen van bouwvakkers naar en van het plangebied rijden. Het plangebied zal dus gedurende de bouwperiode (circa 1 à 1,5 jaar) extra verkeer aantrekken ten opzichte van de huidige situatie.

Vrachtverkeer veroorzaakt mede door de grote massa van de voertuigen een grote impact op de subjectieve verkeersonveiligheid. Deze grote massa voelt vaak onveilig aan. Veel vrachtverkeer wordt door de meeste bewoners dan ook vaak als hinderlijk en onveilig ervaren.

De meest logische route voor bouwverkeer naar het plangebied is de route via de Kerkstraat en de Klapperdijk. De gemeente Heerde wil echter voorkomen dat het

wegennet in het centrum van Wapenveld te zeer wordt belast met het tijdelijke (zware) bouwverkeer.

In dit hoofdstuk worden verschillende alternatieve routes van en naar het plangebied beoordeeld en wordt geadviseerd welke route het minst slechte alternatief is. De gemeente Heerde wil voorkomen dat het wegennet in het centrum van Wapenveld

3.2. Alternatieve bouwroutes

In figuur 6 zijn mogelijke alternatieve routes voor het bouwverkeer weergegeven. Mogelijke alternatieve routes zijn:

1. Kerkstraat – Kanaaldijk – Kloosterweg;
2. Werverweg – Kloosterweg;
3. Kerkstraat – Lagestraat – Kanaaldijk – Flessenbergerweg;
4. Kerkstraat – Lagestraat – Kanaaldijk – Revelingseweg;



Figuur 6: Mogelijke alternatieve routes bouwverkeer

Gezien het feit dat het bouwverkeer van tijdelijke aard is, zijn wij van mening dat het niet wenselijk is om grootschalige maatregelen te treffen om de route voor het bouwverkeer mogelijk te maken. Belangrijk bij de analyse van de verschillende alternatieven is dat elkaar tegemoet komend vrachtverkeer elkaar moet kunnen passeren. De passagesnelheid is hierbij van ondergeschikt belang.

Naar verwachting zal een groot deel van het bouwverkeer, zowel uit noordelijke als zuidelijke richting, via de A50 en de kern Heerde rijden. De route via de kern Heerde is voor groot vrachtverkeer makkelijker te bereiden dan de routes via Hattem – A50 (Hattem-Zuid) of Hattem – Zwolle – A28. Daarnaast zal deze route in veel gevallen in tijd ook sneller zijn dan de routes via Hattem.

1. Kerkstraat – Kanaaldijk – Kloosterweg

Bij de ontwikkeling van de wijk De Ossenkamp is voor het bouwverkeer gekozen om gebruik te maken van de route Kanaaldijk – Kloosterweg. Het ligt dan ook voor de hand om deze route opnieuw als 'bouwroute' aan te wijzen.

Na gereedkoming van de wijk De Ossenkamp is de kruising Kanaaldijk - Ossenkampweg gereconstrueerd. Hierbij is de verbinding tussen de Kerkstraat en de Ossenkampweg als doorgaande verbinding vormgegeven. De bocht vanaf de Kerkstraat naar de Kanaaldijk is in de huidige situatie dermate krap vormgegeven dat deze niet berijdbaar is voor groot vrachtverkeer. Daarnaast vormt de Kanaaldijk, tussen de Kerkstraat en de Kloosterweg een belangrijke (toeristische) fietsroute. Ter hoogte van het sportpark is de Kanaaldijk afgesloten voor gemotoriseerd verkeer en is tussen het sportpark en is tussen het sportpark en de Zandberg ingericht als (brom)fietspad

2. Werwerweg – Kloosterweg

De Werwerweg is een smalle, bochtige dijkweg. Op het gedeelte tussen de Luttenbroeksweg en de Kloosterweg is het onmogelijk voor vrachtverkeer om elkaar te kunnen passeren. Diverse bochten kunnen niet door vrachtverkeer worden bereiden. Ook de Kloosterweg is tussen de Werwerweg en het Kloosterbos ook een bochtige dijkweg. Op dit gedeelte is het passeren van vrachtverkeer, gezien de wegbreedte, mogelijk indien dit stapvoets gebeurt.

