

Verkeersafwikkeling De Holwert-Zuid



Verkeersafwikkeling De Holwert-Zuid

Gemeente Coevorden

Grontmij Nederland B.V.
Haren, 21 september 2012

Verantwoording

Titel : Verkeersafwikkeling De Holwert-Zuid

Projectnummer : 323106

Datum : 31 juli 2012

Auteur(s) : R.R. van der Velde & R. de Hoop

Contact : Grontmij Nederland B.V.
Nieuwe Stationsweg 4
9751 SZ Haren
Postbus 125
9750 AC Haren
T +31 50 533 44 55
F +31 50 534 96 11
www.grontmij.nl

Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	4
2	Randvoorwaarden en uitgangspunten.....	5
2.1	Onderzoeksgebied.....	5
2.2	Stedenbouwkundig plan De Holwert-Zuid	5
2.3	Tijdperioden.....	6
2.4	Overig.....	6
2.4.1	Treindiensten	6
2.4.2	Brugopeningen.....	6
3	Simulatiemodellen Coevorden	7
3.1	Inleiding.....	7
3.2	Basisjaar 2012	7
3.3	Referentie 2025	8
3.3.1	Sociaal-economische ontwikkelingen in Coevorden 2012 – 2025	8
3.3.2	Verkeersgeneratie woningen	8
3.3.3	Verkeersgeneratie bedrijven	9
3.4	De Holwert-Zuid	10
3.4.1	Varianten.....	10
3.4.2	Vormgeving De Holwert-Zuid.....	10
3.4.3	Verplaatsingen van en naar de zone De Holwert-Zuid.....	10
3.4.4	Effecten overige sociaal-economische ontwikkelingen	11
4	Resultaten en analyse	12
4.1	Ontwikkeling verkeersintensiteiten	12
4.2	Beoordelingscriteria	13
4.3	Basismodel 2012	13
4.4	De Holwert-Zuid variant 1	13
4.5	De Holwert-Zuid variant 2	14
4.6	De Holwert-Zuid variant 3	14
5	Beoordeling ontsluitingsstructuur auto en fiets	16
6	Conclusies.....	18

1 Inleiding

Aanleiding

In het kader van de planvorming Holwert – Zuid wordt gewerkt aan een herontwikkeling van het gebied met woningen, een supermarkt en grootschalige detailhandel. Om de herontwikkeling mogelijk te maken dient het bestemmingsplan te worden aangepast. In dit kader heeft de gemeente Coevorden behoefte aan inzicht in de verkeersafwikkeling van en naar dit gebied, alsmede behoefte aan een beoordeling van de ontsluitingsstructuur voor gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer.



BDP.khandekar stedenbouwkundig plan Holwert – Zuid d.d. 26-06-2012

Doelstelling project

Het verkeersonderzoek moet inzicht bieden in de verkeersintensiteiten in 2025 en in de verkeersafwikkeling van en naar De Holwert-Zuid, waarbij twee door de opdrachtgever aangegeven varianten op de verkeersafwikkeling onderzocht dienen te worden. Belangrijk hierbij zijn de verkeersafwikkeling op de aansluitingen met de Krimweg en Wethouder J.B. Hemelweg. Tevens is er behoefte aan een kwantitatieve beoordeling van de ontsluitingsstructuur voor auto en fiets.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt een overzicht gegeven van de bij dit project gehanteerde randvoorwaarden en uitgangspunten. Hoofdstuk 3 gaat in op de bouw van de verschillende modellen. In hoofdstuk 4 worden de resultaten gepresenteerd. Hoofdstuk 5 bevat een kwalitatieve beoordeling van de ontsluitingsstructuur voor auto en fiets. Tenslotte bevat hoofdstuk 6 de conclusies.

2 Randvoorwaarden en uitgangspunten

2.1 Onderzoeksgebied

Het onderzoeksgebied is hetzelfde gebied als in de studie van 2007, waarbij in deze studie primair gekeken is naar het gebied rondom De Holwert. Het verkeersmodel Coevorden is gemaakt door uit het NRM Noord-Nederland een uitsnede te maken, informatie bevattende over de infrastructuur in en de hoeveelheid ritten voor het studiegebied. De uitsnede uit het NRM is geconverteerd naar Paramics. Het netwerk is vervolgens verfijnd en aangevuld met wegen van een lagere categorie. Ook spoorwegovergangen en brugopeningen zijn bij de bouw van het model toegevoegd.

2.2 Stedenbouwkundig plan De Holwert-Zuid



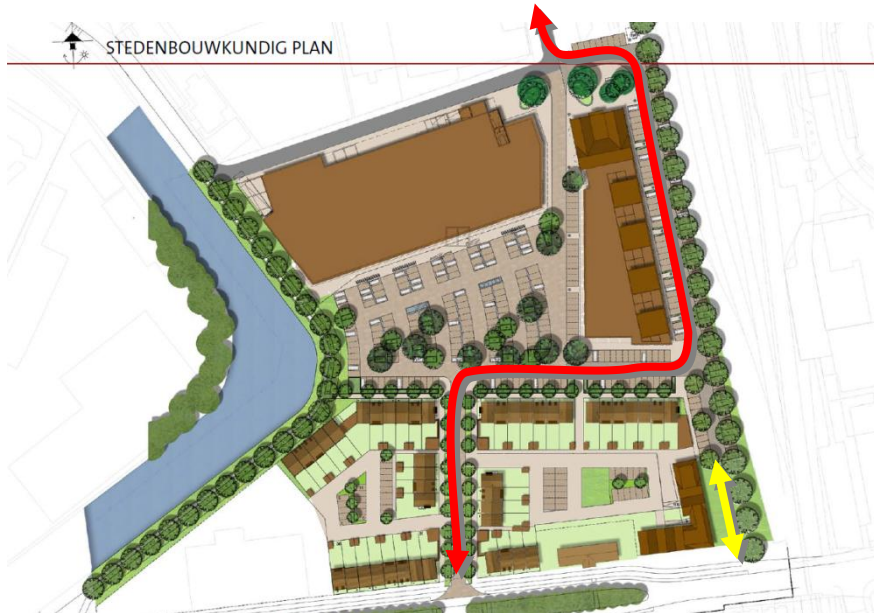
In het stedenbouwkundig plan voor De Holwert-Zuid is voorzien in een herontwikkeling van het gebied tussen de Krimweg en DSM-Weg, zoals aangegeven in bovenstaande afbeelding. Het stedenbouwkundig programma bestaat uit 4.500 m² bvo supermarkt, 2.500 m² bvo grootschalige detailhandel, 46 grondgebonden woningen en 53 appartementen.

Aan de noordzijde wordt het gebied ontsloten via de Parallelweg naar de rotonde op de J.B. Hemelweg. Deze aansluiting is zowel een in- als uitgang van het gebied. Aan de zuidzijde is de ontsluiting ter hoogte van de aansluiting met de DSM-weg op de Krimweg geprojecteerd.

