

VERKEERSTOETS LAREN IV

BOUWFONDS

3 augustus 2011
074811188:0.9 - Definitief
B01053.000094.0120



Inhoud

1 Inleiding	2
2 Verkeerstructuur	4
2.1 Gemotoriseerd verkeer	4
2.2 Langzaam verkeer	5
3 Parkeren	7
4 Verkeersintensiteiten	9
4.1 Verkeersgeneratie plangebied	9
4.2 Gehanteerde verkeersintensiteiten	10
Bijlage 1 Verkeersgegevens	13
Bijlage 2 Verkeersintensiteiten	15
Colofon	16

HOOFDSTUK 1

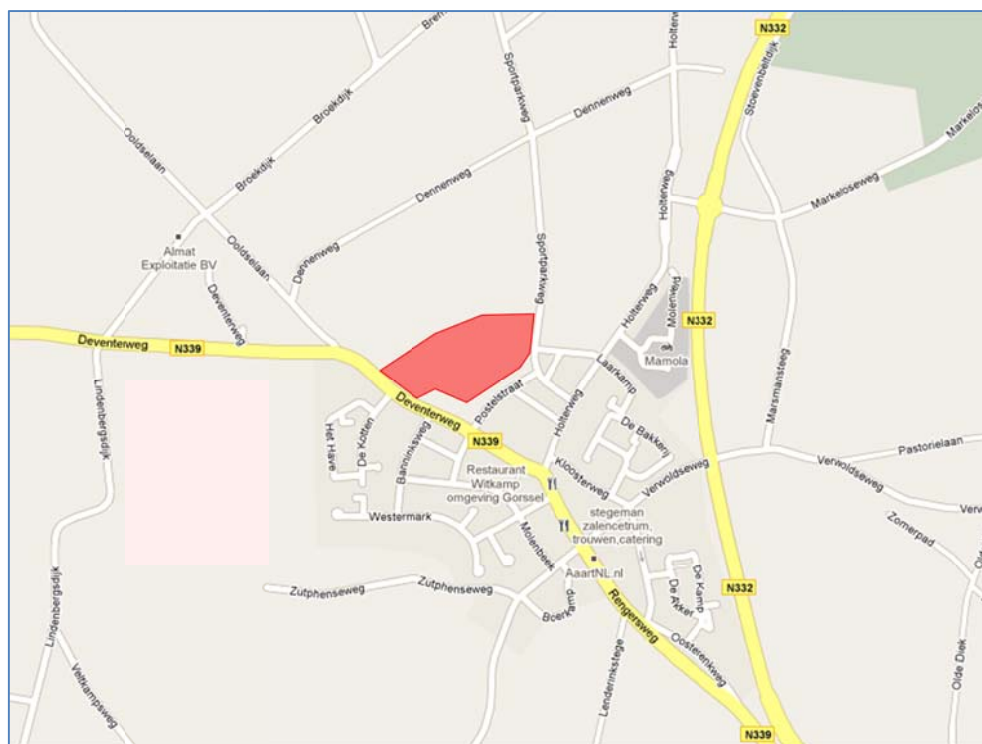
Inleiding

Aanleiding

De gemeente Lochem is bezig met de ontwikkeling van de nieuwe woningbouwlocatie Laren IV. Deze locatie ligt aan de noordwestzijde van de kern Laren. Vooral nog gaat de gemeente Lochem uit van de bouw van circa 85 woningen en het amoveren van een boerderij in de periode tot 2015. In deze verkeerstoets wordt dan ook rekening gehouden met deze aantallen. In afbeelding 1 is de globale ligging van het plangebied in Laren weergegeven.

Afbeelding 1

Globale ligging van het plangebied Laren IV in de kern Laren, gemeente Lochem (gld).



Doel van deze verkeerstoets

Ten behoeve van het stedenbouwkundig plan, is het gewenst om in een verkeerstoets de verkeerskundige uitgangspunten en randvoorwaarden op te stellen. Bovendien worden in het kader van de bestemmingsplanprocedure in de verkeerstoets de effecten van de ontwikkelingslocatie op de directe omgeving op het gebied van verkeer (gemotoriseerd en langzaam verkeer) in beeld gebracht. De verkeerstoets geeft tevens de noodzakelijke verkeerscijfers voor de berekeningen in het kader van het geluid- en luchtonderzoek.