Het aanwijzen van deze route als route voor het bouwverkeer betekent de Werwerweg en de Kloosterweg op diverse locaties moeten worden verbreed.

3. Kerkstraat – Lagestraat – Kanaaldijk – Flessenbergerweg

Route 3 is via de Kerkstraat, Lagestraat, Kanaaldijk en de Flessenbergerweg. Alle wegen zijn voldoende breed om door vrachtverkeer te kunnen worden bereden. Het passeren van vrachtverkeer dient op de Kanaaldijk echter met beperkte snelheid te gebeuren gezien de beperktere wegbreedte. De afslag van de Kanaaldijk naar de Flessenbergerweg is eveneens goed berijdbaar voor vrachtverkeer.

De Flessenbergerweg is echter een woonstraat binnen de bebouwde kom van Wapenveld. Aan deze weg is ook een basisschool gelegen (hoek Flessenbergerweg – Torenkamp). Dit vormt een potentieel knelpunt. De combinatie tussen de aanwezigheid van een basisschool en de mogelijke aanwezigheid van een bouwroute maakt dat de verkeersveiligheid in de omgeving van de basisschool in het geding komt. Het treffen van snelheidsremmende maatregelen vormt hier geen optie.

Snelheidsremmende maatregelen in combinatie met (veel) vrachtverkeer levert vaak trillings- en geluidoverlast op.

4. Kerkstraat – Lagestraat – Kanaaldijk – Revelingseweg

Het eerste gedeelte van deze route is hetzelfde als route 3. Deze route leidt echter ter hoogte van de Flessenbergerweg verder via de Kanaaldijk in zuidelijke richting naar de Revelingseweg. Via de Revelingseweg kan het vrachtverkeer de hoofdwegenstructuur bereiken. De Revelingseweg sluit op circa 1 kilometer ten zuiden van de Flessenbergerweg aan op de hoofdwegenstructuur (Groteweg). Deze route leidt door het zuidelijke buitengebied van Wapenveld. In het hele gebied is een 60 km/uur regime van kracht en op de Kanaaldijk zijn diverse snelheidsremmende maatregelen getroffen. Op de Revelingseweg zijn echter geen snelheidsremmende maatregelen aanwezig. Elkaar tegemoet komende vrachtwagens kunnen elkaar over de hele route passeren.

Ten oosten van het Apeldoorn Kanaal ligt een buurtschap. De Revelingseweg vormt ten behoeve van deze buurtschap een meer verzamelende functie naar de hoofdwegenstructuur.

Conclusie

Wanneer de in het voorgaande beschreven routes in ogenschouw worden genomen, moet worden geconcludeerd dat op diverse routes maatregelen moeten worden getroffen om goed te kunnen functioneren.

De route Werverweg – Kloosterweg moet over een groot deel van de route worden verbreed, dan wel bochten moeten worden verruimd. Het treffen van maatregelen om deze wegen wel berijdbaar te maken brengt erg hoge kosten met zich mee. Op de route Kerkstraat - Kanaaldijk - Kloosterweg moet de geslotenverklaring voor gemotoriseerd verkeer worden opgeheven. Daarnaast moet de kruising Kanaaldijk – Ossenkampweg te worden gereconstrueerd. Gezien het feit dat het gedeelte van de Kanaaldijk tussen de Kerkstraat en de Kloosterweg een belangrijke (toeristische) fietsroute vormt, is het afwikkelen van het bouwverkeer via deze route minder gewenst.

De twee voorgaand beschreven routes leiden het bouwverkeer via de noordzijde van Wapenveld naar de hoofdwegenstructuur. Zoals vermeld zal een groot deel van het bouwverkeer in zuidelijke richting georiënteerd zijn. Dit betekent dat de routes 1 en 2 een hogere omrijfactor kennen.

