

KlokBouwOntwikkeling BV

Verkeerseffecten

Ontwikkeling Velddriel-Zuid

Omdat we ons verplaatsen

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**

KlokBouwOntwikkeling BV

Verkeerseffecten

Ontwikkeling Velddriel-Zuid

Datum
Kenmerk
Eerste versie

24 november 2016
KKB002/Fdf/0006.03

Documentatiepagina

Opdrachtgever(s)	KlokBouwOntwikkeling BV
Titel rapport	Verkeerseffecten Ontwikkeling Velddriel-Zuid
Kenmerk	KKB002/Fdf/0006.03
Datum publicatie	24 november 2016

	Inhoud	Pagina
1	Inleiding	1
2	Verkeerssituatie	2
2.1	Verkeersgeneratie	2
2.2	Routekeuze	3
2.3	Verkeersintensiteiten	5
3	Verkeersveiligheid	8
3.1	Wegenscan	8
3.2	Kapelstraat	9
3.3	Voorstraat	10
3.4	St. Antoniusstraat	11
3.5	Klompemakershof	13
4	Conclusie	15

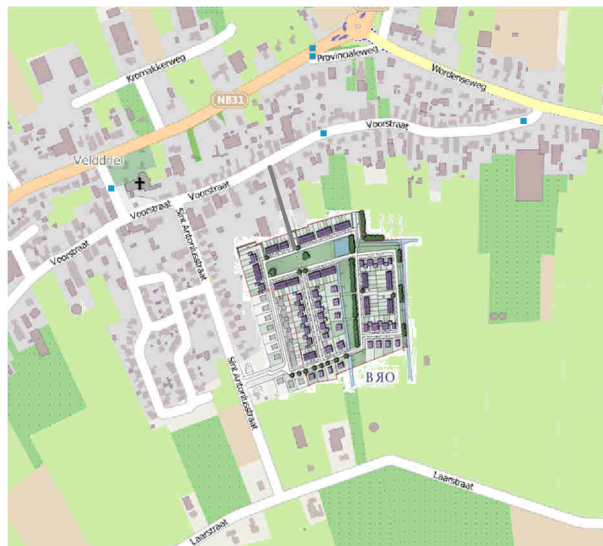
1

Inleiding

KlokBouwOntwikkeling BV heeft Goudappel Coffeng BV opdracht gegeven onderzoek te doen naar de verkeerskundige gevolgen van het ontwikkelen van 'Velddriel-Zuid'.

Bewoners maken zich zorgen over de verkeerstoename die gepaard gaat met de ontwikkeling van 120 woningen op de locatie 'Velddriel-Zuid' (zie figuur 1.1). Dit verkeerskundige onderzoek gaat daarom in op de vragen: hoeveel extra verkeer ontstaat als gevolg van dit plan, waar gaat dit rijden, en wordt het daarmee niet te druk of onveilig. Kortom: Worden er problemen voorzien? Zo ja, zijn deze problemen overkomelijk of moeten maatregelen worden getroffen?

Om deze vragen te kunnen beantwoorden, zijn de locatie en de omliggende wegen bezocht (op 21 juni en 9 september 2016) om een beeld te krijgen van de huidige situatie zijn de effecten van het plan inzichtelijk gemaakt. Samen met gegevens over de verkeersintensiteiten op de omliggende wegen (hoofdstuk 2) vormt dit de basis voor het toetsen van de verkeersveiligheid (hoofdstuk 3).



Figuur 1.1: Indicatieve situering plan

2

Verkeerssituatie

2.1 Verkeersgeneratie

Verkeersgeneratie op basis van kengetallen

In de toekomstige situatie is de nieuwbouw van de woningen op de locatie 'Velddriel-Zuid' gereed. Woningen hebben verkeer tot gevolg. Deze verkeersgeneratie van de woningen wordt niet alleen door de bewoners zelf veroorzaakt. In een woonwijk is ook altijd verkeer van bezoekers, post, thuiszorg, aannemers, vuilnisophaal, politie etc. Dit is in de totale verkeersgeneratie per woning verdisconteerd (in tabel 2.1). In publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' van het CROW (het nationaal kennisplatform voor onder andere verkeer) zijn kengetallen opgenomen voor de verkeersgeneratie van nieuwe woningen per woningtype, stedelijkheidsgraad en ligging.

