

Singeltracé en De Haak Verkeersberekening nieuwe verkaveling Stationskwartier

Gemeente Kampen

Mei 2015
definitief

Singeltracé en De Haak

Verkeersberekening nieuwe verkaveling Stationskwartier

dossier :
registratienummer :
versie : 1
classificatie : Klant vertrouwelijk

Gemeente Kampen

Mei 2015
definitief

INHOUD	BLAD
1 INLEIDING	3
2 NETWERK EN STEDENBOUWKUNDIGE VULLING	4
2.1 Stedenbouwkundige vulling	4
2.2 Netwerken	5
3 RESULTATEN VERKEERSBEREKENINGEN	6
4 COLOFON	9

1 INLEIDING

In 2009 heeft DHV (sinds 1 januari 2013 gefuseerd met Royal Haskoning tot Royal HaskoningDHV) een verkeersonderzoek uitgevoerd naar de Stationslocatie Kampen-Zuid op basis van een destijds beoogde stedenbouwkundige invulling (26 april 2009).¹

In 2012 heeft DHV voor de gemeente kampen het verkeersmodel geactualiseerd. Het basisjaar van het verkeersmodel is nu 2012 en het toekomstjaar is 2030. In 2013 zijn vervolgens modelberekeningen uitgevoerd met een aangepast ontsluiting van het nieuwe Stationsgebied en woonwijk de Maten er²

De inzichten met betrekking tot de wegconfiguratie en verkaveling zijn ondertussen veranderd. Het projectbureau Stationskwartier vraagt RHDHV om de nieuwe inzichten door te rekenen met het vigerende model 2030 en output te leveren, die gebruikt kan worden voor milieuberekeningen.

¹ Verkeersonderzoek Stationslocatie Kampen Zuid, Gemeente Kampen, DHV, december 2009.

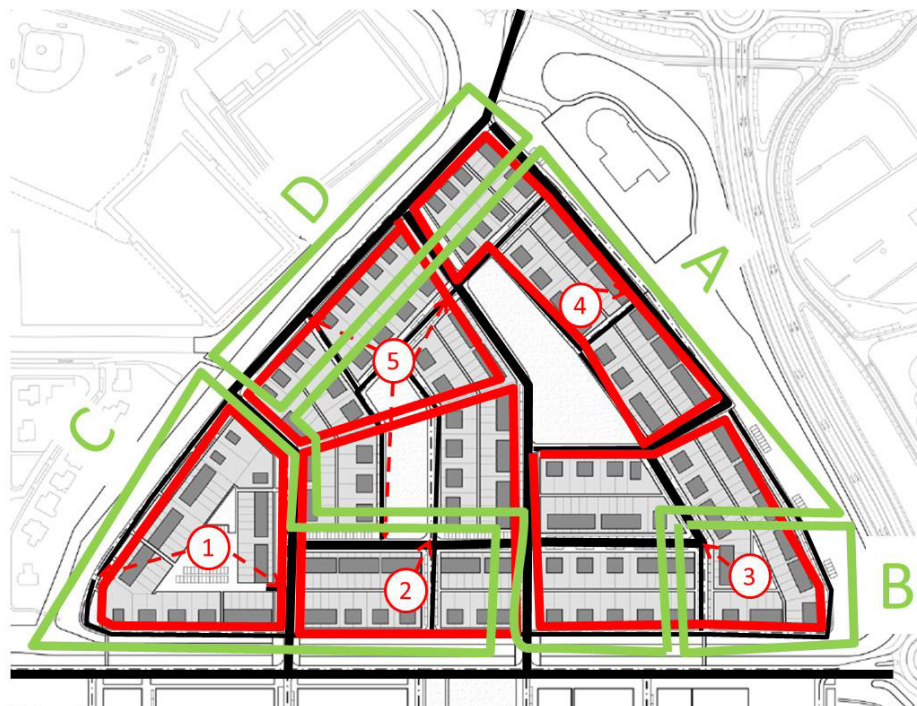
² Verkeerstechnische haalbaarheid doortrekken Symphonielaan langs de Singel naar rotonde Verlengde Niersallee.