VERKEERSKUNDIGE ONDERBOUWING BIJ LOCATIE-ONTWIKKELINGEN

Het ontwikkelen van een bestaande of nieuwe locatie vraagt naast een goede ruimtelijke afweging over functie, vormgeving en inpassing ook om het in beeld brengen van de verkeerseffecten. Bij een nieuw bestemmingsplan, een bestemmingsplanwijziging of een omgevingsvergunning voor het gebruiken van gronden en bouwwerken in strijd met het bestemmingsplan wordt gesteld dat de effecten van de ontwikkeling voor verkeer goed moeten worden onderbouwd. De onderbouwing van de verkeersaspecten speelt mee bij de beoordeling van het plan. Hierbinnen ligt nadruk op de effecten van de ontwikkeling op de verkeersafwikkeling en parkeren (bereikbaarheid), de verkeersveiligheid en de verkeershinder (leefbaarheid).

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is de verkeerstructuur van het plangebied toegelicht. Hierin wordt ingegaan op zowel het gemotoriseerd verkeer als het langzaam verkeer. Vervolgens is in hoofdstuk 3 ingegaan op het aspect parkeren. Hoofdstuk 4 behandelt de door het plangebied gegenereerde verkeersintensiteiten. Deze verkeersintensiteiten worden toegedeeld aan het omliggende wegennet. Elk hoofdstuk wordt afgesloten met een conclusie.

HOOFDSTUK 2 Verkeerstructuur

In hoofdstuk 2 worden de uitgangspunten beschreven ten aanzien van de verkeerstructuur. De uitgangspunten dienen als verkeerskundige input voor het stedenbouwkundig plan.

2.1

GEMOTORISEERD VERKEER

Het plangebied wordt ontsloten via twee ontsluitingen op het bestaande wegennet. Deze aansluitingen zijn geschikt voor zowel het gemotoriseerd als het langzaam verkeer en zijn gelegen aan de Deventerweg en de Sportparkweg.

Categorisering

De Deventerweg is binnen de bebouwde kom gelegen en gecategoriseerd als erftoegangsweg type A met een snelheidsregime van 50 km/uur. In de praktijk wordt de weg gebruikt als gebiedsontsluitingsweg. We weg maakt onderdeel uit van de sluiproute via de N339 om de A1 te vermijden. In het centrum van Laren is de weg afgewaardeerd naar een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom met een snelheidsregime van 30 km/uur. De Sportparkweg heeft een erftoegangsfunctie, zowel binnen als buiten de bebouwde kom. Buiten de bebouwde kom is het snelheidsregime 60 km/uur. In de bijlage 1 is van diverse relevante wegen in de omgeving van het plangebied de snelheid en de wegverharding weergegeven. Het plangebied zelf wordt gecategoriseerd als erftoegangsweg met een snelheidsregime van 30 km/uur.

Locatie ontsluitingen interne wegenstructuur

De nieuwe wegen in de deelgebieden dienen zoveel mogelijk te worden aangesloten ter hoogte van tegenoverliggende aansluitingen. Hierdoor ontstaan duidelijke attentiepunten waar men verkeer uit andere richtingen kan verwachten. Het aanbrengen van aansluitingen in bochten dient zoveel mogelijk te worden vermeden. Drempels in wegvakken dienen zoveel mogelijk te worden gemeden. Deze zijn hinderlijker dan kruispuntplateaus. Alleen in straten met lange rechtstanden zijn maatregelen vaak noodzakelijk (drempels, asverspringingen, etc).

Wegprofiel plangebied

In het plangebied worden alleen tweerichtingswegen aangelegd. De rijbaanbreedte van een tweerichtingsweg moet minimaal 4,7 meter¹ zijn. Hierbij is uitgegaan van twee elkaar passerende personenauto's inclusief koersafwijking. Bij tegemoet-komend verkeer kan gepasseerd worden op bijvoorbeeld kruispunten. Daar kan namelijk worden uitgeweken. Het is niet wenselijk om de rijbanen breder te maken dan 5,5 meter binnen de bebouwde kom. Brede rijbanen zorgen ervoor dat het verkeer niet meer het gevoel heeft dat men zich in een verblijfsgebied bevindt. Gevolg is dat de snelheid van het verkeer omhoog gaat.

