

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0)570 666 222
F +31 (0)570 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

Den Haag
Verheeskade 197
2521 DD Den Haag

Eindhoven
Flight Forum 92-94
5657 DC Eindhoven

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

Atriment

Zorglandgoed Assche Veld

Verkeerseffecten woon-zorgcomplex in Buurmalsen

Datum
Kenmerk
Eerste versie

10 oktober 2014
ATM001/Vnj/0003.02

1 Inleiding

In de gemeente Buren ontwikkelt Atriment het landgoed Assche Veld met daarop een woon-zorgcomplex met 36 wooneenheden. Het plangebied ligt in het buitengebied van de gemeente aan de Nieuwe Steeg in Buurmalsen. Ten noorden van het plangebied ligt landgoed Biesterbosch; in het zuiden ligt landgoed Nieuwe Steegh.



Figuur 1.1: Kaartje uit het ontwerp-bestemmingsplan

In het ontwerp-bestemmingsplan Buitengebied, Zorglandgoed Assche Veld, Buurmalsen, is op verschillende aspecten naar verkeer en bereikbaarheid gekeken. Zo is onder meer opgenomen dat minimaal 54 parkeerplaatsen aanwezig moeten zijn voor de bewoners,

werknemers en bezoek aan de bewoners. In het plan zijn daarvoor 24 overkapte en 25 niet-overkapte parkeerplaatsen opgenomen en daarnaast een achttal Kiss & Ride-plaatsen. Voor bezoekers van het landgoed zelf zijn daarnaast nog 12 parkeerplaatsen aan de weg voorzien. Verder is getoetst of het verkeer op de omringende wegen leidt tot geluidsproblemen.

Uw vraag

Naar aanleiding van zienswijzen op het bestemmingsplan is nu behoefte aan inzicht in het aantal verkeersbewegingen dat samenhangt met de nieuwe functies in het gebied. En wat dit betekent voor de verkeersveiligheid op de omliggende wegen. Op verzoek van Atriment zetten we dit aspect in deze notitie onder elkaar.

Leeswijzer

In deze notitie komt achtereenvolgens aan bod:

- stap 1: Verkeersgeneratie - hoeveel extra verkeer genereert het zorglandgoed;
- stap 2: Routekeuze - op welke wegen vinden we dit extra verkeer terug;
- stap 3: Verkeersbeeld - prognose uit het verkeersmodel, hoeveel verkeer rijdt er nu en straks;
- stap 4: Toets verkeersveiligheid - past het toekomstige verkeersbeeld bij de weg zoals die er nu bij ligt.

In hoofdstuk 6 vatten we deze analyse kort samen.

2 Verkeersgeneratie

Op basis van onze kennis en ervaring (deels gebundeld in CROW-publicatie 317) maken we inzichtelijk hoeveel verkeer er op een werkdag gegenereerd wordt door het zorglandgoed. We doen dit voor de werkdag, omdat de werkdagintensiteiten de basis vormen voor het toetsen van het gebruik van de weg aan de intensiteitsgrenzen en omdat dan de hoogste waarde wordt verwacht.

Verkeersgeneratie woon-zorgcomplex

Het zorglandgoed Assche Veld omvat een woon-zorgcomplex met maximaal 36 zorgeenheden inclusief diverse daaraan ondersteunende functies. Uitgangspunt daarbij is dat wonen binnen het zorgcomplex alleen mogelijk is als er sprake is van een zorgindicatie waarbij partners van personen met een zorgindicatie ook worden toegelaten.

Het woon-zorgcomplex is voor wat de kenmerken van de bewoners betreft te vergelijken met bewoners van een serviceflat of aanleunwoning - zij het dat zij mogelijk meer zorg nodig hebben. Maar dat sluit niet uit dat zij een auto bezitten of samenleven met een partner die een auto bezit. Daarom gaan wij hier in eerste instantie uit van de kengetallen voor een serviceflat/aanleunwoning. Het aantal autoverplaatsingen op een gemiddelde weekdag is dan 2,2 tot 3,0 per woning, 80 tot 110 in totaal. Op een werkdag is dat iets meer, 90 tot 120 per etmaal.

De bovengrens is de verkeersgeneratie die een normale etagewoning oplevert: 3,7 tot 4,5 autoverplaatsingen per woning op een gemiddelde weekdag, 135 tot 160 in totaal. Op werkdagen is dat 150 tot 180 per etmaal.

Voor de voorzieningen ondersteunend bij de woon/zorgfunctie ramen we niet apart de verkeersgeneratie, deze is al inbegrepen in de verkeersgeneratie zoals we die beschrijven voor een serviceflat/aanleunwoning.

