

Notitie Ontsluiting Vledder Noord

Opsteller: BügelHajema Adviseurs, Vaart nz 48-50
Postbus 274, 9400 AG Assen

Projectnummer: 268.00.02.40.00.00

Datum: 8 september 2011, herzien 4 juni 2013

Inhoudsopgave

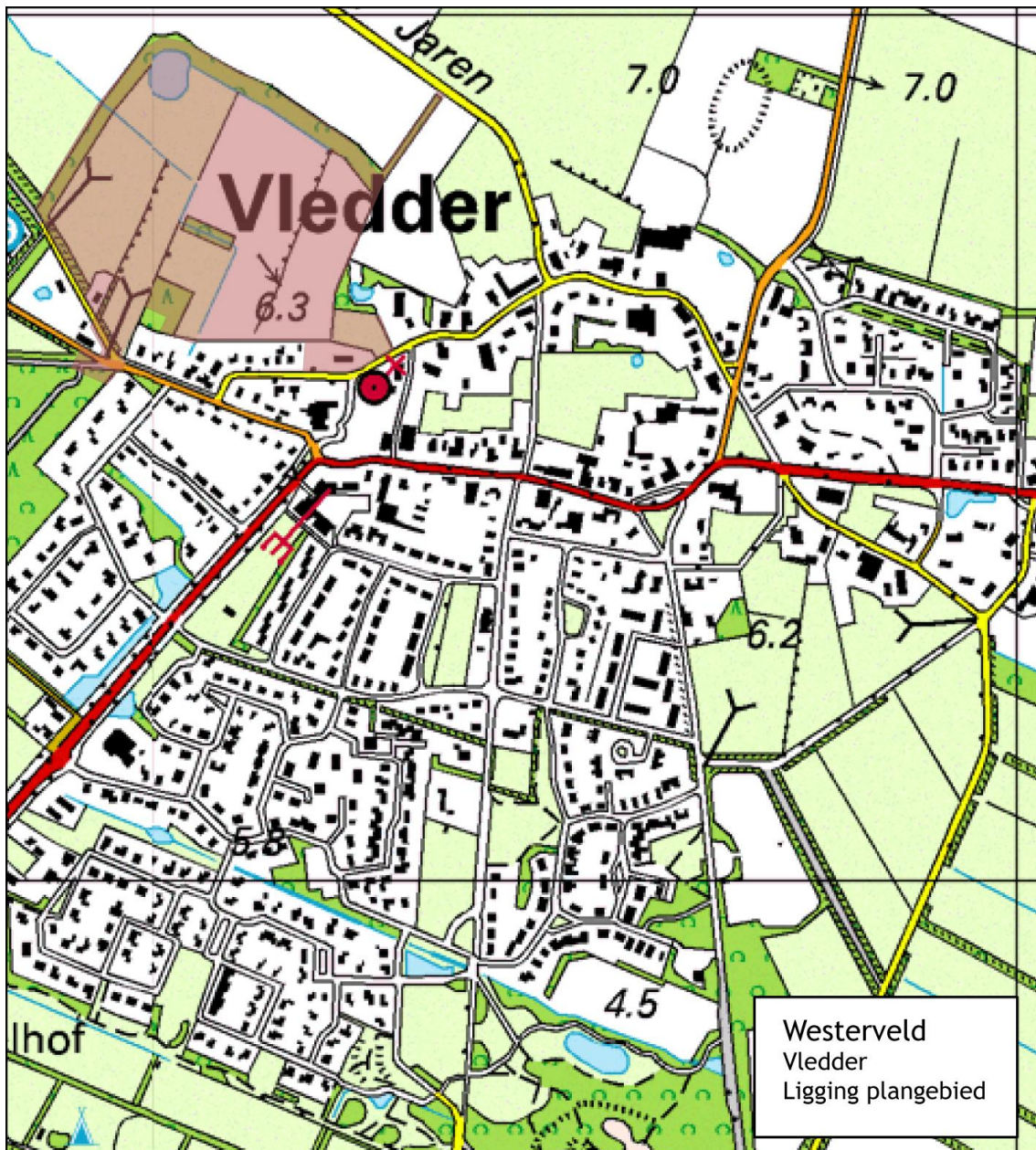
1. Inleiding
2. Ontsluitingsvarianten
3. Keuzevariant
4. Toename verkeersintensiteiten
5. Verdeling verkeer
6. Conclusie