In deze studie worden twee varianten voor deze zuidelijke ontsluiting beoordeeld: een waarbij deze weg alleen een toegang is (dus eenrichtingsverkeer) en een waarbij de weg in twee richtingen gebruikt kan worden.

Het parkeerplein ligt centraal tussen de supermarkt en de overige detailhandel. Dit gebied wordt ingericht als een verblijfsgebied, wat ondermeer inhoudt dat dit gedeelte van De Holwert een 30 km/h gebied wordt. Doorgaand verkeer wordt ontmoedigd. Verkeer dat doorgaand is over de Parallelweg wordt geacht om het plein te rijden (rode pijl in onderstaande afbeelding).

Voor fietsers wordt een verbinding aangelegd tussen het gebied en het spoor (gele pijl in onderstaande afbeelding).



2.3 Tijdsperiodes

De verschillende situaties zijn voor zowel de ochtend- als avondspits doorgerekend. De ochtendspits loopt van 07.00 tot 10.00 uur en de avondspits van 16.00 tot 19.00 uur.

2.4 Overig

2.4.1 Treindiensten

Ten opzichte van de modellen in 2007 zijn de treindiensten aangepast conform de huidige dienstregeling van de NS.

	Zwolle – Emmen	Emmen - Zwolle		Zwolle – Emmen	Emmen - Zwolle
Ochtendspits	07:07	07:24	Avondspits	16:07	16:24
	07:36	07:52		16:36	16:52
	08:07	08:24		17:07	17:24
	08:36	08:52		17:36	17:52
	09:07	09:24		18:07	18:24
	09:36	09:52		18:36	18:52

Tabel. Vertrektijden vanaf station Coevorden richting Emmen en Zwolle medio 2012, gedurende de ochtend- (07.00 – 10.00) en avondspits (16.00 – 19.00).

Voor de toekomstige situatie (referentie 2025) is uitgegaan van een verdubbeling van de trein-frequentie.

2.4.2 Brugopeningen

Het in de modellen van 2007 toegepaste regime voor brugopeningen is op grond van actuele gegevens over de brugopeningen op dezelfde wijze gemodelleerd in het nieuwe basisjaar 2012. Dit komt concreet neer op 2 openingen per uur.

3 Simulatiemodellen Coevorden

3.1 Inleiding

De modelstudie bevat een totaal van vier modellen, allemaal voor ochtend- en avondspits:

- Basisjaar 2012;
- Referentiejaar 2025;
- De Holwert-Zuid variant 1;
- De Holwert-Zuid variant 2.

De verschillende modellen worden in de volgende paragrafen kort toegelicht.

Basisprincipes

- Het gebied De Holwert-Zuid wordt via de DSM-weg ontsloten op de Krimweg en via de Parallelweg op de Wethouder J.B. Hemelweg. De DSM-weg sluit niet aan op de Wethouder J.B. Hemelweg.
- Verkeer van de Krimweg naar de Wethouder J.B. Hemelweg wordt geacht de verbinding langs het spoor te gebruiken ('doorgaande route') en niet over de parkeerplaats te rijden (ondergeschikte route).

3.2 Basisjaar 2012

Het basisjaar is naar 2012 gebracht. Hierbij is gebruik gemaakt van recente telcijfers. Herijking van het model heeft plaatsgevonden door toepassing van de intensiteiten op de wegen in en rondom De Holwert-Zuid. Op basis van deze telcijfers en actueel inzicht in de verkeersproductie van De Holwert-Zuid zijn de Paramics-matrices opnieuw geschat. Op basis hiervan is het model opnieuw doorgerekend met als resultaat het nieuwe basisjaar 2012.

In de nevenstaande tabel zijn de huidige etmaalintensiteiten weergegeven. Op basis van de vetgedrukte telcijfers is het basisjaar van 2007 naar 2012 gebracht.

Werkdag etmaalintensiteiten 2011/2012		
Locatie	Wegvak	Intensiteit
Ballast	Gebroeders Harteminkweg - Ballastweg	2.600
Burg van der Lelysingel	Stieltjeskanaal - M. van der Thijnenstraat	7.900
Coevorderkanaal	De Mars - De Haandrik	700
Dr Picardtlaan	Van Heutzsingel - Poppenharelaan	2.000
Eendrachtstraat	Nordhornerstraat - Gramsbergerstraat	2.200
Euregioweg	N382 - Esschenbruggerdijk	5.700
Europaweg	Reinesteinlaan - N382	7.200
Gouverneur Hofstedelaan	Hulsvoorderdijk - Vos van Steenwijklaan	3.000
Hulsvoorderdijk bibeko zz	N382 - Gouverneur Hofstedelaan	6.200
Hulsvoorderdijk bubeko nz	N382 - Achterloo	4.400
Krimweg	Printer - N34	12.500
Krimweg thv spoor	Parallelweg - DSM-weg	7.900
Looweg	Suzanne Groeneweglaan - Loosche Mars	1.000
Monierweg	Stephensonweg - Einsteinweg	6.900
Poppenharelaan	Dr Picardtlaan - Dalerallee	3.000
Printer	Modem / Data - Krimweg	7.600
Stationsstraat	Van Heutzsingel - Poppenharelaan	6.900
Stieltjeskanaal NZ	Reindersdijk - De Hullen	800
Stieltjeskanaal ZZ	Ossenhaarseweg - Coevorden	700
Hulteweg	Stevinweg - Einsteinweg	1.400
J.B. Hemelweg	Rotonde - Joke Smitstraat	4.900
Parallelweg (Noord)	J.B. Hemelweg - De Holwert	1.900
Parallelweg (Zuid)	Krimweg - DSM-weg	1.700
Van Heutzsingel	Van Heutzpark - Kasteel	7.500
Arjen Vonkweg	Schakel - J.B. Hemelweg	4.800
Van Heutzsingel	Rotonde - Gansenhof	8.800

Huidige verkeersproductie De Holwert

Op basis van in 2012 uitgevoerde tellingen op de Parallelweg is de huidige verkeersproductie van De Holwert bepaald. Uit de tellingen blijken per dag 3.600 ritten van en naar De Holwert te gaan. Hierin zit een (klein) deel doorgaand verkeer via de Parallelweg. Wanneer de verkeersproductie van de CROW kencijfers¹ voor de verkeersproductie berekend wordt, komt dit neer op circa 3.000 ritten per dag. Dit is in lijn met de tellingen. In het verkeersmodel is uitgegaan van een verkeersproductie van 3.000 ritten per dag voor De Holwert (de overige ritten zijn doorgaand verkeer).