De route via de Flessenbergerweg leidt langs een basisschool. Dit vormt een potentieel knelpunt. Een route voor (zwaar) bouwverkeer via een weg waar een basisschool aan is gelegen is om verkeersveiligheidsredenen niet gewenst. Op route 4 zijn geen maatregelen noodzakelijk om het bouwverkeer af te kunnen wikkelen. Alles overwegende kan worden geconcludeerd dat de route via de Kerkstraat –

Lagestraat – Kanaaldijk – Revelingseweg het minst slechte alternatief is. Voorgesteld wordt dan ook om deze route aan te wijzen als route voor het bouwverkeer.

Om het gebruik van deze route te stimuleren adviseren wij afspraken te maken met de bouwondernemers en toeleveranciers. Om deze afspraken te ondersteunen kan bijvoorbeeld een geslotenverklaring voor vrachtverkeer worden ingesteld op (een gedeelte van) de Klapperdijk. Aan vrachtverkeer dat wel een bestemming in het centrum van Wapenveld heeft, kan een ontheffing worden verleend.

Werklieden verplaatsen zich vaak in bestelbusjes. Dergelijke busjes vallen onder het 'gewone' autoverkeer. Voor deze gebruikersgroep zijn juridisch gezien geen maatregelen voorhanden om een 'verplichte' route toe te wijzen. Afspraken met de bouwondernemers vormen de enige mogelijkheid om hier enigszins in te sturen.

4. Beantwoording zienswijzen

Op het “Ontwerpbestemmingsplan De Kolk” zijn 10 zienswijzen ingediend. Deze zienswijzen hebben betrekking op verschillende onderwerpen ten aanzien van de ontwikkeling van de nieuwbouwwijk. In diverse zienswijzen zijn opmerkingen gemaakt over de verkeerssituatie die ontstaat tijdens de bouw en als gevolg van de realisatie van de nieuwe wijk. Onderstaand zijn de reacties samengevat:

- Het uitgangspunt dat verkeer die de wijk De Kolk verlaat en in zuidelijke richting via de Kerkstraat en de Klapperdijk naar de hoofdwegenstructuur rijdt wordt in twijfel getrokken. Belanghebbenden verwachten dat verkeer met een herkomst/bestemming in noordelijke richting (Hattem/Zwolle) in grote mate gebruik zal gaan maken van de route Werwerweg – Kloosterweg. Deze wegen zijn hiervoor niet geschikt;
- Op de Klapperdijk is het in de huidige situatie al druk. Deze weg is niet berekend op meer verkeer;
- Er is geen duidelijkheid over hoe wordt omgegaan met het vele bouwverkeer van en naar de nieuwe wijk gedurende de bouwperiode;
- In het bestemmingsplan “De Ossenkamp” is opgenomen dat bij uitbreiding van de wijk Ossenkamp een heroverweging zal plaatsvinden van de ontsluitingsstructuur van het oostelijke deel van Wapenveld. Dit is bij de voorbereiding van de nieuwbouwwijk De Kolk niet gebeurd.

In de vorige hoofdstukken is op basis van een verkeerskundige toets en een herberekening van de verkeersgeneratie inzicht gegeven in de afwikkeling van het verkeer en is advies uitgebracht over de route voor het bouwverkeer. Mede op basis van deze adviezen zullen in dit hoofdstuk de zienswijzen worden beantwoord.

Bovenstaand is kort samengevat waar de zienswijzen betrekking op hebben. Navolgend zal de beantwoording per zienswijze worden gedaan.

Zienswijze 1

Wijkvereniging De Ossenkamp

Kerksenveld 3

8191 TA Wapenveld

Zoals uit de afbeelding is op te maken, lijken alle blokken (behalve F en G) er voor te kiezen om te ontsluiten langs de Werverweg in zuidelijke richting naar de Kerkstraat. Informatie van de huidige bewoners van de Kerkstraat leert dat dit in de praktijk niet reëel zal zijn. Deze bewoners kiezen er voor om vanuit de Kerkstraat, via de Werverweg naar het Kloosterbos te rijden indien zij richting Hattem/Zwolle willen. De kans dat de bewoners van De Kolk dit ook zullen doen, is daarmee aanzienlijk groter geworden. Immers, zij wonen straks al noordelijker dan de bewoners van de Kerkstraat. Dit betekent dat de gemelde notitie niet als onderbouwing van het ontwerpbestemmingsplan gebruikt kan worden.