Het ontwikkelingsplan van 'Velddriel-Zuid' bestaat uit 120 woningen, verdeeld over rijwoningen, twee-onder-een-kapwoningen en vrijstaande woningen. Van de woningen is 70% bedoeld voor de verkoop boven de 170.000 euro. 30% van de woningen zijn onder de 170.000 euro (sociale woningbouw). Voor de bepaling van het relevante kengetal uit CROW-publicatie 317 is verder uitgegaan van de volgende uitgangspunten:

- De stedelijkheidsgraad van de gemeente Maasdriel is 'niet stedelijk' (Bron: CBS, 2014).
- Omdat het perceel niet in het centrum of het buitengebied is gelegen, is wat betreft de ligging uitgegaan van 'rest bebouwde kom'.
- CROW-publicatie 317 geeft een minimum en maximum kengetal. De bandbreedte is weergegeven.
- Omdat onder de inwoners van Velddriel het beeld bestaat dat het autobezit hoger is dan het gemiddelde, gaan we uit van het maximum kengetal. Overigens is het autobezit binnen de gemeente Maasdriel (497 auto's per 1.000 inwoners) nagenoeg gelijk aan het gemiddelde van niet-stedelijke gebieden (501 auto's per 1.000 inwoners)

type woning	aantal woningen	verkeersgeneratie kengetal		verkeersgeneratie totaal	
		min.	max.	min.	max.
sociale woningbouw	22	5,2	6,0	114	132
rijwoning koop	50	7,0	7,8	350	390
twee-onder-een-kap	36	7,4	8,2	266	295
vrijstaand	12	7,8	8,6	94	103
totaal	120			824	920

Tabel 2.1: Verkeersgeneratie in motorvoertuigen per etmaal op basis van woning-aantallen KlokBouwOntwikkeling BV

Verkeersgeneratie op basis van tellingen

In het kader van voorliggend onderzoek zijn ook verkeerstellingen uitgevoerd. Eén van de uitgevoerde tellingen betrof de doodlopende Klompenmakershof met 25 woningen. Daarmee is dus de verkeersgeneratie van deze 25 woningen geteld. De getelde verkeersintensiteit is (niet afgerond) 251 motorvoertuigen per werkdagemaal. Gemiddeld genereert elk van de 25 woningen dus 10 ritten (motorvoertuigen) per werkdagemaal. Als we dit van toepassing verklaren voor de nieuwe 120 woningen dan komt de verkeersgeneratie van de nieuwe 120 woningen op 1.200 motorvoertuigen per werkdagemaal.

Deze berkeningsmethode geeft echter een overschatting van het aantal ritten. De samenstelling van de woningtype in de nieuwe wijk is namelijk anders dan in de bestaande wijk. Het aantal vrijstaande en twee-onder-een-kap woningen is in de nieuwe wijk relatief kleiner dan in de bestaande wijk, terwijl deze woningtype in verhouding tot de rij- en sociale huur woningen meer verkeer genereren (zie de kengetallen in tabel 2.1). De bestaande wijk heeft 76% vrijstaande en twee-onder-een-kap woningen en in de nieuwe wijk is dit 40%. Een verkeersgeneratie berekening op basis van de tellingen geeft dus een overschatting van de werkelijke verkeersgeneratie.

Conclusie

Gekozen is gemaakt uit te gaan van een 'worst case'-scenario met de maximale verkeersgeneratie. In dit geval is dit de verkeersgeneratie op basis van de tellingen, hoewel dit als gevolg van de samenstelling van de woningtype een overschatting geeft. Het plan genereert dus circa 1.200 motorvoertuigbewegingen (ritten) per werkdagemaal. Op basis van dit 'worst case'-scenario zijn de verkeerseffecten van de ontwikkeling bepaald in de navolgende paragrafen.

2.2 Routekeuze

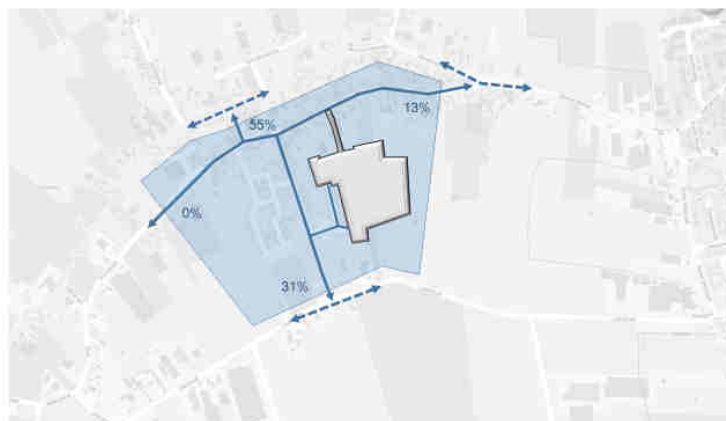
Routekeuze op basis van het verkeersmodel

Deze 800 motorvoertuigen rijden tussen de parkeerplaatsen binnen het ontwikkelingsplan 'Velddriel-Zuid' en hun herkomst of bestemming ergens anders. Met het verkeersmodel is berekend over welke wegen deze motorvoertuigen rijden (zie figuur 2.1). Het

gebruikte verkeersmodel is het gemeentelijk verkeersmodel Regio Rivierenland. Dit verkeersmodel is het meest geëigende, betrouwbare en actuele instrument om uitspraken te doen over verkeersstromen binnen deze regio.