Verkeersgeneratie landgoed

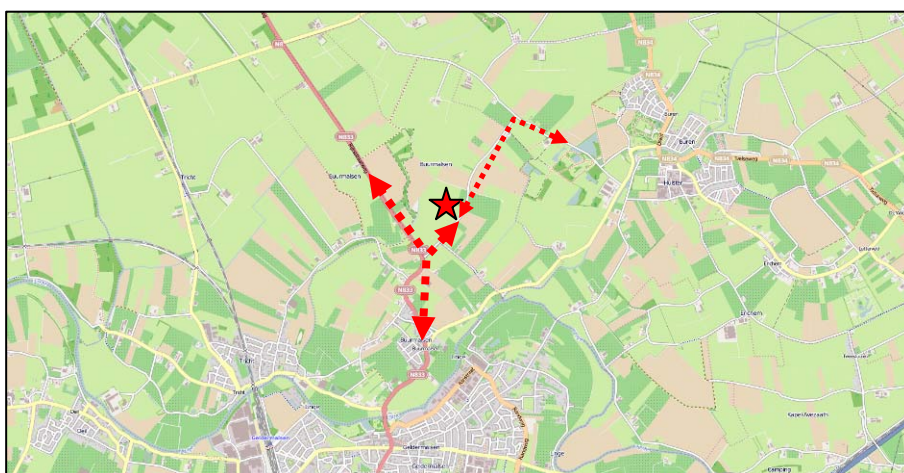
Voor het landgoed zijn geen kengetallen beschikbaar voor de verkeersgeneratie. Zonder iets af te willen doen aan de aantrekkelijkheid van het landgoed voor wandelaars verwachten we gezien de ligging geen bijzondere drukte. Voor werkdagen gaan we er hier van uit dat alle parkeerplaatsen op één keer per dag bezet worden. De 12 parkeerplaatsen leveren dan 24 autoritten per etmaal op. Door de week zal dit wat lager zijn, in de weekenden wat hoger.

Verkeersgeneratie totaal

Voor beide functies samen levert het plan 115 tot maximaal 205 autoverplaatsingen per werkdag op.

3 Routekeuze

Het landgoed Assche Veld ligt in het buitengebied ten noorden van Buurmalsen. De Nieuwe Steeg is een smalle weg, onderdeel van een 60 km/h-zone. Aan de zuidzijde sluit de Nieuwe Steeg aan op de Rijksstraatweg N833 tussen Geldermalsen en Culemborg. Aan de noordzijde sluit de Nieuwe Steeg aan op de Hennisdijk, ook onderdeel van de 60 km/h-zone. Via de Hennisdijk is er een route naar Buren.



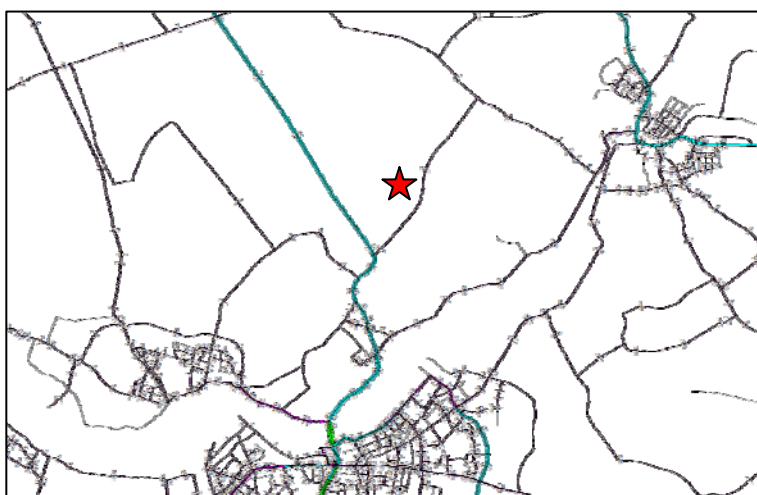
Figuur 3.1: Ligging van het landgoed in de omgeving en de aanrijroutes

Voor autoverplaatsingen verwachten we dat veruit het meeste verkeer vanaf de Rijksstraatweg N833 naar de Nieuwe Steeg zal rijden. Als aanname: maximaal 90% van het verkeer naar de N833, 185 auto's per etmaal.

Richting de Hennisdijk verwachten we duidelijk minder verkeer. Als aanname: maximaal 25% van het verkeer via de Hennisdijk, ongeveer 50 auto's per etmaal.

4 Verkeersbeeld op omringende wegen

Uit het verkeersmodel Rivierenland 2013 zijn de verkeersintensiteiten op de omringende wegen bekend. Deze intensiteiten zijn er voor het jaar 2012 en voor het prognosejaar 2025 (afgerond op honderdtallen).