Daarnaast is er sprake van een bouwtijd van ten minste 2 jaar, gezien het aantal en soort geprojecteerde woningen. In het gehele plan mist een toelichting op de ontsluiting voor het bouwverkeer voor De Kolk. Daarbij dient er door de gemeente een duidelijk onderscheid gemaakt te worden in zwaar materieel (ca. 35 ton) en auto's/busjes van het bouw personeel.

In het bestemmingsplan van De Ossenkamp staat vermeld dat de verkeerssituatie zoals daar beschreven plan heroverwogen moet worden bij uitbreiding van de wijk. Die uitbreiding gebeurt nu, maar de heroverweging heeft niet plaatsgevonden.

Een mogelijkheid die naar mening van de wijkvereniging ook opnieuw bekeken dient te worden is een alternatieve ontsluiting, namelijk langs de Kanaaldijk richting Hattem. Bij het sportpark kan een -relatief korte- ontsluiting langs het industrieterrein richting Groteweg worden gemaakt.

Antwoord

In de door BVA Verkeersadviezen gemaakte verkeerskundige controle (hoofdstuk 2 van deze notitie) is een nieuwe berekening van de verkeersgeneratie als gevolg van de nieuwbouwwijk De Kolk gemaakt. Uit deze berekening blijkt dat de routes voor het externe verkeer in eerste instantie verlopen via de kern Wapenveld. Een groot deel van het verkeer met een herkomst of bestemming de wijk De Kolk zal dan ook de route via de Kerkstraat en de Klapperdijk volgen om de hoofdwegens-structuur te bereiken. Het externe verkeer in noordelijke richting dat ontsluit via de oostelijke ontsluitingsweg van De Kolk zal de route via de Werverweg en de Kloosterweg kiezen. De Werverweg en de Kloosterweg zijn gecategoriseerd als erftoegangsweg B. Gezien het wegprofiel van beide wegen, hebben beide wegen een capaciteit van circa 1.500 motorvoertuigen per etmaal. De verwachte toename is op deze wegen echter beperkt. Deze beperkte verkeerstoename zal niet tot problemen leiden op de Werverweg en de Kloosterweg. Aanpassing van het plan op dit onderwerp is dan ook niet noodzakelijk.

In de door BVA Verkeersadviezen gemaakte verkeerskundige controle (hoofdstuk 3 van deze notitie) is een advies opgenomen over de ontsluiting voor het bouwverkeer. Het advies luidt om het (zwarte) bouwverkeer af te wikkelen via de route Kerkstraat, Lagestraat, Kanaaldijk en de Revelingseweg. Deze route verdient de voorkeur boven andere alternatieve routes. Met het door BVA Verkeersadviezen uitgebrachte advies over de route voor het bouwverkeer is dit onderwerp behandeld.

Bij de ontwikkeling van de wijk De Ossenkamp is een afweging gemaakt tussen verschillende ontsluitingsprincipes van het ten oosten van het Apeldoorns Kanaal gelegen gebied. Deze beoordeling van deze ontsluitingsprincipes is opgenomen in de rapportage "De Ossenkamp – afweging ontsluitingsstructuren" (BVA Verkeersadviezen, d.d. 2 juni 2004, kenmerk: hde-050). Destijds is gekozen voor de huidige ontsluitingsstructuur omdat vaak dure, nieuwe infrastructuur moet worden aangelegd. Dit terwijl naar verwachting maar een klein deel van het verkeer gebruik zal maken van de nieuwe routes. Daarnaast hebben de huidige ontsluitingsroutes voldoende restcapaciteit