2 NETWERK EN STEDENBOUWKUNDIGE VULLING

2.1 Stedenbouwkundige vulling

Ten opzichte van de berekeningen in 2013 is het programma van delen A t/m D en de verkaveling met bijbehorende wegenstructuur veranderd. Hier worden alleen maar woningen gerealiseerd. In het kader van een goede ruimtelijke ordening zijn intensiteiten op alle woonstraten in dit gebied gewenst als input voor geluidberekeningen. In het model in 2013 zijn niet alle woonstraten gemodelleerd. De wegenstructuur is dermate fijn in dit gebied dat er destijds voor gekozen is de belangrijkste wegen op te nemen in het verkeersmodel. In deze nieuwe berekeningen is er voor gekozen enkele zones toe te voegen om meer detail toe te voegen. Ook is het netwerk aangepast om de zones goed te laten aansluiten. Niet alle wegen zijn opgenomen aangezien bij modellering op dit detailniveau met een schijnnaauwkeurigheid wordt gerekend. Op de woonstraten met alleen een verblijfsfunctie voor die straat (en dus geen doorgaand verkeer) zijn op basis van kentallen de wekdagemaalintensiteiten ingeschat. Per woonhuis worden per weekdag ruim 4 verplaatsingen gemaakt. Deze combinatie van berekenen en schatten van de etmaalintensiteiten biedt voldoende detailniveau voor de geluidberekeningen.

In het verkeersmodel is uiteindelijk gerekend met het volgende aantal woningen per gebied/zone. Hierbij zijn de 2 onder 1 kap woningen omgerekend naar rijtjes woningen een rekening te houden met een maximale planologische vulling. De opgave van de gemeente Kampen was voor gebied A+D samen 260 woningen, voor gebied B 60 appartementen en voor C 94 woningen. Figuur 2.1 geeft een indruk van de zones (rood) en de door de gemeente Kampen opgegeven gebieden (groen). In totaal zijn dit 414 woningen en deze zijn als volgt verdeeld over een vijftal zones zoals aangegeven in tabel 2.1 op de volgende bladzijde.



Figuur 2.1: Zonering Stationsgebied

Zone	Woningen	
1	42	Deel van gebied C
2	94	Deel van gebied C + deel van gebied A
3	148	Deel van gebied C + gebied B
4	74	Deel van gebied A
5	56	Gebied D en deel van gebied A
Totaal	414	

Tabel 2.1: Aantal woningen per zone.

