

Vervolgonderzoek parkeren en verkeer

ARO Allgear

Opdrachtgever

Titel rapport

Kenmerk

Datum publicatie

Status

ARO Allgear Oene

Vervolgonderzoek parkeren en verkeer

008082.20201202.R1.06

9 juni 2023

Definitief

© Copyright Goudappel BV 9-6-23

Inhoudsopgave

1. Inleiding	1
2. Vertrekpunt	2
2.1 Typen dagen	2
2.2 Verdeling over het jaar	4
3. Parkeren	6
3.1 Verwachting naar de toekomst	6
3.2 Advies parkeren	9
4. Verkeersafwikkeling	10
4.1 Wegenscan	10
4.2 Verkeersintensiteiten Houtweg	10
4.3 Verkeersafwikkeling Houtweg	13

1. Inleiding

ARO Allgear heeft in de afgelopen 10 jaar een forse groei doorgemaakt. Het aanbod is door de jaren heen steeds meer verruimd en daardoor weten potentiële klanten de winkel steeds beter te vinden. Door deze groei is het bestaande parkeerterrein te klein geworden en wordt door bezoekers geparkeerd langs de Houtweg. Dit komt de verkeersveiligheid in de directe omgeving niet ten goede. Daarom heeft de ARO voor de drukke dagen het weiland aan de overzijde van de Houtweg in gebruik. De meeste drukke dagen vallen in een periode van jaar (najaar) dat er grote kans is op veel neerslag en gladheid. Op dit soort dagen is parkeren in een weiland niet ideaal; auto's kunnen vast gaan zitten en bezoekers die te voet naar de ARO lopen hebben geen fijne klantervaring. Al met al is de huidige situatie verre van toekomstbestendig en daarom wil ARO graag haar eigen parkeerterrein vernieuwen en uitbreiden.



Figuur 1.1: Onwenselijke verkeerssituatie bij de ARO

Om een toekomstbestendige situatie te kunnen realiseren heeft NDC Nederland in het najaar van 2019 en in het begin van 2020 een tellingen uitgevoerd op de parkeerterreinen van ARO te Oene. Goudappel heeft de resultaten uit dit onderzoek verwerkt tot een rapportage (met kenmerk: 006513.20200327.N1.05). In deze rapportage is ook een theoretische benadering van de parkeerbehoefte van ARO opgenomen en is gekeken naar de verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling op de Houtweg ter hoogte van ARO.

In deze rapportage is de parkeer- en verkeerssituatie zoals hiervoor beschreven nader uitgewerkt en wordt een doorkijk gegeven naar de komende vijf jaar, op basis van de groeiverwachtingen van ARO. Hiervoor zijn de tellingen uit 2019 als basis genomen.

2. Vertrekpunt

In deze rapportage is de hiervoor benoemde rapportage als vertrekpunt genomen en is een verdiepingsslag gemaakt op basis van spreiding van kassa-aanslagen, verwachte groei in kassa-aanslagen en aangeleverde verkeersintensiteiten.

2.1 Typen dagen

In de eerdere rapportage zijn verschillende typen dagen gedefinieerd, die een eigen parkeerbehoefte kennen. Het gaat hier om de volgende typen dagen:

- een gemiddelde werkdag: binnen deze studie is een gemiddelde werkdag gedefinieerd als een doordeweekse dag die buiten een vakantie valt en tevens buiten een actieperiode. Op een gemiddelde werkdag verwerkt ARO minder dan 750 transacties.
- een gemiddelde zaterdag: de gemiddelde zaterdag voor ARO is gedefinieerd als een gemiddelde waarde van alle zaterdag bij elkaar met uitzondering van de piekdagen die vallen op een zaterdag. Het betreft dus een gemiddelde waarde van dertien 'reguliere' zaterdagen: zes zaterdagen zijn lager dan deze waarde en zeven zaterdagen zijn hoger dan deze waarde. Op een gemiddelde zaterdag verwerkt ARO minder dan 750 transacties.
- een bovengemiddelde zaterdag (inclusief vakantie- en actiedag): binnen deze studie is een bovengemiddelde zaterdag gedefinieerd als een zaterdag die bovengemiddeld druk is maar niet wordt gerekend als piekdag. In dit geval betreft het zaterdag 19 oktober 2019. Op een bovengemiddelde zaterdag verwerkt ARO meer dan 750, maar minder dan 1.000 transacties.
- een piekdag: voor ARO gelden meerdere piekdagen in het jaar. Op piekdagen verwerkt ARO meer dan 1.000 transacties. In 2019 waren er zeven piekdagen:
 - dinsdag 15 januari;
 - dinsdag 9 juli;
 - woensdag 10 juli;
 - vrijdag 27 december;
 - zaterdag 28 december;
 - zaterdag 21 december;
 - zaterdag 12 oktober.

Het aantal parkeerders op het parkeerterrein van ARO is op deze verschillende dagen gemeten en genomen als vertrekpunt in deze studie. Hierbij is uitgegaan van de hoogste bezetting van de gemeten dag en maken zowel personeel als bezoekers van de winkel onderdeel uit van de tellingen. Omdat op piekdagen ook buiten het parkeerterrein wordt geparkeerd is de parkeerbezetting op piekdagen verhoogd met 50 parkeerplaatsen.