1. Inleiding

De komst van de woonwijk Vledder Noord zorgt ervoor dat op een aantal wegen in Vledder het verkeer toeneemt. In deze notitie wordt bezien wat de consequenties ten aanzien van verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling daarvan zijn.

2. Ontsluitingsvarianten

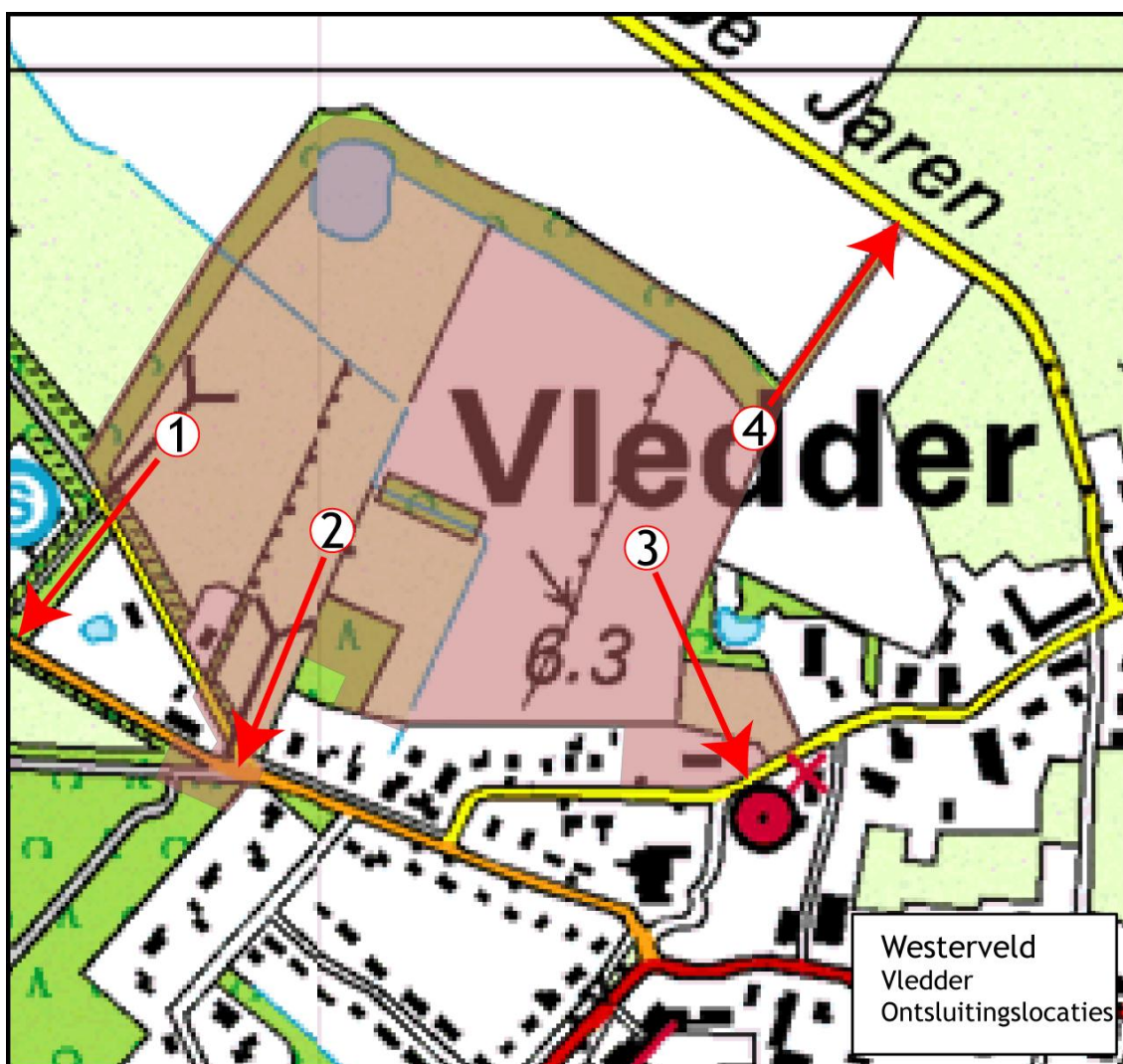
De toekomstige woonwijk is gesitueerd aan de noordwestzijde van het dorp Vledder (zie navolgende afbeelding).



