

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Postbus 161
7400 AD Deventer
T +31 (0)570 666 222
goudappel@goudappel.nl

Den Haag
Anna van Buerenplein 46
2595 DA Den Haag

Eindhoven
Emmasingel 15
5611 AZ Eindhoven

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

Sprenghe Parc Realisatie B.V.

Verkeersonderzoek SprengheParc

Datum	9 november 2020
Kenmerk	007725.20201023.N1.02
Eerste versie	23 oktober 2020

1 Algemeen

1.1 Inleiding

Deze notitie beschrijft de huidige en toekomstige verkeerssituatie in de omgeving van het aan te leggen SprengheParc in Vaassen en is uitgevoerd in opdracht van Sprenghe Parc Realisatie B.V.

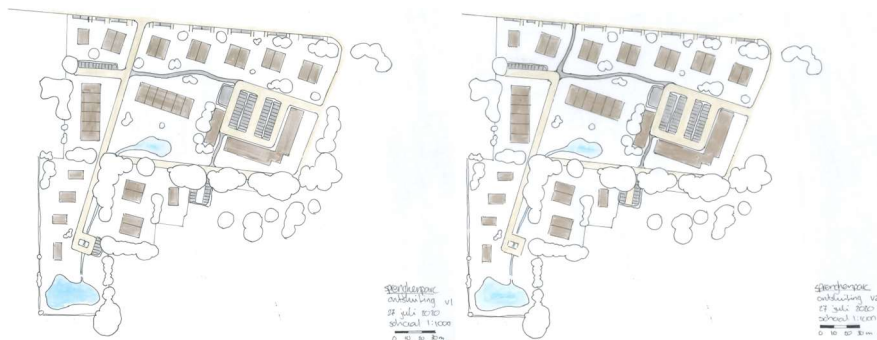
In deze notitie gaan wij in op de volgende vragen:

- Hoe druk is het op de Woestijnweg?
- Hoe hard wordt er gereden op de Woestijnweg en het Kouwenaarspad?
- Hoe ziet de verkeerssituatie er uit na realisatie van SprengheParc (inzicht in de toekomstige verdeling van verkeersstromen/capaciteiten)?

Als basis voor het plan is uitgegaan van een schetsontwerp en twee varianten voor de ontsluiting van de locatie, zoals aangeleverd door de opdrachtgever en weergegeven in de afbeeldingen op de volgende pagina.

In het oorspronkelijk plan is de volledige ontsluiting van SprengheParc voorzien via het Kouwenaarspad (met uitzondering van de woningen aan de Woestijnweg). In de varianten wordt een deel van het verkeer direct ontsloten via de Woestijnweg, via een verharde aansluiting, of via een semi-verharde aansluiting.

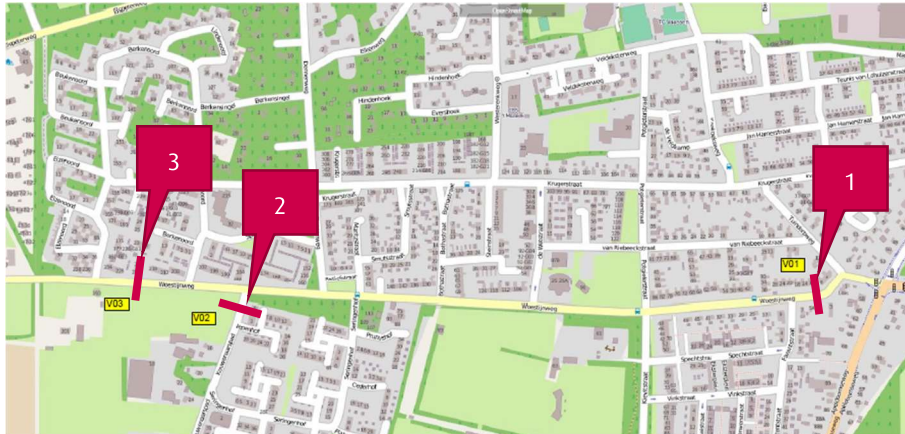
Sprengheparc, Vaassen Stedenbouwkundig schetsontwerp



1.2 Verkeerstellingen

Om antwoord op de onderzoeksvragen te kunnen geven, zijn verkeerstellingen uitgevoerd door onze vaste onderaannemer Nationwide Data Collection (NDC). De tellingen zijn uitgevoerd met telsingangen op drie locaties, zoals weergegeven in de volgende afbeelding, van woensdag 9 september 2020 tot en met dinsdag 22 september 2020. Om een mogelijk effect van de coronamaatregelen te bepalen, is gekeken naar onderzoek van DAT.Mobility.