Tellingen 2019 representatief voor 2022

Omdat de parkeertellingen al enige tijd geleden (eind 2019/begin 2020) gehouden zijn is het goed om te onderzoeken of deze tellingen nog representatief zijn voor de toekomstverwachting die is gedaan in deze rapportage. In de tussentijd heeft de wereld namelijk niet stilgestaan, maar heeft de coronapandemie wereldwijd grote invloed gehad. Daarom is onderzocht of de coronapandemie (of andere trends en ontwikkelingen) impact hebben op de tellingen zijn gehouden bij de ARO.

We weten dat de winkel ten tijde van corona voor langere en meerdere perioden gesloten is geweest. Mensen hebben nu en in de toekomst behoefte aan kleding (deze behoefte zal steeds veranderen door modeverschijnselen). ARO Allgear speelt op deze behoefte in en beoogd een groei voor de toekomst.

Tijdens corona heeft deze verwachte groei echter niet plaatsgevonden. De winkel was immers voor langere perioden gesloten. Daarom stelt ARO dat de tijd enkele jaren heeft 'stilgestaan' als gevolg van corona en dat de verwachte groei van toen opschuift naar de toekomst (zie onderstaande tabel). Dit blijkt ook uit omzetgegevens van 2022 vergeleken met 2019; deze perioden zijn zeer vergelijkbaar. Daarbij moet aangegeven worden dat de winkel tot medio januari 2022 (verplicht) gesloten was en dat bij opening (medio januari) in de eerste periode coronamaatregelen van toepassing waren. Uit deze omzetgegevens blijkt dat de markt voor kleding intact is gebleven. Dit blijkt ook uit de trends en deze branche: het aantal Nederlanders groeit, one-stop-shopping groeit en er zijn steeds meer single-huishoudens. De effecten van deze trends zijn ook zichtbaar bij vergelijkbare weidewinkels in Nederland en België.

Gezien bovenstaande argumentatie is de gemeten situatie (eind 2019 / begin 2020) vergelijkbaar met de situatie vanaf 2022.

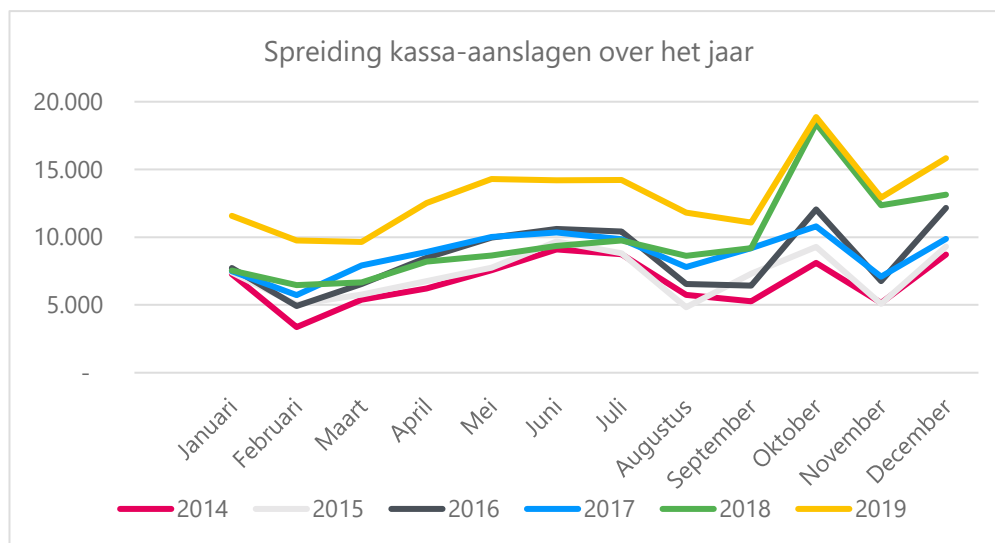
Jaartal	Oorspronkelijk verwachte groei	Bijgestelde verwachting
2019	-	-
2020	16%	-
2021	13%	-
2022	9%	-
2023	6%	16%
2024	4%	13%
2025	2%	9%
2026	-	6%
2027	-	4%
2028	-	2%

2.2 Verdeling over het jaar

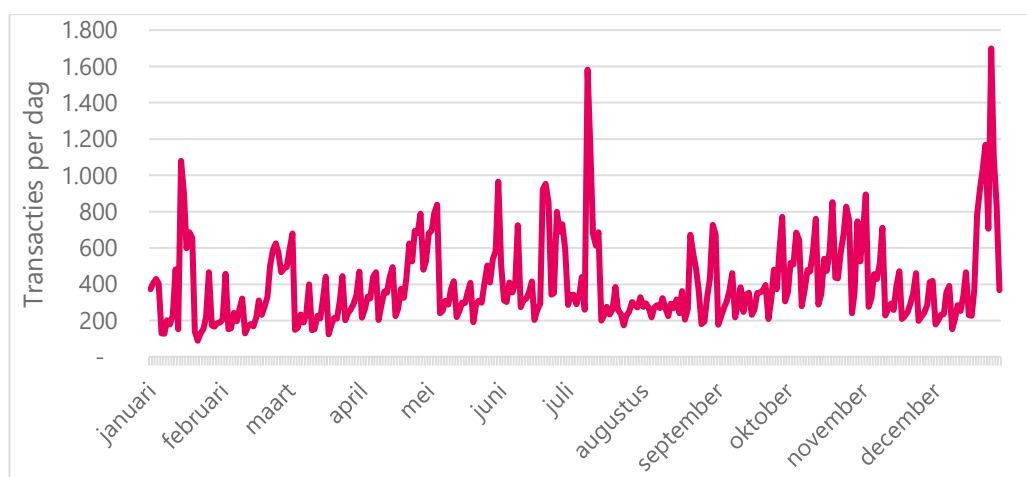
ARO heeft kassa-aanslagen aangeleverd, waarmee het volgende is geanalyseerd:

- verdeling over het seizoen: de kassa-aanslagen per maand over de jaren 2014 - 2019.
- kassa-aanslagen per jaar: kassa-aanslagen geven een goed beeld van het aantal bezoekers van ARO gedurende het jaar en de groei die hierin plaatsvindt. Een winkel benut na een uitbreiding namelijk niet meteen het volledige potentieel. Op basis van kassa-aanslagen uit het verleden (vanaf 2014) en een doorkijk naar de toekomst (naar 2025) zetten wij de parkeerbehoefte uit tabel 2.1 in perspectief.

In de figuren 2.1 (periode 2014-2019) en 2.2 (2019) is het aantal kassa-aanslagen over de maanden van het jaar verdeeld.



Figuur 2.1: Spreiding kassa-aanslagen over het jaar



Figuur 2.2: Verloop kassa-aanslagen 2019

Uit de figuren wordt duidelijk dat het jaarlijkse patroon hetzelfde is gebleven in de periode 2014 - 2019. Dat houdt in dat de eerste drie á vier maanden van het jaar relatief rustig zijn. Daarna neemt de klandizie in het voorjaar toe, om na een rustige nazomer te pieken, met name in oktober en december. Ook is duidelijk zichtbaar dat in de najaarsmaanden de grootste pieken zitten. De uitschieters in figuur 2.2 zijn piekdagen.

In tabel 2.1 zijn de typen dagen, op basis van transactiedata per dag over heel 2019, vertaald naar een frequentie (aantal dagen) per jaar. Hierbij zijn de volgende criteria toegepast:

- gemiddelde werkdag: minder dan 750 transacties;
- gemiddelde zaterdag: minder dan 750 transacties;
- bovengemiddelde zaterdag (inclusief vakantie- en actiedagen): meer dan 750 transacties en minder dan 1.000 transacties.
- piekdag: meer dan 1.000 transacties.

type dag	% dagen 2019	aantal dagen 2019
gemiddelde werkdag	78%	239
gemiddelde zaterdag	13%	41
bovengemiddelde zaterdag (incl. vakantie- en actiedagen)	6%	19
piekdag	2%	7
totaal	100%	306

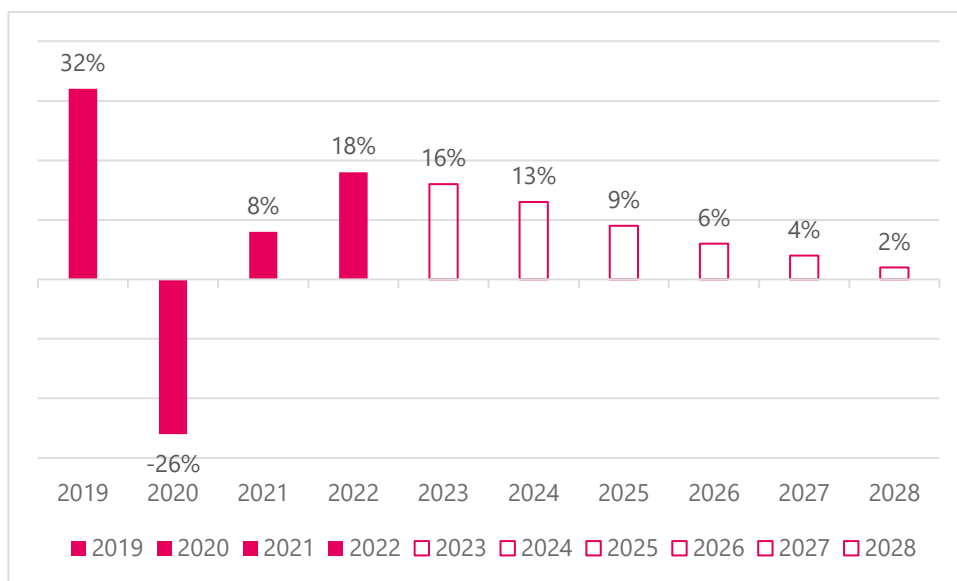
Tabel 2.1: Vertaling type dagen naar jaarlijkse frequentie

Uit tabel 2.1 kunnen we opmaken dat piekdagen en bovengemiddelde zaterdagen regelmatig voorkomen. Gemiddelde zaterdagen en werkdagen komen logischerwijs vaak voor. Daarnaast is zichtbaar dat in de periode tot 2018 ook zonder uitbreiding een groei heeft plaatsgevonden. Na de verbouwing in 2018 nam deze groei tijdelijk nog sterker toe. Dat is terug te zien in de kassa-aanslagen in het najaar van 2018 en in heel 2019.