¹ Bron: CROW-publicatie ASVV 2004

Toegankelijkheid voor hulpdiensten en vuilophaaldiensten

Bochten en boogstralen binnen een verblijfsgebied dienen afgestemd te zijn op vuilnisauto's, verhuisauto's en voertuigen van hulpdiensten. Hierbij kunnen de afmetingen van een kleine vrachtauto worden gehanteerd (10,4 meter x 2,6 meter). Doodlopende straten dienen te worden voorzien van keerlussen of een keermogelijkheid in de vorm van een t-vorm.

Als parkeren op de rijbaan mogelijk is, moet altijd een vrije doorgang over blijven van 3,5 meter om de toegang voor hulpdiensten te kunnen garanderen. Hulpdiensten stellen daarnaast de eis dat ze altijd een object tot minstens 40 meter kunnen benaderen. Bij doodlopende straten moet daarom een extra calamiteitenroute aanwezig zijn om de bereikbaarheid bij een eventuele stremming te kunnen waarborgen. Een trottoir of fietspad kan, in geval van een calamiteit, als calamiteitenroute worden gebruikt.

Openbaar vervoer

De Deventerweg maakt deel uit van de routing van buslijn 56. De dichtstbijzijnde halte is gelegen in de Dorpstraat (ter hoogte van Lindenbergdijk) of in de Deventerweg (ter hoogte van Westermark). Beide haltes zijn op ongeveer een halve kilometer van het plangebied gelegen. Aangezien buslijn 56 een sneldienst is, is deze afstand acceptabel. Het is wenselijk om een extra halte te realiseren op de Deventerweg ter hoogte van het plangebied. Het gebruik van de lijn door bewoners van het plangebied zal daardoor toenemen.

CONCLUSIE

Het stedenbouwkundig plan moet als uitgangspunt hebben dat de wegen ingericht worden conform de eisen van een 30 km/uur zone binnen de bebouwde kom.

2.2**LANGZAAM VERKEER**

Uitgangspunt binnen een verblijfsgebied is zoveel mogelijk het verkeer te mengen. Daarom worden binnen een verblijfsgebied in beginsel geen oversteekvoorzieningen aangebracht voor voetgangers of fietsers. Het is een gebied waar de weggebruiker overal kan worden geconfronteerd met overstekend langzaam verkeer.

Routes (fiets en voetganger)

De loop- en fietsroutes dienen binnen een verblijfsgebied zo direct mogelijk te worden vormgegeven. Omlopen of omfietsen wordt zeer beperkt geaccepteerd door het langzame verkeer. Daarom is het wenselijk om een aansluiting te realiseren op de Postelstraat om zodoende een directere route naar het centrum te creëren. Looproutes, uitgevoerd middels bijvoorbeeld een trottoir, moeten ongeveer 1,8 tot 2,0 meter breed zijn. Toegankelijkheid voor minder validen is daarmee gegarandeerd.

Aansluiting Deventerweg

De Deventerweg maakt deel uit van het primair fietsnetwerk. Voor het langzaam verkeer zal de aansluiting op de Deventerweg de primaire ontsluiting van het plangebied vormen. Bovendien is de Deventerweg een gebiedsontsluitingsweg waar veel verkeer rijdt.

Afbeelding 2

Uitsnede fietsroutenetwerk
Gemeente Lochem in de
directe omgeving van het
plangebied

- Primaire fietsroute
- Secundaire fietsroute



Wij adviseren daarom de aansluiting zodanig vorm te geven dat het langzaam verkeer in twee keer kan oversteken.

CONCLUSIE

In het plangebied zijn oversteekvoorzieningen voor langzaam verkeer niet wenselijk. Specifieke loop – en fietsroutes moeten zo direct mogelijk worden vormgegeven aangezien omlopen of omfietsen zeer beperkt wordt geaccepteerd. Daarom is het wenselijk om een extra ontsluiting te realiseren op de Postelstraat. De aansluiting van het plangebied met de Deventerweg vormt de primaire ontsluiting voor het langzaam verkeer. Voor het langzaam verkeer moet het mogelijk zijn om de Deventerweg in twee keer over te steken.

HOOFDSTUK 3

Parkeren

In het derde hoofdstuk worden de uitgangspunten ten aanzien van het aspect parkeren. De uitgangspunten dienen wederom voor als verkeerskundige input voor het stedenbouwkundig plan.