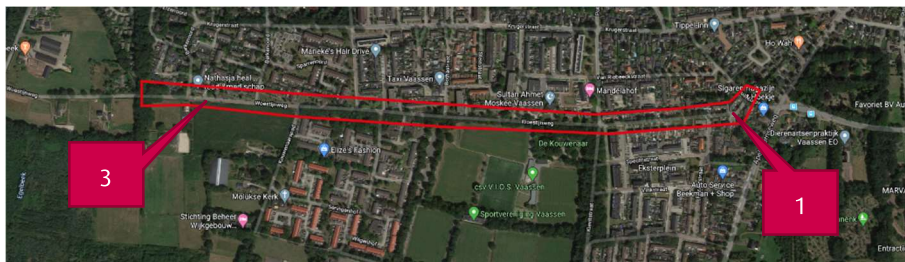
Hieruit blijkt dat de intensiteiten in het oosten van Nederland tijdens de meetperiode nog circa 5-10% lager zijn dan voor de maatregelen. Om schijnnaauwkeurigheid te voorkomen zijn de tellingen hier niet voor gecorrigeerd. Wel nemen we dit effect mee in de conclusie van deze notitie.



2 Beantwoording onderzoeksvragen

2.1 Verkeersdrukke op de Woestijnweg

Gevraagd is de verkeersdrukke op de Woestijnweg (zie kaartje hierna) te beschrijven.



Op basis van de ligging van de Woestijnweg in het netwerk was de verwachting dat de hoeveelheid verkeer aan de westzijde beduidend lager is dan aan de oostzijde. Vandaar dat op twee locaties op de Woestijnweg geteld is. Deze aanname wordt bevestigd door de tellingen.

Op een gemiddelde werkdag rijden er op locatie 1 ruim 2.600 motorvoertuigen per werkdagemaal en op locatie 3 minder dan 600 motorvoertuigen per werkdagemaal. Op beide locaties is het aandeel middelzwaar verkeer klein, circa 3%, en het aandeel zwaar verkeer nihil, namelijk minder dan een half procent (enkele passages per dag). Op het Kouwenaarspad rijden per werkdagemaal 250-300 motorvoertuigen.

De Woestijnweg en het Kouwenaarspad zijn beide erftoegangswegen. Erftoegangswegen zijn wegen met een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur, waarop fietsers en gemotoriseerd verkeer niet van elkaar gescheiden zijn en die hoofdzakelijk gebruikt worden voor lokaal verkeer. Voor erftoegangswegen wordt uitgegaan van een maximumintensiteit van 4.000 motorvoertuigen per etmaal. Voor beide locaties kan

geconcludeerd worden dat de intensiteiten laag zijn en prima passen bij een erftoegangsweg.

2.2 Gereden snelheid op Woestijnweg en het Kouwenaarspad

Met welke snelheden wordt gereden op de Woestijnweg en het Kouwenaarspad? Hiervoor wordt standaard gekeken naar de zogenaamde V85-waarde. Dit is de snelheid, die door 85% van de motorvoertuigen niet overschreden wordt (15% rijdt dus wel harder). De gereden snelheid kan als goed worden beschouwd als de V85 lager is dan de maximumsnelheid, in dit geval 30 km/h.

De volgende tabel toont de waarden voor de drie meetlocaties.

telloccatie	straatnaam	V85
1	Woestijnweg (oost)	31,7
2	Kouwenaarspad	33,6
3	Woestijnweg (west)	44,7

Uit de metingen blijkt dat de V85 overal hoger is dan 30 kilometer per uur. De snelheid op de eerste twee tellocaties is acceptabel, maar de snelheid van locatie 3 is te hoog.

Tellocatie 3 ligt dicht bij de bebouwde-komgrens, de intensiteiten zijn laag en de weg is praktisch recht. Dit zijn factoren die uitnodigen tot (te) hard rijden. Het plateau ter plaatse van de T-aansluiting met Berkenoord heeft onvoldoende snelheidsremmend effect.