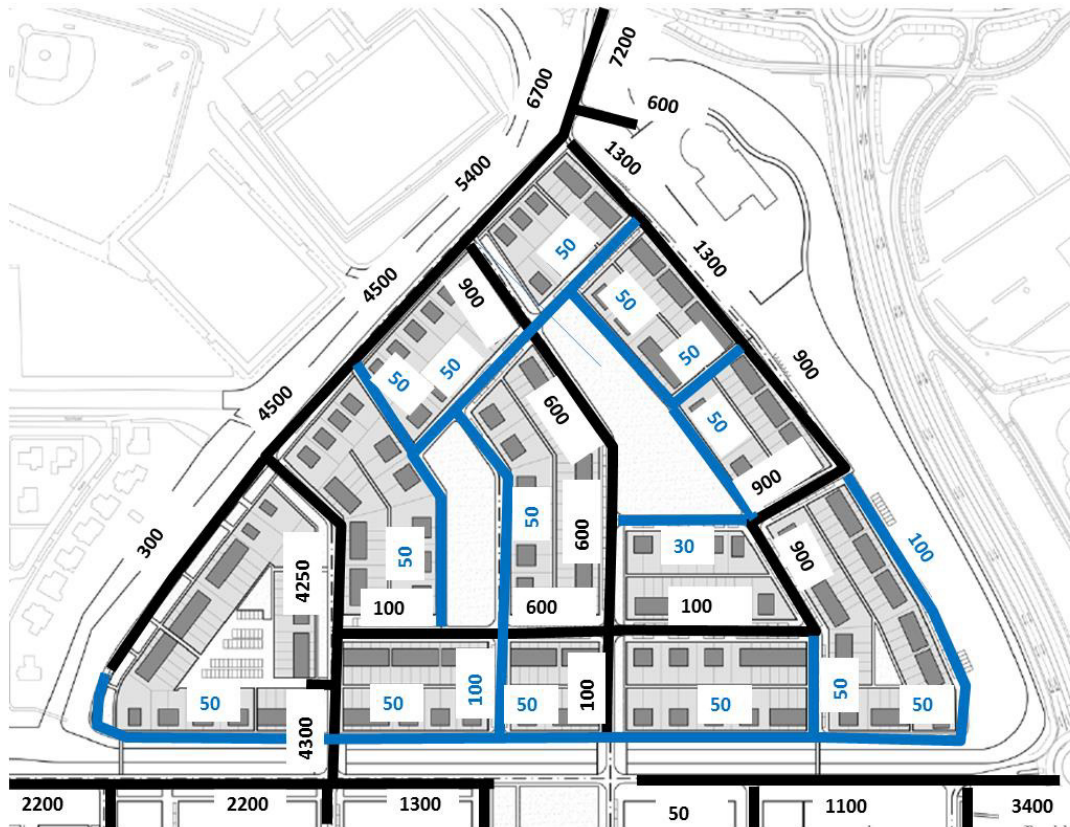
2.2 Netwerken

Voor twee netwerken zijn de verkeersintensiteiten berekend met het verkeersmodel Kampen in 2030. Dit betreft variant 1: het zogenaamde singeltracé en variant 2; ontsluiting via de Haak

Bij variant 1 Singel kan het verkeer uit de Maten en het Stationsgebied op twee plaatsen het gebied in- en uit, namelijk de rotonde aan de Europa-Allee en bij de rotonde aan de Niersallee.

Bij variant 2 De Haak wordt het zuidoostelijk deel van het stationsgebied ontsloten via de rotonde aan de Niersallee en het noordwestelijk deel en woonwijk de maten via de "Haak" en de W.H. Zwartallee naar de rotonde aan de Europa-allee. Tussen beide delen is geen autoverkeer mogelijk.

Alle wegen in het stationsgebied hebben een 30 km/uur snelheidsregime



Figuur 3.2: Weekdagetmaalintensiteiten variant 2 De Haak (op de plot Station 1 met knip genoemd)

De hoofdontsluiting van het Stationskwartier, de weg (Singel) naar de rotonde op de Verlegde Niersallee, kent bij variant 1 Singeltracé een hogere intensiteit dan de variant hoofdontsluiting via De Haak. Verkeerstechnisch (inrichting van de weg) zal hier rekening mee gehouden moeten worden.

Om geluidberekeningen uit te voeren voor deze wegvakken kunnen de factoren voor de verkeerssamenstelling toegepast worden zoals gerapporteerd in de technische rapportage van het model Kampen. Bijlage 2 geeft de samenstelling waarbij de wegen in het stationsgebied allen gecategoriseerd zijn als "Erf30", de Europa-allee en Verlegde Niersallee als "Hoofdweg" en De N50 incl. toe- en afritten is gecategoriseerd als "Rijk".

4 COLOFON

Opdrachtgever	: Gemeente Kampen
Project	: Singeltracé en De Haak
Dossier	:
Omvang rapport	: 9 pagina's
Auteur	: Peter Nijhout
Bijdrage	: Yvonne Duits
Interne controle	:
Projectleider	: Peter Nijhout
Projectmanager	: Bart Humblet
Datum	: 12 mei 2015
Naam/Paraaf	:

HaskoningDHV Nederland B.V.

Infrastructure

Laan 1914 nr. 35

3818 EX Amersfoort

Postbus 1132

3800 BC Amersfoort

T (088) 348 20 00

F (088) 348 28 01

W www.royalhaskoningdhv.com