Laatstgenoemde geldt ook in de huidige situatie. De bestaande ontsluitingsroute via de Klapperdijk is gecategoriseerd als erftoegangsweg A en vervult daarmee een verblijfsfunctie. De categorie 'A' geeft aan dat deze weg een meer verzamelende functie heeft dan de overige erftoegangswegen. Deze verzamelende functie houdt in dat het verkeer zich meer op deze wegen verzamelt en via deze wegen naar de hoofdwegenstructuur rijdt. Gezien de proflering van de Klapperdijk bedraagt de capaciteit van deze weg circa 3.000 tot 5.000 motorvoertuigen per etmaal. De Klapperdijk kent in de huidige situatie een verkeersintensiteit van circa 2.000 motorvoertuigen per etmaal. Door realisatie van de nieuwe woonwijk zal de verkeersintensiteit toenemen in 2020 tot circa 3.000 motorvoertuigen per etmaal. Voorgaande betekent dat er in de huidige situatie voldoende restcapaciteit aanwezig is om in de extra verkeersbelasting als gevolg van de nieuwbouwwijk De Kolk te voorzien. Daarnaast zal de Klapperdijk, tussen De Loswal en het Van de Polplein, nog worden heringericht. Bij deze herinrichting zal voldoende aandacht worden besteed aan de doorstroming van het verkeer en de verkeersveiligheid. Het overwegen van alternatieve ontsluitingsstructuren is, gezien de aanwezige restcapaciteit, niet nodig. Aanpassing van het plan op dit onderwerp is dan ook niet noodzakelijk.

Zienswijze 2

M.J. Boersma

Rietkamp 9

8191 TH Wapenveld

3. De ontsluiting van de wijken. Veiligheid in en om Wapenveld.

Me dunkt, dat er veel meer gebruik gemaakt gaat worden van de noordelijke route door het Kloosterbos dan verondersteld wordt in de huidige beraming. Ter illustratie: zelfs vanuit de Rietkamp, rijd ik zeer regelmatig door de Ossenkampwijk naar de Kerkstraat en de Werverweg om via het Kloosterbos richting Hattem of Zwolle te rijden, o.a. om het gedrang in het centrum te ontwijken of niet te verergeren. Meer verkeer langs de route Kloosterbos is niet wenselijk, vanuit veiligheids- en natuuroverwegingen.

Hoe dan ook: de route over de Manenbergerbrug en door het centrum moet niet nog intensiever gebruikt gaan worden dan nu al het geval is. Waarom is bij voorbaat de optie uitgesloten om vanuit beide wijken een aansluiting over het kanaal ter hoogte van de Vlijtweg

te maken (tussen de molen en het bedrijventerrein door) ? Ik vermoed ter wille van een paar privébelangen. Het moet toch gaan om de beste oplossing voor zo veel mogelijk mensen? Als er een boomgaard opgeofferd moet worden, moet men natuurlijk wel 100% zeker en tevreden zijn over het hele verkeersplan.

Antwoord

In de door BVA Verkeersadviezen gemaakte verkeerskundige controle (hoofdstuk 2 van deze notitie) is een nieuwe berekening van de verkeersgeneratie als gevolg van de nieuwbouwwijk De Kolk gemaakt. Uit deze berekening blijkt dat de routes voor het externe verkeer in eerste instantie verlopen via de kern Wapenveld. Een groot deel van het verkeer met een herkomst of bestemming de wijk De Kolk zal dan ook de route via de Kerkstraat en de Klapperdijk volgen om de hoofdwegenstructuur te bereiken. Het externe verkeer in noordelijke richting dat ontsluit via de oostelijke ontsluitingsweg van De Kolk zal de route via de Werverweg en de Kloosterweg kiezen. De Werverweg en de Kloosterweg zijn gecategoriseerd als erftoegangsweg B. Gezien het wegprofiel van beide wegen, hebben beide wegen een capaciteit van circa 1.500 motorvoertuigen per etmaal. De verwachte toename is op deze wegen echter beperkt. Deze beperkte verkeerstoename zal niet tot problemen leiden op de Werverweg en de Kloosterweg. Aanpassing van het plan op dit onderwerp is dan ook niet noodzakelijk.

