

Gemeente Renswoude

Verkeerskundig onderzoek Hokhorst nummers 2 en 4



Omdat we ons verplaatsen

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**

Gemeente Renswoude

Verkeerskundig onderzoek Hokhorst nummers 2 en 4

Datum	27 maart 2017
Kenmerk	RWD060/Fdf/0039.01
Eerste versie	

Documentatiepagina

Opdrachtgever(s)	Gemeente Renswoude
Titel rapport	Verkeerskundig onderzoek Hokhorst nummers 2 en 4
Kenmerk	RWD060/Fdf/0039.01
Datum publicatie	27 maart 2017
Projectteam opdrachtgever(s)	F. van Drie, J. van Essen, E. Koedam
Projectteam Goudappel Coffeng	Floris Frederix, Leon Peeters, Wim Geerligs

	Inhoud	Pagina
1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	Huidige situatie	2
1.3	Toekomstige situatie	3
2	Verkeersgeneratie nieuwbouw Hokhorst-locatie	4
3	Resultaten verkeerstellingen	6
3.1	Werkwijze	6
3.2	Resultaten	8
4	Gevolgen verkeerscirculatie en verkeersintensiteiten	11
4.1	Gevolgen verkeerscirculatie	11
4.2	Verkeersintensiteiten	14
5	Conclusies	17

1

Inleiding

1.1 Aanleiding

De locatie Hokhorst voorziet in de realisatie van een basisschool en een kindcentrum. Daarnaast wordt de openbare ruimte heringericht met verkeer, parkeren, groen en water.

Mede ten behoeve van het wijzigen van het bestemmingsplan is onderzoek nodig naar de verkeerseffecten. Als basis hiervoor dienen de eerdere verkeersonderzoeken die gedaan zijn in de periode 2010-2012 en in 2016. Aan de hand van de nieuwe inzichten en nieuwe ontwikkelingen worden de verkeerseffecten geactualiseerd. De gemeente Renswoude heeft Goudappel Coffeng BV opdracht gegeven om het verkeerskundige onderzoek voor de locatie Hokhorst uit te voeren.

Een verdere invulling van de locatie Hokhorst heeft meer verkeer tot gevolg. De Hokhorst-locatie is bereikbaar via de Meidoornlaan - Hokhorst en via de Sportparklaan - Kastanjelaan. Het verkeer zal, door de ontwikkeling van het gebied, op deze straten toenemen. Voor de ontsluiting van de Hokhorst-locatie zijn verschillende ontsluitingsvarianten denkbaar voor de Sportparklaan:

- de Sportparklaan, die in twee richtingen berijdbaar is (huidige situatie, alle mogelijkheden toegestaan);
- de Sportparklaan, eenrichtingsverkeer, voor auto's, richting de Hokhorst (één beperking);
- de Sportparklaan die afgesloten is voor autoverkeer, ter hoogte van het Dickerijsterlaantje (geen doorgaand verkeer door de Sportparklaan mogelijk).

In het verkeerskundige onderzoek worden de hiernavolgende vragen beantwoord:

- Wat is de verwachte verkeersgeneratie van de nieuwbouw op de locatie Hokhorst?
- Welke gevolgen hebben de drie ontsluitingsvarianten?

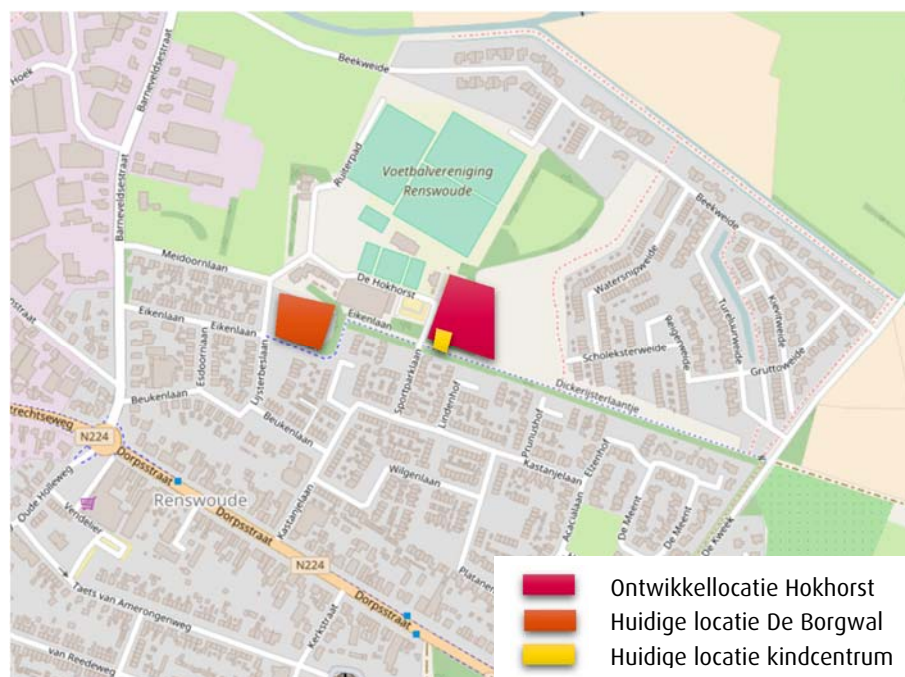
Om deze vragen goed te kunnen beantwoorden, zijn de hiernavolgende stappen doorlopen:

- stap 1: Bepalen van de verkeersgeneratie van de ontwikkellocatie Hokhorst;
- stap 2: Verkeerstellingen uitvoeren op de Meidoornlaan, de Hokhorst en de Sportparklaan;
- stap 3: Gevolgen voor de verkeerscirculatie uitwerken voor drie varianten.

