

## MEMO

Onderwerp:

**ISO 9001 gecertificeerd**

Onderzoek verkeerstoename Eertmansweg en Legtenbergerstraat  
(actualisatie memo DIN004 d.d. 3-10-2014)

Kampen,  
18 november 2015

Projectomschrijving:  
14.0147/001

Van:  
Jarno Brouwer,  
BonoTraffics bv

Aan:  
Wim Valk,  
gemeente Dinkelland

---

### 1 Inleiding

In 2014 heeft de gemeente een memo op laten stellen (DIN004 d.d. 3 oktober 2014) waarin antwoord werd gegeven op de vragen hoeveel verkeer de Eertmansweg en de Legtenbergerstraat in de toekomst te verwerken krijgen als gevolg van de woningbouwlocatie Het Spikkert en of deze wegen daarop wel berekend zijn.

Inmiddels is het plan enigszins gewijzigd. Het plan blijft voor wat betreft de structuur in stand, maar de geplande woningen grenzend aan de Eertmansweg zijn komen te vervallen. Daarnaast zijn begin dit jaar in Weerselo verkeersstellingen uitgevoerd die een actueel beeld geven van de huidige verkeerssituatie op de Eertmansweg en Legtenbergerstraat.

Deze memo betreft een actualisatie van de memo van 3 oktober 2014, waarbij zowel het aantal woningen als de huidige verkeersintensiteiten zijn geactualiseerd.

### 2 Verkeersstromen Het Spikkert

Het nieuwbouwplan Het Spikkert bestaat uit 92 woningen en is verdeeld in 4 'velden'. De velden zijn verschillend ontsloten. Veld 1 en 4 hebben een primaire ontsluiting op de Legtenbergerstraat, de velden 2 en 3 hebben een primaire ontsluiting op de Eertmansweg. Gelet op de wegenstructuur in en rondom Weerselo zal het overgrote deel van het verkeer uit Het Spikkert westwaarts gericht zijn richting de N343. Dit betekent dat Veld 1 en 4 nagenoeg geen gebruik zullen maken van de Eertmansweg. Dit betekent ook dat Veld 2 en 3 bijna volledig van de Eertmansweg gebruik zullen maken.

#### *Verkeersgeneratie Het Spikkert*

De verkeersgeneratie van Het Spikkert is bepaald aan de hand van CROW-kencijfers (publicatie 317) voor verkeersgeneratie van woongebieden ('centrum-dorps'). Uit deze berekening volgt de volgende verkeersgeneratie (voertuigbewegingen per werkdagemaal).

motorvoertuigen per werkdag	
Veld 1	238
Veld 4	119
<b>Totaal</b>	<b>357</b>

motorvoertuigen per werkdag	
Veld 2	168
Veld 3	119
<b>Totaal</b>	<b>287</b>

Tabel 1: Verkeersgeneratie Het Spikkert

Veld 1 en 4 hebben een primaire ontsluiting op de Legtenbergerstraat. In totaal komen daar ongeveer 350 motorvoertuigen per werkdagemaal bij (afgerond op 50-tallen). Veld 2 en 3 hebben een primaire ontsluiting op de Eertmansweg. In totaal komen daar per werkdag ongeveer 300 motorvoertuigen per etmaal bij.

### 3 Toekomstige verkeersintensiteit Eertmansweg

#### *Categorisering Eertmansweg*

De Eertmansweg is in het GVVP gecategoriseerd als "erftoegangsweg type B". Het GVVP geeft ook een indicatie van acceptabele verkeersintensiteiten van deze categorieën:

"Als voorkeursgrenswaarde voor erftoegangswegen geldt een etmaalintensiteit tot maximaal 3.000-4.000 motorvoertuigen in verblijfsgebieden." (GVVP blz. 35) en:

"De maximumsnelheid bij een erftoegangsweg ligt op 30 km/h." (GVVP blz 37)

Het landbouwverkeer is inmiddels op de Eertmansweg geweerd.

#### *Toekomstige verkeersintensiteit Eertmansweg; met rondweg, zonder Het Spikkert*

Voor de verkeersgegevens wordt gebruik gemaakt van het verkeersmodel (het multimodale RVM (regionaal verkeersmodel) Twente) en uitgevoerde verkeerstelling in 2015. Op het drukste gedeelte van de Eertmansweg rijden in het jaar 2015 ongeveer 650 motorvoertuigen per etmaal (afgerond op 50-tallen). Uit het verkeersmodel blijkt verder dat wanneer in de toekomst de rondweg om Weerselo gerealiseerd wordt, als gevolg hiervan de verkeersintensiteit op de Eertmansweg afneemt. Op het drukste gedeelte van de Eertmansweg rijden in het jaar 2020 ongeveer 500 motorvoertuigen per etmaal.

#### *Toekomstige verkeersintensiteit Eertmansweg; zonder rondweg, met Het Spikkert*

De totale verkeersintensiteit op de Eertmansweg betreft een optelling van de huidige verkeersintensiteit, ongeveer 650 motorvoertuigen per etmaal en de toename door de woningbouwlocatie Het Spikkert van ongeveer 300 motorvoertuigen per etmaal. Naar verwachting zal de toekomstige verkeersintensiteit op de Eertmansweg na realisatie van de woningbouwlocatie Het Spikkert, ongeveer 950 motorvoertuigen per etmaal bedragen.