Nota mobiliteit

De gemeente Lochem heeft in 2008 het parkeerbeleid vastgesteld in de Nota Mobiliteit. De Nota Mobiliteit verwijst naar de maximale parkeernorm per stedelijkheidsgraad zoals deze zijn vastgesteld door het CROW.

STEDELIJKE ZONE

Het CBS geeft aan dat de stedelijkheidsgraad van de gemeente Lochem 4 bedraagt (bron: www.cbs.nl). Dit komt overeen met het woonmilieu weinig stedelijk. Het plangebied is gelegen aan de rand van de gemeente en behoort daarmee tot de categorie rest bebouwde kom.

Voor het plangebied is per type woning bepaald hoeveel parkeerplaatsen noodzakelijk zijn. Het aantal benodigde parkeerplaatsen is terug te vinden in de onderstaande tabel.

Tabel 1

Parkeerbalans Laren IV
uitgesplitst per type
woning.

Type woning	Aantal	Parkeernorm	Aantal benodigde parkeerplaatsen
Goedkope woning	34	1,7	58
Middeldure woning	21	1,9	40
Dure woning	30	2,2	66
Totaal			164

ZORGWONING

In de planvorming is sprake van een eventuele realisatie van zorgwoningen. Indien de zorgwoningen worden gebouwd, moet voor dit type woning een parkeernorm aangehouden worden van 0,6 parkeerplaats per woning. Het totaal aantal benodigde parkeerplaatsen zal dan lager zijn.

Het parkeren op eigen terrein maakt onderdeel uit van het aantal benodigde parkeerplaatsen. Het CROW stelt echter dat in de praktijk een groot gedeelte van het theoretisch aanbod op eigen terrein niet als zodanig gebruikt wordt. Daarom moet bij de berekening van het aantal parkeerplaats bij woningen de berekeningsaantallen gebruikt worden die in de tabel 2 op de volgende pagina zijn weergegeven.

Tabel 2

Correctie parkeerbalans i.v.m. parkeerplaatsen op eigen terrein.

Parkeervoorziening	Theoretisch aantal	Berekeningsaantal	Opmerking
Enkele oprit zonder garage	1	0,8	Oprit min. 5 meter diep
Lange oprit zonder garage of carport	2	1,0	
Dubbele oprit zonder garage	2	1,7	Oprit min. 4,5 meter breed
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0,4	
Garagebox (niet bij woning)	1	0,5	
Garage met enkele oprit	2	1,0	Oprit min 5,0 meter diep
Garage met lange oprit	3	1,3	
Garage met dubbele oprit	3	1,8	Oprit min. 4,5 meter breed

Loopafstand naar parkeerplaats

Als maat voor de situering van parkeerplaatsen in de openbare ruimte ten opzichte van de woningen, kan de acceptabele loopafstand tussen parkeerplaats en bestemming dienen. De acceptatie van de loopafstand hangt onder andere af van de parkeerduur en het motief van het bezoek aan de bestemming. Bij de functie wonen wordt een loopafstand van maximaal 100 meter geaccepteerd². Wij adviseren daarom de parkeerplaatsen binnen deze afstand aan te leggen.

Maatvoering parkeerplaatsen

Een parkeerplaats in de openbare ruimte moet voldoen aan de CROW-richtlijnen zoals gesteld in het ASVV 2004 (CROW,2004) en is afhankelijk van de gekozen parkeervorm. In een woonwijk kan uitgegaan worden van langsparkeren. Ter indicatie kan voor de maatvoering uitgegaan worden van de onderstaande tabel.

Tabel 3

Standaardmaatvoering parkeerplaatsen.

	Maatvoering (m)
Haaksparkeren	2,5 x 5,0
Langsparkeren	2,0 x 6,0

CONCLUSIE

In het plangebied moeten 164 parkeerplaatsen gerealiseerd worden. Indien de parkeerplaatsen niet op eigen terrein liggen, mag de maximale loopafstand van de woning naar de parkeerplaats niet meer dan 100 meter bedragen. De maatvoering van de parkeerplaatsen moet overeenkomen met een parkeerplaats voor lang parkeren met de maatvoering van het ASVV.

² CROW-publicatie 182, Parkeerkcijfers – Basis voor parkeernormering, 2003.

HOOFDSTUK

4 Verkeersintensiteiten

In hoofdstuk 4 wordt de verkeersgeneratie van het plangebied en de gevolgen voor de omliggende wegenstructuur besproken.