In deze rapportage worden de resultaten van de verkeersgeneratie van de ontwikkellocatie Hokhorst, de verkeerstellingen en de gevolgen voor de verkeerscirculatie voor de drie varianten beschreven.

1.2 Huidige situatie

In figuur 1.1 zijn de ontwikkellocatie en de huidige locatie van De Borgwal aangegeven.



Figuur 1.1: Ontwikkellocatie Hokhorst en huidige locatie De Borgwal en kindercentrum

Het gebied in Renswoude ten noorden van de Dorpsstraat, tussen de Ubbeschoterweg en de Barneveldsestraat is als geheel te kwalificeren als verblijfgebied. Er geldt een 30 km/h-regime. De locatie Hokhorst ligt aan de noordzijde en fungeert als sportpark met een bijbehorend groot parkeerterrein (te bereiken via de Kastanjelaan - Sportparklaan of via de Meidoornlaan - Hokhorst). Op het sportpark de Hokhorst huisvesten reeds een tennis- (200 leden) en een voetbalvereniging (350 leden) en daarnaast is een sporthal aanwezig waar diverse verenigingen gebruik van maken. Basisschool De Borgwal ligt

1.3 Toekomstige situatie

De Hokhorst-locatie is voor het autoverkeer bereikbaar via de Sportparklaan en de Hokhorst. Voor langzaam verkeer, voetgangers en fietsers, is er daarnaast nog een directe verbinding met Beekweide waar ook een Kiss & Ride-strook is gepland. Het gehele plangebied is goed bereikbaar per fiets, zoals zichtbaar is in figuur 1.2.

3

2

Verkeersgeneratie nieuwbouw Hokhorst-locatie

De toekomstige ontwikkelingen van de Hokhorst-locatie heeft verkeer tot gevolg. Om de verkeerseffecten, van deze ontwikkelingen, in beeld te brengen, bepalen we de verkeersgeneratie van de verschillende functies op deze locatie. De verkeersgeneratie bepalen we met behulp van de landelijke kencijfers, vermeld in CROW-publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie.'

Verkeersgeneratie toekomstige situatie

De verkeersgeneratie is bepaald voor de toekomstige situatie, voor de Hokhorst-locatie is het volgende programma voorzien:

- basisschool De Borgwal: 9 leslokalen en 220 leerlingen;
- kindcentrum:
 - buitenschoolse opvang (BSO): 2 groepen, totaal 40 kindplaatsen,
 - kinderdagverblijf (KDV): 2 groepen, totaal 24 kindplaatsen (hele/halve dag),
 - peuterspeelzaal: 1 groep, 16 kindplaatsen (per dagdeel),
 - in totaal 9 à 10 pedagogische medewerkers.

In tabel 2.1 staat de verkeersgeneratie per functie vermeld.

functie	programma	aantal ritten motorvoertuigen
basisschool De Borgwal	9 leslokalen en 220 leerlingen	285
kindcentrum, BSO	2 groepen, 40 kindplaatsen	49
kindcentrum, KDV	2 groepen, 24 kindplaatsen	50
kindcentrum, peuterspeelzaal	1 groep, 16 kindplaatsen	35
totaal		419

Tabel 2.1: Verkeersgeneratie programma nieuwbouw Hokhorst-locatie

In totaal levert het voorziene programma ongeveer 420 ritten van motorvoertuigen per gemiddeld werkdagemaal op. De verwachting is dat dit verkeer zich gelijkmatig verdeelt over de Hokhorst - Meidoornlaan en de Sportparklaan. Verkeer richting de Barneveldsestraat maakt gebruik van de Hokhorst en de Meidoornlaan, verkeer richting

de Dorpsstraat en/of Ubbeschoterweg rijdt via de Sportparklaan. De school en het kindcentrum hebben vrijwel alleen activiteiten op werkdagen, daarom is niet naar de weekenddagen gekeken.

Verkeersgeneratie toekomstige situatie in vergelijking met huidige situatie

De verkeersgeneratie van de nieuwbouw is voor het merendeel geen nieuw verkeer:

- Het kindcentrum is reeds op de huidige locatie gevestigd met drie groepen: een KDV (de hele dag), een peuterspeelzaal (halve dag) en een BSO (halve dag). In de nieuwe situatie komt er één groep KDV en één groep BSO bij. Dat is een toename van 50 motorvoertuigen per werkdagemaal.
- Basisschool De Borgwal is reeds gevestigd op een locatie 200 meter van de nieuwe locatie en heeft daar nagenoeg dezelfde omvang en hetzelfde leerlingenaantal. De toename van 285 motorvoertuigen per werkdagemaal is dus alleen een verplaatsing ten opzichte van de huidige situatie.

3

Resultaten verkeerstellingen

3.1 Werkwijze

Om een beeld te krijgen van de huidige verkeersintensiteiten over een langere periode op de Hokhorst, Sportparklaan en de Meidoornlaan in Renswoude, zijn verkeerstellingen uitgevoerd met behulp van slangtelkasten. In figuur 3.1. is de locatie van de slangtelkast weergegeven.