In principe is het mogelijk deze locatie op vier verschillende manieren te ontsluiten. Deze ontsluitingsmogelijkheden zijn alle vier onderzocht en beschouwd op hun kwaliteiten wat betreft verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid. Daarbij is als uitgangspunt gehanteerd dat het autoverkeer voor het overgrote deel de bestemming centrum Vledder, Diever of richting Steenwijk heeft. Ook is rekening gehouden met het feit dat een nieuw te realiseren woonwijk in verband met mogelijk optredende calamiteiten op ten minste twee plaatsen dient te worden ontsloten. Daarbij mag, gelet op de grootte van deze woonwijk, worden uitgegaan van een volwaardige ontsluiting en een ontsluiting via een fietspad.

De vier ontsluitingsmogelijkheden zijn de volgende.

1. Indirecte aansluiting op de Middenweg parallel aan de fietsverbinding tussen de Langewandeweg en de Middenweg langs het sportcomplex.
2. Directe aansluiting op de Van Royenlaan.
3. Indirecte aansluiting op de Dorpsstraat via De Hoek en het Lesturgeonplein.
4. Aansluiting op De Jaren waarbij via De Hoek en 't Steegien de Dorpsstraat kan worden bereikt.



Ontsluiting 1

Bij deze ontsluitingsvariant wordt het volgende opgemerkt.

- Ten behoeve van deze aansluiting zal extra grond moeten worden aangekocht.
- Langs de Middenweg staat zware laanbeplanting. Om hier een veilige aansluiting te maken met voldoende zicht, zal over een grotere afstand de laanbeplanting moeten worden gekapt.
- Het bestaande fietspad zal de ontsluitingsweg solitair kruisen. Hier zal extra aandacht aan een verkeersveilige vormgeving moeten worden geschonken.
- Vanuit de nieuwe woonwijk moet het verkeer relatief ver omrijden om in de eerder genoemde richtingen zijn weg te kunnen vervolgen.
- De herkenbaarheid van de route is beperkt doordat gevoelsmatig het dorp moet worden uitgereden om de nieuwe wijk in te gaan.

Afweging

Zonder aanvullende maatregelen op grond van verkeersveiligheid is het niet acceptabel deze ontsluiting als hoofdontsluiting voor het plangebied te benutten. De herkenbaarheid van deze route is onvoldoende.

Ontsluiting 2

Bij deze ontsluitingsvariant wordt het volgende opgemerkt.

- Het enigszins gebogen tracé van de Van Royenlaan/Middenweg en de ligging van de woning Middenweg 15 zorgen ervoor dat het zicht vanaf de ontsluitingsweg in de richting van de Middenweg beperkt is.
- Komende vanaf de Middenweg valt de huidige aansluiting met de Langewandeweg nauwelijks op.
- De Langewandeweg wordt gebruikt als fietsroute naar het sportcomplex alwaar de fietsroute overgaat in het fietspad langs de Middenweg. De nieuwe aansluiting daar ter plaatse maakt de situatie enigszins complex.
- De herkenbaarheid van de route en het profiel van de Van Royenlaan zijn goed.

