

## Memo

memonummer 2017.001  
datum 21 april 2017  
aan Betrokkenen bezwaar  
Hornbach Apeldoorn  
van Job Drenth  
kopie  
project Ruimtelijk Economisch bezwaar Hornbach Apeldoorn  
projectnr. 0416621.00  
betreft Aandachtspunten Verkeer

Onderstaand zijn kort de aandachtspunten voor een bezwaarprocedure aangegeven.

Door bureau Goudappel Coffeng zijn in opdracht van Hornbach Holding BV voor het nieuwe bestemmingsplan de verkeerskundige effecten van een vestiging in Apeldoorn onderzocht. Die rapportage en achterliggende gegevens roept de nodige vraagtekens op.

### 1. Actuele verkeersgegevens

Door Goudappel is e.e.a. gemodelleerd op basis van eerder uitgevoerd veldwerk en studie naar De Voorwaarts. Verwezen wordt naar het gebruikte microsimulatiemodel Vissim. De onderliggende gegevens en kwantitatieve resultaten zijn slechts zeer beperkt en onvolledig in de rapportage opgenomen.

Om enigszins zicht op de omvang van het verkeer te krijgen zijn/worden twee verkeerstellingen tijdens piekmomenten uitgevoerd.

### 2. Verkeersafwikkeling kruispunt Laan van Erica en rest netwerk

Door Goudappel worden de effecten op de T-aansluiting Laan van Erica – De Voorwaarts beschreven. Dat betreft echter een met verkeerslichten (VRI) geregelde T-aansluiting, met daardoor een relatief hoge capaciteit.

De Laan van Erica is een belangrijke weg in de wegenstructuur van Apeldoorn (onderdeel binnenring). Het kruispunt met de Voorwaarts kan dan wellicht het verkeer goed verwerken, echter is het een onbeantwoorde vraag of de aan het wegvak grenzende kruispunten verderop het extra verkeer goed kunnen verwerken. Denk hierbij aan bijv. het kruispunt Laan van Erica/Zutphensestraat/Laan van Osseveld, waar in de spitsperiodes nu al wachtrijen ontstaan.

### 3. Afwikkeling verkeer ontsluiting Hornbach/herinrichting De Voorwaarts

Samenhangend met de komst van de Hornbach wordt De Voorwaarts heringericht. Inrichting van die zone lijkt primair gericht te zijn op het ontsluiten van de Hornbach. Voor het bestaande bedrijventerrein is de inrichting een aanzienlijke verslechtering. Zaken die daarbij een rol spelen zijn:

- Rondrijden op de 'ringweg' van De Voorwaarts is vormgegeven via een keerlus. Om de andere bedrijven op het terrein te bereiken dient verkeer door 3 stroken te 'weven' (waar wachtend verkeer staat voor de VRI van de Laan van Erica) en vervolgens voorrangsondergeschikt in te voegen.
- Vanaf de Laan van Erica rijdt het verkeer naar de Hornbach via een linkse uitvoegstrook (ook hier weer 'weven') naar de Hornbach. Dit verkeer kruist vervolgens de (wachtrijen op) de uitgaande verkeersstroom vanaf het hele bedrijventerrein.
- Verkeer dat de Hornbach bezoekt heeft, is voorrangsondergeschikt aan De Voorwaarts. Ook hier geldt dat de wachtrijopbouw op de Voorwaarts het afrijden van het Hornbach terrein kan blokkeren.

Het bedrijventerrein De Voorwaarts kenmerkt zich sowieso door een unieke situatie omdat het terrein, ondanks de aanwezigheid van de nodige bedrijven/voorzieningen slechts één ontsluitingsweg heeft. Een verstoring van de afwikkeling (ongeval/calamiteit of teveel verkeer) heeft daarmee verregaande consequenties.

4. **Stapeling van evenementen**

In de door Goudappel uitgevoerde verkeersberekeningen is –als basis- uitgegaan van de verkeersgeneratie van de bestaande bedrijven en van de overige geplande (niet gedocumenteerde?) ontwikkelingen in het gebied. Niet duidelijk is wat de verkeersproductie/-attractie van de toekomstige ontwikkelingen is en hoe deze zijn meegenomen in de berekeningen.

Los daarvan zal zich met enige regelmaat de situatie voordoen dat de verschillende functies in het gebied gelijktijdig een maximaal gebruik kennen (stapeling). In de huidige situatie is die afwikkeling in voorkomende gevallen al problematisch, en zal die door toevoeging van de Hornbach tot een verdere verslechtering leiden.

Ook door Goudappel wordt geconstateerd dat op zaterdagmiddagen zich hoge verlies-/wachtijden voor doen, waarbij is uitgegaan van ‘gemiddelde’ zaterdagen.

5. **Ontsluiting vrachtverkeer Hornbach**

Door de beperkte beschikbare ruimte is er in het ontwerp voor gekozen het beleverend vrachtverkeer direct af te laten rijden via een nieuwe, directe, ontsluiting op de Laan van Erica. Dit is in tegenspraak met gangbaar beleid. Daarnaast gaat het in dit geval om (zwaar) vrachtverkeer, dat vlak voor de spoorwegovergang de weg op komt en daarvoor eerst nog een fietspad moet kruisen. Hierdoor ontstaat een veiligheidsrisico. De oprijdende vrachtwagens kunnen leiden tot een verstoring van de afwikkeling op de Laan van Erica.

Volgens Goudappel/Hornbach gaat het om ca. 20 vrachtwagens per dag. Vraagtekens worden gezet bij de realiteit van dit aantal.

6. **Parkeren**

In het onderzoek is uitgegaan van de gemeentelijke parkeernormering. Deze wijkt af van de landelijke kencijfers. De toepasbaarheid van de gehanteerde normen kan ter discussie worden gesteld, aangezien die gebaseerd zijn op traditionele (kleinere) bouwmarkten. Uit onderzoek naar andere Hornbach vestigingen kunnen relevante parkeernormen afgeleid kunnen worden.

In de parkeerbehoefteberekening is het afhaalcentrum (1.758 m<sup>2</sup>, onduidelijk of het hier een Hornbach-drive handelt) buiten beschouwing gelaten. Aangezien de parkeernormen betrekking hebben op het bruto vloeroppervlak (bvo, exclusief de parkeervoorzieningen zelf), is het de vraag of deze m<sup>2</sup> niet meegenomen moeten worden in de berekening.

Vornoemde zaken dienen nader onderzocht en gemotiveerd te worden ten behoeve van een bezwaarschrift. Door de aanwezige bedrijven kan ook worden bijgedragen aan aanscherping van de huidige en verwachte knelpunten. Input daarvoor is welkom.