Figuur 3.1: Locatie slangtelkasten

Uitvoering

Slangtellingen worden uitgevoerd met behulp van registratieapparatuur, aangesloten op rubberen slangen die over het te tellen wegvak zijn gespannen. De slangen zijn hol en de meting van het aantal voertuigen vindt plaats op basis van luchtdrukverplaatsing. Een geclassificeerde telling waarbij onderscheid wordt gemaakt naar voertuigklasse en rijrichting is uitgevoerd van woensdag 26 oktober tot en met dinsdag 8 november 2016.

Betrouwbaarheid

Uitvoering van de slangtellingen is een goed instrument om een indruk van het aantal voertuigen over de uren van de dag en de dagen van de week te verkrijgen. Aan de hand van luchtdrukverplaatsing in de slang wordt het aantal passerende assen van voertuigen gemeten. Het is mogelijk de apparatuur dusdanig in te stellen dat fietsers, vanwege hun geringe gewicht niet worden geregistreerd. Het is echter lastig om onderscheid te maken naar (zware) bromfietsen en (lichte) motoren, waardoor over het algemeen beide categorieën worden meegeteld. Met name in de buurt van scholen kan dit tot verstoring leiden. Daarnaast kan verstoring ontstaan door voertuigen met meerdere assen. Bij een telling wordt het aantal voertuigen bepaald door het aantal geregistreerde assen door twee te delen. Veel vrachtauto's hebben echter drie of meer assen en daarnaast rijden er personenauto's met aanhangwagens. Hierdoor kan een kleine afwijking ten opzichte van het aantal gepasseerde voertuigen ontstaan.

Bijzonderheden

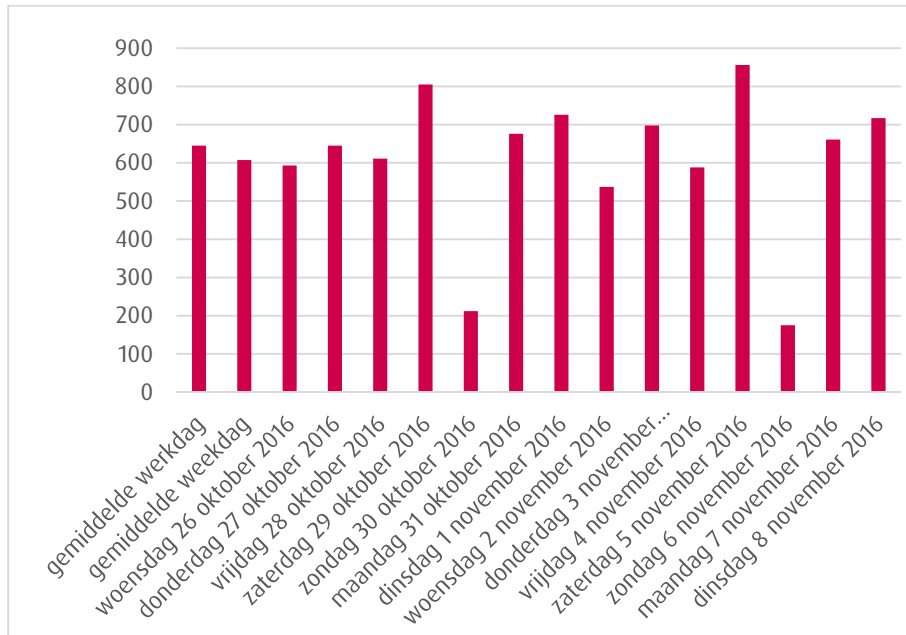
Er zijn geen bijzonderheden geconstateerd die de metingen kunnen hebben beïnvloed.

Verwerking

De data van de slangtellingen is verwerkt met een door Goudappel Coffeng ontworpen programma TELVIS, die de data direct verwerkt in Excel. De plaatsings- en ophaaldag zijn verwijderd, derhalve zijn alleen volledige dagen gerapporteerd.

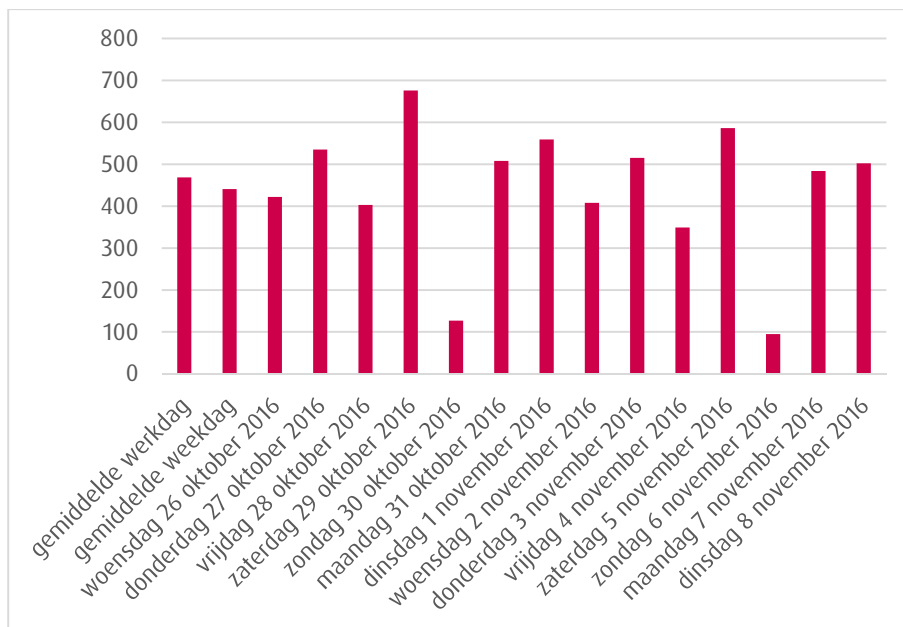
3.2 Resultaten

In de figuren 3.2, 3.3 en 3.4 zijn de resultaten van de verkeerstellingen, per straat, per dag op doorsnedeniveau weergegeven.