Uit het verkeersmodel blijkt dat:

- 55% van het verkeer rijdt richting het noorden via de Kapelstraat naar de N831 en via de N831 naar bijvoorbeeld de A2, de Van Heemstraweg en Kerkdriel;
- 13% van het verkeer rijdt richting het oosten via de Voorstraat en de Wordenseweg naar bijvoorbeeld Kerkdriel;
- 31% van het verkeer rijdt richting het zuiden via de St. Antoniusstraat naar beide richtingen van de Laarstraat;
- 0,2% van het verkeer rijdt via de Voorstraat naar het westen.



Figuur 2.1: Routekeuze verkeer met een herkomst of een bestemming binnen plan 'Velddriel-Zuid' (bron: Verkeersmodel Regio Rivierenland)

Routekeuze op basis van verkeerstellingen

De routekeuze op basis van het verkeersmodel laat een relatief beperkt gebruik van de Voorstraat zien. Tijdens beide locatiebezoeken is een ander beeld ontstaan. Ook de indruk van gemeentelijke verkeerskundige is dat tijdens deze spitsperiode het gebruik van de Voorstraat hoger is. Daarom is een alternatieve berekening gemaakt van de routekeuze. Deze is gebaseerd op de resultaten van de verkeerstellingen (zie paragraaf 2.3).

Op basis van de verkeerstellingen blijkt dat:

- 33% van het verkeer rijdt richting het noorden via de Kapelstraat naar de N831 en via de N831 naar bijvoorbeeld de A2, de Van Heemstraweg en Kerkdriel;
- 23% van het verkeer rijdt richting het oosten via de Voorstraat en de Wordenseweg naar bijvoorbeeld Kerkdriel;
- 19% van het verkeer rijdt richting het zuiden via de St. Antoniusstraat naar beide richtingen van de Laarstraat;
- 26% van het verkeer rijdt via de Voorstraat naar het westen.

Verskil routekeuze

Bovenstaande analyses van beide varianten voor de routekeuze zal zich in de praktijk zetten naar de beste route. Weliswaar met een omweg, is er dan een acceptabele en veilige ontsluiting aanwezig via de Wordenseweg en de rotonde op het kruispunt van de Wordenseweg met de Provincialeweg. Het bestaan van deze mogelijkheid is waarschijnlijk ook de verklaring van de grote hoeveelheid verkeer (in vergelijking met het verkeersmodel) die op basis van de tellingen via de Voorstraat naar het westen toe uitrijden.

Verdeling over de twee ontsluitingswegen

Het plan voor de ontwikkeling van 'Velddriel-Zuid' kent twee in- en uitgangen. Op basis van vorenstaande routekeuze uit zowel het verkeersmodel als de tellingen en de ligging van de woningen in het plan is de verdeling van het verkeer over de twee ontsluitingen geschat. Enerzijds liggen de woningen gelijkmatig verspreid over het plangebied en zou dus de verwachting zijn dat ook het verkeer gelijkmatig over beide ontsluitingen is verdeeld. Anderzijds laat de routekeuze zien dat het verkeer meer op de Voorstraat en de Kapelstraat georiënteerd is en de noordelijke ontsluiting zal kiezen, dan op de St. Antoniusstraat waarvoor de westelijke ontsluiting logisch is. Daarom is het aannemelijk dat twee derde van het verkeer de noordelijke ontsluiting neemt (naar de Voorstraat) en een derde de westelijke ontsluiting neemt (over de Klompenmakershof naar de St. Antoniusstraat).

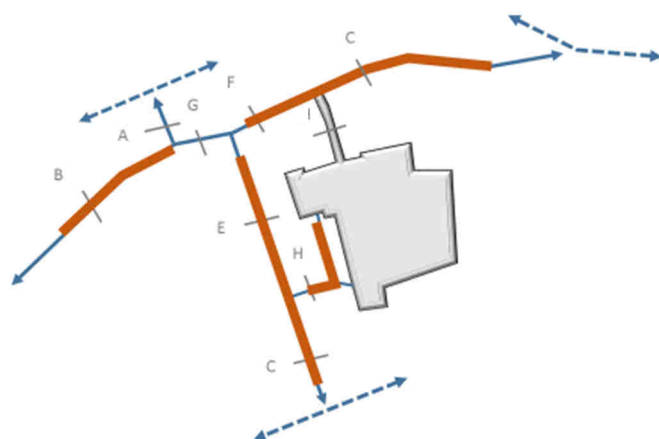
2.3 Verkeersintensiteiten

Op basis van de verkeersgeneratie en de routekeuze van dit verkeer is uitgerekend hoeveel verkeer met een herkomst of bestemming binnen plan 'Velddriel-Zuid' over welke wegvakken rijdt. Dit verkeer is vervolgens opgeteld bij de verkeersintensiteiten in de toekomstige situatie (2025 zonder de nieuwe woningen). De verkeersintensiteiten in de toekomstige situatie zijn gebaseerd op de verkeersintensiteiten in de huidige situatie. Zo is gekomen tot de verkeersintensiteiten met realisatie van plan 'Velddriel-Zuid' (2025 met de nieuwe woningen).