De eventuele extra ontsluiting van SprengheParc komt ongeveer ter plaatse van tellocatie 3. Daar zijn op dit moment de gereden snelheden te hoog voor een erftoegangsweg. Vanuit verkeersveiligheid is het wenselijk om snelheidsremmende maatregelen toe te passen. Als in de toekomst een van de ontsluitingen van het SprengheParc daar gerealiseerd wordt, wordt deze behoefte nog groter.

Overigens mag op basis van de snelheden bij locaties 1 en 3 verwacht worden dat ook ter plaatse van de T-splitsing bij het Kouwenaarspad de snelheden hoger liggen dan de maximumsnelheid en hoger is dan wenselijk is voor een veilige verkeerssituatie.

2.3 Toekomstige verkeerssituatie na realisatie van SprengheParc

De laatste vraag betreft de verkeerssituatie na realisatie van SprengheParc. Hiervoor combineren wij de verkeersstellingen op de Woestijnweg en het Kouwenaarspad met een berekening van de verwachte hoeveelheid verkeer dat van/naar het SprengheParc zal rijden.

Op basis van CROW-publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' hebben wij bepaald hoeveel verkeer de gebiedsontwikkeling per etmaal genereert. Op basis van de ligging van het plangebied is uitgegaan van stedelijkheidsgraad 'niet-stedelijk' en stedelijke zone 'rest bebouwde kom'. Wat betreft kencijfers van de verkeersgeneratie zijn wij uitgegaan van het gemiddelde van de minimum- en de maximumwaarde.

woningtype aanduiding projectontwikkelaar	type woning (CROW)	aantal woningen	verkeersgeneratie per woning (niet-stedelijk, rest bebouwde kom)		verkeersgeneratie (mvt/etmaal)
			min	max	
Sociale huurappartementen	huur, etage, midden/goedkoop	29	4,1	5,0	132
Twee-onder-een- kap bungalows (koop)	Koop, twee- onder-een-kap	16	8,2	9,1	139
Vrijstaande bungalows (koop)	Koop, vrijstaand	6	8,7	9,5	55
Rijwoningen (middel huur of koop)	Koop, tussen/hoek	12	7,8	8,7	99
totaal		63			424

In totaal genereert het SprengheParc ruim 400 motorvoertuigbewegingen per werkdag.

Uit de tellingen blijken de volgende intensiteiten:

1. Woestijnweg (Fazantstraat): 2.600 motorvoertuigen per etmaal;
2. Kouwenaarspad: 300 motorvoertuigen per etmaal;
3. Woestijnweg (Berkenoord): 600 motorvoertuigen per etmaal.

In functionaliteit zit er geen verschil in de wegvakken, het zijn alle drie erftoegangs-
wegen met gemengd verkeer en een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur. Wat
betreft drukte, is de situatie op het drukste wegvak dus maatgevend. Er is geen
verdeling beschikbaar van het SprengheParc-verkeer over het netwerk in Vaassen.

Als we echter ook hier uitgaan van de maatgevende situatie dat al het SprengheParc-
verkeer via de Woestijnweg (tellocatie 1) zal rijden is dat ook niet nodig. In dat geval
worden de totaalintensiteiten op de Woestijnweg (ter hoogte van de Fazantstraat) circa
3.000 motorvoertuigen per etmaal, wat nog steeds ruim beneden de norm is voor een
erftoegangsweg.

Ook wat betreft kruispuntbelasting zijn de toekomstige intensiteiten bij het kruispunt
Woestijnweg - Kouwenaarspad prima passend bij een gelijkwaardig kruispunt.

3 Conclusie

Op basis van de tellingen op de Woestijnweg en het Kouwenaarspad¹ en berekening van de verkeersgeneratie van het SprengheParc-verkeer, kan geconcludeerd worden dat de intensiteiten ook in de toekomst prima passen op een erftoegangsweg. Dit geldt voor alle drie de varianten.

Wel zijn de gereden snelheden op de Woestijnweg ter hoogte van de eventuele extra ontsluiting van het SprengheParc (en vermoedelijk ook ter hoogte van het Kouwenaarspad) een aandachtspunt. Deze zijn op dit moment beduidend hoger dan wenselijk vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid. Hier zijn aanpassing van of aanvulling op de snelheidsremmende maatregelen wenselijk.

¹ Ook als we rekening houden met een coroneffect van circa 10% minder verkeer blijft de conclusie van toepassing.