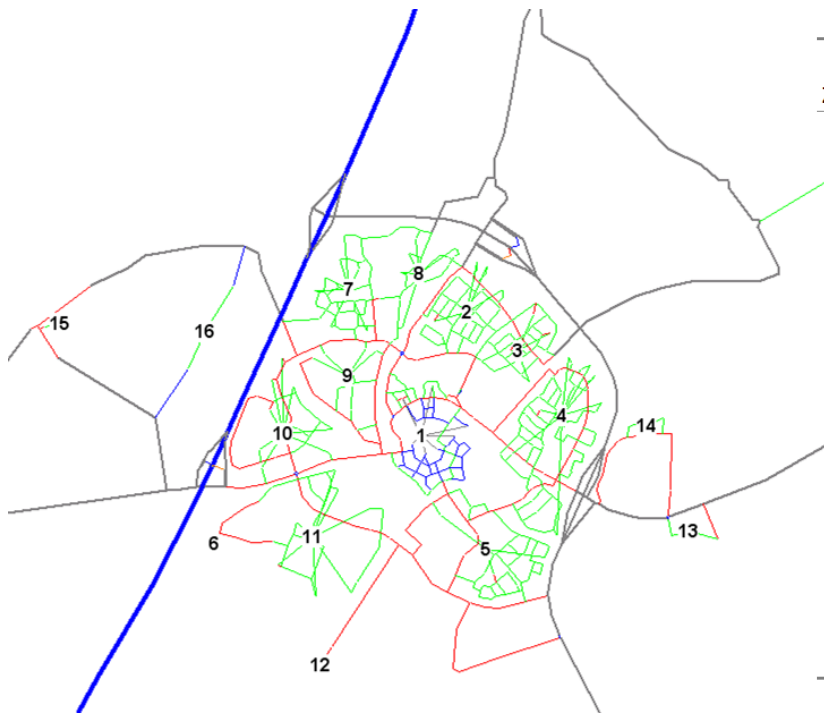
3.3 Referentie 2025

Vervolgens is de nieuwe referentiesituatie voor 2025 opgesteld. Hierbij zijn aan het basisjaar 2012 de volgende zaken toegevoegd:

- sociaal-economische ontwikkelingen in Coevorden 2012 – 2025;
- netwerkwijzigingen tussen 2012 en 2025.

3.3.1 Sociaal-economische ontwikkelingen in Coevorden 2012 – 2025

In deze stap zijn de huidige sociaal-economische gegevens vergeleken met de situatie in 2025. Het nieuwe programma voor De Holwert-Zuid maakt hiervan onderdeel uit. Op basis van de verschillen zijn de veranderingen in verkeersproductie per zone bepaald en verwerkt in de Paramics-matrix.



Ontwikkeling 2011 - 2025				
Zone	Aantal woningen	Arbeiders industrie	Arbeiders winkel	Arbeiders overig
1	90	0	0	50
2	0	0	0	0
3	0	0	0	0
4	0	0	0	0
5	90	0	0	0
6	0	0	0	0
7	0	0	0	0
8	0	0	0	0
9	100	-54	130	0
10	0	-15	0	0
11	0	140	0	0
12	0	80	0	0
13	0	0	0	0
14	170	0	0	0
15	0	0	0	0
16	0	0	0	0
	450	151	130	50

In bovenstaande tabel zijn de voorziene ontwikkelingen in de periode 2011 – 2025 weergegeven. De ontwikkelingen zijn vertaald in woningaantallen en arbeidsplaatsen.

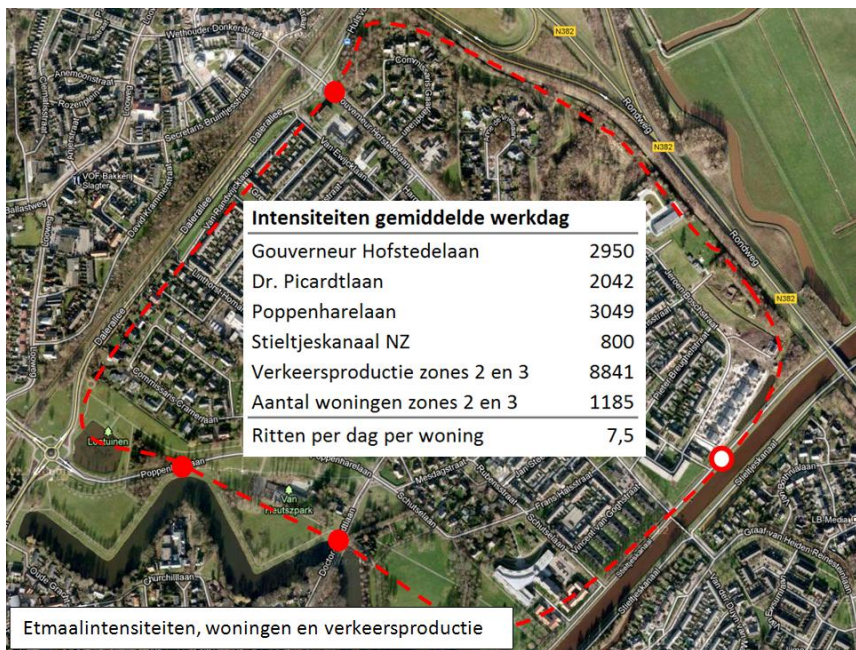
3.3.2 Verkeersgeneratie woningen

In CROW-publicatie 256 'Verkeersgeneratie woon- en werkgebieden' zijn kentallen opgenomen voor het gemiddeld aantal motorvoertuigbewegingen per werkdagemaal. Voor Coevorden zijn relevant:

- type woonmilieu groen-stedelijk: 6,4 ritten per woning;
- type woonmilieu centrum-dorps: 7,0 ritten per woning.

¹ Kencijfers van het Nederlands instituut 'Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek'.

Om deze kencijfers te toetsen aan de praktijk is de verkeersproductie van het gebied Lootuinen – Poppenhare in beeld gebracht op basis van beschikbare telcijfers (2011).



Op grond van de intensiteiten en het aantal woningen is het aantal ritten per woning per dag bepaald op 7,5. Hierbij moet echter rekening gehouden worden dat een (klein) deel van het verkeer doorgaand verkeer door de zones 2 en 3 is. Per saldo wordt op grond van de cijfers een verkeersproductie per woning ingeschat op 7 ritten per woning per dag. Dit is in lijn met de kencijfers van het CROW.

3.3.3 Verkeersgeneratie bedrijven

In CROW publicatie 256 'Verkeersgeneratie woon- en werkgebieden' zijn kencijfers opgenomen voor het gemiddeld aantal motorvoertuigbewegingen per arbeidsplaats per werkdagemaal, onderscheiden naar voertuigtype en werkmilieu voor bedrijventerreinen. Voor een gemengd terrein geldt per arbeidsplaats 3,6 personenauto ritten en 0,9 vrachtauto ritten per dag. Deze getallen zijn aangehouden voor Coevorden (arbeiders industrie en arbeiders overig).

Op de verkeersgeneratie van De Holwert-Zuid wordt in paragraaf 3.4.3 nader ingegaan.