Bij de ontwikkeling van de wijk De Ossenkamp is een afweging gemaakt tussen verschillende ontsluitingsprincipes van het ten oosten van het Apeldoorns Kanaal gelegen gebied. Deze beoordeling van deze ontsluitingsprincipes is opgenomen in de rapportage "De Ossenkamp – afweging ontsluitingsstructuren" (BVA Verkeersadviezen, d.d. 2 juni 2004, kenmerk: hde-050). Destijds is gekozen voor de huidige ontsluitingsstructuur omdat vaak dure, nieuwe infrastructuur moet worden aangelegd. Dit terwijl naar verwachting maar een klein deel van het verkeer gebruik zal maken van de nieuwe routes. Daarnaast hebben de huidige ontsluitingsroutes voldoende restcapaciteit

Laatstgenoemde geldt ook in de huidige situatie. De bestaande ontsluitingsroute via de Klapperdijk is gecategoriseerd als erftoegangsweg A en vervult daarmee een verblijfsfunctie. De categorie 'A' geeft aan dat deze weg een meer verzamelende functie heeft dan de overige erftoegangswegen. Deze verzamelende functie houdt in dat het verkeer zich meer op deze wegen verzamelt en via deze wegen naar de hoofdwegenstructuur rijdt. Gezien de proflering van de Klapperdijk bedraagt de capaciteit van deze weg circa 3.000 tot 5.000 motorvoertuigen per etmaal. De Klapperdijk kent in de huidige situatie een verkeersintensiteit van circa 2.000 motorvoertuigen per etmaal. Door realisatie van de nieuwe woonwijk zal de verkeersintensiteit toenemen in 2020 tot circa 3.000 motorvoertuigen per etmaal. Voorgaande betekent dat er in de huidige situatie voldoende restcapaciteit aanwezig is om in de extra verkeersbelasting als gevolg van de nieuwbouwwijk De Kolk te voorzien. Daarnaast zal de Klapperdijk, tussen De Loswal en het Van de Polplein, nog worden heringericht. Bij deze herinrichting zal voldoende aandacht worden besteed aan de doorstroming van het verkeer en de verkeersveiligheid. Het

overwegen van alternatieve ontsluitingsstructuren is, gezien de aanwezige restcapaciteit, niet nodig. Aanpassing van het plan op dit onderwerp is dan ook niet noodzakelijk.

Zienswijze 3

M. Rigterschot / J. Rigterschot – v. Renselaar

De Wagen 18-1

8191 TH Wapenveld

5^e Bezwaar is dat de ontsluiting onvoldoende is naar de hoofdwegen. Het huidige Ossenkampverkeer gaat voor een deel via het centrum en een deel via de Werverweg door het Kloosterbos. Het is duidelijk drukker geworden op de Werverweg en Kloosterbos. Het dorpscentrum wordt nu meer en meer gebruikt als doorgaande weg en het verkeer loopt nu hierdoor regelmatig vast. De oorzaak van dit vastlopen is meer doorgaand verkeer in combinatie met parkeerproblemen in het centrum waardoor opstoppingen ontstaan. Gevolg is dat mensen de route via het Kloosterbos kiezen wat duidelijk waarneembaar is. In de wintermaanden bij hoogwater zal de route via Kloosterbos niet kunnen en zal nog meer verkeer via het dorpscentrum gaan. Bij hoog water zal ook voor een deel gekozen worden via de zandweg in het Monnikenbos. Dit laatste is ook al duidelijk merkbaar op de zaterdagen waarbij het Ossenkampverkeer de zandweg kiest in het Monnikenbos ipv. de route dorpscentrum – Groteweg. Dit i.v.m. de toch al problematische drukte op zaterdagen in het dorp.

Het autoverkeer van de Kolk zal nog veel belastender zijn voor het kloosterbos omdat de ontsluiting hierop meer gericht is en het dorpscentrum nog voller loopt. Auto's richting Zwolle zullen niet meer kiezen via het dorpscentrum maar via kloosterbos.

Het is dan niet te hopen dat op zaterdagochtend bij winters hoogwater een ambulance, door navigator aangestuurd, via het dorpscentrum of via de kloosterbos naar een spoedlocatie moet.

