

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  
Casuariestraat 9a  
2511 VB Den Haag

Eindhoven  
Flight Forum 92-94  
5657 DC Eindhoven

Leeuwarden  
F. HaverSchmidtwei 2  
8914 BC Leeuwarden

Amsterdam  
De Ruyterkade 143  
1011 AC Amsterdam

## Gemeente Tiel

# Effecten verkeersontsluiting Vijverterrein Tiel

## Aanvullende notitie situatie zonder verkeersknips

Datum  
Kenmerk  
Eerste versie

8 november 2017  
TELO41/Fdf/0179.01

## 1 Inleiding

Voorliggende notitie is een aanvulling op de notitie 'Effecten verkeersontsluiting Vijverterrein Tiel' (datum: 13 april 2017, kenmerk MSP063/Fdf/0256.03) die is opgesteld door Goudappel Coffeng BV in opdracht van De Groene Weerd CV. Voorliggende notitie is opgesteld door Goudappel Coffeng in opdracht van de gemeente Tiel.

In voorliggende notitie zijn de resultaten opgenomen van een berekening met het gemeentelijke verkeersmodel. Het gaat om een aangepaste toekomstige situatie zonder plan en een aangepaste toekomstige situatie met plan. De aanpassingen hebben betrekking op het niet meenemen van een aantal verkeersknips in Tiel-Oost. Deze notitie beantwoordt de vraag wat de effecten zijn van het woningbouwplan Vijverterrein op het verkeer bij het niet uitvoeren van deze verkeersknips. Alle andere uitgangspunten, zoals het woningaantal en de ontsluiting van het plangebied zijn gelijk gebleven ten opzichte van de voorgaande notitie.

## 2 Verkeersmodel

In voorgaande notitie is in de toekomstige situatie uitgegaan van een aantal verkeersknips in Tiel-Oost rond bedrijventerrein Latenstein. In beide aangepaste toekomstige situaties waarover voorliggende notitie gaat, zijn deze knips niet opgenomen. De hierna volgende knips zijn dus verwijderd uit het verkeersmodel:

- Een verkeersknip in de Medelsestraat tussen de Lutternveldweg en de Wethouder Schootsland/Leeuweriklaan.
- Een verkeersknip in de Zwaluwestraat op het kruispunt met de Meeslaan en de Vijverlaan, waardoor op dit kruispunt alleen de hiernavolgende richtingen mogelijk zijn: vanaf de Vijverlaan rechtsaf, vanaf de zuidelijke Zwaluwstraat linksaf, vanaf de Meeslaan rechtsaf en vanaf de noordelijke Zwaluwstraat linksaf.

## Resultaten

In tabel 2.1 zijn de resultaten van het verkeersmodel voor drie varianten opgenomen: 2012 zonder plan, 2025 zonder knips zonder plan en 2025 zonder knips met plan. De nummering van de wegvakken verwijst naar de nummers in figuur 2.1.

wegvak	2012	2025 zonder		verschil 2025
		knips	knips met plan	met en zonder plan
1. Zwaluwstraat-noord	1.900	2.000	2.500	+500
2. Zwaluwstraat-zuid	1.400	1.500	1.600	+100
3. Echteldsedijk	2.300	2.200	2.300	+100
4. Vijverlaan	1.100	1.100	1.100	0
5. Meeslaan-oost	1.100	1.000	1.300	+300
6. Meeslaan-west	2.600	2.300	2.600	+300
7. Latensteine Rondweg	900	1.000	1.000	0
8. Oude Medelsestraat	1.200	1.100	1.400	+300
9. Wethouder Schootslaan	2.000	2.100	2.300	+200
10. Grotebrugse Grintweg	4.500	5.700	5.900	+200
11. Havendijk	11.700	11.600	11.600	0
12. ontsluiting plangebied	n.v.t.	n.v.t.	700	+700
13. Medelsestraat	1.200	1.200	1.400	+200



Tabel 2.1: Verkeersintensiteiten per variant in motorvoertuigen per werkdagemaal (afgerond op honderdtallen)

Het plan geeft in de toekomstige situatie (2025) een toename van de verkeersintensiteiten op drie verbindingen ten opzichte van 2025 zonder plan:

- een toename van circa 300 mvt/etm op de route van en naar het noorden via de Medelsestraat, Wethouder Schootslaan en de Grotebrugse Grintweg;
- een toename van circa 300 mvt/etm op de route van en naar het westen via de Meeslaan en de Westroijensestraat;
- een toename van circa 100 mvt/etm op de route van en naar het zuiden via de Echteldsedijk.