3. Parkeren

3.1 Verwachting naar de toekomst

Met de gerealiseerde en verwachte (vanaf 2023) groeicijfers kunnen de telcijfers uit 2019 naar de toekomst worden vertaald. Deze groeicijfers zijn opgenomen in figuur 3.1.



Figuur 3.1: Omzetgroei/krimp ten opzichte van het jaar ervoor (werkelijk t/m 2022, verwacht vanaf 2023)

Uit figuur 3.1 blijkt dat ARO in de periode tot 2019 sterk is gegroeid. De coronapandemie heeft gezorgd voor twee tegenvallende jaren, maar in 2022 was de omzet weer vergelijkbaar met 2019. In de jaren vanaf 2023 verwacht ARO een jaarlijkse groei. Door deze procentuele groei te vertalen naar de toekomst kan de toekomstige parkeerbehoefte worden berekend. Hierbij wordt ervan uitgegaan dat het aandeel klanten dat met auto komt gelijk blijft.

In tabel 3.1 is de gemeten parkeerbehoefte in 2019 genomen als basis voor 2022. Vanaf 2022 is de parkeerbehoefte op basis van verwacht omzetgroei vertaald in jaren tot en met 2028.

jaar	% groei	gemiddelde werkdag	gemiddelde zaterdag	bovengemiddelde zaterdag	piekdag
2022	-	96	213	307	420
2023	16%	111	247	356	487
2024	13%	126	279	402	551
2025	9%	137	304	439	600
2026	6%	145	323	465	636
2027	4%	151	335	484	662
2028	2%	154	342	493	675

Tabel 3.1: Verwachte groei in parkeerbehoefte (2022 = basisjaar op basis van tellingen 2019)

ARO heeft momenteel beschikking over 190 parkeerplaatsen op eigen terrein, maar wil dit graag uitbreiden. Enerzijds om zo klaar te zijn voor de groei die verwacht wordt en anderzijds om daarmee de parkeerproblematiek (zie figuur 3.2) en daarmee samenhangende verkeersonveilige situatie op de Houtweg op te lossen.



Figuur 3.2: Parkeerproblematiek aan de Houtweg

Op basis van tabel 3.1 wordt nu ingegaan op de mate waarin de huidige parkeercapaciteit (190 parkeerplaatsen) toereikend is met oog op de toekomst. Vanuit de telling die eind 2019/begin 2020 heeft plaatsgevonden blijkt dat op een gemiddelde werkdag de parkeercapaciteit toereikend is. Op een gemiddelde (of bovengemiddelde) zaterdag of piekdag ontstaat een tekort. Wanneer de groeicijfers toegepast worden op de periode 2022 t/m 2028, dan ontstaat richting 2028 een steeds groter tekort aan parkeerplaatsen. Omdat de tekorten zich met name op zaterdagen en piekdagen voordoen (niet doordeweeks) zullen zich steeds vaker ongewenste situaties voordoen, zoals foutparkeren en zoekverkeer. Ter indicatie: in 2028 ontstaat er op een gemiddelde zaterdag een tekort van ongeveer 150 parkeerplaatsen, ervan uitgaande dat 100% van de parkeercapaciteit gevuld wordt. Deze parkeerders zullen, zonder aanpassingen aan het huidige parkeerterrein, foutparkeren op het parkeerterrein, een parkeerplek zoeken langs de Houtweg of aan de overzijde van de Houtweg in het weiland parkeren.

Maximale bezettingsgraad parkeerterreinen

In de reactie van de gemeente wordt gesproken over een bezettingsgraad van 95-100% voor de parkeerterreinen bij ARO. Wij adviseren om 90% als maximale bezettingsgraad aan te houden, om de volgende redenen:

- bij een bezettingsgraad hoger dan 90% is een vol-vrij signalering (op parkeerplaatsniveau) noodzakelijk/gebruikelijk, zodat een voertuig direct naar een vrije parkeerplaats kan rijden. Voor parkeren op maaiveldniveau is dit echter een ongebruikelijke ingreep, omdat er geen plafond (o.i.d.) beschikbaar is om de apparatuur aan te bevestigen. Omdat bij ARO geen sprake is van een woonwijk (waar doorgaans 85% als grens aangehouden wordt), maar van een overzichtelijk terrein achten wij een maximale bezettingsgraad van 90% realistisch.
- het comfort en de verkeersveiligheid voor de gebruikers van het parkeerterrein neemt sterk af op het moment dat meer dan 90% van de parkeercapaciteit wordt gebruikt. Gebruikers moeten langer zoeken naar een parkeerplek en de frustratie hierover kan toenemen. Dit leidt tot zoekverkeer en verkeersonveilige situaties, zowel voor bestuurders als voor voetgangers.