#### *Toekomstige verkeersintensiteit Eertmansweg; met rondweg, met Het Spikkert*

Indien de rondweg om Weerselo gerealiseerd wordt zal de toekomstige verkeersintensiteit op de Eertmansweg naar verwachting afnemen tot ongeveer 800 motorvoertuigen per etmaal, ten opzichte van de situatie zonder rondweg. Uit het verkeersmodel blijkt namelijk dat na realisatie van de rondweg, de verkeersintensiteit ten opzichte van de verkeerstellingen in 2015, op de Eertmansweg afneemt met ongeveer 150 motorvoertuigen per etmaal.

De acceptabele verkeerdruk voor een erftoegangsweg is op basis van het GVVP 3.000 tot 4.000 motorvoertuigen per etmaal. De toekomstige verkeersdruk blijft, ook met het worst-case scenario van 950 motorvoertuigen per etmaal (situatie zonder rondweg), ruimschoots binnen de algemeen geaccepteerde grenzen.

## **4 Toekomstige verkeersintensiteit Legtenbergerstraat**

#### *Categorisering Legtenbergerstraat*

De Legtenbergerstraat is in het GVVP gecategoriseerd als "erftoegangsweg type A". Ook voor de erftoegangsweg type A geldt, conform het GVVP, dat de voorkeursgrenswaarde van de hoeveelheid verkeer 3.000 tot 4.000 motorvoertuigen per etmaal is. De huidige maximum snelheid is 50 km/h.

#### *Toekomstige verkeersintensiteit Legtenbergerstraat; met rondweg, zonder Het Spikkert*

Voor de verkeersgegevens wordt gebruik gemaakt van het verkeersmodel (het multimodale RVM (*regionaal verkeersmodel*) Twente) en de uitgevoerde verkeerstellingen in 2015. Op het drukste gedeelte van de Legtenbergerstraat rijden in het jaar 2015 ongeveer 3.700 motorvoertuigen per etmaal (afgerond op 50-tallen). Het drukste gedeelte is bij de overgang naar de Aanleg. Meer richting het kruispunt met de Eertmansweg (dichter bij het plan) rijden er ongeveer 2.850 motorvoertuigen op de Legtenbergerstraat. Uit het verkeersmodel blijkt dat wanneer de rondweg rond Weerselo wordt aangelegd dat de intensiteit fors afneemt. Op het gedeelte vlak voor het kruispunt met de Eertmansweg rijden in het jaar 2020 ongeveer 600 motorvoertuigen per etmaal. Het drukste gedeelte is dan vlak bij de nieuwe rondweg waar 1.750 motorvoertuigen per etmaal rijden.

#### *Toekomstige verkeersintensiteit Legtenbergerstraat; zonder rondweg, met Het Spikkert*

De verkeersgeneratie van Het Spikkert zal zich op het kruispunt Legtenbergerstraat – Eertmansweg in de diverse richtingen afwikkelen. De totale verkeersintensiteit op de Legtenbergerstraat betreft een optelling van de huidige verkeersintensiteit, ongeveer 3.700 motorvoertuigen per etmaal en de toename door de woningbouwlocatie Het Spikkert van de velden 1 en 4 van ongeveer 350 motorvoertuigen per etmaal. Naar verwachting zal de toekomstige verkeersintensiteit op het drukste gedeelte van de Legtenbergerstraat na realisatie van de woningbouwlocatie Het Spikkert, ongeveer 4.050 motorvoertuigen per etmaal bedragen.

### *Toekomstige verkeersintensiteit Legtenbergerstraat; met rondweg, met Het Spikkert*

Indien de rondweg om Weerselo gerealiseerd wordt zal de verkeersintensiteit op de Legtenbergerstraat naar verwachting afnemen tot ongeveer 1.050 motorvoertuigen per etmaal nabij het kruispunt bij de Eertmansweg.

*Verkeer dat vanaf Veld 2 en 3 via de Eertmansweg bij het kruispunt met de Legtenbergerstraat komen zullen zich verdelen naar noord, west en zuid. Deze verdeling zal enigszins verschillen wanneer de rondweg al dan niet is aangelegd. De intensiteit op de Legtenbergerstraat kan dus iets toenemen. Omdat geen onderbouwde inschatting te maken is van deze verdeling is uitgegaan van een worst-case scenario waarbij alle verkeer vanaf Veld 1 en 4 toegedeeld is aan de Legtenbergerstraat, terwijl ook dit verkeer zich zal verdelen over de Legtenbergerstraat noord en zuid. Ook het verkeer van Veld 2 en 3 is in zijn geheel toegedeeld aan de Eertmansweg, terwijl dit verkeer ook een verdeling zal kennen naar Eertmansweg oost en west.*

De acceptabele verkeerdruk voor een erftoegangsweg is op basis van het GVVP 3.000 tot 4.000 motorvoertuigen per etmaal. De toekomstige verkeersdruk op het drukste gedeelte van de Legtenbergerstaat komt met het worst case scenario van 4.050 motorvoertuigen, net boven de algemeen geaccepteerde grenzen van de gemeente.