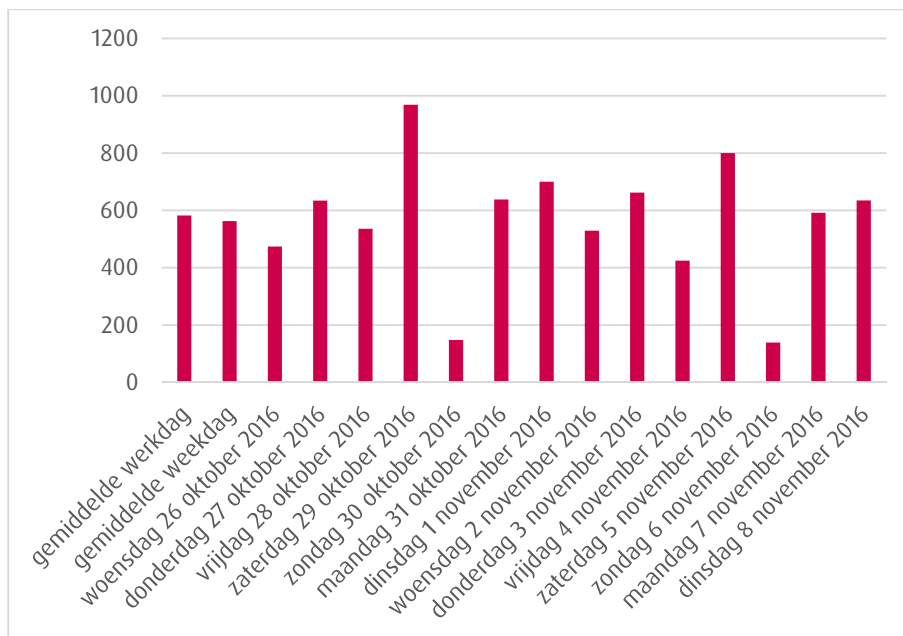
Figuur 3.2: Verkeersintensiteiten Meidoornlaan, motorvoertuigen per etmaal gedurende de telperiode

Uit figuur 3.2 is af te leiden dat de verkeersintensiteit op de Meidoornlaan gedurende de telperiode op werkdagen ongeveer tussen de 550 en 700 motorvoertuigen per etmaal liggen. Gemiddeld ligt de verkeersintensiteit, op een werkdag, op ongeveer 650 motorvoertuigen per etmaal. Op de zaterdag ligt de verkeersintensiteit hoger met ongeveer 800 motorvoertuigen per etmaal. Op de zondag ligt de verkeersintensiteit beduidend lager met ongeveer 100 motorvoertuigen per etmaal.



Figuur 3.3: Verkeersintensiteiten de Hokhorst, motorvoertuigen per etmaal gedurende de telperiode

De verkeersintensiteit op de Hokhorst is weergegeven in figuur 3.3. Hieruit is af te leiden dat de verkeersintensiteit op de Hokhorst gedurende de telperiode op werkdagen ongeveer tussen de 350 en 550 motorvoertuigen per etmaal ligt. Gemiddeld ligt de verkeersintensiteit, op een werkdag, op ongeveer 450 motorvoertuigen per etmaal. Op de zaterdag ligt de verkeersintensiteit hoger met ongeveer 650 motorvoertuigen per etmaal. Op de zondag ligt de verkeersintensiteit beduidend lager met ongeveer 100 motorvoertuigen per etmaal.



Figuur 3.4: Verkeersintensiteiten Sportparklaan, motorvoertuigen per etmaal gedurende de telperiode

Het verloop van de verkeersintensiteit in de Sportparklaan is weergegeven in figuur 3.4. De verkeersintensiteit op de Sportparklaan ligt gedurende de telperiode op werkdagen ongeveer tussen de 450 en 700 motorvoertuigen per etmaal. Gemiddeld ligt de verkeersintensiteit, op een werkdag, op ongeveer 600 motorvoertuigen per etmaal. Op de zaterdag ligt de verkeersintensiteit hoger met ongeveer 900 motorvoertuigen per etmaal. Op de zondag ligt de verkeersintensiteit beduidend lager met ongeveer 150 motorvoertuigen per etmaal.