De verkeersintensiteiten in de huidige situatie zijn overgenomen uit tellingen. De tellingen op de Voorstraat zijn uitgevoerd in 2013, de tellingen op de St. Antoniusweg en de Klompenmakershof eind juni 2016 en de telling op de Kapelstraat half september. Met het verkeersmodel is berekend welke groei de verkeersintensiteiten in Velddriel doormaken tussen de huidige situatie en de toekomstige situatie in 2025. Deze groei is 3% en is het gevolg van onder andere de zeven in ontwikkeling zijnde woningen op de toekomstige hoek van de Pastoor Wassenbergstraat en de St. Antoniusstraat.

In tabellen 2.2 en 2.3 zijn de verkeersintensiteit per situatie en de berekeningsstappen opgenomen. In tabel 2.2 is hierbij de routekeuze uit het verkeersmodel overgenomen. In tabel 2.3 is de routekeuze gebaseerd op de tellingen. Het volgende voorbeeld geeft weer hoe deze berekening tot stand is gekomen. Op bijvoorbeeld de Kapelstraat rijden in de huidige situatie 1.400 motorvoertuigen per werkdagemaal (mvt/etmaal). Van nu tot

2025 wordt een groei verwacht van 3%, dit maakt 1.440 mvt/etmaal. 55% van het verkeer genereert door het plan 'Velddriel-Zuid' en gaat over deze weg rijden. 55% van 1.200 mvt/etmaal (de verkeersgeneratie van het plan) is 660 mvt/etmaal. Hierdoor is de verkeersintensiteit na realisatie van het plan 2.100 mvt/etmaal. Dit is een procentuele toename van 46% van de verkeersintensiteit op deze weg.



Figuur 2.2: Wegvakken

wegvak	huidig	2025 zonder plan	routekeuze verkeersmodel	plan	2025 met plan	groei plan t.o.v. zonder plan
A Kapelstraat	1.400	1.442	55%	662	2.104	46%
B Voorstraat west	1.100	1.133	0%	0	1.133	0%
C Voorstraat oost	1.000	1.030	13%	162	1.192	16%
D St. Antoniusstraat zuid	800	824	31%	377	1.201	46%
E St. Antoniusstraat noord	800	824	31%	377	1.201	46%
F Voorstraat 'midden' oost	1.200	1.236	53%	633	1.869	51%
G Voorstraat 'midden' west	1.000	1.030	55%	662	1.692	64%
H Klompenmakershof	300	309	33%	398	707	129%
I nieuwe ontsluiting			66%	795	795	100%

Tabel 2.2: Verkeersintensiteit met plan in motorvoertuigen, routekeuze verkeersmodel (mvt) per werkdagemaal (wegvakken zijn opgenomen in figuur 2.2)

wegvak	huidig	2025 zonder plan	routekeuze tellingen	plan	2025 met plan	groei plan t.o.v. zonder plan
A Kapelstraat	1.400	1.442	33%	392	1.834	27%
B Voorstraat west	1.100	1.133	26%	308	1.441	27%
C Voorstraat oost	1.000	1.030	23%	280	1.310	27%
D St. Antoniusstraat zuid	800	824	19%	224	1.048	27%
E St. Antoniusstraat noord	800	824	19%	224	1.048	27%
F Voorstraat 'midden' oost	1.200	1.236	43%	515	1.751	42%

wegvak	huidig	2025	routekeuze	plan	2025	groei plan t.o.v.
		zonder plan	tellingen		met plan	zonder plan
G Voorstraat 'midden' west	1.000	1.030	58%	700	1.730	68%
H Klompenmakershof	300	309	33%	398	707	129%
I nieuwe ontsluiting			66%	795	795	100%

Tabel 2.3: Verkeersintensiteit met plan in motorvoertuigen, routekeuze tellingen (mvt) per werkdagemaal (wegvakken zijn opgenomen in figuur 2.2)

Uit tabellen 2.2 en 2.3 blijkt dat de verkeerstoename als gevolg van het plan maximaal circa 660 mvt/etmaal per weg is. Dit is op de Kapelstraat en het wegvak van de Voorstraat tussen de noordelijke ontsluiting van het plangebied en de Kapelstraat. De Klompenmakershof heeft de grootste procentuele toename (129%). De verschillen tussen tabellen 2.2 en 2.3 zijn maximaal 300 mvt/etmaal, verkeerskundig is dit niet groot. In navolgende analyse is per wegvak uitgegaan van de hoogste verkeersintensiteiten.