Uitgaand van het jaar 2028 en een maximale bezettingsgraad van 90% (zie tekstvak) is de toekomstige parkeerbehoefte weergegeven in tabel 3.2.

	gemiddelde werkdag	gemiddelde zaterdag	bovengemiddelde zaterdag	piekdag
parkeerbehoefte in 2028	154	342	493	675
benodigde parkeercapaciteit (o.b.v. maximaal 90% parkeerdruk)	171	380	548	750
tekort/overschot t.o.v. huidige situatie (190 pp)	+19	-190	-358	-560

Tabel 3.2: Benodigde parkeercapaciteit

Uit bovenstaande analyse kunnen de volgende conclusies getrokken worden:

- gemiddelde werkdag: er zijn op dit moment voldoende parkeerplaatsen om tot 2028 in de parkeerbehoefte te voorzien op gemiddelde werkdagen.
- gemiddelde zaterdag: zijn op dit moment onvoldoende parkeerplaatsen om in 2028 in de parkeerbehoefte te voorzien op een gemiddelde zaterdag. Een uitbreiding van de parkeercapaciteit met ongeveer 190 parkeerplaatsen is vereist.
- bovengemiddelde zaterdag (inclusief vakantie- en actiedag): wanneer ARO voldoende parkeercapaciteit op eigen terrein wil hebben om op een bovengemiddelde (inclusief vakantie- en actiedagen) zaterdag in de parkeerbehoefte te kunnen voorzien is een uitbreiding met ongeveer 360 parkeerplaatsen vereist.
- piekdag: wanneer ARO voldoende parkeercapaciteit op eigen terrein wil hebben om op een piekdag in de parkeerbehoefte te kunnen voorzien is een uitbreiding met ongeveer 560 parkeerplaatsen vereist.
- Met het in balans brengen van parkeervraag en -aanbod (toevoegen van parkeerplaatsen) in combinatie met het snel kunnen vinden van een vrije parkeerplaats, kan de parkeer- en verkeersproblematiek aan de Houtweg worden opgelost.

3.2 Advies parkeren

Wij adviseren om de benodigde parkeerplaatsen voor gemiddelde werkdagen, gemiddelde zaterdagen en bovengemiddelde zaterdagen (inclusief vakantie- en actiedag) die nodig zijn in 2028 op eigen terrein te realiseren. Dit type dagen komt namelijk structureel voor in het jaar, zie ook tabel 2.2. Dat houdt in dat ongeveer 360 parkeerplaatsen extra gerealiseerd moeten worden, bovenop de bestaande 190. ARO heeft daarmee op 98% van de dagen voldoende parkeercapaciteit op eigen terrein beschikbaar.

In het ontwerp is de beoogde parkeersituatie opgenomen, waarbij rekening is gehouden met het gebruik van het parkeerterrein:

- 380 reguliere parkeerplaatsen worden verhard aangelegd;
- 170 overloopparkeerplaatsen en 200 piekparkeerplaatsen worden met grasbetonklinkers in een groene omgeving aangelegd.

Met realisatie van dit ontwerp ontstaat een robuuste parkeersituatie die ook in de toekomst zal voldoen. Het is belangrijk dat parkeerplaatsen voor alle typen dagen (reguliere- en piekdagen) zijn meegenomen in het ontwerp. Er is namelijk geen uitwijkmogelijkheid in de directe omgeving beschikbaar. Dit zorgt ervoor dat bij tekorten direct een parkeerprobleem ontstaat. Bezoekers zullen eerst een parkeerplaats zoeken bij ARO (de meeste bezoekers zullen hier immers kunnen parkeren). Wanneer geen parkeerplaats gevonden is zullen ze hun auto langs de Houtweg in de berm zetten, wat zorgt voor verkeersonveilige situaties. Om deze situaties te voorkomen is het belangrijk dat bezoekers op alle dagen kunnen parkeren op de parkeervoorzieningen bij ARO.

ARO werkt al aan bezoekersspreiding

ARO is elke werkdag geopend van 9:00 – 21:00 uur en zaterdags tot 17:00 uur, hierdoor is de winkel 68 uur per week geopend – dit betekent dat de winkel zeer ruime openingstijden heeft. Daarnaast worden acties/sales waar mogelijk gespreid gedaan. Bijvoorbeeld door acties voor verschillende productgroepen te spreiden: eerst kinderen, dan heren en daarna dames. Hierbij worden de verschillende klantengroepen gespreid benaderd; bijvoorbeeld op kledingtype of kledingmerk. Ook wordt onderscheid gemaakt in appgebruikers, klantenkaarthouders en lezers van advertenties. Dit alles leidt tot optimale klantenspreiding, dit is voor de klant en ARO ook het best doordat dit de optimale winkelbeleving geeft.

4. Verkeersafwikkeling

Een toenemende parkeerbehoefte als gevolg van meer bezoekers bij ARO leidt ook tot meer verkeersbewegingen (verkeersgeneratie). Ieder type weg kan een maximaal aantal verkeersbewegingen op een veilige manier verwerken. Met de Wegenscan (hierna toegelicht) is te bepalen hoeveel verkeer op een verkeersveilige manier over de Houtweg kan rijden. Door de uitkomsten van deze Wegenscan te vergelijken met de (toekomstige) verkeersintensiteiten op de Houtweg doen wij uitspraken over de kwaliteit van de verkeersafwikkeling op wegvakniveau.

4.1 Wegenscan

De Wegenscan is een tool ontwikkeld door Goudappel, waarmee conform de richtlijnen van Duurzaam Veilig (het evenwicht tussen vormgeving, functie en gebruik) een uitspraak kan worden gedaan over de wenselijke verkeersintensiteit op basis van de vormgeving van een wegvak. Input is onder andere afkomstig uit de CROW-richtlijnen beschreven in de ASVV 2012 (Aanbevelingen Stedelijke Verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom) en Handboek Wegontwerp 2013

De Houtweg is een doorgaande weg tussen Oene en de IJsseldijk. Het betreft een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom. De maximumsnelheid bedraagt 60 km/uur. Ter plaatse van de ARO heeft de weg een breedte van circa 5,00 meter (inclusief de fietssuggestiestroken aan weerszijden). Conform de Wegenscan bedraagt de maximale verkeersintensiteit op de Houtweg, uitgaande van de huidige vormgeving, circa **3.000 mvt/etmaal**. Dit betreft conform het Handboek Wegontwerp de bovengrens om fietsverkeer gemengd (op een suggestiestrook) met autoverkeer af te wikkelen.