Netwerkwijzigingen tussen 2012 en 2025

De volgende voorziene netwerkwijzigingen tussen 2012 en 2025 zijn opgenomen in het model:

- zuidelijke aansluiting N34 ter hoogte van huidige oversteek Klooster met ontsluitingsweg richting de Hulteweg;
- herinrichting Holwert-Zuid (zuidelijke deel 30 km/u zone);
- herinrichting Holwert-Midden (mogelijk 30);
- P&R terrein station naar Holwert-Midden;
- herinrichting Van Heutszsingel 30 km/h;
- herinrichting Van der Lelysingel 50 km/h;
- herinrichting Wilhelminasingel 30 km/h;
- herinrichting Stationsgebied 30 km/h;
- kruising Van der Lelysingel / Van Heutszsingel wordt rotonde;
- rotondes aansluiting Krimweg op N34;
- doortrekken van de zuidelijke ontsluitingsweg richting het Europark;
- verdubbeling.

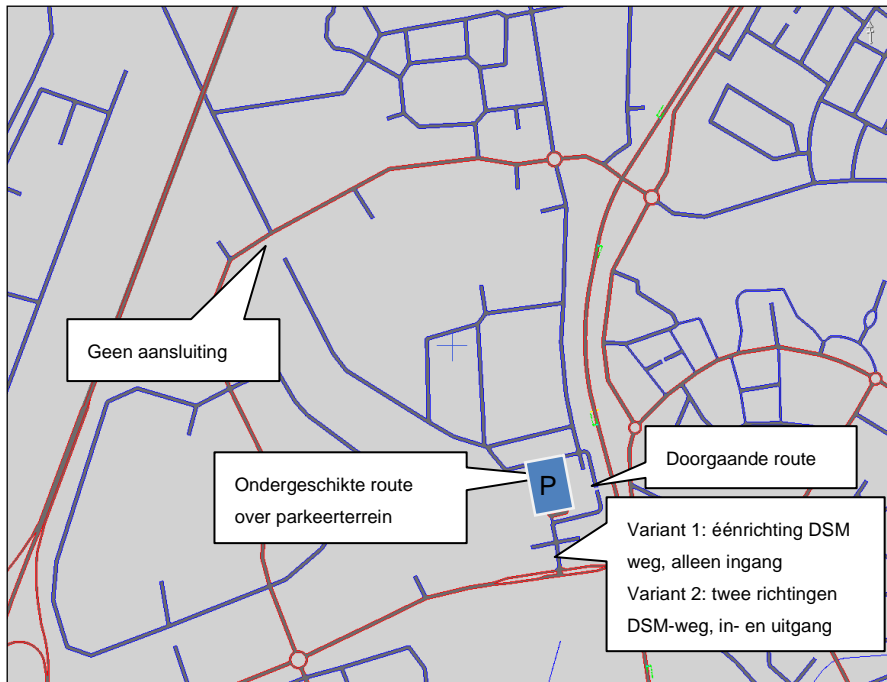
3.4 De Holwert-Zuid

3.4.1 Varianten

- Variant 1: vanaf de Krimweg is de DSM-weg alleen een entree. Dus éénrichtingsverkeer vanaf de Krimweg. De Parallelweg is zowel een in- als uitgang van/naar de Wethouder J.B. Hemelweg, dus twee richtingen.
- Variant 2: zowel de DSM-weg van/naar de Krimweg als de Parallelweg van/naar de Wethouder J.B. Hemelweg is twee richtingen verkeer.
- Variant 3: als variant 2. Linksafvak op Krimweg naar DSM-weg verwijderen, waardoor uitgaand verkeer vanuit DSM-weg linksaf naar de Krimweg in het midden kan opstellen. De route Van Heutszsingel – Wilhelminasingel blijft 50 km/h.

3.4.2 Vormgeving De Holwert-Zuid

In beide varianten is de realisatie van De Holwert-Zuid meegenomen zoals weergegeven in de volgende afbeelding. In De Holwert-Zuid is sprake van een 30 km/h-zone.



Infrastructurele verschillen varianten Holwert-Zuid (1 of 2 richtingen DSM-weg).

Na het doorvoeren van de netwerkwijzigingen tot 2025 zijn de twee beschreven varianten doorgerekend. Hierbij is aan de route over het parkeerterrein een hogere weerstand toegekend. In de praktijk zal de inrichting van de weg hier namelijk worden afgestemd op het 'pleinkarakter'. Dit kan bijvoorbeeld worden gerealiseerd door het plein verhoogd aan te leggen, waarbij aan beide zijden van het plein een inritconstructie ontstaat.

De varianten zijn zowel voor de ochtendspits als avondspits doorgerekend. De berekeningen leveren intensiteiten, snelheden en wachtrijen op voor verschillende locaties in Coevorden. Bij de analyse van deze gegevens is met name gekeken naar De Holwert-Zuid.

3.4.3 Verplaatsingen van en naar de zone De Holwert-Zuid

Het aantal verplaatsingen van en naar de zone De Holwert-Zuid is berekend op basis van het stedenbouwkundig programma in combinatie met CROW kencijfers uit publicaties 256 'Verkeersgeneraties woon- en werkgebieden' en 272 'Verkeersgeneratie voorzieningen'. Bij de bepaling van het kencijfer voor de supermarkt is uitgegaan van een fullservice supermarkt van middelhoog prijsniveau. Wat betreft de grootschalige detailhandel zijn voor De Holwert-Zuid de volgende kencijfers van belang (waarbij vvo = 80% van bvo) :

- woninginrichting: 32 motorvoertuigbewegingen per 100 m² bvo per dag;
- huishoudelijk/elektronica: 115 motorvoertuigbewegingen per 100 m² bvo per dag;
- meubelen: 9 motorvoertuigbewegingen per 100 m² bvo per dag;
- sport/vrije tijd: 13 motorvoertuigbewegingen per 100 m² bvo per dag.

Voor de Holwert-Zuid is ten aanzien van de grootschalige detailhandel uitgegaan van 40 ritten per 100 m² bvo per dag.

Naast de herontwikkeling vervallen in De Holwert 54 arbeidsplaatsen tussen 2011 en 2025. Uitgaande van het CROW kencijfer van 4,5 ritten per arbeidsplaatsen voor gemengde bedrijventerrein levert dit een reductie van 243 motorvoertuigrritten per dag.

Functie	Omvang	Kencijfer CROW	Aantal ritten
Supermarkt	4.500 m2 bvo	100 ritten / 100 m ² bvo	4.500
Grootschalige detailhandel	2.500 m2 bvo	40 ritten / 100 m ² bvo	1.000
Grondgebonden woningen	46	7 ritten / woning	322
Appartementen	53	7 ritten / woning	371
Vervallen arbeidsplaatsen	-54	4,5ritten / arbeidsplaats	-243
Totaal ritten per dag			5.950

Met de verdeling van het verkeer over de dag van 18% in de ochtendspits en 23% in de avondspits levert dit in de ochtendspits 1071 verplaatsingen en in de avondspits 1369 verplaatsingen.