3

Verkeersveiligheid

3.1 Wegenscan

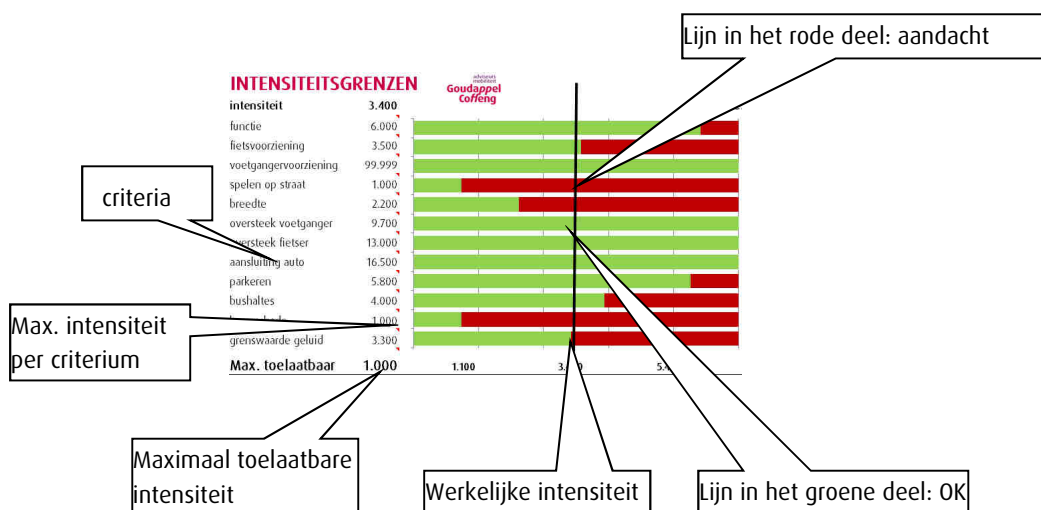
Voor de wegen rondom het plan met een merkbare toename van de hoeveelheid verkeer wordt in dit hoofdstuk beoordeeld of de nieuwe verkeersintensiteiten nog passen bij de functie en vormgeving van de wegen. Het gaat hier om de Kapelstraat, Voorstraat, St. Antoniusstraat en Klompenmakershof. Deze wegen zijn allemaal gecategoriseerd als erftoegangswegen met een maximumsnelheid van 30 km/h. Over het algemeen kunnen erftoegangswegen, rekening houdend met fietsverkeer, verkeersintensiteiten tot circa 4.000 of 5.000 mvt/etmaal zonder verkeersveiligheidsproblemen verwerken. In dit geval is in de toekomstige situatie met plan op geen van de wegen de verkeersintensiteit hoger dan 2.000 mvt/etmaal (de hoogste is de Kapelstraat met 1.900 mvt/etmaal) en zijn dan ook op voorhand geen problemen te verwachten. Desalniettemin is met behulp van de Wegenscan gedetailleerder beoordeeld of deze wegen de toekomstige verkeersintensiteiten (inclusief de verkeersstromen gegenereerd door het plan) verkeersveilig kunnen verwerken.

Wegenscan - functie, vorm en gebruik

In de jaren negentig is het concept 'duurzaam veiligheid' geïntroduceerd, om de verkeersveiligheidsproblematiek systematisch aan te pakken. Deze systeembenadering houdt in dat alle elementen van het verkeer goed op elkaar afgestemd moeten zijn. Het gaat dan om een afstemming tussen functie, vorm en gebruik. De inrichting van de weg dient in overeenstemming te zijn met de functie van de weg, waardoor het gewenste verkeersgedrag wordt gestimuleerd. Als functie, vorm en gebruik niet in balans zijn, kan sprake zijn van een knelpunt. Deze knelpunten zijn objectief tegen het licht te houden met de Wegenscan. Voor alle relevante vormgevingsaspecten van een weg wordt met de Wegenscan beoordeeld bij welke intensiteit van het gemotoriseerde verkeer knelpunten ontstaan voor bijvoorbeeld de oversteekbaarheid, veiligheid voor fietsverkeer etc. (gebaseerd op onder andere richtlijnen van het CROW).

Hierna is per weg het resultaat van de beoordeling met de Wegenscan opgenomen. Deze resultaten hebben de vorm van een diagram met een score per criterium (vormgevingsaspect). De diagrammen laten zien hoe de intensiteit op het betreffende wegvak zich verhoudt tot de grenswaarden die horen bij de vormgeving en functie van

de betreffende weg. De navolgende figuur geeft een voorbeeld van een dergelijke score met een toelichting van de wijze waarop dit diagram gelezen moet worden.