4

Gevolgen verkeerscirculatie en verkeersintensiteiten

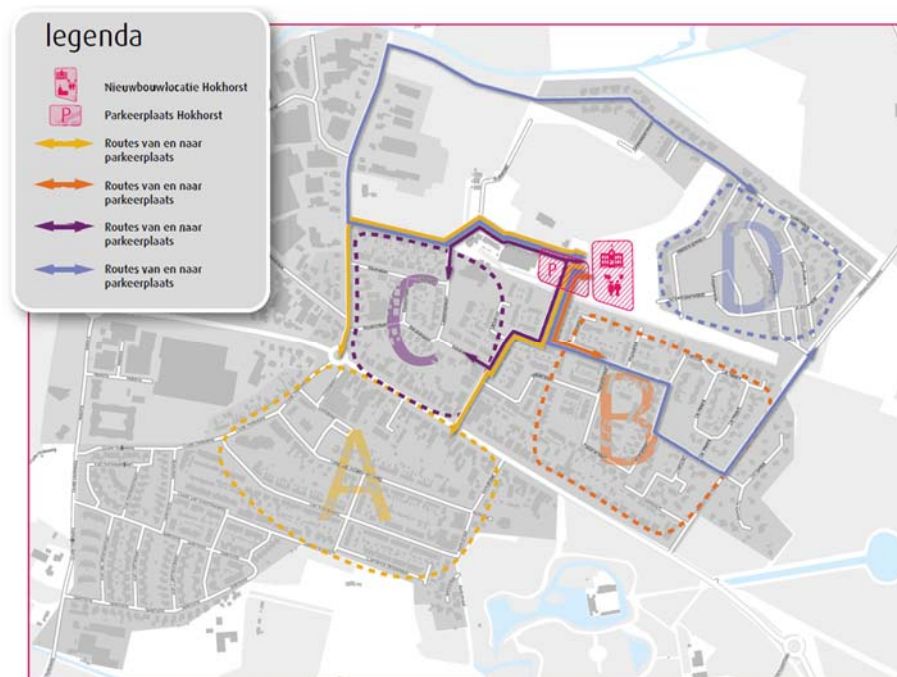
4.1 Gevolgen verkeerscirculatie

Voor de bereikbaarheid van de Hokhorst-locatie is een drietal varianten voor de verkeerscirculatie inzichtelijk gemaakt:

1. Sportparklaan, in twee richtingen berijdbaar (huidige situatie).
2. Sportparklaan, eenrichtingsverkeer richting de Hokhorst.
3. Sportparklaan afgesloten voor autoverkeer ter hoogte van het Dickerijsterlaantje.

Per variant zijn de gevolgen voor de verkeerscirculatie inzichtelijk gemaakt en daarnaast is een inschatting gemaakt wat dit betekent voor de verkeersintensiteiten, gerelateerd aan de nieuwe ontwikkelingen op de Hokhorst-locatie, in de omliggende woonstraten.

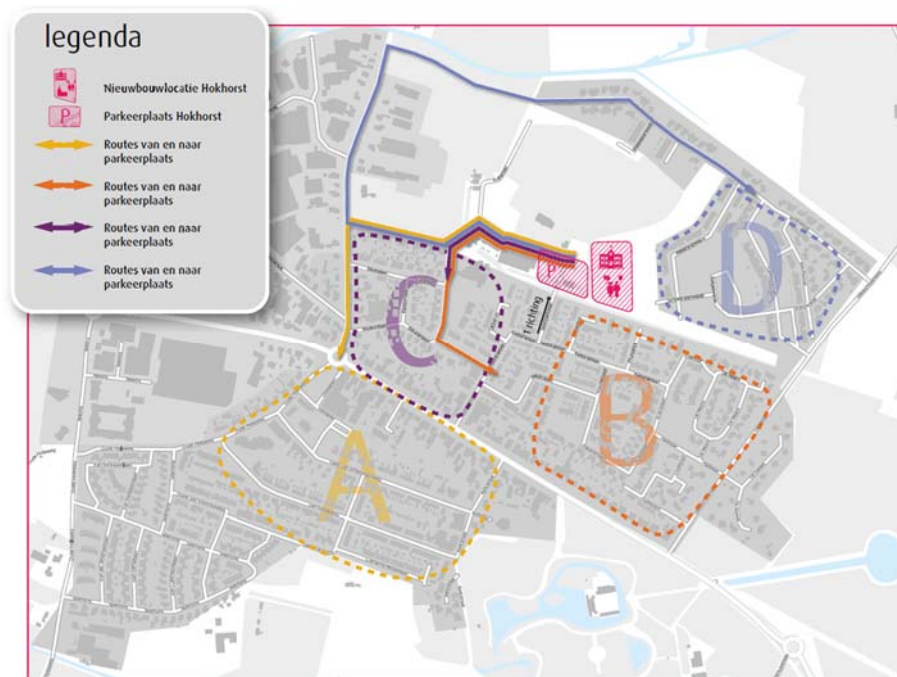
In figuur 4.1 is de huidige situatie verbeeld, waarbij voor vier herkomst- en bestemmingsgebieden de routes van en naar de parkeergelegenheid van De Hokhorst zijn ingetekend. Daarnaast staat ook de toekomstige nieuwe verbinding tussen het Ruiterpad en Beekweide ingetekend.