3.4.4 Effecten overige sociaal-economische ontwikkelingen

In de tabel op pagina 7 zijn de door de gemeente verstrekte gegevens ten aanzien van de sociaal-economische ontwikkelingen tussen 2011 en 2025 weergegeven. In onderstaande tabel zijn de gevolgen voor de verkeersproductie (aantal ritten per dag per zone) weergegeven. De verkeersproductie van De Holwert is in de vorige paragraaf bepaald. Voor de overige zones worden de volgende kencijfers van het CROW gehanteerd (welke getoetst zijn aan de situatie van Coevorden):

- 7 ritten per woning per dag;
- 4,5 ritten per arbeidsplaats industrie en overig.

In totaal genereren de ontwikkelingen tussen 2011 en 2025 in Coevorden circa 9.500 extra ritten per dag.

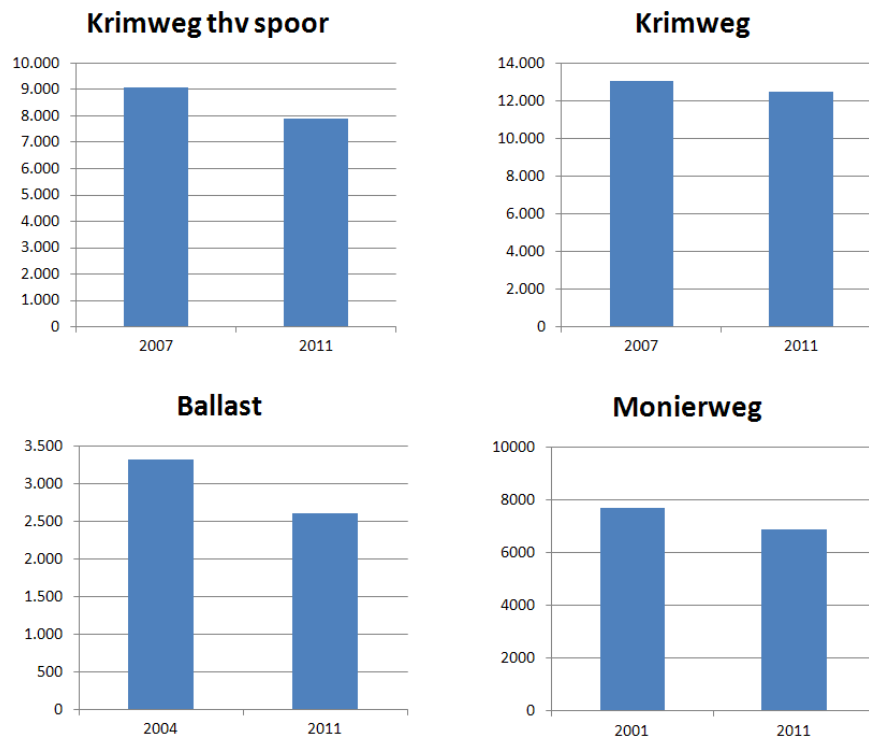
Zone	Ontwikkeling ritten 2011 - 2025			
	Woningen	Industrie	Winkel	Overig
1	630	0	0	225
2	0	0	0	0
3	0	0	0	0
4	0	0	0	0
5	630	0	0	0
6	0	0	0	0
7	0	0	0	0
8	0	0	0	0
9	700	-243	5.500*	0
10	0	-68	0	0
11	0	630	0	0
12	0	360	0	0
13	0	0	0	0
14	1.190	0	0	0
15	0	0	0	0
16	0	0	0	0
	3.150	680	5.500	225
Totaal				9.555

* aantal ritten De Holwert-Zuid bepaald door arbeidsplaatsen en bezoekers

4 Resultaten en analyse

4.1 Ontwikkeling verkeersintensiteiten

In de onderstaande diagrammen is de ontwikkeling van de verkeersintensiteiten op de wegen rondom De Holwert in de afgelopen jaren weergegeven.



Over de gehele lijn is in de afgelopen jaren een daling van de verkeersintensiteiten rondom De Holwert te zien. Door de ontwikkelingen in De Holwert-Zuid en de overige ontwikkelingen in Coevorden worden tot 2025 circa 9.500 extra verkeersbewegingen gegenereerd, welke zich over het wegennet van Coevorden verdelen.

De ontwikkelingen in de Holwert-Zuid genereren circa 6.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal, welke zich vanuit het gebied naar de Wethouder J.B. Hemelweg en de Krimweg zullen verdelen. Op basis van tellingen en het verkeersmodel is de verhouding van het verkeer in noordelijke en zuidelijke richting bepaald op circa 1/3 noord en 2/3 zuid. De 6.000 extra motorvoertuigbewegingen zijn volgens deze verhouding verdeeld over de Krimweg en de Wethouder J.B. Hemelweg. De verdeling van het verkeer op de Krimweg en Wethouder J.B. Hemelweg in oostelijke en westelijke richting is ontleend aan het model. Op grond van deze informatie is de nevenstaande verdeling van het verkeer door de ontwikkeling De Holwert-Zuid weer te geven. De etmaalintensiteiten op wegvakniveau zullen als gevolg van de ontwikkeling De Holwert-Zuid toenemen met de in de afbeelding weergegeven aantallen. Daarboven op komen de extra bewegingen (totaal ca. 3.500) welke gegenereerd worden door de overige ontwikkelingen in Coevorden.



4.2 Beoordelingscriteria

De varianten zijn op wegvakniveau beoordeeld op intensiteiten en wachtrijvorming op verschillende locaties in Coevorden. Hierbij is met name gekeken naar De Holwert-Zuid. Ten aanzien van de verkeersafwikkeling geldt dat in het verkeersmodel knelpunten gesignaleerd worden op momenten dat er sprake is van een wachtrij van 8 of meer voertuigen.

4.3 Basismodel 2012

In de huidige situatie levert de verkeersafwikkeling binnen Coevorden geen structurele knelpunten op. De opmerkingen over het basismodel 2007 (in de studie in 2007) zijn hier ook van toepassing: het verkeersbeeld voor de ochtend- en avondspits is vergelijkbaar, stagnaties zijn lokaal en tijdelijk van aard (sluiten spoorwegovergangen, openen bruggen) en lossen snel op.

4.4 De Holwert-Zuid variant 1

Op de Krimweg tussen de spoorwegovergang en de Printer is, inclusief de ontwikkeling De Holwert-Zuid, in 2025 een afname van het verkeer te zien ten opzichte van de huidige situatie. Dit heeft te maken met infrastructurele wijzigingen tussen 2012 en 2025 in het model. Door de invoering van 30 km/uur wordt het minder aantrekkelijk voor bepaalde relaties om gebruik te maken van de van Heutszsingel/Wilhelminasingel/Krimweg en Stationsstraat/Krimweg. Voor verkeer dat niet in de directe omgeving van het centrum moet zijn worden deze routes door invoering van 30 km/uur minder aantrekkelijk. Dit verkeer wijkt eerder uit naar hoofdroutes rondom het centrum, zoals de Euregioweg/Monierweg en de Dalerallee/Wethouder J.B. Hemelweg/Printer.