Afweging

De herkenbaarheid van de route is goed. Op grond van verkeersveiligheid is zonder aanvullende maatregelen de route echter niet acceptabel om als hoofdontsluiting voor het plangebied te benutten.

Ontsluiting 3

Bij deze ontsluitingsvariant wordt het volgende opgemerkt.

- De Hoek is een weg met een smal profiel en heeft een duidelijke erfontsluitende functie en is niet ingericht voor het verwerken van grote stromen gemotoriseerd verkeer.
- Het Lesturgeonplein is opengesteld voor autoverkeer. Het plein is zowel bereikbaar vanaf De Hoek als vanaf de Van Royenlaan. Hoewel het niet is verboden, is het niet de bedoeling om het plein te gebruiken als ontsluiting van de Torenlaan. Het plein kent dan ook geen echte routing voor autoverkeer.

- De herkenbaarheid van de route is beperkt door de vormgeving van met name het Lesturgeonplein.

Afweging

De herkenbaarheid van de route is matig. Zonder aanpassingen aan het Lesturgeonplein is de route niet acceptabel om als hoofdontsluiting voor het plangebied te benutten. Het verwerken van het verkeer van een woonwijk is zonder aanpassing niet wenselijk.

Daarnaast wordt binnen afzienbare tijd het Lesturgeonplein afgesloten voor autoverkeer. Het autovrijmaken van het Lesturgeonplein heeft als consequentie dat de ontsluiting van de woonwijk via deze route onder druk komt te staan. Verkeer van en naar de woonwijk dient dan na de reconstructie van het Lesturgeonplein via het Kerkpad of de Torenlaan te rijden. Het Kerkpad is echter zeer smal en is niet aan te bevelen als route van en naar de woonwijk. De route via de Van Royenlaan/Torenlaan is omslachtig.

Ontsluiting 4

Bij deze ontsluitingsvariant wordt het volgende opgemerkt.

- De Jaren en 't Steegien zijn wegen met een smal profiel en hebben een duidelijke erfontsluitende functie en zijn derhalve niet bedoeld voor grote stromen gemotoriseerd verkeer. Fietsers en voetgangers kunnen door het smalle profiel op deze route in het gedrang komen.
- De herkenbaarheid van de route is beperkt doordat gevoelsmatig het dorp uitgereden moet worden om de nieuwe wijk in te gaan.

Afweging

Op grond van verkeersveiligheid en herkenbaarheid van de route is het niet acceptabel deze ontsluiting als hoofdontsluiting voor het plangebied te benutten.

3. Keuze variant

3.1 Hoofdontsluiting

Op grond van het vorenstaande wordt voorgesteld om ontsluitingsvariant 2 te gebruiken als hoofdontsluiting voor de te realiseren wijk. Deze route wordt als het meest herkenbaar beschouwd.

Er is echter bij de afwegingen van deze locatie gesteld dat extra aandacht moet worden geschonken aan de verkeersveiligheid van de aansluiting. Voorgesteld wordt om de verkeersveiligheid te optimaliseren door de volgende maatregelen.