Figuur 4.1: Routes variant Sportparklaan, in twee richtingen berijdbaar (huidige situatie)

Uit figuur 4.1 blijkt dat het autoverkeer vanuit het woongebied ten zuiden van de Dorpsstraat (gebied B) via de Kastanjelaan - Sportparklaan of via de Barneveldsestraat - Meidoornlaan - Hokhorst de parkeergelegenheid kan bereiken. Het woongebied ten westen van de Kastanjelaan (gebied C) bereikt de parkeergelegenheid Hokhorst via de Sportparklaan of Lijsterbeslaan - Hokhorst. Het woongebied ten oosten van de Kastanjelaan (gebied B) rijdt via de Sportparklaan. Het verkeer vanuit Beekweide (gebied D) volgt de route via Beekweide - Barneveldsestraat - Meidoornlaan - Hokhorst of de route via de Ubberschotenweg - Hazelaar - Kastanjelaan - Sportparklaan.

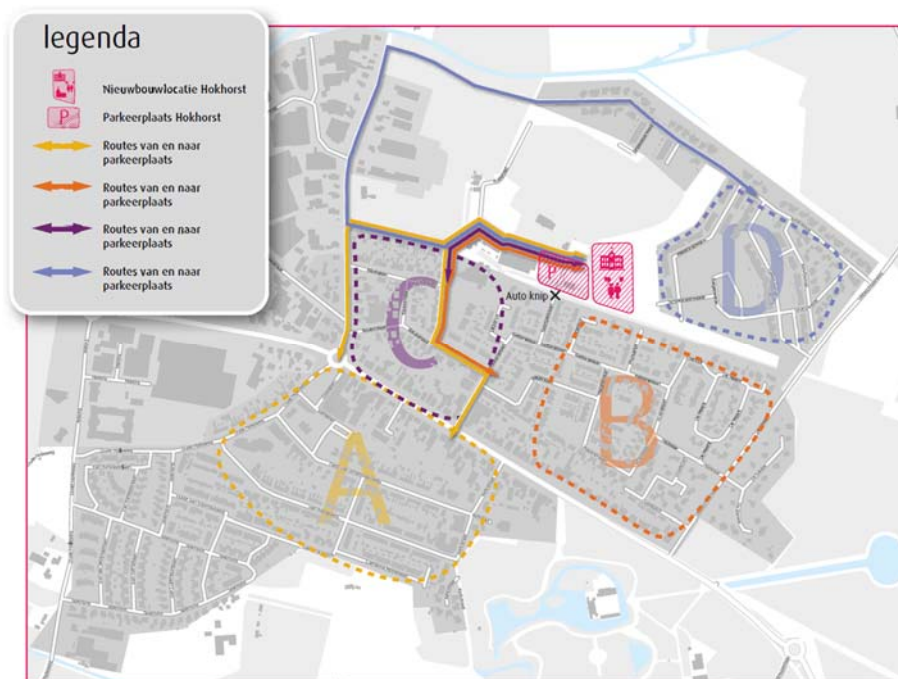
De routes van en naar de parkeergelegenheid van de Hokhorst zijn op eenzelfde wijze inzichtelijk gemaakt voor de vier herkomst- en bestemmingsgebieden voor de situatie waar eenrichtingsverkeer op de Sportparklaan, richting Hokhorst, wordt ingesteld. Deze zijn voor deze variant in figuur 4.2 weergegeven.



Figuur 4.2: Routes variant Sportparklaan, eenrichtingsverkeer richting de Hokhorst

De gevolgen van het instellen van eenrichtingsverkeer in de Sportparklaan is, ten opzichte van de huidige situatie, alleen anders voor de routes vanaf de parkeergelegenheid Hokhorst. Zo is het voor het autoverkeer met bestemming het woongebied ten zuiden van de Dorpstraat alleen nog mogelijk om via de Hokhorst - Meidoornlaan en de Barneveldsestraat de bestemming te bereiken. Een mogelijke sluiproute loopt vanaf de Hokhorst via de Lijsterbeslaan - Beukenlaan en de Kastanjelaan. Voor verkeer met bestemming de woongebieden zowel ten westen als ten oosten van de Kastanjelaan is dit de alternatieve route, indien de Sportparklaan één richting is. Voor verkeer met de bestemming Beekweide loopt de route via de Hokhorst - Meidoornlaan - Barneveldsestraat en Beekweide. De route via de Sportparklaan - Kastanjelaan - Acacialaan - Hazelaar - Ubbeschoterweg is niet mogelijk in deze variant. Deze variant zorgt voor een afname van verkeer op de Sportparklaan, doordat deze alleen nog in één richting bereikbaar is. Dit leidt tot een toename van verkeer op de Hokhorst, Lijsterbeslaan en de Beukenlaan. Omdat het autoverkeer met bestemming Beekweide nog maar één route heeft, via de Meidoornlaan en de Barneveldsestraat zal dit ook hier tot een toename van verkeer leiden.

De derde variant waarvoor de routes van en naar de parkeergelegenheid van de Hokhorst voor de vier herkomst- en bestemmingsgebieden inzichtelijk zijn gemaakt, is de situatie waarbij een autoknip wordt gemaakt op de Sportparklaan, ter hoogte van het Dickerijsterlaantje. Hierdoor is het voor autoverkeer niet meer mogelijk om de bestemmingen op de Hokhorst via de Sportparklaan te bereiken. In figuur 4.3 zijn de nieuwe routes gevisualiseerd.