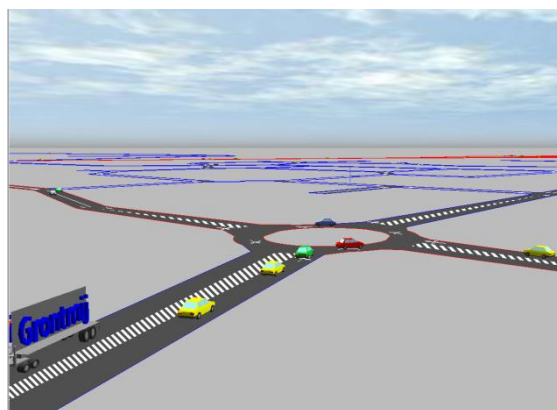
Per saldo is er wel een lichte toename te zien op de Krimweg tussen de Printer en de aansluiting N34 (circa 5% – 10% op etmaalbasis). Het “omrijdende” verkeer vanaf de Monierweg en de Printer komt hier weer bij elkaar plus daarbij de toename door verkeer van/naar de nieuwe ontwikkeling De Holwert-Zuid.

Variant 1		2012	2025
Krimweg	Spoor – DSM-weg	7.900	6.500
Krimweg	Printer – N34	12.500	13.500
Parallelweg (zuid)	Krimweg – DSM-weg	1.700	-
Parallelweg (noord)	De Holwert – Weth. Hemelweg	1.900	6.000
DSM-weg	Krimweg – De Holwert	-	2.500

In variant 1 zijn geen afwikkelingsknelpunten in het gebied rondom De Holwert-Zuid geconstateerd. Linksafslaand verkeer vanaf de Krimweg heeft voldoende hiaten om het gebied De Holwert-Zuid in te rijden. In de huidige situatie heeft dit verkeer de beschikking over een linksafvak. De rotonde Parallelweg – Wethouder J.B. Hemelweg kan het verkeer voldoende verwerken. De vuistregels voor het beoordelen of een enkelstrooksrotonde het verkeersaanbod kan verwerken zijn een etmaalintensiteit van 20.000 – 25.000 motorvoertuigen per etmaal (som van de naderingsrichtingen) of een conflictbelasting van 1.500 pae/h. De belasting op de rotonde Parallelweg – Wethouder J.B. Hemelweg bedraagt globaal de helft van bovengenoemde waarden.



De Holwert-Zuid, variant 1 Avondspits.



4.5 De Holwert-Zuid variant 2

In variant 2 zijn ongeveer dezelfde verschuivingen in verkeersstromen te zien als in variant 1. Het verschil met variant 1 is dat het nu wel mogelijk is om het gebied Holwert-Zuid uit te rijden via de DSM-weg. Hierdoor is het op de Printer/Parallelweg wat rustiger ten opzichte van variant 1 en op de Krimweg iets drukker ten opzichte van variant 1.

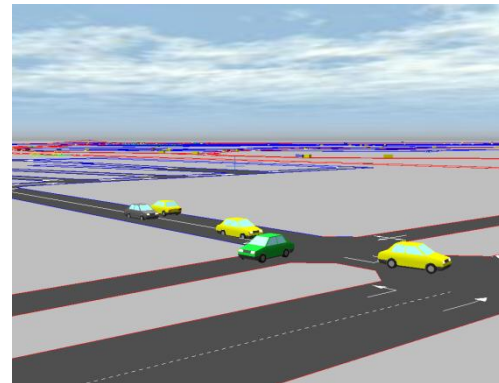
Variant 2		2012	2025
Krimweg	Spoor – DSM-weg	7.900	7.500
Krimweg	Printer – N34	12.500	13.500
Parallelweg (zuid)	Krimweg – DSM-weg	1.700	-
Parallelweg (noord)	De Holwert – Weth. Hemelweg	1.900	4.000
DSM-weg	Krimweg – De Holwert	-	4.500

Linksafslaand verkeer vanaf de Krimweg heeft voldoende hiaten om het gebied De Holwert-Zuid in te rijden.

In de zowel de ochtend als in de avondspits kan verkeer van/naar De Holwert-Zuid goed worden afgewikkeld. Op de Krimweg zijn voldoende hiaten voor het oprijden vanaf de DSM-weg. Ook op de rotonde Wethouder J.B. Hemelweg – Parallelweg is de afwikkeling goed. De belasting van de rotonde is minder dan in variant 1. In variant 1 is geconstateerd dat de verkeersafwikkeling op de rotonde goed is. Dat geldt derhalve in nog sterkere mate voor variant 2.



De Holwert-Zuid, variant 2 Avondspits.



4.6 De Holwert-Zuid variant 3

Ten opzichte van de varianten 1 en 2, waarin voor de route Van Heutszingsel – Wilhelminasingel is uitgegaan van een snelheid van 30 km/h, is sprake van een hogere verkeersbelasting op de Krimweg.

Bij het modelmatig doorrekenen van de varianten 1 en 2 is gebleken dat het rustiger wordt op de 'Singels' in het centrumgebied en dat een deel van het verkeer uitwijkt naar de hoofdroutes rondom het centrum. Voor doorgaand verkeer worden de singels minder aantrekkelijk. Een deel van dit verkeer maakt geen gebruik meer van de singels. Bestemmingsverkeer blijft er wel gebruik van maken.

Bovenstaand effect ontbreekt in variant 3, aangezien de snelheid op de Van Heutszingsel evenals in de huidige situatie op 50 km/h is gesteld. Dit houdt in dat in de ochtendspits (07.00 – 10.00) ten opzichte van de varianten 1 en 2 op de Krimweg sprake is van een hogere verkeersbelasting van ongeveer 500 motorvoertuigen. In de avondspits (16.00 – 19.00) bedraagt dat verschil ongeveer 700 motorvoertuigen.

Variant 3		2012	2025
Krimweg	Spoor – DSM-weg	7.900	10.800
Krimweg	Printer – N34	12.500	15.400
Parallelweg (zuid)	Krimweg – DSM-weg	1.700	-
Parallelweg (noord)	De Holwert – Weth. Hemelweg	1.900	4.000
DSM-weg	Krimweg – De Holwert	-	4.500

In de huidige situatie heeft verkeer dat vanaf de Krimweg linksaf de Holwert-Zuid in rijdt de beschikking over een linksafvak. Ook zonder dit linksafvak is de verkeersafwikkeling voldoende. Het verwijderen van het linksafvak maakt het voor verkeer vanuit de DSM-weg mogelijk om in het midden op te stellen (dat kan in de huidige situatie niet). Het verwijderen van het linksafvak heeft daardoor een positief effect voor de verkeersafwikkeling vanuit de DSM-weg.