4.1

VERKEERSGENERATIE PLANGEBIED

In het plangebied worden woningen gerealiseerd terwijl een boerderij wordt geamoveerd. Daarom wordt voor zowel de huidige als de toekomstige situatie de verkeersgeneratie berekend. Voor het berekenen van het aantal verkeersbewegingen dat het plangebied genereert, zijn kengetallen van het CROW³ gebruikt. Voor de boerderij is een inschatting gemaakt op basis van expert judgement.

WOONMILIEU

De gemeente Lochem kent een stedelijkheidsgraad van 500-1.000 adressen/km² (bron: www.cbs.nl). Het woningbouwprogramma gaat uit van minder dan 35 woningen per hectare. De stedelijkheidsgraad en de woningdichtheid resulteren in het woonmilieu groen-stedelijk wonen.

Met behulp van het bouwprogramma en het woonmilieu is het aantal verkeersbewegingen van het gebied voor de huidige en toekomstige situatie bepaald.

Tabel 4

Verkeersgeneratie per woning op een weekday.

Type woning	Aantal woningen		Aantal verkeersbewegingen per eenheid	Aantal verkeersbewegingen	
	Huidige situatie	Toekomstige situatie		Huidige situatie	Toekomstige situatie
Boerderij	1	0	40	40	0
Goedkope woning	0	34	7,1	0	240
Middeldure woning	0	21	7,8	0	165
Dure woning	0	30	8,4	0	250
Totaal				40	655

ZORGWONING

Een zorgwoning genereert per woning ongeveer 2,1 verkeersbewegingen op een weekday. Afhankelijk van het aantal te bouwen zorgwoningen, zal de verkeersgeneratie van het plangebied afnemen.

³ Verkeersgeneratie woon- en werkgebieden, CROW Publicatie 256, 2007.

Als gevolg van de bouw van de nieuwe woningen worden 655 verkeersbewegingen per weekdag gegenereerd in de toekomstige situatie. Aangezien het plangebied in de huidige situatie ongeveer 40 verkeersbewegingen per weekdag gegenereerd, resulteert het bouwprogramma in een toename van 615 verkeersbewegingen per etmaal op een weekdag.

CONCLUSIE

Het plangebied genereert in de toekomstige situatie 615 verkeersbewegingen per etmaal op een weekdag extra ten opzichte van de huidige situatie.

4.2

GEHANTEERDE VERKEERSINTENSITEITEN

De gemeente Lochem en de provincie Gelderland hebben mechanische tellingen laten uitvoeren op de N399, de Holterweg en de Ooldseleen in het jaar 2009. Voor de overige verkeersintensiteiten in de huidige situatie, is gebruik gemaakt van het verkeersmodel van de gemeente Lochem met als planjaar 2020. Om de verkeersintensiteiten voor het jaar 2010 te bepalen, is in overleg met de gemeente Lochem als uitgangspunt genomen dat het verkeer een autonome groei kent van 1,0% per jaar⁴. De locaties van de telpunten zijn weergegeven in afbeelding 3.

Afbeelding 3

Locaties van de telpunten in en rondom plangebied Laren IV.



De verkeersintensiteiten van de huidige situatie (2010) zijn in de bijlage 2 beschreven.

⁴ Telefonisch overleg 2 juli 2010.

Toekomstige situatie

Om de effecten van de nieuwbouwlocatie op de verkeersintensiteiten rondom Laren te bepalen, zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- 10 procent van het verkeer is gericht op de Ooldselaan (telpunt 1). Het gaat hierbij voornamelijk om woonwerk relaties.
- 25 procent van het verkeer is gericht op de Deventerweg (telpunt 2). Het gaat hierbij voornamelijk om woonwerk relaties.
- 10 procent van het verkeer is gericht op de Deventerweg (telpunt 3). Het gaat hier om verkeer dat niet de meest directe route naar de overige telpunten rijdt.
- 25 procent van het verkeer is gericht op de Deventerweg (telpunt 4 en 5). Het gaat hierbij om diverse relaties zoals woonwerk, winkel en recreatieve relaties.
- 30 procent is gericht op de N322 via de Holterweg (telpunt 6). Het gaat hierbij voornamelijk om woonwerk relaties.
- 10 procent is gericht op de Sportparkweg via de Holterweg (telpunt 7). Het gaat hierbij voornamelijk om recreatieve relaties.
- 5 procent is gericht op de Deventerweg via de Postelstraat (telpunt 8). Het gaat hierbij voornamelijk om woonwerk relaties.