Figuur 4.3: Routes variant het Sportparklaan afgesloten voor autoverkeer ter hoogte van het Dickerijsterlaantje

Uit figuur 4.3 blijkt dat de Hokhorst-locatie alleen bereikbaar is via de Hokhorst – Meidoornlaan of de Hokhorst - Lijsterbeslaan en niet meer via de Sportparklaan. In deze variant rijdt geen doorgaand verkeer meer door de Sportparklaan, alleen bestemmingsverkeer zal nog gebruik maken van deze straat. Wat tot een aanzienlijke verlaging van de verkeersintensiteit zal leiden op de Sportparklaan. Door de autoknip zal de verkeersintensiteit op de andere routes naar de ontwikkellocatie toenemen. Dit is met name de Hokhorst, maar ook op de Lijsterbeslaan, Beukenlaan en Meidoornlaan neemt de verkeersintensiteit toe, doordat het verkeer in de woonbuurten tussen de Dorpstraat en de Hokhorst hier meer gebruik van gaat maken.

4.2 Verkeersintensiteiten

Aan de hand van de verkeersgeneratie van de ontwikkelingen op de Hokhorst-locatie en de resultaten uit de verkeerstellingen op de Meidoornlaan, de Hokhorst en de Sportparklaan is, per variant, een inschatting gemaakt van de gevolgen op het gebied van de verkeersintensiteiten op deze wegen.

De totale verkeersgeneratie van het programma is ongeveer 420 motorvoertuigen per etmaal op een gemiddelde werkdag. Omdat de basisschool een verplaatsing is (285 motorvoertuigen) en het kindcentrum een uitbreiding van het aantal groepen is

(50 motorvoertuigen extra), is de toename van de verkeersintensiteit lager. Indien de verkeerscirculatie ongewijzigd blijft, verspreid het extra verkeer zich gelijkmatig over beide routes: de Hokhorst - Meidoornlaan en de Sportparklaan.

In de varianten verdeelt het verkeer van de ontwikkelingen op de Hokhorst-locatie zich anders over beide routes. Echter ook het huidige verkeer van en naar de huidige functies op de Hokhorst-locatie gaat zich dan anders over beide routes verdelen. Het gebruik van de Hokhorst - Meidoornlaan neemt toe en het gebruik van de Sportparklaan neemt af. In tabel 4.1 zijn voor de Sportparklaan, de Hokhorst en de Meidoornlaan per variant de verwachte verkeersintensiteiten vermeld.

	huidige situatie	huidige situatie inclusief Hokhorst-locatie	eenrichtings- verkeer Sportparklaan	knip Sportparklaan
Sportparklaan	600	770	380	< 100
Hokhorst/Ruiterpad	450	620	1.000	1.390
Meidoornlaan	650	680	840	1.000

Tabel 4.1: Verkeersintensiteiten (mvt/etm) voor een gemiddelde werkdag, per variant

Uit tabel 4.1 blijkt dat de verkeersintensiteit op alle drie de wegen met circa 25% toeneemt door de ontwikkeling van de Hokhorst-locatie. Het instellen van eenrichtingsverkeer (richting Hokhorst) op de Sportparklaan leidt tot een minder grotere toename van verkeer op de Sportparklaan. Daardoor is een grotere toename van verkeer te verwachten op de Hokhorst en de Meidoornlaan. Eenzelfde effect is ook zichtbaar wanneer een autoknip in de Sportparklaan wordt gerealiseerd. Hierdoor is geen doorgaand verkeer meer mogelijk door de Sportparklaan, waardoor verkeer met bestemming Hokhorst alleen via de Hokhorst en de Meidoornlaan de Hokhorst kan bereiken. Dit heeft een grotere toename van verkeer op deze straten tot gevolg, tot ongeveer maximaal 1.400 motorvoertuigen per etmaal op de Hokhorst en ongeveer 1.000 motorvoertuigen per etmaal op de Meidoornlaan.

Een toekomstige doortrekking van het Ruiterpad naar de Beekweide zorgt voor een derde ontsluiting van de Hokhorst-locatie (ten noorden). De verwachting is dat deze extra ontsluiting de huidige ontsluitingswegen van het gebied ontlasten. Verkeer van en naar het noorden zal gebruik maken van deze toekomstige route. Met een minder grote verkeersbelasting voor de Sportparklaan, de Hokhorst en Meidoornlaan tot gevolg.

Richtlijnen erftoegangswegen

Het CROW geeft voor erftoegangswegen, een gewenste maximale capaciteit van 4.000 motorvoertuigen per etmaal. Deze gewenste maximale capaciteit is een afgeleide, waarbij functie, gebruik en inrichting van de weg in evenwicht zijn. De minimale breedte van het profiel voor tweerichtingsverkeer is hierbij 4,80 meter, een ideaal profiel is 5,80 meter. De Sportparklaan heeft een breedte van ongeveer 5,70 meter, de Meidoornlaan is ongeveer 5,30 meter breed en de Hokhorst 4,50 meter waarbij er een minimale

doorgang van 3,00 meter is doordat geen langsparkeren plaatsvindt. Hiermee hebben de drie straten een voldoende breed profiel voor de het faciliteren van tweerichtingsverkeer.

Uit de verkeerstellingen en de verkeersgeneratie blijkt dat de huidige en toekomstige verkeersintensiteiten op de drie straten ruim onder de gewenste maximale capaciteit van 4.000 motorvoertuigen per etmaal voor dit type weg blijven. Aandachtspunt hierbij wel is dat de ontwikkeling van de Hokhorst leidt tot een toename van het huidige verkeer in deze straten. Deze toename kan ook als zodanig beleefd worden, zonder dat er sprake is van een hoge verkeersintensiteit, gerelateerd aan vergelijkbare typen straten. De huidige en toekomstige verkeersintensiteiten zijn vergelijkbaar met verkeersintensiteiten in een woonerf.