## 3 Verkeerseffecten

Om de effecten in en om het plangebied in de situatie zonder de verkeersknips te bepalen, is gebruik gemaakt van de intensiteiten uit het verkeersmodel. Achtereenvolgens wordt door middel van een kwalitatieve analyse ingegaan op bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid.

### 3.1 Bereikbaarheid

Zoals ook in voorgaande notitie zijn er op het aspect bereikbaarheid geen knelpunten. De analyse en conclusies zijn gelijk aan de voorgaande notitie.

## 3.2 Verkeersveiligheid

Wat betreft de verkeersveiligheid zijn de vier wegen uit de voorgaande notitie en één aanvullende weg nader onderzocht: Echteldsedijk, Zwaluwstraat, Meeslaan, Wethouder Schootslaan, Medelsestraat. Dit zijn de wegen waarop de woningontwikkeling het grootste effect heeft. Deze wegen zijn allemaal gecategoriseerd als erftoegangswegen met een maximumsnelheid van 30 km/h.

ver het algemeen kunnen erftoegangswegen, rekening houdend met fietsverkeer, verkeersintensiteiten tot circa 3.000 of 4.000 mvt/etm zonder verkeersveiligheidsproblemen verwerken. In dit geval is in de toekomstige situatie met plan op geen van de wegen de verkeersintensiteit hoger dan 3.000 mvt/etm en zijn dan ook op voorhand geen problemen te verwachten.

Desalniettemin is op dezelfde wijze als in de voorgaande notitie met het door Goudappel Coffeng intern ontwikkelde hulpmiddel Wegenscan gedetailleerder beoordeeld of deze wegen de verkeersintensiteiten (inclusief de verkeersstromen gegenereerd door het plan) verkeersveilig kunnen verwerken. Voor een nadere toelichting hierop en een toelichting op de eigenschappen van de getoetste wegen verwijzen we naar de voorgaande notitie.

### *Echteldsedijk*

Als gevolg van het plan neemt de verkeersintensiteit op deze weg toe met 100 mvt/etm. Met de Wegenscan is de verkeersveiligheidssituatie getoetst met de verkeersintensiteiten in de toekomstige situatie met plan (2.300 mvt/etm).

De resultaten van de Wegenscan zijn opgenomen in voorgaande notitie. Te zien is dat de rijbaanbreedte onvoldoende is. Dat heeft tot gevolg dat bermschade kan ontstaan. In de praktijk zijn de bermten daarom deels voorzien van een strook puinverharding. Het gebruik en de vormgeving van de weg zijn dus in de toekomstige situatie met plan in overeenstemming met elkaar.

Door het ontbreken van een voetpad moeten voetgangers op de rijbaan lopen (bijvoorbeeld richting het centrum). De verkeersintensiteit is niet dermate hoog dat deze grenst aan wat nog passend is bij een weg zonder trottoir. De Echteldsedijk heeft echter een belangrijke functie voor recreatieverkeer (wandelaars). Het aspect 'voetgangersvoorzieningen' weegt daarom zwaar. De aanleg van een recreatief voetpad langs de Echteldsedijk verdient aanbeveling, maar heeft geen relatie met de effecten van het plan.

### *Meeslaan*

Als gevolg van het plan neemt de verkeersintensiteit op deze weg toe. Met de Wegenscan is de verkeersveiligheidssituatie getoetst op het maatgevende westelijke deel met de verkeersintensiteiten in de aangepaste toekomstige situatie met plan (2.600 mvt/etm). De resultaten van de Wegenscan zijn opgenomen in voorgaande notitie. Het gebruik en de vormgeving van de weg zijn in overeenstemming met elkaar. Aandachtspunt is de aanwezige school. Op het oostelijk deel, waaraan de school gelegen

is, zijn de verkeersintensiteiten echter aanzienlijk lager (1.300 mvt/etm) dan het maatgevende westelijke deel (2.600 mvt/etm).