4.2 Verkeersintensiteiten Houtweg

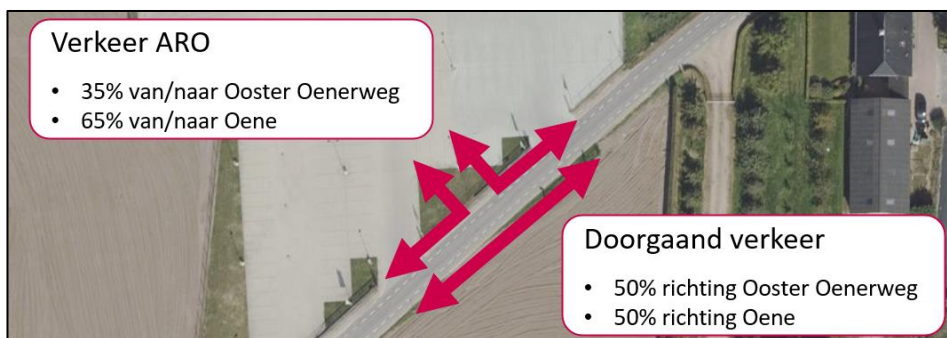
De meest eenvoudige manier om de verkeersintensiteiten op de Houtweg in de huidige situatie te bepalen is door middel van tellingen op de weg zelf. Tellingen met een recente datum zijn echter niet beschikbaar bij de gemeente Epe. Om toch uitspraken te kunnen doen over de verkeersafwikkeling zijn daarom op basis van de camerabeelden, verkeersintensiteiten tijdens het spitsuur op een werkdag (november 2019) in kaart gebracht. Deze verkeersintensiteiten zijn vervolgens omgerekend naar etmaalintensiteiten op een werkdag, zodat deze kunnen worden vergeleken met de Wegenscan en er dus uitspraken kunnen worden gedaan over de verkeersafwikkeling op wegvakniveau.

ARO kent haar piek op zaterdag daarom zijn tevens voor een zaterdag op basis van camerabeelden de etmaalintensiteiten bepaald. Voorgenoemde geeft een goed beeld van het doorgaande verkeer. Dit tezamen met het verkeer van en naar ARO geeft een goed beeld van de totale verkeersintensiteiten op een deel van de Houtweg.

Verdeling van het verkeer

Met behulp van de camerabeelden is de verdeling van het verkeer geanalyseerd. Hieruit zijn twee typen verkeersstromen te onderscheiden (zie ook figuur 4.1):

- Doorgaand verkeer: het doorgaande verkeer is het verkeer dat langs (maar niet naar) ARO rijdt. Hiervan rijdt op een zaterdagmiddag (maatgevend moment) ongeveer 50% richting Oene en 50% richting de Ooster Oenerweg.
- Bezoekers ARO: de bezoekers van ARO maken twee verkeersbewegingen (één aankomende, één vertrekkende). Logischerwijs vertrekken de meeste bezoekers weer in de richting waar ze vandaan gekomen zijn. Uit de camerabeelden blijkt dat 65% van de auto's van of naar Oene rijdt. Het overige deel (35%) komt vanuit, of gaat richting, de Ooster Oenerweg.



Figuur 4.1: Verdeling bezoekers ARO

Uit figuur 4.1 blijkt dat de meeste verkeersbewegingen in zuidwestelijke richting (Oene) plaatsvinden. Het noordoostelijke deel kent minder verkeersbewegingen. Uit de analyse blijkt dat het grootste deel komt of vertrekt uit de richting van Oene. Dit is logisch, aangezien dit de snelste route vanuit omliggende dorpen en steden is.