Daarnaast maakt het de manoeuvre vanuit de DSM-weg linksaf naar de Krimweg eenvoudiger (de situatie hoeft niet in één keer te worden ingeschat) doordat in het midden kan worden opgesteld.

Door de hogere verkeersbelasting op de Krimweg ten opzichte van de varianten 1 en 2 treden er vaker korte wachtrijen op op de DSM-weg. In de modelsimulatie blijken deze van korte duur, waardoor ook de verkeersafwikkeling in deze variant als voldoende wordt beoordeeld.

De verkeersbelasting op de rotonde Wethouder J.B. Hemelweg – Parallelweg is in variant 3 gelijk aan variant 2. De verkeersafwikkeling op de rotonde is derhalve goed, evenals de varianten 1 en 2.

5 Beoordeling ontsluitingsstructuur auto en fiets

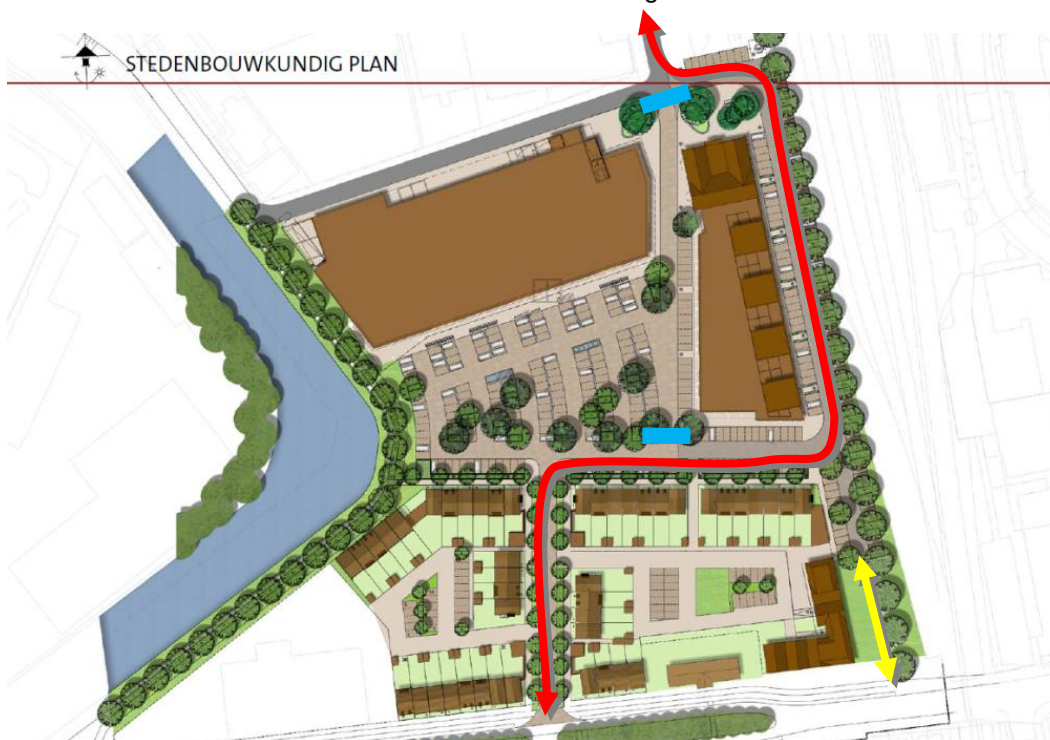
Na de kwantitatieve beoordeling van de verkeersafwikkeling met behulp van het Paramics-verkeersmodel in het vorige hoofdstuk vindt in dit hoofdstuk de kwalitatieve beoordeling plaats van de ontsluitingsstructuur voor het motoriseerde verkeer en fietsverkeer op Holwert - Zuid, zoals voorzien in het stedenbouwkundig plan.

Hierbij is aandacht besteed aan de volgende onderwerpen:

- aansluiting en ontsluiting op Krimweg en Wethouder J.B. Hemelweg;
- parallelweg langs het spoor versus de route over het parkeerterrein;
- fietsroutes/fietspaden.

Autoverkeer

De Holwert (Zuid) wordt op twee plaatsen aangesloten op de hoofdstructuur van Coevorden, namelijk op de Wethouder J.B. Hemelweg en op de Krimweg. Op grond van de verkeersafwikkeling is het wenselijk dat beide aansluitingen zowel als in- als uitgang van het gebied te gebruiken zijn (variant 2). Daarmee is het gebied voor het bestemmingsverkeer goed ontsloten. Met de voorziene in richting van het gebied wordt doorgaand verkeer (in de huidige situatie naar schatting enkele honderden voertuigen per dag) ontmoedigd. Verkeer dat vanaf de Krimweg via De Holwert-Zuid (vice versa) wil rijden, wordt geacht de route 'buitenom' te nemen (rode pijl in onderstaande afbeelding). De route over het plein is ondergeschikt. Het aanleggen van inritconstructies op de in de afbeelding blauw gemarkeerde locaties kan bijdragen aan het gewenste gebruik. Door de inritconstructies wordt de route via het plein minder aantrekkelijk. De route 'buitenom' komt door de inritconstructies in de voorrang.