#### *Zwaluwstraat*

Als gevolg van het plan neemt de verkeersintensiteit op deze weg toe: op het noordelijke deel met circa 500 mvt/etm en op het zuidelijke deel met circa 100 mvt/etm. Met de Wegenscan is de verkeersveiligheidssituatie getoetst op het maatgevende noordelijke deel met de verkeersintensiteiten in de toekomstige situatie met plan (2.500 mvt/etm). De resultaten van de Wegenscan zijn opgenomen in voorgaande notitie. De Wegenscan laat geen aandachtspunten zien. Het gebruik en de vormgeving van de weg zijn dus in overeenstemming met elkaar.

#### *Wethouder Schootslaan*

In de Wegenscan zijn de maximale verwachte intensiteiten gebruikt op het maatgevende noordwestelijke deel 2.300 mvt/etm. De resultaten van de Wegenscan zijn opgenomen in voorgaande notitie. De Wegenscan laat geen aandachtspunten zien. Het gebruik en de vormgeving van de weg zijn dus in overeenstemming met elkaar.

#### *Medelsestraat*

De Medelsestraat (zie figuur 3.1) is een erftoegangsweg met klinkers, met een maximumsnelheid van 30 km/h. De Medelsestraat is circa 6 meter breed en auto's parkeren in de daarlangs gelegen vakken en hier en daar parkeren auto's op de weg. Op de kruispunten zijn snelheidsremmende maatregelen aanwezig in de vorm van plateaus. Als gevolg van het plan neemt de verkeersintensiteit op deze weg toe met 200 mvt/etm. Met de Wegenscan is de verkeersveiligheidssituatie getoetst met de verkeersintensiteiten in de toekomstige situatie met plan (1.400 mvt/etm).



*Figuur 3.1: Weginrichting Medelsestraat*

De resultaten van de Wegenscan zijn opgenomen in figuur 3.2. De wegenscan laat geen aandachtspunten zien. Het gebruik en de vormgeving van de weg zijn dus in overeenstemming met elkaar.



*Figuur 3.2: Resultaat Wegenscan, rode vlakken links van de dikke lijn zijn aandachtspunten*

### 3.3 Leefbaarheid

Zoals ook in de voorgaande notitie zijn er op het aspect leefbaarheid geen knelpunten. De analyse en conclusies zijn gelijk aan de voorgaande notitie.

## 4 Conclusie

In deze notitie zijn de verkeerseffecten van de ontwikkeling van het Vijverterrein met maximaal 130 woningen en ontsluiting op de Zwaluwsestraat in beeld gebracht, waarbij geen rekening is gehouden met de voorgenomen verkeersknips in Tiel-Oost. Hiervoor zijn twee modelvarianten opgesteld en met elkaar vergeleken, en zijn de resultaten kwalitatief beoordeeld op bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid. Dit geeft de hiernavolgende resultaten.

De verkeersgeneratie van de nieuwe woningen is 700 mvt/etm. Als gevolg van dit verkeer van en naar de nieuwe woningen, neemt het verkeer op drie routes toe:

- Een toename van circa 300 mvt/etm op de route van en naar het noorden via de Medelsestraat, Wethouder Schootslaan en de Grotebrugse Grintweg.
- Een toename van circa 300 mvt/etm op de route van en naar het westen via de Meeslaan en de Westroijensestraat.
- Een toename van circa 100 mvt/etm op de route van en naar het zuiden via de Echteldsedijk.

Voor de drie routes waarop het verkeer als gevolg van de nieuwe woningen toeneemt (zie hiervoor), is onderzocht of de verkeersveiligheid niet in gevaar komt door de nieuwe woningen. Het gebruik van de wegen waarop de woningontwikkeling het grootste effect heeft (Echteldsedijk, Zwaluwstraat, Meeslaan, Wethouder Schootslaan, Medelsestraat) is in overeenstemming met de vormgeving van deze wegen. Wat betreft de bereikbaarheid en leefbaarheid zijn er ook geen effecten van de nieuwe woningen die een aandachtspunt vormen.