

---

## MEMO

Van : ing. E.E. Barendregt / ing. R. Meijs

Project : Ontwikkeling Febo en Subway, Poort van Dronten

Opdrachtgever : SKA Projectmanagement B.V.

Datum : 21-09-2018

Aan : Dhr. Marcel Schreuder

Betreft : Verkeersmemo ontwikkeling fastfoodrestaurants te Dronten

---



### Inleiding

Op het nog te realiseren bedrijventerrein komen twee fastfoodrestaurants (Febo en Subway). Deze ontwikkelingen zullen leiden tot veranderingen op het gebied van verkeer en parkeren. In deze mobiliteitstoets wordt ingegaan op de verkeerskundige gevolgen van deze ontwikkeling.

### *Opbouw memo*

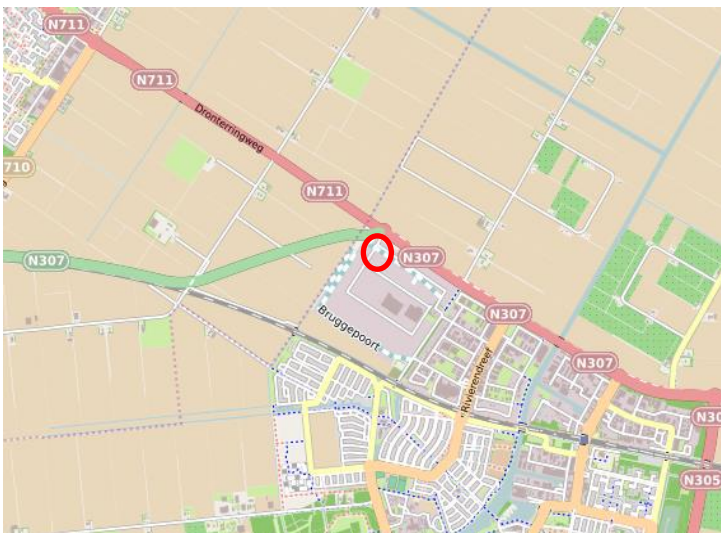
De memo is als volgt opgebouwd. Allereerst wordt ingegaan op de huidige verkeerstructuur en de ontsluiting van de locatie. Daarna wordt ingegaan op de parkeerbehoefte van de ontwikkeling, hiervoor is het parkeerbeleid van de gemeente Dronten leidend. De gemeente Dronten volgt de gemiddelde kencijfers van het CROW. De verkeersgeneratie wordt tevens berekent met de publicatie 317 van het CROW. Om de eventuele verkeerstoename te beoordelen wordt de huidige en de toekomstige situatie op de rotonde berekend. Ten slotte volgen de conclusies van de verkeersaspecten.

### Verkeersstructuur

#### *Gemotoriseerd verkeer*

Het plangebied is gelegen aan de Koornmarktpoort op het in realisering zijnde bedrijventerrein Poort van Dronten. Ontsluiting in de toekomstige situatie vindt plaats via de Sassenpoort op de rotonde aan de N307. In oostelijke richting wordt het plangebied vervolgens ontsloten richting Dronten en in westelijke richting naar de A6 bij Lelystad.

De omliggende wegen van het plangebied zijn erftoegangswegen met een maximum snelheid van 50 km/u. De N307 behoort tot de hoofdontsluiting van Dronten en omgeving, hier geldt een maximum snelheid van 80 km/u buiten de bebouwde kom.



**Figuur 1** Plangebied en omgeving

### Openbaar vervoer

Het plangebied is te bereiken met het openbaar vervoer. Op circa 660 meter bevindt zich de bushalte Dronten, Rendierweg. Hier halteren bussen van en naar Emmeloord en het treinstation van Dronten. Het treinstation Dronten ligt buiten loopafstand (circa 3 kilometer). Hier halteren de treinen tussen Amsterdam Centraal en Zwolle.

### Parkeren

De parkeerbehoefte is bepaald aan de hand van het voorgenomen programma en wordt voorzien binnen het plangebied. In publicatie 317 Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie (CROW, 2012) zijn geen kengetallen bekend voor het parkeren bij fastfoodrestaurants. De parkeerbehoefte is op basis van de maximale capaciteit van de fastfoodrestaurants berekend.