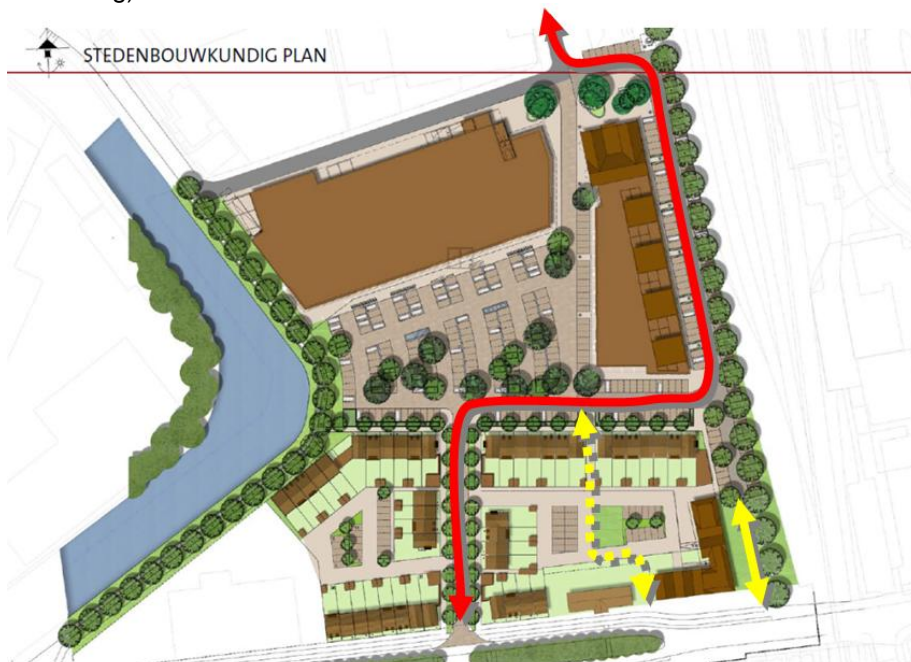
Fietsverkeer

Voor het fietsverkeer is een kortsluitende schakel gedacht tussen de Krimweg en De Holwert, aangeduid met de gele pijl in de afbeelding op de vorige pagina. Deze kortsluitende verbinding is een waardevolle toevoeging. Het biedt de fietsers een directe verbinding naar het winkelgebied van De Holwert-Zuid die geschiedt is van de entree van het autoverkeer. De fietsers kunnen hierdoor De Holwert-Zuid via een rustige route bereiken. Dat de aansluiting van dit fietspad nabij de spoorwegovergang ligt vormt geen belemmering. De afstand tussen dit nieuwe fietspad en het spoor is ongeveer twee maal groter dan de afstand tussen het spoor en de spoorsingel.

In de Holwert-Zuid zal een 30 km/h regime gaan gelden. Binnen het gebied past daarbij een gemengde afwikkeling van fietsverkeer en autoverkeer. Voor de Parallelweg door Holwert-Midden en Holwert-Noord blijft (vooralsnog) een 50 km/h regime gelden. Naar verwachting zal de verkeersintensiteit op dit deel van de Parallelweg toenemen van circa 2.000 naar circa 3.500 per etmaal. Vanaf de Wethouder J.B. Hemelweg zijn langs het eerste deel van de Parallelweg vrijliggende fietspaden aanwezig. Vanuit de fietsstructuur geredeneerd zou het doortrekken van dit fietspad tot de Holwert-Zuid een waardevolle aanvulling zijn. Eventueel zou voor de korte termijn gekozen kunnen worden voor de aanleg van fietsstroken.

Aandachtspunt ten aanzien van het kruispunt van het fietspad vanuit De Holwert-Zuid met de Krimweg is het risico dat fietsers vanuit Holwert richting het centrum langs de noordzijde van de Krimweg over het fietspad tegen de richting in naar het spoor rijden (en daar geen spoorbomen tegenkomen). Om dit risico zoveel mogelijk te beperken dient de kruising met de Krimweg aangepast te worden. Het kruispunt moet hierbij zodanig worden ingericht dat de oversteek voor fietsers zo aantrekkelijk mogelijk wordt. Dit houdt ondermeer in dat het middensteunpunt verlengd dient te worden.

Een andere mogelijkheid voor het verminderen van het risico om tegen de richting in te fietsen is het in oostelijke richting opschuiven van de fietsoversteek (gele stippellijn in onderstaande afbeelding).



6 Conclusies

Ontwikkeling De Holwert-Zuid

Op etmaalbasis zal de voorziene ontwikkeling in de Holwert – Zuid een verkeersproductie van 6.000 ritten genereren. Dit verkeer zal zich globaal als volgt verdelen zoals weergegeven in de onderstaande afbeelding.

Ontwikkelingen Coevorden

Inclusief de ontwikkeling De Holwert-Zuid zorgen de ontwikkelingen in Coevorden tussen 2012 en 2025 voor een verkeersproductie van 9.500 extra ritten, die zich over het wegennet van Coevorden verdelen.



Modellsimulaties

Op basis van de uitgevoerde simulaties worden de volgende conclusies getrokken.

Huidige situatie 2012

In zowel ochtend- als avondspits treden geen structurele knelpunten op. Daar waar wachtrijvorming optreedt, is dit van tijdelijke en plaatselijke aard (bijvoorbeeld bij brugopeningen en gesloten spoorbomen).

Toekomstige situatie 2025

Op de Krimweg tussen de spoorwegovergang en de Printer is, inclusief de ontwikkeling De Holwert-Zuid, in 2025 een lichte afname van het verkeer te zien. Dit heeft te maken met infrastructuurwijzigingen tussen 2025 en 2012 in het model. Per saldo is er wel een lichte toename (5% - 10%) te zien op de Krimweg tussen de Printer en de aansluiting N34.

De Holwert-Zuid 2025 variant 1

In variant 1 zijn geen afwikkelingsknelpunten in het studiegebied geconstateerd. Linksafslaand verkeer vanaf de Krimweg heeft voldoende hiaten om het gebied Holwert-Zuid in te rijden. De rotonde Parallelweg – Wethouder J.B. Hemelweg kan het verkeer ook goed verwerken. Er is sprake van een aanzienlijke restcapaciteit op de rotonde.

De Holwert-Zuid 2025 variant 2

In zowel de ochtend als in de avondspits kan verkeer van/naar De Holwert-Zuid goed worden afgewikkeld. Er zijn slechts korte wachtrijen (enkele voertuigen) geconstateerd op de aansluiting DSM-weg/Krimweg. In de modelsimulatie treden geen knelpunten op in de verkeersafwikkeling (knelpunten worden aangeduid bij wachtrijen van 8 voertuigen of meer). Uit de modelsimulatie blijken op de Krimweg voldoende hiaten te zijn, waardoor het afslaande verkeer goed kan worden afgewikkeld. Ook stroomt de rotonde Wethouder J.B. Hemelweg – Parallelweg goed door. De verkeersbelasting op de rotonde is lager dan in variant 1.

De Holwert-Zuid 2025 variant 3

In zowel de ochtend als in de avondspits kan verkeer van/naar De Holwert-Zuid goed worden afgewikkeld. Door de hogere verkeersbelasting op de Krimweg (het 30 km/h-effect van het verschuiven van doorgaande stromen naar de hoofdwegenstructuur rondom Coevorden ontbreekt in deze variant) treden er vaker korte wachtrijen op. Deze zijn normaliter kortdurend.

Door het verwijderen van het linksafvak op de Krimweg wordt het voor voertuigen vanuit de DSM-weg mogelijk om in het midden op te stellen. Dit heeft een positief effect op de verkeersafwikkeling en maakt de manoeuvre eenvoudiger.

Uit de modelsimulatie blijken op de Krimweg voldoende hiaten te zijn, waardoor het afslaande verkeer goed kan worden afgewikkeld. De verkeersbelasting op de rotonde Wethouder J.B. Hemelweg – Parallelweg is hetzelfde in variant 2, waardoor sprake is van een goede verkeersafwikkeling.

Situatie 2012 met ontwikkeling De Holwert-Zuid

Ook wanneer de extra verkeersbewegingen die gegenereerd worden door De Holwert-Zuid worden toegevoegd aan de huidige verkeersintensiteiten, blijft de verkeersafwikkeling op de kruising DSM-weg – Krimweg en op de rotonde Wethouder J.B. Hemelweg – Parallelweg goed.

www.grontmij.nl