3.2 Kapelstraat

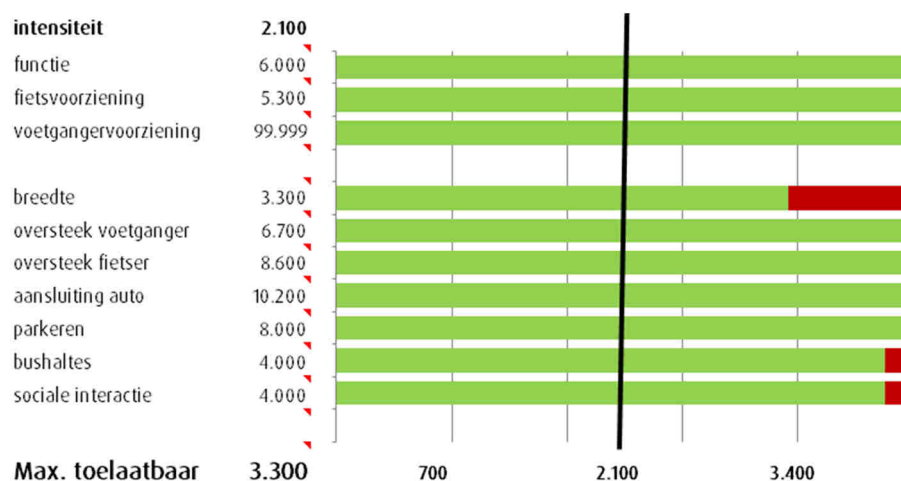
De Kapelstraat (figuur 3.1) vormt de verbinding tussen Velddriel en de N831 en heeft daardoor het meest van alle wegen een gebiedsontsluitende functie. Het is een erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 30 km/h. Aan de Kapelstraat liggen diverse publieke functies, zoals een postagentschap, kerk en recycling containers. De weg is circa 5 meter breed en langs de weg ligt een breed trottoir. Op een deel van de weg liggen een paar langspaarkeervakken naast de rijbaan. Aan beide zijden van de weg is een bushalte. De bus halteert op de rijbaan. De weg is niet voorzien van fietsvoorzieningen. Als gevolg van het plan neemt de verkeersintensiteit op deze weg toe tot maximaal 2.100 mvt/etmaal.



Figuur 3.1: Kapelstraat

Op basis van vorenstaande gegevens is met de Wegescan onderzocht of functie, vormgeving en gebruik van de weg in balans zijn. Het resultaat daarvan is weergegeven in figuur 3.2. Uit figuur 3.2 blijkt dat de weg 3.300 mvt/etmaal kan verwerken en dat de breedte van de weg de maatgevende factor is. De toekomstige verkeersintensiteit van 2.100 mvt/etmaal vormt dus geen probleem.

Mogelijk wordt ter hoogte van de snackbar op piekmomenten Canadees geparkeerd. Canadees parkeren is het parkeren van een auto met twee wielen op het trottoir en met twee wielen op de rijbaan. Echter, omdat dit niet is toegestaan op dit wegvak is hiermee geen rekening gehouden in de analyse. Het verbod is ter plaatsen aangegeven door middel van het verkeersbord E2 'verbod stil te staan'. Indien de verkeerssituatie in de praktijk tot problemen leidt, kan de situatie worden verbeterd door het verbod te verduidelijken en eventueel uit te breiden door op de stoeprand een gele doorgetrokken streep aan te brengen.



Figuur 3.2: Wegescan Kapelstraat

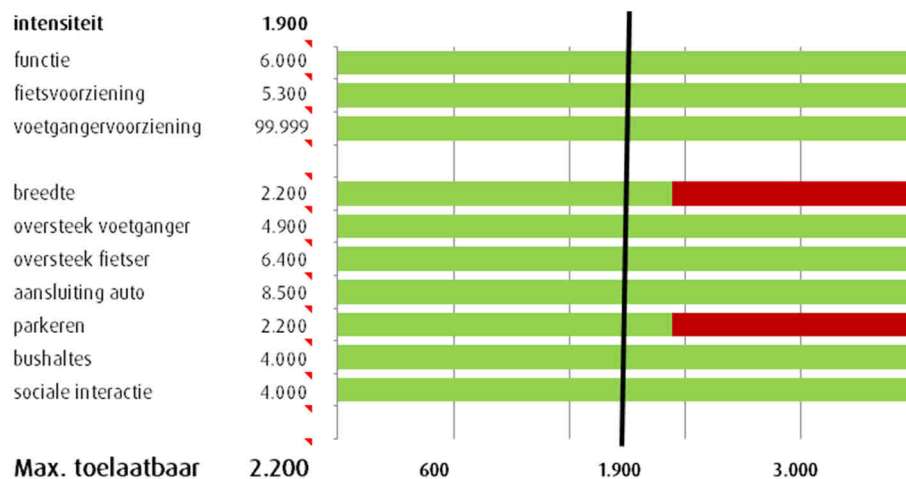
3.3 Voorstraat

De Voorstraat (figuur 3.3) vormt ter hoogte van de Kapelstraat het centrum van Velddriel. Er liggen veel gebouwen met publieke functies aan de weg zoals winkels, sportschool, huisarts en kinderdagverblijf. Door het publieke karakter van de weg maken er ook veel voetgangers en fietsers gebruik van deze weg. Er is dan ook expliciet rekening gehouden met veel langzaam verkeer en veel wisselingen in het (veelal) langsparkeren. Op de weg zijn aan een zijde langspaarkeervakken aanwezig waartussen bomen staan. Op de locatie waar de langspaarkeervakken van de ene zijde naar de andere zijde verspringen is de weg voorzien van een wit bolvorming bestraat vlak. Langs de weg ligt een trottoir. De weg heeft een breedte van circa 6,0 tot 6,5 meter. De Voorstraat is een erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 30 km/h. Als gevolg van het plan neemt de verkeersintensiteit op deze weg toe tot maximaal 1.900 mvt/etmaal.



