

Notitie / Memo

HaskoningDHV Nederland B.V.
Mobility & Infrastructure

Aan: IQNN: Martijn Snel
Van: Arno Lambregtse, Jon van Dijk
Datum: 6 december 2021
Kopie: Albert Nauta
Ons kenmerk: BI1045MINT2110212253
Classificatie: Projectgerelateerd

Onderwerp: Verkeersparagraaf bestemmingsplan Officierscasino, Soesterberg

Toelichting verkeer bestemmingsplan Officierscasino

1. Inleiding

De ontwikkelcombinatie Schavast / IQNN Development heeft het voornemen het Officierscasino aan de Kampweg in Soesterberg te ontwikkelen tot een woonlocatie waar 104 appartementen worden gerealiseerd en een woon-zorgcomplex met 107 zorgkamers.

Het gebied wordt globaal begrensd door de Noorduyn in het noorden, bestaande woningen aan de Bloemheuvel in het oosten, de Kamerlingh Onneslaan in het zuiden en de Kampweg aan de westkant. Het plangebied wordt grotendeels ontsloten via de bestaande toegangen op de Kampweg en voor een klein deel via de bestaande toegang op de Kamerlingh Onneslaan.

2. Beschrijving plangebied

2.1 Afwikkeling verkeer

Het gebied krijgt twee aansluitingen op de Kampweg en een op de Kamerlingh Onneslaan. De Kampweg sluit aan de noordzijde aan op de Rademakerstraat/Banningstraat. In westelijke richting komt de Rademakerstraat vervolgens uit op de N237. De Banningstraat sluit via de Oude Tempellaan met een rotonde aan op de N237. Deze provinciale weg vormt de ontsluiting naar de rest van de provincie en de A28.

Daarnaast kan het verkeer vanaf de Kampweg en vanaf de Kamerlingh Onneslaan via de Kampweg in zuidelijke richting naar de Richelleweg rijden en via deze weg op de A28 komen.

In figuur 1 is de locatie met ontsluiting weergegeven.



Figuur 1: Ligging plangebied inclusief wegenstructuur volgens Masterplan Soesterberg

2.2 Wegcategorisering

In het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan Soest van oktober 2008 is de voorkeurshoofdwegenstructuur voor Soest inclusief Soesterberg vastgesteld.

Inmiddels is het denken over de verkeersstructuur doorgegaan, hetgeen geresulteerd heeft in een aangepaste structuur voor Soesterberg, zoals die is opgenomen in het Masterplan¹ voor Soesterberg. Door de inmiddels verdiepte aanleg van de N237 en de deels al gerealiseerde dorpsuitbreidingen verandert de verkeerssituatie in Soesterberg. Bovendien heeft de aanleg van het kruispunt voor de ontsluiting van Abrona en de realisatie van woningen op de voormalige vliegbasis invloed op de verkeersafwikkeling in het dorp.

Dit heeft geleid tot een nieuwe verkeersstructuur, die is getoetst aan het GVVP. Mede vanuit deze toets is er in het Masterplan voor gekozen om voor geheel Soesterberg een 30 km/h-zone in te voeren. Hierdoor zal er ook een herverdeling van het verkeer over diverse wegen binnen de kom plaatshebben. Deze wegen worden ingericht als erftoegangsweg. Voor de omschrijving van dit type weg verwijzen wij naar de "Leidraad Fysieke Leefomgeving"² van de gemeente Soest. De erftoegangsweg heeft een profiel tussen 4.80 (minimaal) en 5.80 meter (ideaal), waarbij de breedte mede afhankelijk is van de functie van de weg³. Alle wegen in het direct te beschouwen invloedsgebied van het plan Officierscasino voldoen op dit moment aan dit criterium.

De gemeente Soest heeft zich op het onderwerp Duurzaam Veilig aangesloten bij de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG), die in 1997 een overeenkomst heeft gesloten, het zogenaamde 'Startprogramma Duurzaam Veilig Verkeer'. In het convenant zijn afspraken gemaakt betreffende de categorisering en eenduidige inrichting van wegen. In de Handleiding Startprogramma Duurzaam Veilig (Verkeer) is destijds voor deze wegen als criterium een maximum intensiteit van 5.000 à 6.000 motorvoertuigen/etmaal opgenomen; in 2004 is dit opgenomen in het Handboek ASVV.