Bij de Febo en de Subway is beide ruimte voor 44 stoelen, in totaal 88. Naar verwachting zal 80% van de bezoekers en werknemers met de auto komen. De gemiddelde autobezetting is 2,0 personen per auto (Verkeersgeneratie voorzieningen, CROW publicatie 272). Dit betekent dat er 36 parkeerplaatsen op het drukste moment benodigd zijn. De berekening is weergegeven in tabel 1.

**Tabel 1 Parkeerbehoefte ontwikkeling**

|               | Aantal stoelen | Hoeveelheid bezoekers auto (80%) | Parkeerkencijfer    | Parkeerbehoefte |
|---------------|----------------|----------------------------------|---------------------|-----------------|
| Subway        | 44             | 35,2                             | 2 personen per auto | 17,6 pp         |
| Febo          | 44             | 35,2                             | 2 personen per auto | 17,6 pp         |
| <b>Totaal</b> |                |                                  |                     | <b>35,2 pp</b>  |

De parkeerbehoefte voor de bezoekers bedraagt 36 parkeerplaatsen volgens tabel 1. Het nieuwe parkeerterrein zal over 43 parkeerplaatsen beschikken. Er zullen nog circa 7 parkeerplaatsen bedoelt zijn voor de werknemers. Uitgaande dat de werknemers voornamelijk met de fiets zullen komen, zal er voldoende parkeergelegenheid voor de werknemers zijn. Er zal voldoende parkeerruimte zijn om de totale parkeerbehoefte op te vangen.

### Verkeersgeneratie

De verkeersgeneratie van het plangebied is berekend op basis van de realisatie van twee fastfoodrestaurants. Voor het bepalen van de verkeersgeneratie zijn berekeningen uitgevoerd op basis van de kengetallen en verwachtingen van de initiatiefnemer. Zo wordt bij de kentallen van het CROW uitgegaan van 16.000 bezoekers per week. Voorliggende ontwikkelingen zullen naar verwachting deze bezoekersaantallen niet halen. Door de initiatiefnemer zijn ervaringscijfers aangeleverd van vergelijkbare ketens. Voor de Subway is uitgegaan van 900 aantal bezoekers en voor de Febo van 2250 aantal bezoekers per week. De kencijfers van het CROW zijn hierop aangepast en in weekintensiteiten weergegeven. Om de worst-case berekening uit te voeren zijn deze cijfers over vijf dagen gedeeld om tot de maatgevende dag te komen.

De verkeersgeneratie van de huidige functie, toekomstige functie en de verkeerstoename is opgenomen in tabel 2.

**Tabel 2 Verkeersgeneratie bedrijventerrein in mvt/etmaal**

|               | Functie benaming    | Hoeveelheid            | Verkeersgeneratie       |
|---------------|---------------------|------------------------|-------------------------|
| Subway        | Fastfood restaurant | 140 m <sup>2</sup> bvo | 360 mvt/etmaal          |
| Febo          | Fastfood restaurant | 150 m <sup>2</sup> bvo | 900 mvt/etmaal          |
| <b>Totaal</b> |                     |                        | <b>1.260 mvt/etmaal</b> |

De fastfoodrestaurants genereren samen 1.260 mvt/etmaal. Naar verwachting zal circa 25% van de bezoekers van het bedrijventerrein afkomstig zijn. Deze bezoekers leveren geen extra verkeersgeneratie op. De verkeersgeneratie van de fastfoodrestaurants bedraagt derhalve 945 mvt/etmaal.