Figuur 3.3: Voorstraat

Op basis van vorenstaande gegevens is met de Wegenscan onderzocht of functie, vormgeving en gebruik van de weg in balans zijn. Het resultaat daarvan is weergegeven in figuur 3.4. Uit figuur 3.4 blijkt dat de weg 2.200 mvt/etmaal kan verwerken en dat de breedte van de weg in combinatie met het parkeren op de rijbaan de maatgevende factor is. De toekomstige verkeersintensiteit van 1.900 mvt/etmaal vormt dus geen probleem.

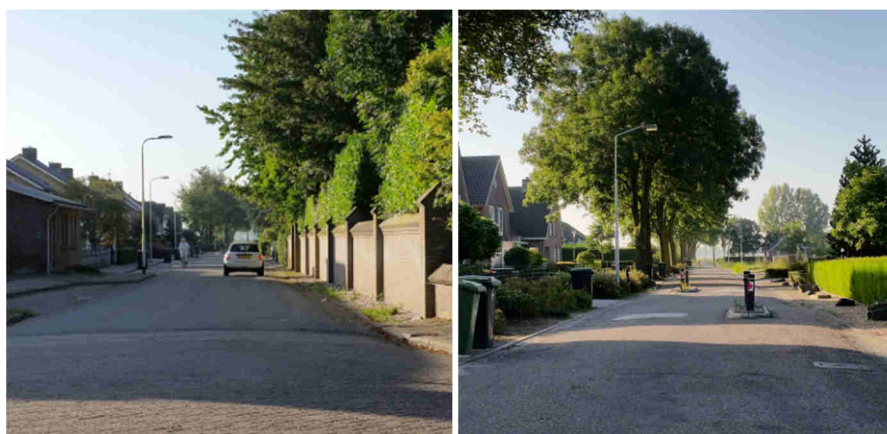


Figuur 3.4: Wegenscan Voorstraat

3.4 St. Antoniusstraat

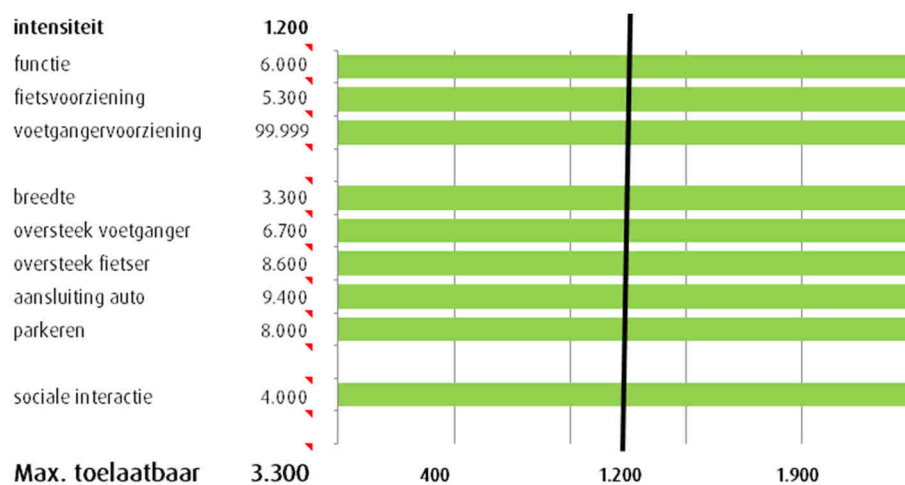
De St. Antoniusstraat (figuur 3.5) is een erftoegangsweg die Velddriel verbindt met de Laarstraat. De maximumsnelheid is 30 km/h en dit wordt afgedwongen met slingers in de weg. Ten tijde van de eerste schouw was het asfalt in slechte staat, waardoor het

wegbeeld rommelig over kwam. De weg is voorafgaand aan de tweede schouw opnieuw geasfalteerd, wat het wegbeeld rustiger heeft gemaakt. Aan de oostzijde van de weg ligt langs de woningen een trottoir en zijn ook langspaarkeervakken aanwezig, op de straat wordt verder niet geparkeerd. De breedte van de straat varieert en is circa 5 tot 6 meter. Als gevolg van het plan neemt de verkeersintensiteit op deze weg toe tot maximaal 1.200 mvt/etmaal.



Figuur 3.2: St. Antoniusstraat

Op basis van vorenstaande gegevens is met de Wegenscan onderzocht of functie, vormgeving en gebruik van de weg in balans zijn. Het resultaat daarvan is weergegeven in figuur 3.6. Uit figuur 3.6 blijkt dat de weg 3.300 mvt/etmaal kan verwerken en dat de breedte van de weg in combinatie met het parkeren naast de rijbaan de maatgevende factor is. De toekomstige verkeersintensiteit van 1.200 mvt/etmaal vormt dus geen probleem.



