
Reactie tbv zienswijzennota
Verkeersonderzoek Ierse Pond Vathorst
Afdeling Verkeer en Vervoer
P. Reffeltrath
26-1-2015

Ten behoeve van het bestemmingsplan is onderzoek gedaan naar de verkeerskundige gevolgen van de invulling van de kavel te zuid-oosten van de Ierse Pond .

Er is uitgegaan van de volgende invulling:

Totaal 7000m² BVO waarvan 3000 m² BVO detailhandel in de vorm van een supermarkt en 4000 m² BVO in de vorm van een fastfood-restaurant, horeca en leisure.

Uitgangspunt is de volgende ontsluiting van de betreffende kavel:



Bij de berekeningen is tevens als uitgangspunt aangenomen het handhaven van de Heideweg in zijn huidige vorm.

Om de verkeersgeneratie te kunnen bepalen is gebruik gemaakt van de meest recente CROW-publicatie kencijfers parkeren en verkeersgeneratie (publicatie 317 van oktober 2012). Als uitgangspunt geldt dat Amersfoort sterk stedelijk is (bron CBS) en dat het gebied hoort bij de rest van de bebouwde kom. Op basis van deze gegevens gelden

volgens de CROW richtlijnen de volgende verkeersgeneratiecijfers.

Tabel: Verkeersgeneratie volgens CROW richtlijnen (per 100 m2 bvo) voor weekdag

Functie	Minimaal	Maximaal
Supermarkt	104	134,9
Horeca/Leisure	10	12
Fastfood-restaurant	2285*	2285*

*Dit aantal betreft de verkeersgeneratie per vestiging per weekdag. Dit aantal kent echter een forse marge en is gebaseerd op een solitaire vestiging op een snelwegaansluiting. Het is echter reëel om van de helft van dit aantal uit te gaan (1142 bewegingen) op basis van het combineren van bezoek aan detailhandel en de ligging.

De gehanteerde cijfers voor de supermarkt zijn gebaseerd op de categorie "Grote supermarkt". Grote supermarkten kenmerken zich door een (zeer) uitgebreid assortiment op een verkoopvloeroppervlakte van 2500 m2 winkelvloeroppervlakte (en vaak kleiner dan 4000 m2 winkelvloeroppervlakte. Het serviceniveau is hoog.

De cijfers zijn gebaseerd op praktijkervaringen, waarbij een range wordt aangegeven in minimaal te verwachten verkeersgeneratie en maximaal te verwachten verkeersgeneratie. In de verdere berekeningen wordt uitgegaan van het gemiddelde tussen beide. Er is namelijk geen duidelijke reden om te gaan voor het minimum of voor het maximum.

Op basis van de BVO en de kentallen worden in totaal 5000 vertrekken en aankomsten per auto per werkdag verwacht.

Vervolgens is aan de hand van tellingen en ervaringen de aankomst- en vertrekprofielen van de verschillende functie bepaald. Voor de supermarkt is uitgangspunt 7 dagen per week geopend en de openingstijden op werkdagen zijn van 8.00 tot 22.00 uur. Op deze manier is inzicht verkregen van de hoeveelheid verkeer dat verwacht gaat worden in de spitsperiodes. Deze periodes zijn veelal maatgevend voor de verkeersafwikkeling.

	Vertrek	Aankomst	Totaal
Ochtendspitsuur	11	86	97
Avondspitsuur	165	194	359
Werkdag	2500	2500	5000

Verkeersmodel

Voor het maken van verkeersprognoses en het uitvoeren van verkeersstudies is een regionaal verkeersmodel beschikbaar. Dit model heeft als basisjaar 2014 en als prognosejaar 2025.

Voor de referentiesituatie 2025 is in dit model uitgangspunt dat Vathorst volledig is bebouwd volgens huidige plannen en prognoses bouwtempo en dat de bedrijventerreinen in Vathorst ook volledig zijn bebouwd waarmee rekening gehouden is met huidige mogelijkheden voor de vestiging van detailhandel.

In dit referentiemodel genereert de betreffende kaven 1200 motorvoertuigbewegingen per gemiddelde werkdag, hetgeen overeenkomt met een vestiging van perifere detailhandel tussen 4000 m2 bvo (perifere detailhandel met hoge verkeersproductie) en 12.000 m2 bvo (perifere detailhandel met lage verkeersproductie). Het gemiddelde bedraagt 8000 m2 bvo.

De geplande verkeersontsluiting en de berekende verkeersproductie volgens het nieuwe bestemmingsplan is vervolgens ingevoerd in het regionale verkeersmodel voor het jaar 2025 en zijn de verkeersstromen volgens het nieuwe bestemmingsplan geprognosticeerd.