¹ "Uitwerking Masterplan Soesterberg", 4 oktober 2010

² "Leidraad Fysieke Leefomgeving, Deel 3: Inrichting en materialen, versie 1.1 definitief", 10 mei 2019

³ ASVV 2012, Erftoegangswegen binnen de bebouwde kom, CROW, het kenniscentrum voor infrastructuur, openbare ruimte en verkeer en vervoer, oktober 2012

Tegenwoordig wordt deze intensiteit niet meer als een hard gegeven gehanteerd, maar wordt deze mede beoordeeld aan de hand van de stedenbouwkundige opzet, uitstraling en vormgeving van het gebied waarin de wegen liggen. Vanuit het oogpunt van leefbaarheid en oversteekbaarheid van een weg kan deze intensiteit wel als indicatie worden aangehouden.

Op de Rademakerstraat, de Kamerlingh Onneslaan en Oude Tempellaan is inmiddels 30 kilometer per uur ingevoerd. Overige wegen waarop nu nog 50 km per uur geldt, worden aangepast aan de bovengenoemde richtlijnen uit de Leidraad voor wegen met een maximumsnelheid van 30 km per uur.

2.3 Openbaar vervoer

Ten aanzien van de ontsluiting van het openbaar vervoer geldt het volgende.

Nabij de ingang van het terrein van het Officierscasino is in beide richtingen een halte van buslijn 56: deze rijdt dagelijks tussen 06:15 en 00:00 h, twee keer per uur. De bus rijdt vanaf het Centraal station Amersfoort via de N237 een route door Soesterberg via de Oude Tempellaan, Kamerlingh Onneslaan en de Kampweg – Veldmaarschalk Montgomerylaan om vervolgens weer via de N237 door Zeist naar Wijk bij Duurstede te rijden.

Daarnaast kan men twee keer per uur gebruik maken van buslijn 34 tussen 06:30 en 20:30 h: deze bus rijdt van Utrecht P&R Westraven via Utrecht Science Park en Zeist om via de N237 en de Veldmaarschalk Montgomerylaan – Banningstraat – Oude Tempellaan naar Amersfoort Centraal station te rijden. De dichtstbij zijnde halte 't Zwaantje ligt op circa 550 m afstand.

Tenslotte rijdt buurtbus 575 vanaf Soest Raadhuisplein via Soestduinen naar Soesterberg via Oude Tempellaan - Banningstraat - Veldmaarschalk Montgomerylaan en de N237 naar Zeist Busstation. De frequentie is één keer per uur, globaal tussen 08:30 en 18:30 h.

Op deze wijze is sprake van een adequate ontsluiting per openbaar vervoer van het plangebied.

2.4 Waargenomen intensiteiten

In mei 2019 zijn verkeerstellingen uitgevoerd.