## Verkeersafwikkeling

In de verkeersafwikkeling zijn kruispunten vaak maatgevend om een goede doorstroming te waarborgen. Binnen het bedrijventerrein worden geen knelpunten in de verkeersafwikkeling verwacht. De beoordeling van de verkeersafwikkeling wordt maatgevend geacht op de rotonde N307/Dronterringweg met de Overijsselseweg. De verkeersafwikkeling in de autonome situatie op de rotonde is inzichtelijk gemaakt en beoordeeld met de meerstrooksrotondeverkenner. Van de provincie Flevoland zijn verkeersintensiteiten ontvangen van de N307, voor de berekening is een maatgevend spitsuur leidend, de aangeleverde verkeersintensiteiten zijn reeds autonoom doorberekend naar het jaar 2029. De overige en vierde tak van de rotonde betreft de aansluiting van het bedrijventerrein. Naast de verkeersgeneratie van de ontwikkeling betreft dit ook de overige verkeersgeneratie van het (nieuwe) bedrijventerrein. Hiervoor is de verkeersgeneratie berekend voor wat planologisch mogelijk is. Deze verkeersgeneratie is berekend voor een hoogwaardig bedrijvenpark, conform CROW publicatie 317. Op basis van 30,4 hectare bedraagt dit een verkeersgeneratie van circa 6.300 mvt/etmaal op een gemiddelde weekdag. Een overzicht van de intensiteiten is weergegeven in tabel 3.

**Tabel 3 Verkeersgeneratie rotonde**

|                             | Uurintensiteit | Uurintensiteit (pea) |
|-----------------------------|----------------|----------------------|
| N307 (west)                 | 1.618 mvt      | 1.747 mvt            |
| Dronterringweg              | 627 mvt        | 677 mvt              |
| Overijsselseweg (N307 oost) | 876 mvt        | 946 mvt              |
| Bedrijventerrein            | 1.067 mvt      | 1.152 mvt            |

Vervolgens is de situatie op de rotonde na de realisatie van de ontwikkeling van de twee fastfoodrestaurants inzichtelijk gemaakt. Voor de kruispuntberekeningen zijn de volgende stappen doorlopen:

- De verkeersafwikkeling is worst-case berekend in een avondspitsuur, wat hoger is dan de ochtendspits.
- De etmaalintensiteiten zijn omgerekend van mvt naar pae (personenauto equivalent) met de factor 1,08 (vuistregel).
- Voor de ontsluiting van het bedrijventerrein op de rotonde zijn geen intensiteiten bekend. Voor de autonome verkeersintensiteiten is uitgegaan van een maximale ontwikkeling van dit bedrijventerrein.
- De etmaalintensiteiten van de geplande fastfoodrestaurants zijn op basis van ervaringscijfers van de initiatiefnemer berekend. Deze cijfers zijn ontstaan uit vergelijking met andere vestigingen met een soortgelijke ligging.
- Het verkeer van de fastfoodrestaurants zal naar verwachting circa 25% van binnen het bedrijventerrein zijn. Het verkeer dat van de fastfoodrestaurants naar de rotonde rijdt, wordt daarom verminderd met 25%.

In figuur 2 en 3 is de rotonde weergegeven. Hierbij is de autonome situatie (excl. ontwikkeling) doorberekend naar 2029. Vanaf een verzadigingsgraad van 0,8 ontstaat het risico op congestie. Een verzadigingsgraad hoger dan 0,9 betekent structurele congestie/vertraging wat onacceptabel wordt bevonden.



Bij de rotonde bedraagt, inclusief de ontwikkeling, de verzadigingsgraad 0,77. De wachttijden nemen beperkt toe ten opzichten van de autonome situatie die is doorberekend naar het maatgevende jaar 2029. De ontwikkeling leidt niet tot knelpunten in de verkeersafwikkeling.

### **Conclusie**

Het plangebied is goed bereikbaar voor zowel gemotoriseerd verkeer, openbaar vervoer en het fietsverkeer. De parkeerbehoefte kan worden voorzien op het parkeerterrein in het plangebied.

De ontwikkeling van de fastfoodrestaurants op het bedrijventerrein leidt tot een verkeerstoename op de ontsluitende wegen vanuit het plangebied. Voor de verkeersafwikkeling op het hoger gelegen netwerk is de rotonde bij de aansluitingen op de N307 beoordeeld. De verzadigingsgraad en de wachttijden zijn acceptabel. De ontwikkeling leidt tot een beperkte toename aan wachttijden, welke niet zal leiden tot knelpunten in de verkeersafwikkeling. De aspecten verkeer en parkeren staan de ontwikkelingen dan ook niet in de weg.