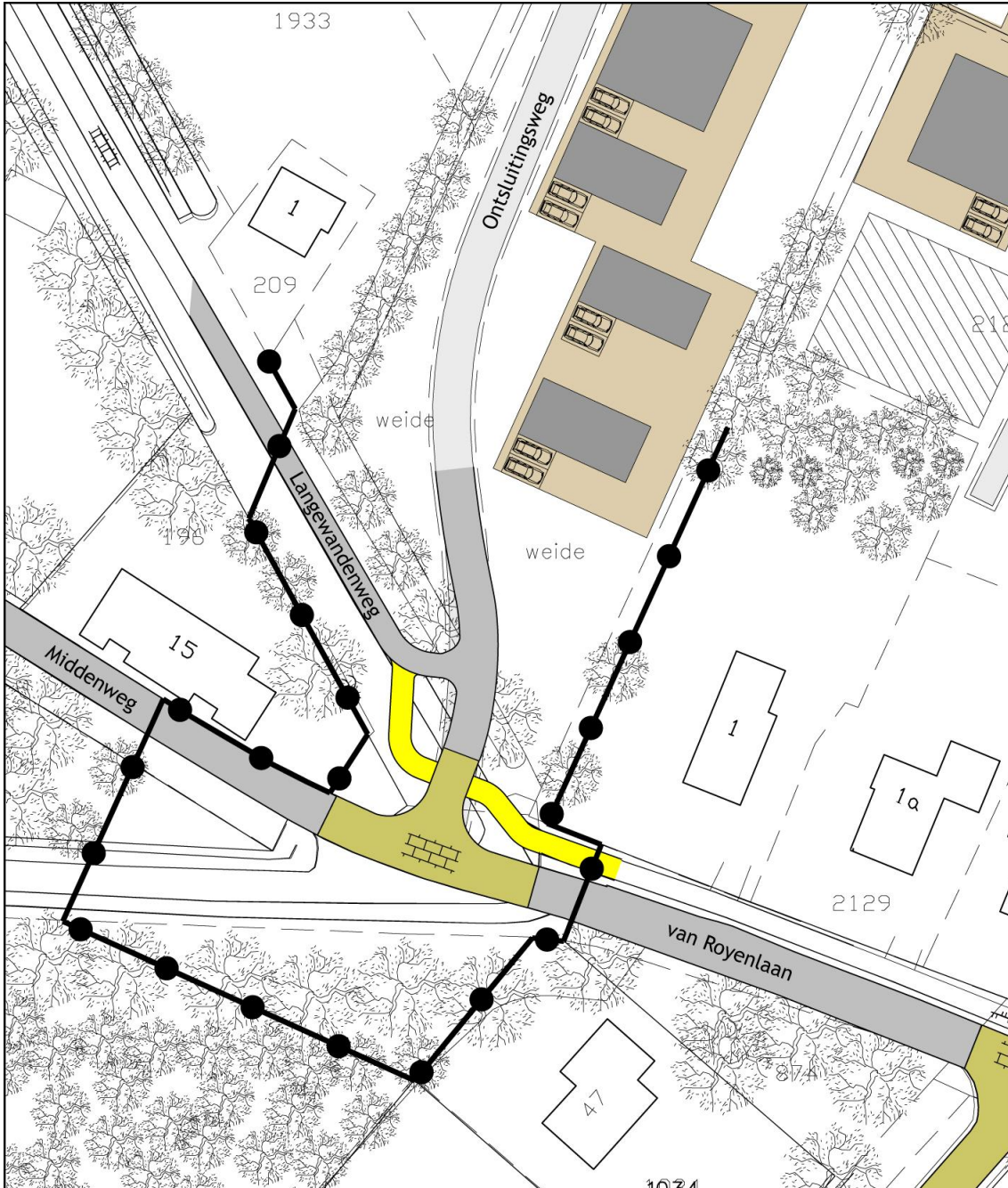
- De ontsluitingsweg van Vledder Noord aan de westzijde sluit haaks aan op de Middenweg/Van Royenlaan. Daarmee wordt het zicht komende vanaf de ontsluitingsweg in oostelijke en westelijke richting zo optimaal mogelijk.
- De Langewandeweg wordt uitgebogen in oostelijke richting en sluit haaks aan op de ontsluitingsweg van Vledder Noord. Daarmee wordt de complexiteit van het kruispunt beperkt doordat in feite sprake is van twee afzonderlijke aansluitingen.