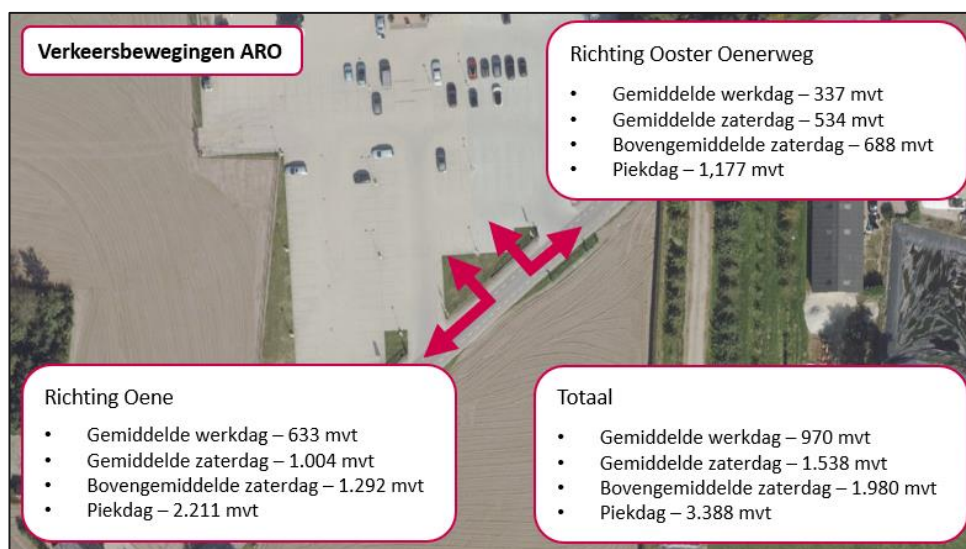
Aantal verkeersbewegingen ARO

Tijdens het parkeeronderzoek van NDC is het aantal bezoekende auto's per dag geregistreerd. In tabel 4.1 is per type dag het aantal bezoekende auto's weergegeven en vertaald naar verkeersgeneratie (één aankomende en één vertrekkende beweging per bezoekende auto).

type	gemiddelde werkdag	gemiddelde zaterdag	bovengemiddelde zaterdag	piekdag
aantal bezoekende auto's	485	769	990	1.694
verkeersgeneratie bezoekers ARO	970	1.538	1.980	3.388

Tabel 4.1: Parkeerbehoefte en verkeersbewegingen

Uit tabel 4.1 blijkt dat het aantal bezoekende auto's (en daarmee de verkeersgeneratie) sterk verschilt per type dag. Op basis van de verkeersverdeling (zie figuur 4.1) is de verkeersgeneratie verdeeld over de Houtweg: 65% van/naar Oene en 35% van/naar de Ooster Oenerweg. In figuur 4.2 is deze verdeling, per type dag, vertaald naar verkeersbewegingen.



Figuur 4.2: Verdeling verkeer naar richting

Doorgaand verkeer op de Houtweg

Het doorgaande verkeer op de Houtweg is voor een werkdag en zaterdag in kaart gebracht. Hiervoor zijn met behulp van de camerabeelden tellingen uitgevoerd. Op zaterdag is de gehele dag (24 uur) geteld. Op de werkdag zijn de spitsuren geteld en op basis van CROW-kencijfers omgerekend naar etmaalintensiteiten. In figuur 4.3 is het doorgaande verkeer op de Houtweg weergegeven en verdeeld naar richting.



Figuur 4.3: Doorgaand verkeer Houtweg

Uit figuur 4.3 blijkt dat er op werkdagen meer doorgaand verkeer is dan op zaterdagen. Op een werkdag rijden er ongeveer 1.320 motorvoertuigen op de Houtweg, op een zaterdag zijn dit er 920. Het verkeer spreidt zich op beide dagen gelijkmatig (50% richting Oene, 50% richting Ooster Oenerweg) over beide richtingen.

4.3 Verkeersafwikkeling Houtweg

De verkeersafwikkeling op de Houtweg wordt voor twee jaren beschouwd:

- Situatie 2019/2022 (op basis van de tellingen)
- Situatie 2028 (op basis van verwachte groei ARO).

Situatie 2019/2022 (op basis van de tellingen)

In tabel 4.2 zijn de verkeersintensiteiten voor de verschillende typen dagen weergegeven. Deze verkeersintensiteiten bestaan uit een deel doorgaand verkeer en uit een deel bezoekers voor ARO. Omdat het overgrote deel van het verkeer (65%) van/naar Oene rijdt, is dit deel van de Houtweg beschouwd.

type	gemiddelde werkdag	gemiddelde zaterdag	bovengemiddelde zaterdag	piekdag
bezoekers ARO van/naar Oene	633	1.004	1.292	2.211
doorgaand verkeer Houtweg	1.315	920	920	920*
totaal (afgerond)	1.950	1.920	2.120	3.130
maximaal wenselijke intensiteit	3.000	3.000	3.000	3.000

* Hierbij is ervan uitgegaan dat er op een piekdag evenveel doorgaand verkeer is als op een gemiddelde zaterdag.

Tabel 4.2: Verkeersafwikkeling op wegvakniveau

De verkeersintensiteiten op de Houtweg (voor de verschillende dagen) afgezet tegen de maximaal wenselijke verkeersintensiteit (uitkomst Wegenscan), leiden tot de volgende conclusies:

- tijdens reguliere dagen (gemiddelde werkdagen, gemiddelde zaterdagen en bovengemiddelde zaterdagen) blijft de verkeersintensiteit ruim onder de maximaal wenselijke intensiteit voor dit type weg. Er kan dus worden gesteld dat het verkeer goed/verkeerveilig kan worden afgewikkeld.
- tijdens piekdagen wordt de maximaal wenselijke intensiteit beperkt overschreden. piekdagen komen zeven keer paar jaar voor en betreffen geen reguliere situatie. Het is niet gebruikelijk een weg hierop te dimensioneren.

Toekomstige situatie (op basis van groei tot 2025)

Op basis van aangeleverde groeicijfers (zie figuur 2.2) zijn de verkeersbewegingen de bezoekers van ARO berekend voor de situatie 2028. De verkeersintensiteiten op de Houtweg zullen in de tussentijd naar verwachting niet tot nauwelijks toenemen.