Dorpscentrum is ook niet voor doorgaand verkeer maar voor aanwonenden en winkelende mensen.

Wij kunnen ons haast niet voorstellen dat we het kloosterbos zwaarder willen belasten door meer autoverkeer toe te laten. Afbreuk doen aan dit schaarse natuurschoon, het zou juist andersom moeten zijn, nl. minder belastend. Hoe op te lossen: door naar ons idee integraal

Antwoord

In de door BVA Verkeersadviezen gemaakte verkeerskundige controle (hoofdstuk 2 van deze notitie) is een nieuwe berekening van de verkeersgeneratie als gevolg van de nieuwbouwwijk De Kolk gemaakt. Uit deze berekening blijkt dat de routes voor het externe verkeer in eerste instantie verlopen via de kern Wapenveld. Een groot deel van het verkeer met een herkomst of bestemming de wijk De Kolk zal dan ook de route via de Kerkstraat en de Klapperdijk volgen om de hoofdwegenstructuur te bereiken. Het externe verkeer in noordelijke richting dat ontsluit via de oostelijke ontsluitingsweg van De Kolk zal de route via de Werverweg en de Kloosterweg kiezen. De Werverweg en de Kloosterweg zijn gecategoriseerd als erftoegangsweg B. Gezien het wegprofiel van beide wegen, hebben beide wegen een capaciteit van circa 1.500 motorvoertuigen per etmaal. De verwachte toename op deze wegen is echter beperkt. Deze beperkte verkeerstoename zal niet tot problemen leiden op de Werverweg en de Kloosterweg. Aanpassing van het plan op dit onderwerp is dan ook niet noodzakelijk.

De bestaande ontsluitingsroute via de Klapperdijk is gecategoriseerd als erftoegangsweg A en vervult daarmee een verblijfsfunctie. De categorie 'A' geeft aan

dat deze weg een meer verzamelende functie heeft dan de overige erftoegangs-
wegen. Deze verzamelende functie houdt in dat het verkeer zich meer op deze
wegen verzameld en via deze wegen naar de hoofdwegenstructuur rijdt. Gezien de
huidige proflering van de Klapperdijk bedraagt de capaciteit van deze weg circa
3.000 tot 5.000 motorvoertuigen per etmaal. De Klapperdijk kent in de huidige si-
tuatie een verkeersintensiteit van circa 2.000 motorvoertuigen per etmaal. Door
realisatie van de nieuwe woonwijk zal de verkeersintensiteit toenemen in 2020 tot
circa 3.000 motorvoertuigen per etmaal. Voorgaande betekent dat er in de huidige
situatie voldoende restcapaciteit aanwezig is om in de extra verkeersbelasting als
gevolg van de nieuwbouwwijk De Kolk te voorzien. Daarnaast zal de Klapperdijk,
tussen De Loswal en het Van de Polplein, nog worden heringericht. Bij deze herin-
richting zal voldoende aandacht worden besteed aan de doorstroming van het ver-
keer en de verkeersveiligheid. In de zienswijze wordt gesproken over opstoppen-
gen op de Klapperdijk in het centrumgebied. De Klapperdijk biedt toegang aan diverse
parkeervoorzieningen langs de weg ten behoeve van de winkelvoorzieningen aan
het Van de Polplein. Mogelijk aanwezige opstoppen-
gen op de Klapperdijk, waar-
over in de zienswijze wordt gesproken, kennen mogelijk een oorzaak in zoekver-
keer naar parkeervoorzieningen en/of het in- en uitrijden van de parkeervoorzienin-
gen langs de weg. Dergelijke opstoppen-
gen zijn vaak van erg korte duur en horen
bij de verblijfsfunctie die de weg vervult.

Zoals is aangegeven beschikt de Klapperdijk, ondanks de aan de weg gelegen
winkelfuncties over voldoende restcapaciteit om de verkeerstoename als gevolg
van de nieuwbouwwijk De Kolk te kunnen verwerken. Aanpassing van het plan op
dit onderwerp is dan ook niet noodzakelijk.