De bovengenoemde uitgangspunten zijn vertaald naar de verkeersgeneratie per telpunt. De resultaten zijn in tabel 4.5 beschreven

Tabel 5

Toename verkeersgeneratie per telpunt.

Nr.	Straat	Wegvak	Percentage	Verkeersgeneratie
1	Ooldselaan	Deventerweg en Dennenweg	10%	62
2	Deventerweg	Lindenbergsdijk - Ooldselaan	25%	154
3	Deventerweg	Postelstraat – Ooldselaan	10%	62
4	Deventerweg	Postelstraat – Holterweg	25%	154
5	Deventerweg	Holterweg - Verwoldseweg	25%	154
6	Holterweg	Vonkertweg - Markeloseweg	30%	185
7	Sportparkweg	Vonkertweg - Dennenweg	10%	62
8	Postelstraat	Koeslagstraat – Deventerweg	5%	31

De toename van de verkeersgeneratie per telpunt is vervolgens vertaald naar een toekomstige situatie in 2025 die in de onderstaande tabel is weergegeven. Hierbij is een autonoomgroeipercentage van 1% per jaar gehanteerd en is uitgegaan van een volledige planrealisatie in 2015. In bijlage 2 zijn de verkeersintensiteiten van de jaren 2010, 2015 en 2020 te vinden.

Tabel 6

Verkeersintensiteiten rondom het plangebied Larven IV in motorvoertuigen per etmaal op een weekdag.

Nr.	Straat	Wegvak	Verkeersintensiteiten 2025 zonder planontwikkeling	Verkeersintensiteiten 2025 met planontwikkeling	Gewenste maximale intensiteit
1	Ooldselaan	Deventerweg en Dennenweg	3.000	3.070	5.000
2	Deventerweg	Lindenbergdijk - Ooldselaan	3.990	4.160	5.000
3	Deventerweg	Postelstraat – Ooldselaan	6.600	6.670	5.000
4	Deventerweg	Postelstraat – Holterweg	6.730	6.900	5.000
5	Deventerweg	Holterweg - Verwoldseweg	8.930	9.100	5.000
6	Holterweg	Vonkertweg - Markeloseweg	3.300	3.510	5.000
7	Sportparkweg	Vonkertweg - Dennenweg	420	490	1.000
8	Postelstraat	Koeslagstraat – Deventerweg	200	230	1.000

Het aantal verkeersbewegingen in het plangebied neemt relatief gezien beperkt toe. De verkeersintensiteiten blijven echter overeenkomen met het streefbeeld van een verblijfsgebied (+/- 5.000 verkeersbewegingen per weekdag). Alleen de verkeersintensiteiten op de Deventerweg zijn aan de hoge kant. Dit wordt echter niet veroorzaakt door het plangebied.

CONCLUSIE

Het aantal verkeersbewegingen in het plangebied neemt op sommige wegen relatief gezien beperkt toe. De verkeersintensiteiten blijven echter overeenkomen met het streefbeeld van een verblijfsgebied (bibek) of van een gebiedsontsluitingsweg. Enkel de Deventerweg kent relatief hoge verkeersintensiteiten in de kern van Laren. Dit wordt echter niet veroorzaakt door het plangebied.

BIJLAGE 1

Verkeersgegevens

Afbeelding 4

Locaties van de telpunten in en rondom het plangebied Laren IV.



Tabel 7

Wegcategorisering per weg inclusief de wegverharding voor de relevante wegen rondom het plangebied Laren IV.

ETW: erftoegansweg

Bibeko: binnen de bebouwde kom

Bubeko: buiten de bebouwde kom

Nr.	Straat	Wegvak	Categorisering	Snelheid (km/uur)	Wegcategorisering	Gewenste maximale intensiteit
1	Ooldselaan	Deventerweg en Dennenweg	ETW-A bibeko	50	asfalt	5.000
2	Deventerweg	Lindenbergdijk - Ooldselaan	ETW-A bibeko	50	asfalt	5.000
3	Deventerweg	Postelstraat – Ooldselaan	ETW-A bibeko	50	asfalt	5.000
4	Deventerweg	Postelstraat – Holterweg	ETW-A bibeko	30	klinkers	5.000
5	Deventerweg	Holterweg - Verwoldseweg	ETW-A bibeko	30	klinkers	5.000
6	Holterweg	Vonkertweg - Markeloseweg	ETW-A bibeko	30	asfalt	5.000
7	Sportparkweg	Vonkertweg - Dennenweg	ETW-B bubeko	60	asfalt	1.000
8	Postelstraat	Koeslagstraat – Deventerweg	ETW-B bibeko	30	Klinkers	1.000

Tabel 8

Verdeling van het verkeer per weekdag per telpunt naar licht, middel en zwaar verkeer.