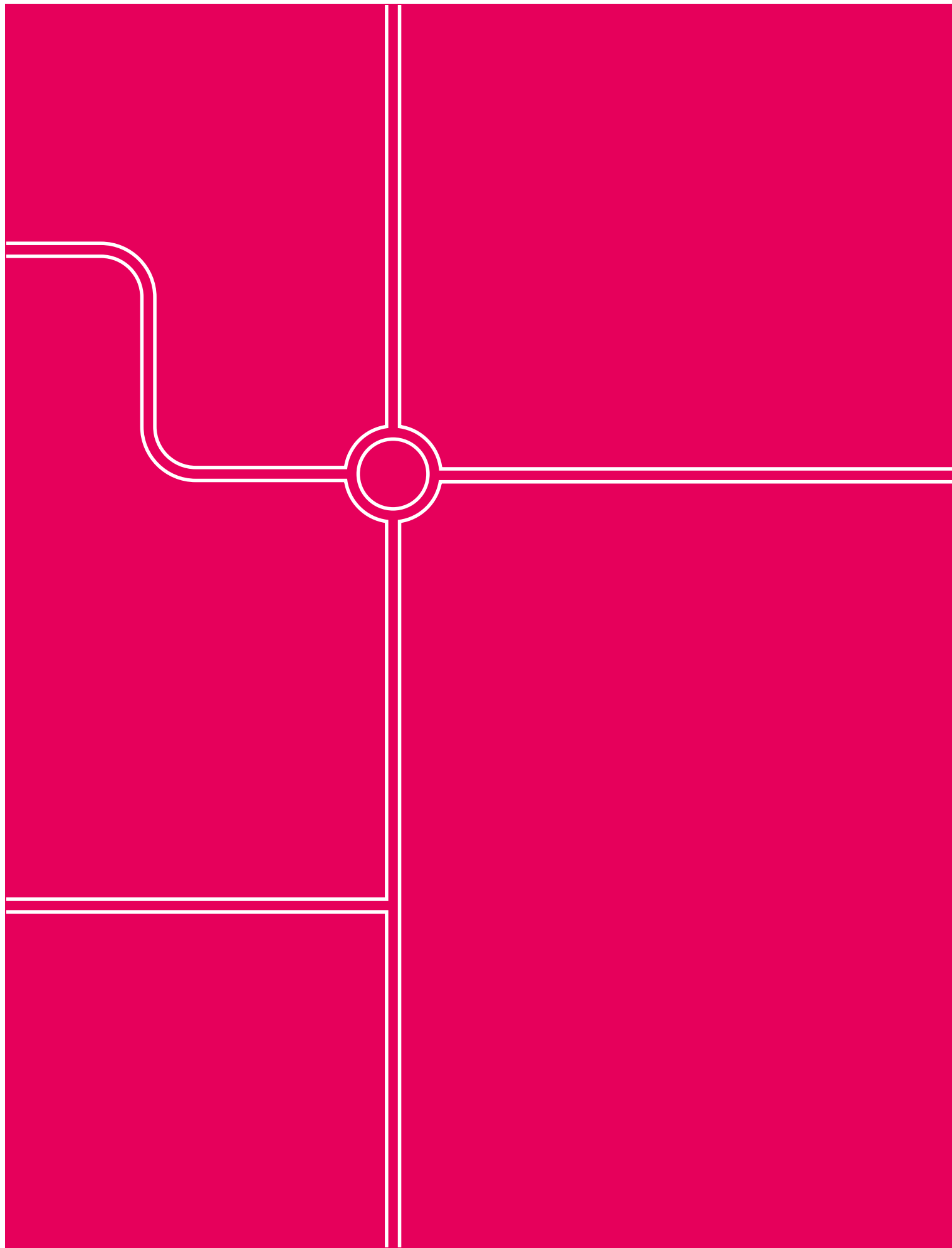
Dit leidt tot de verkeersafwikkeling zoals in tabel 4.3 weergegeven. Ook hier is alleen het zuidwestelijke deel (richting Oene) van de Houtweg beschouwd.

type	gemiddelde werkdag	gemiddelde zaterdag	bovengemiddelde zaterdag	piekdag
bezoekers ARO van/naar Oene	1.017	1.613	2.076	3.552
doorgaand verkeer Houtweg	1.315	920	920	920*
totaal (afgerond)	2.230	2.530	3.000	4.470
maximaal wenselijke intensiteit	3.000	3.000	3.000	3.000

* Hierbij is ervan uitgegaan dat er op een piekdag evenveel doorgaand verkeer is als op een gemiddelde zaterdag.

Tabel 4.3: Verkeersafwikkeling op wegvakniveau

De verkeersintensiteiten op de Houtweg (voor de verschillende dagen) afgezet tegen de maximaal wenselijke verkeersintensiteit (uitkomst Wegenscan), leidt tot dezelfde conclusies als in 2019/2022. Op reguliere dagen (gemiddelde werkdagen, gemiddelde zaterdagen en bovengemiddelde zaterdagen) komen de verkeersintensiteiten niet boven de maximaal wenselijke intensiteit voor dit type weg. Op een drukke zaterdag wordt de maximaal wenselijke intensiteit wel benaderd. Tijdens piekdagen wordt de maximaal wenselijke intensiteit overschreden. Piekdagen komen zeven keer paar jaar voor en betreffen geen reguliere situatie. Het is niet gebruikelijk een weg hierop te dimensioneren.



Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32