Overzicht wegvakken en prognosecijfers

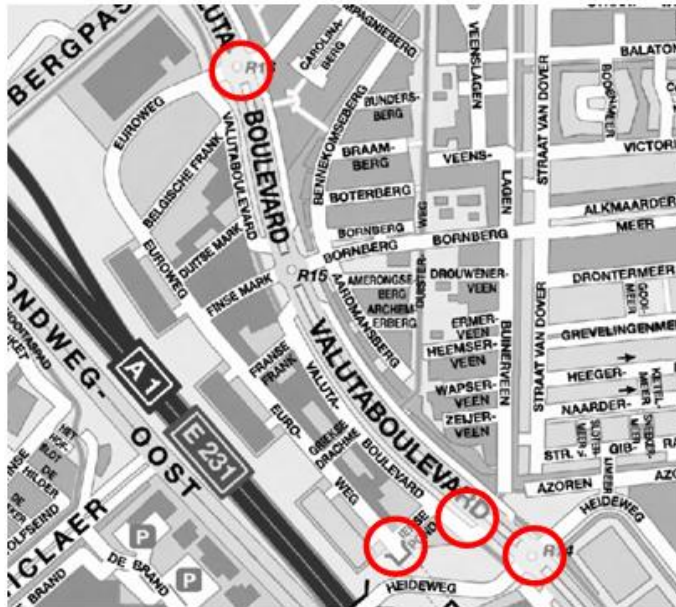


Nummer	Weg	Van	Tot	Huidig BP werkdag 2025	Nieuw BP werkdag 2025
1	Valutaboulevard-oost	R14	R15	4.449	4.353
2	Valutaboulevard-west	Parallelweg afrit	toekomstige afrit kv15	2.872	4.024
3	Valutaboulevard-west	toekomstige afrit kv15	Parallelweg Valutab. Toerit	2.872	2.781
4	Valutaboulevard-west	Parallelweg Valutab.	R14	3.842	4.878
5	Toekomstige afrit kv15	Ierse Pond	R14	nvt	1.243
6	Parallelweg Valutab.	Griekse Drachme	Ierse Pond	85	75
7	Parallelweg Valutab. Toerit	Ierse Pond	Valutaboulevard-west	971	2.099
8	Ierse Pond	Parallelweg Valutab.	Inrit kavel	957	3.306
9	Ierse Pond	Inrit kavel	Euroweg	1.545	3.029
10	Euroweg	Griekse Drachme	Ierse Pond	6.203	6.336
11	Euroweg	Ierse Pond	Italiaanse Lire	6.233	6.876
12	Heideweg	R14	De Brand	12.531	13.715

Aantallen in motorvoertuigen per gemiddelde werkdag.

Uit de modelberekeningen blijkt dat het verkeer van en naar de betreffende kavel zich goed verdeelt over de Euroweg en de Valutaboulevard. Hierdoor wordt de extra verkeersdruk gespreid in de omgeving van de Ierse Pond.

Een aantal kruispunten en rotondes krijgt te maken met een toename van verkeer. Voor deze kruispunten (zie kaartje) is, aan de hand van de prognoses voor ochtend- en avondspits, de mate van verkeersafwikkeling berekend voor beide situaties.



Belastinggraad kruispunten en rotondes omgeving Ierse Pond

			Ochtend referentie	Avond referentie	Ocht bestem- mings- plan	Avond bestem- mings- plan
Kruispunt	Ierse Pond	Euroweg	9%	32%	9%	36%
Kruispunt	Toerit	Valutab.	24%	32%	24%	36%
Rotonde	Valutaboul.	Heideweg	46%	78%	47%	79%
Rotonde	Valutabboul.	Euroweg	46%	64%	46%	71%

Toelichting: Bij een belastinggraad boven de 80% kunnen in de spitsperioden wachtrijen ontstaan. Boven de 90% is er sprake van structurele filevorming in de spitsperioden en boven de 100% is de situatie overbelast en staan er ook wachtrijen buiten de spitsen.

De kruispunten in de directe omgeving van kavel 15 kunnen het extra verkeer goed verwerken en er komen geen structurele knelpunten voor. De rotonde bij de Heideweg is wel gevoelig voor toenames in de verkeersstroom. Op de toevoerwegen van Vathorst bevinden zich wel enkele knelpunten, zoals op de aansluiting van de Rondweg noord/A1 en op het kruispunt Heideweg/Laan naar Emiclaer. Dit niet het directe gevolg van de ontwikkeling van Kavel 15 maar wordt vooral veroorzaakt door de nog te verwachten totale groei van Vathorst (waar in verhouding de verkeersaantrekkende werking van kavel 15 een zeer beperkt aandeel in heeft) en de capaciteitsuitbreidingen op de snelweg. In het kader van Verder is budget beschikbaar voor verbetering van de ontsluiting van Vathorst. In het eerste kwartaal van dit jaar zal met een studie naar en uitwerking van concrete oplossingen gestart worden.