Figuur 3.6: Wegenscan St. Antoniusstraat

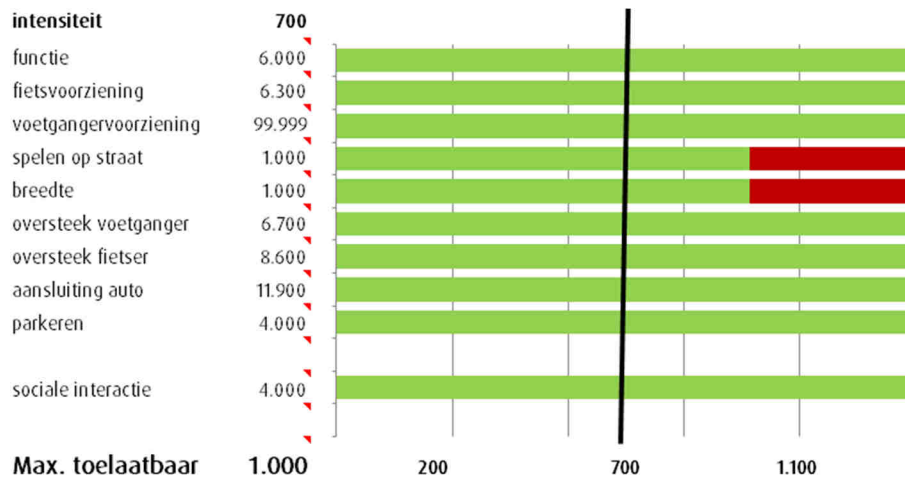
3.5 Klompenmakershof

De Klompenmakershof (figuur 3.7) vormt straks één van de twee ontsluitingen van de nieuwe woningen in 'Velddriel-Zuid'. Deze woonstraat is een erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 30 km/h en heeft ook de vormgeving van een dergelijke weg. De weg (zie figuur 4.7) is circa 5 meter breed en heeft zowel langspaarkeervakken als haakspaarkeervakken. Aan het begin van de Klompenmakershof zit een slinger in de weg. Als gevolg van het plan neemt de verkeersintensiteit op deze weg toe tot maximaal 700 mvt/etmaal.



Figuur 3.7: Klompenmakershof

Op basis van vorenstaande gegevens is met de Wegenscan onderzocht of functie, vormgeving en gebruik van de weg in balans zijn. Het resultaat daarvan is weergegeven in figuur 3.8. Uit figuur 3.8 blijkt dat de weg 1.000 mvt/etmaal kan verwerken en dat de breedte van de weg in combinatie met de wens dat spelen op straat mogelijk moet zijn de maatgevende factor is. De toekomstige verkeersintensiteit van 700 mvt/etmaal vormt dus geen probleem.



Figuur 3.8: Wegenscan Klompenmakershof

4

Conclusie

In voorliggende notitie zijn de verkeerskundige gevolgen in beeld gebracht van het ontwikkelingsplan 'Velddriel-Zuid'. De uitgevoerde analyse laat zien dat het plan op de meeste omliggende wegen een effect heeft. De verkeersstromen gegenereerd door het plan, hebben op de Klompenmakershof, St. Antoniusstraat, Voorstraat en Kapelstraat een merkbare toename van de verkeersintensiteit tot gevolg.

Getoetst is of deze wegen de toekomstige verkeersintensiteiten (inclusief de verkeersstromen gegenereerd door het plan) verkeersveilig kunnen verwerken. Daaruit blijkt dat de huidige vormgeving voldoet voor een verkeersveilige verkeersafwikkeling van de toekomstige verkeersstromen op deze wegen. De functie en de vormgeving van de weg zijn in balans met het toekomstig gebruik.

Kortom de wegen waarop het ontwikkelingsplan van 'Velddriel-Zuid' van invloed is kunnen zowel de huidige intensiteiten, de toekomstige intensiteiten zonder plan als ook de toekomstige intensiteiten, die ontstaan als gevolg van deze ontwikkelingen, zonder problemen verwerken. Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid zijn er dus geen bezwaren tegen deze ontwikkelingen.

Hoewel functie, vormgeving en gebruik van de wegen in balans zijn en de wegen de toekomstige verkeersintensiteiten kunnen verwerken zijn er maatregelen mogelijk om de verkeerssituatie te verbeteren:

- De wegen zijn voorzien van snelheidsremmende maatregelen. Op de kruispunten ontbreken deze echter. Omdat op de kruispunten de kans op ongevallen het grootst is en dus een gematigde snelheid gewenst is, hebben snelheidsremmende maatregelen op de kruispunten de voorkeur.
- De noordelijke ontsluiting van het plan wordt aangesloten op de Voorstraat. Ook op dit nieuwe kruispunt zijn snelheidsremmende maatregelen gewenst. Voor wat betreft het profiel van de noordelijke ontsluitingsweg moet worden gedacht aan een rijbaan van circa 4,8 meter en aan minimaal een zijde een trottoir.

Vestiging Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0570) 666 222
F +31 (0570) 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

www.goudappel.nl
goudappel@goudappel.nl

adviseurs
mobiliteit
Goudappel
Coffeng