- De Langewandeweg behoudt een functie voor het autoverkeer omdat in de huidige situatie zowel Middenweg 15 als de voormalige recreatiewoning aan de Langewandeweg op deze weg worden ontsloten.
- Het fietspad langs de Van Royenlaan kruist de aansluiting met de ontsluitingsweg en sluit aan op de Langewandeweg. Daarmee wordt bereikt dat de fietsers een goede en herkenbare route naar het sportcomplex en achterland behouden zonder dat daarbij op een onoverzichtelijke kruising moet worden overgestoken.
- De aansluiting krijgt een afwijkende verharding over een zodanige lengte dat komende vanaf de Middenweg het zicht op de aansluiting zo optimaal mogelijk wordt.

Het vorenstaande is verwerkt in onderstaande afbeelding.

3.2 Nevenontsluiting

Zoals eerder gesteld, dient de woonwijk te worden voorzien van een tweede ontsluiting in verband met mogelijk optredende calamiteiten. Dit kan in principe een fiets-/voetgangersverbinding zijn. Een fiets-/voetgangersverbinding dient bij voorkeur een zo kort mogelijke verbinding te zijn van de te realiseren woonwijk naar het centrum van het dorp. Op grond daarvan wordt komt alleen variant 3 in aanmerking om als nevenontsluiting te benutten.



4. Toename verkeersintensiteiten

Het uitbreidingsplan heeft tot gevolg dat er meer verkeer wordt gegenereerd. Deze toename wordt veroorzaakt door de komst van 100 woningen (eindfase), een zorgcomplex en een Thomashuis.

Op basis van CROW-publicatie nr. 256 'Verkeersgeneratie woon- en werkgebieden' (Ede, oktober 2007) wordt het aantal motorvoertuigbewegingen dat per woning wordt gegenereerd, vastgesteld op 7 per etmaal. Het totaal aantal motorvoertuigbewegingen bedraagt ten gevolge van de komst van de woningen ongeveer 700 ritten per etmaal.

Het aantal motorvoertuigbewegingen ten gevolge van de komst van het zorgcomplex en het Thomashuis zijn vastgesteld mede aan de hand van CROW-publicatie nr 272 'Verkeersgeneratie voorzieningen' (Ede, december 2008). Uitgaande van de volgende uitgangspunten genereren deze het volgende aantal autoritten.

Verkeersgeneratie Zorgvoorziening

Functie	Aantal	Aantal verplaatsingen	% ritten per auto	Aantal autoritten/etm.
Zorgcomplex				
Bewoners	32	0	n.v.t.	
Personeel	42	84	57% ¹⁾	48
Bezoek	3	6	85% ¹⁾	5
Logistiek	3	6	100%	6
Totaal				59

¹⁾ CROW-publicatie 272 - Verkeersgeneratie verkeersvoorzieningen, functie ziekenhuizen

Verkeersgeneratie Thomashuis

Functie	Aantal	Aantal verplaatsingen	% ritten per auto	Aantal autoritten/etm.
Thomashuis				
Bewoners cliënt	8	0	n.v.t.	
Bewoners begeleiding	2	16	100% ²⁾	16
Personeel	2	4	57% ¹⁾	2
Bezoek	2	4	85% ¹⁾	3
Logistiek	2	4	100%	4
Totaal				25

¹⁾ CROW-publicatie 272 - Verkeersgeneratie verkeersvoorzieningen, functie ziekenhuizen

²⁾ Inclusief de privéritten

5. Verdeling verkeer

In de wijk is sprake van twee hoofdfuncties. Enerzijds is dit wonen, anderzijds is dit zorg.

De component zorg genereert relatief weinig verkeer. Daar komt bij dat het Thomashuis wordt gesitueerd in een bestaande woning met een ontsluiting op De Hoek. Deze instelling zal wat betreft de ontsluiting altijd gebruikmaken van De Hoek en, na afsluiting voor het autoverkeer van het Lesturgeonplein, de Torenlaan.