## **5 Kruispunt Legtenbergerstraat – Eertmansweg**

Volgens de principes van Duurzaam Veilig wordt een kruispunt tussen twee erftoegangswegen vormgegeven als een kruispunt zonder voorrangregel en met een snelheidsremmende maatregel (bijvoorbeeld een plateau). In de huidige situatie is het kruispunt vormgegeven als kruispunt met plateau maar mét een voorrangregeling. Wanneer de Legtenbergerstraat naar 30 km/h wordt gebracht verdient het aanbeveling de voorrangregeling op te heffen en er een gelijkwaardig kruispunt van te maken.

In de situatie waarin Het Spikkert is gerealiseerd en mét rondweg neemt de verkeersintensiteit af op de Legtenbergerstraat en neemt die op de Eertmansweg iets toe ten opzichte van de huidige situatie. De afwikkeling op het kruispunt zal daarmee verbeteren ten opzichte van de huidige situatie.

Wanneer Het Spikkert is gerealiseerd en de rondweg wordt niet gerealiseerd zal de intensiteit op de Legtenbergerstraat, ter hoogte van de Eertmansweg, toenemen naar 3.200 motorvoertuigen per etmaal en op de Eertmansweg naar 950 motorvoertuigen per etmaal.

Om te beoordelen of deze intensiteit verwerkt kan worden op een ongeregeld kruispunt wordt de capaciteit beoordeeld op basis van de "methode Slop". Deze methode berekent de verkeersafwikkeling op kruispunten. De uitkomst geeft aan of een kruispunt ongeregeld kan zijn, maatregelen noodzakelijk zijn of dat verkeerslichten nodig zijn voor een goede verkeersafwikkeling.

Op basis van de uitgevoerde verkeerstellingen in 2015 en de toename door Het Spikkert, is het kruispunt Eertmansweg – Legtenbergerstraat met de methode Slob doorgerekend. De intensiteiten die maximaal op dit kruispunt verwerkt worden nemen iets minder dan 50% van de capaciteit in. De situatie wordt daarmee als ruim voldoende beschouwd.<sup>1</sup>

## 6 Verkeersintensiteit in relatie tot weginrichting

### *Weginrichting Eertmansweg*

De gemeente Dinkelland geeft aan dat de Eertmansweg, als gevolg van het uitbreidingsplan, opnieuw zal worden ingericht. De huidige weg van 3,5 meter breed met aan weerszijden een berm en sloot zal worden verbreed naar 5,00 meter met aan de noordzijde langspaarkeervakken.

De kencijfers van CROW geven aan dat voor een erftoegangsweg met een rijbaan voor gemengd verkeer en parkeren in havens bij tweerichtingsverkeer een minimale wegbreedte van 4,80 meter gehanteerd wordt. Daarnaast wordt voor de parkeerhavens een breedte van 2,00 meter gehanteerd en voor een voetpad 1,80 meter.

De nieuwe inrichting met een beoogde wegbreedte van 5,00 meter voor het gemengd verkeer voldoet aan de kencijfers van CROW. Onder gemengd verkeer valt ook het gebruik door middel van vracht- en landbouwverkeer. Het past bij de functie van de weg dat grotere voertuigen mogelijk op elkaar moeten wachten of uitwijken wanneer deze elkaar willen passeren. De toekomstige wegbreedte van de Eertmansweg past bij de toekomstige verkeersintensiteit van de Eertmansweg (zowel met als zonder rondweg) en daarom is sprake van een acceptabele situatie.

### *Weginrichting Legtenbergerstraat*

De huidige inrichting van de Legtenbergerstraat ten noorden van Eertmansweg (richting buitengebied / Reutum) bestaat uit asfaltverharding met breedte van circa 5,30 meter. Aan één zijde trottoirband, aan andere zijde berm en sloot. Fietssuggestiestroken met breedte 1 meter aan weerszijden binnen dit profiel. Deze wegbreedte past bij de toekomstige verkeersintensiteit (zowel met als zonder rondweg) en daarom is sprake van een acceptabele situatie.

De huidige maximumsnelheid bedraagt 50 km/h. De gemeente geeft aan dat na aanleg van de rondweg de maximumsnelheid naar 30 km/h wordt gebracht binnen de huidige vormgeving. Het profiel van de Legtenbergerstraat past binnen de richtlijnen van Duurzaam Veilig. De gemeente gaat uit van de aanleg van de rondweg. Wanneer deze rondweg niet gerealiseerd zou worden, verdient het aanbeveling de maximum snelheid naar 30 km/h aan te passen. De Legtenbergerstraat is dan volledig ingericht conform de categorisering in het GVVP. De intensiteiten zijn geen aanleiding de snelheid op 50 km/h te houden.

<sup>1</sup> Methode Slob: gerekend voor het drukste uur, spitsintensiteit 10%,  $a=0,49$ . Grenswaarde voor maatregelen  $a=1,0$