Figuur 4.1: Uitsnede uit het verkeersmodel Rivierenland (2025) met de locatie van landgoed Assche Veld

wegvak	2012	2025	Assche Veld	totaal 2025
Nieuwe Steeg richting Hennisdijk	400	500	50	550
Nieuwe Steeg richting Rijksstraatweg	400	500	185	685
Hennisdijk	600	1.000	50	1.050
Rijksstraatweg N833 noord	5.700	6.300	65	6.365
Rijksstraatweg N833 zuid	6.000	6.800	120	6.920

Tabel 4.1: Verkeersintensiteiten (beide richtingen) op de wegen rond het plangebied

Voor alle wegen in de tabel geldt dat er door de ontwikkeling van landgoed Assche Veld het verkeer toeneemt ten opzichte van de prognose. De toename is in alle gevallen beperkt, de intensiteiten veroorzaken ook geen verandering van het karakter van de wegen. Door de verdeling van het verkeer over de verschillende richtingen geldt dat op de Hennisdijk en op de Rijksstraatweg de verkeerstoename ten opzichte van de huidige en toekomstige intensiteiten eigenlijk niet waarneembaar zullen zijn.

5 Toets verkeersveiligheid

Om de verkeersveiligheidsproblematiek systematisch aan te pakken is in de jaren negentig van de vorige eeuw het concept 'Duurzaam Veilig' geïntroduceerd. Deze systeembenadering houdt in dat alle elementen van het verkeer goed op elkaar afgestemd moeten zijn. Het gaat dan om een afstemming tussen functie, vorm en gebruik. De inrichting van de weg dient in overeenstemming te zijn met de functie van de weg, waardoor het gewenste verkeersgedrag wordt gestimuleerd. Als functie, vorm en gebruik niet in balans zijn, kan sprake zijn van een knelpunt. Op basis van ontwerpeisen van het CROW voor wegen buiten de bebouwde kom (Publicatie 328 tot en met 331 Handboek Weg-ontwerp) toetsen we of de combinatie van wegkenmerken en het toekomstige verkeer aanleiding is voor maatregelen op straat.

Nieuwe Steeg

De Nieuwe Steeg is een 60 km/h-weg zonder fietsvoorzieningen en zonder voetpaden. De breedte van de weg is $\pm 4,2$ m, er is geen markering is aanwezig. Er is een berm beschikbaar zodat brede voertuigen elkaar met aangepaste snelheid kunnen passeren. Daarmee is de weg aan te merken als een Erftoegangsweg type II. Voor dit type weg is de beperkte wegbreedte acceptabel tot een intensiteit van 1.000 voertuigen per dag. Ook in de toekomst blijft de intensiteit hier ruim onder.

Het Handboek Wegontwerp (CROW-publicatie 329) geeft voor het gebruik van de berm indicatief grenzen aan voor de intensiteiten in relatie tot de wegbreedte. Met een intensiteit tussen de 500 en 800 voertuigen per etmaal en een wegbreedte tussen de 4,0 en 4,5 m (uitgaande van kleigrond) zit het wegdeel richting Rijksstraatweg binnen de marges.

Hennisdijk

De Hennisdijk is een 60 km/h-weg met kantstroken. Er zijn geen voetpaden. De breedte van de weg is $\pm 4,5$ m, de kantstroken zijn gemarkeerd en rood ingekleurd. Er is een smalle berm beschikbaar. De weg is te kenmerken als een Erftoegangsweg type I. Voor dit type weg geldt een maximum intensiteit van 5.000 à 6.000 voertuigen per dag. De huidige en toekomstige intensiteit blijft daar ruim onder. De wegbreedte is met 4,5 m nog juist voldoende, de rijloper tussen de kantstroken is aan de smalle kant.

Rijksstraatweg N833

De Rijksstraatweg is een 80 km/h-weg met aanliggende fietsvoorzieningen. Er zijn geen voetpaden. Bij de aansluiting van de Nieuwe Steeg zijn geen oversteekvoorzieningen voor fietsers of voetgangers aanwezig. De breedte van de rijbaan tussen de fietsstroken is 6,30 m, een wat smalle maat voor dit type weg. De intensiteit van 6.000 à 7.000 voertuigen per etmaal past bij het type weg.

Voor voetgangers en fietsers zou de situatie veiliger worden als er ter plaatse van de Nieuwe Steeg een middeneiland in de weg aanwezig zou zijn, zodat fietsers en voetgangers in twee keer de weg kunnen oversteken. Echter, de huidige inrichting voldoet ook.

6 Resumé

De ontwikkeling van landgoed Assche Veld met het woon-zorgcomplex leidt tot nieuw verkeer op de Nieuwe Steeg en aanliggende wegen. Op geen van de wegen leidt de toename van het verkeer tot een duidelijk andere verkeerssituatie. In alle gevallen past de huidige vormgeving bij het toekomstige verkeersbeeld. De ontwikkeling van landgoed Assche Veld leidt niet tot verkeersonveilige situaties. Dit geldt voor de Nieuwe Steeg maar ook voor de wegen in de omgeving. Er is geen aanpassing van wegen nodig die samenhangt met de ontwikkeling van Assche Veld.