Gelijk hierachter wordt het zorgcomplex gesitueerd. Vanwege de aard van de functie en de geringe verkeersgeneratie bestaat er in de huidige situatie geen bezwaar het zorgcomplex te ontsluiten op De Hoek. Gemiddeld zal het aantal verkeersbewegingen per dag ten gevolge van het zorgcomplex 60 bedragen. Deze toename wordt uit zowel verkeerstechnisch oogpunt als uit oogpunt van veiligheid in de huidige situatie aanvaardbaar geacht.

Binnen afzienbare tijd wordt echter het Lesturgeonplein afgesloten voor autoverkeer. Dit heeft als consequentie dat een ontsluiting van het zorgcomplex op De Hoek onder druk komt te staan. Gemotoriseerd verkeer van en naar het zorgcomplex dient dan na de afsluiting van het Lesturgeonplein via het Kerkpad of de Torenlaan te rijden. Het Kerkpad is echter zeer smal en is niet aan te bevelen als route van en naar het zorgcomplex. De route via de Van Royenlaan/Torenlaan is omslachtig.

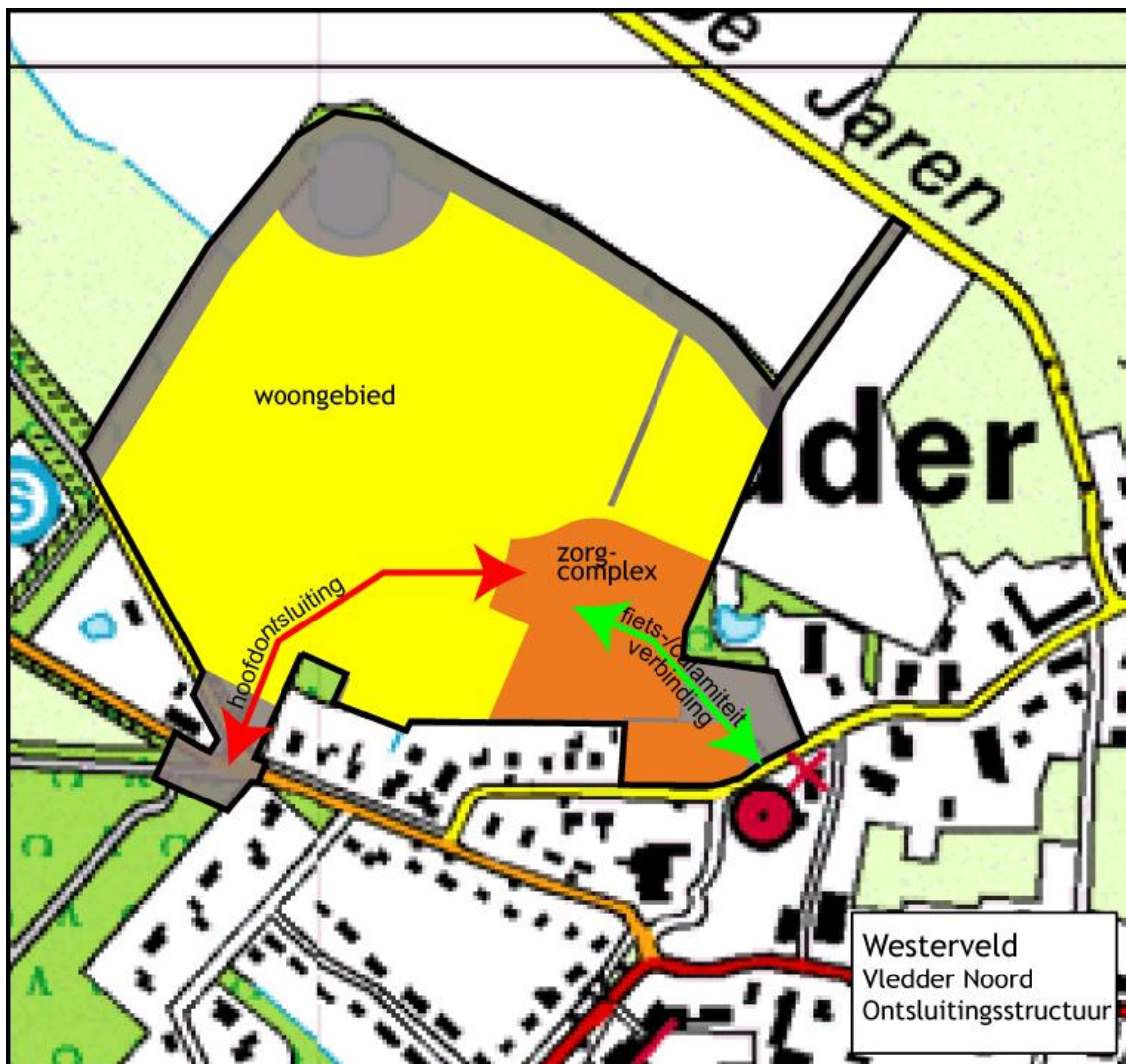
Voorgesteld wordt het zorgcomplex wat betreft het gemotoriseerd verkeer gelet op de toekomstige ontwikkelingen op het Lesturgeonplein te ontsluiten via de Van Royenlaan.