5

Conclusies

De totale verkeersgeneratie van het programma op de Hokhorst-locatie is ongeveer 420 motorvoertuigen per etmaal op een gemiddelde werkdag. Omdat het deels een verplaatsing betreft (basisschool) en een deel van de nieuwe functies al reeds op de nieuwe locatie gevestigd zijn (kindcentrum) is de daadwerkelijke verkeerstoename lager. Bovendien verdeelt het verkeer zich over de Hokhorst en de Sportparklaan.

Uit de verkeerstellingen blijkt dat de huidige verkeersintensiteit op een gemiddelde werkdag als volgt is:

- Sportparklaan: 600 motorvoertuigen per etmaal;
- Hokhorst: 450 motorvoertuigen per etmaal;
- Meidoornlaan: 650 motorvoertuigen per etmaal.

In tabel 5.1 zijn voor de Sportparklaan, de Hokhorst en de Meidoornlaan per variant de verwachte verkeersintensiteiten vermeld.

	huidige situatie	huidige situatie inclusief Hokhorst-locatie	eenrichtings- verkeer Sportparklaan	knip Sportparklaan
Sportparklaan	600	770	380	< 100
Hokhorst/Ruiterpad	450	620	1.000	1.390
Meidoornlaan	650	680	840	1.000

Tabel 5.1: Verkeersintensiteiten (mvt/etm) voor een gemiddelde werkdag, per variant

De verkeersintensiteit op de drie wegen neemt met ongeveer 25% toe door de ontwikkeling van de Hokhorst-locatie. Het instellen van eenrichtingsverkeer (richting Hokhorst) op de Sportparklaan leidt tot een minder groter toename van verkeer op de Sportparklaan. Daardoor is een grotere toename van verkeer te verwachten op de Hokhorst en de Meidoornlaan. Eenzelfde effect is ook zichtbaar wanneer een autoknip in de Sportparklaan wordt gerealiseerd. Hierdoor is geen doorgaand verkeer meer mogelijk door de Sportparklaan, waardoor verkeer met bestemming Hokhorst alleen via de Hokhorst en

Meidoornlaan de Hokhorst kan bereiken. Dit heeft een grotere toename van verkeer op deze straten tot gevolg, tot ongeveer 1.400 motorvoertuigen per etmaal op de Hokhorst en ongeveer 1.100 motorvoertuigen op de Meidoornlaan.

Het instellen van eenrichtingsverkeer voor autoverkeer op de Sportparklaan, richting de Hokhorst, leidt tot een afname van verkeer op de Sportparklaan. Dit heeft als gevolg dat het autoverkeer toeneemt op de Hokhorst, tot ongeveer 1.000 motorvoertuigen per etmaal. Als direct gevolg hiervan zal ook een lichte stijging van de verkeersintensiteit op de Lijsterbeslaan en de Beukenlaan het geval zijn. Het autoverkeer met bestemming Beekweide heeft in deze variant nog maar één route, via de Meidoornlaan en de Barneveldsestraat, ook hier zal een toename van verkeer zijn ten opzichte van de huidige verkeerscirculatie. Op de Meidoornlaan neemt het autoverkeer toe tot ongeveer 800 motorvoertuigen per etmaal.

Een autoknip op de Sportparklaan, ter hoogte van het Dickerijsterlaantje, leidt ertoe dat geen doorgaand verkeer meer door de Sportparklaan rijdt, alleen bestemmingsverkeer zal nog gebruik maken van deze straat, wat tot een aanzienlijke verlaging van de verkeersintensiteit zal leiden in deze straat. Verkeer met bestemming Hokhorst kan alleen via de Hokhorst en de Meidoornlaan de Hokhorst bereiken. Dit heeft een grotere toename van verkeer op deze straten tot gevolg, tot ongeveer maximaal 1.400 motorvoertuigen per etmaal op de Hokhorst en ongeveer 1.000 motorvoertuigen op de Meidoornlaan. De verwachting is dat de verkeersintensiteit ook op de Lijsterbeslaan en de Beukenlaan licht toeneemt, doordat het verkeer in de woonbuurten tussen de Dorpstraat en de Hokhorst hier meer gebruik van gaan maken.

Uit de verkeerstellingen en de verkeersgeneratie blijkt dat de huidige en toekomstige verkeersintensiteiten op de drie straten ruim onder de gewenste maximale capaciteit van 4.000 motorvoertuigen voor dit type weg blijven. Aandachtspunt hierbij is wel dat de ontwikkeling van de Hokhorst leidt tot een toename van het huidige verkeer in deze straten. Deze toename kan ook als zodanig beleefd worden, zonder dat er sprake is van een hoge verkeersintensiteit, gerelateerd aan vergelijkbare typen straten.

Een toekomstige doortrekking van het Ruiterspad naar de Beekweide zorgt voor een derde ontsluiting van de Hokhorst-locatie (ten noorden). De verwachting is dat deze extra ontsluiting de huidige ontsluitingswegen van het gebied ontlasten. Met een minder grote verkeersbelasting voor de Sportparklaan, De Hokhorst en Meidoornlaan tot gevolg.

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**