Nr.	Straat	Wegvak	Licht	Middel	Zwaar
1	Ooldselaan ⁵	Deventerweg en Dennenweg	93%	4%	3%
2	Deventerweg ⁶	Lindenbergsdijk - Ooldselaan	91%	6%	3%
3	Deventerweg ⁷	Postelstraat – Ooldselaan	91%	6%	3%
4	Deventerweg ⁷	Postelstraat – Holterweg	91%	6%	3%
5	Deventerweg ⁷	Holterweg - Verwoldseweg	91%	6%	3%
6	Holterweg ⁷	Vonkertweg - Markeloseweg	94%	5%	1%

Van de Sportparkweg en de Postelstraat zijn geen gegevens bekend.

Tabel 9

Verdeling van het verkeer per weekdag per telpunt naar dag, avond en nacht.

Nr.	Straat	Wegvak	Dag	Avond	Nacht
1	Ooldselaan ⁶	Deventerweg en Dennenweg	80%	14%	6%
2	Deventerweg ⁷	Lindenbergsdijk - Ooldselaan	82%	12%	6%
3	Deventerweg ⁷	Postelstraat – Ooldselaan	82%	12%	6%
4	Deventerweg ⁷	Postelstraat – Holterweg	82%	12%	6%
5	Deventerweg ⁷	Holterweg - Verwoldseweg	82%	12%	6%
6	Holterweg ⁷	Vonkertweg - Markeloseweg	78%	17%	5%

Van de Sportparkweg en de Postelstraat zijn geen gegevens bekend.

⁵ Verkeerstelling gemeente Lochem

⁶ Verkeerstelling provincie Gelderland

BIJLAGE 2 Verkeersintensiteiten

Tabel 10

Verkeersintensiteiten
omliggend wegennet met
en zonder
planontwikkeling.

AO = autonome
ontwikkeling

AO+PR = autonome
ontwikkeling inclusief
planrealisatie Laren IV.

Nr.	Straat	Wegvak	2010	2015		2020		2025	
			HS	AO	AO+PR	AO	AO+PR	AO	AO+PR
1	Ooldselaan	Deventerweg en Dennenweg	2.580	2.710	2.780	2.850	2.920	3.000	3.070
2	Deventerweg	Lindenbergsdijk - Ooldselaan	3.290	3.620	3.770	3.800	3.960	3.990	4.160
3	Deventerweg	Ooldselaan – Postelstraat	5.680	5.970	6.040	6.280	6.340	6.600	6.670
4	Deventerweg	Postelstraat - Holterweg	5.790	6.090	6.240	6.400	6.560	6.730	6.900
5	Deventerweg	Holterweg - Verwoldseweg	7.690	8.090	8.240	8.500	8.660	8.930	9.100
6	Holterweg	Vonkertweg - Markeloseweg	2.840	2.990	3.170	3.140	3.340	3.300	3.510
7	Sportparkweg	Vonkertweg - Dennenweg	360	380	440	400	460	420	490

Colofon

VERKEERSTOETS LAREN IV

OPDRACHTGEVER:

Bouwfonds

STATUS:

Definitief

AUTEUR:

Roel Toonen

GECONTROLEERD DOOR:

Frank Boom

VRIJGEGEVEN DOOR:

Nienke Spiegelenberg

3 augustus 2011

074811188:0.9

ARCADIS NEDERLAND BV

Utopialaan 40-48

Postbus 1018

5200 BA 's-Hertogenbosch

Tel 073 6809 211

Fax 073 6144 606

www.arcadis.nl

Handelsregister 9036504

©ARCADIS. Alle rechten voorbehouden. Behoudens uitzonderingen door de wet gesteld, mag zonder schriftelijke toestemming van de rechthebbenden niets uit dit document worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, digitale reproductie of anderszins.