Exclusief het zorgcomplex heeft het eindplan een capaciteit van 100 woningen. Zoals eerder opgemerkt, genereert dit naar verwachting ongeveer 700 ritten per etmaal na voltooiing van het volledige plan. Voorgesteld wordt deze te ontsluiten via de Van Royenlaan. Dit houdt in dat de verkeersintensiteit op deze weg met ongeveer 700 mvt/etmaal toeneemt.

De Van Royenlaan is een weg met een asfaltverharding en een breedte van ongeveer 5,5 m. De weg heeft deels een vrij liggend fietspad en kent een maximum snelheid van 30 km/uur en is derhalve een erftoegangsweg. De huidige verkeersintensiteit bedraagt 763 mvt/etmaal (telling januari 2012). In deze tellingen is gelet op de telperiode het toeristisch verkeer niet meegenomen. Aan de hand CROW-publicatie "Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie" van oktober 2012 is van de aan deze weg gelegen toeristische voorzieningen de verkeersgeneratie berekend. Deze bedraagt ongeveer 175 ritten per etmaal. In totaal betekent dit een gemiddelde verkeersintensiteit van ongeveer 940 mvt/etmaal op de Van Royenlaan. Na realisatie van Vledder Noord (eindfase) zal dit opgelopen zijn tot ongeveer 1.700 mvt/etmaal.

Het profiel van deze weg en de huidige intensiteit op deze weg zijn zodanig dat op grond van CROW-publicatie ASVV 2004 (Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde) mag worden geconcludeerd dat deze weg een capaciteit heeft van 5.000 tot 6.000 mvt/etmaal. Dit houdt in dat een toename van 760 mvt/etmaal op de van Royenlaan de erftoegangsfunctie van deze weg niet in gevaar brengt.

Zoals eerder gesteld, dient de woonwijk te worden voorzien van een tweede ontsluiting in verband met mogelijk optredende calamiteiten. Dit kan in principe een fiets-/voetgangersverbinding zijn. Een fiets-/voetgangersverbinding dient bij voorkeur een zo kort mogelijke verbinding te zijn van de te realiseren woonwijk naar het centrum van het dorp. Op grond daarvan wordt voorgesteld tussen het zorgcentrum en De Hoek een fietspad in te richten wat in geval van calamiteiten gebruikt kan worden door hulpverleningsdiensten.



6. Conclusie

Uitgaande van het toepassen van de in paragraaf 3 en 5 opgenomen maatregelen zijn er geen problemen ten aanzien van verkeer en verkeersveiligheid te verwachten ten gevolge van de komst van Vledder Noord.

8 september 2011, herzien 4 juni 2013