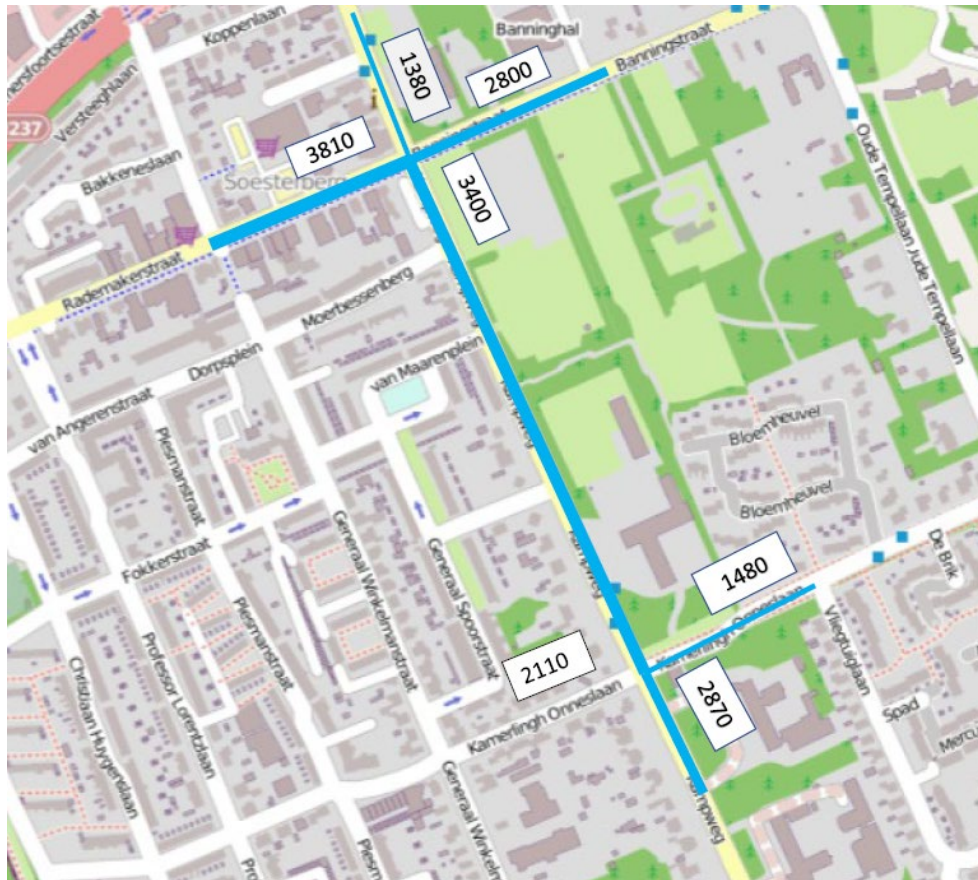
Op de Kampweg rijden dan op een gemiddelde werkdag circa 3.400 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etm)⁴ tussen Odijkplein en Rademakerstraat. Op de Kampweg tussen Kamerlingh Onneslaan en ingang TNO bedraagt het aantal motorvoertuigen op een gemiddelde werkdag circa 2.870 mvt/etm.

Op de Kamerlingh Onneslaan direct ten oosten van de Kampweg bedraagt het aantal motorvoertuigen op een gemiddelde werkdag circa 1.480 mvt/etm en ten westen 2.110 mvt/etm.

Verder bedraagt de intensiteit op de Rademakerstraat direct ten westen van de Kampweg circa 3.810 mvt/etm en op de Banningstraat direct ten oosten van de Kampweg circa 2.800 mvt/etm. Op de Veldmaarschalk Montgomerylaan tenslotte bedraagt de etmaalintensiteit in 2019 circa 1.380 mvt/etm.

In figuur 2 is een en ander samengevat.

⁴ Waar in dit Memo gesproken wordt over motorvoertuigen/etmaal (mvt/etm) gaat het om het aantal motorvoertuigen dat op een gemiddelde werkdag (maandag t/m vrijdag) van een wegvak gebruik maakt



Figuur 2: Overzicht getelde intensiteiten in 2019 in motorvoertuigen per etmaal

3. Toepassing van het verkeersmodel

In dit hoofdstuk gaan wij in op de uitgangspunten en de werking van het gebruikte verkeersmodel en de toepassing in het kader van het plan Officierscasino. Voor een gedetailleerde rapportage over het gebruikte model wordt verwezen naar het rapport “Verkeersmodel Regio Amersfoort, Technische rapportage” van augustus 2018.⁵

Dit model is opgesteld samen met Rijkswaterstaat Midden Nederland, provincie Utrecht en de gemeenten Amersfoort, Leusden, Woudenberg, Nijkerk, Baarn en Soest. Deze partijen hebben het model gecontroleerd en geaccordeerd, zodat het model voor verschillende studies in de regio gebruikt kan worden.

3.1.1 Werking verkeersmodel

Het Verkeersmodel Regio Amersfoort laat zien hoe het verkeer nu en in de toekomst gebruik zal maken van de beschikbare wegen in de Regio Amersfoort op een gemiddelde werkdag in de etmaalperiode voor situaties 2017 en 2030. De etmaalperiode is samengesteld uit de ochtendspits (2 uur), de avondspits (2 uur) en de restdag.

Een verkeersmodel geeft inzicht in de huidige verkeersstromen binnen de gemeente, maar kijkt ook naar de toekomst (het prognosejaar). Wanneer er plannen zijn om bijvoorbeeld woningen te bouwen is het belangrijk te weten, welke effecten deze extra woningen hebben op de verkeerssituatie.

⁵ Verkeersmodel Regio Amersfoort, Technische rapportage, dossier: BF3503-100-100, registratienummer: AN-22-8-2018

De toekomstige situatie (prognosejaar 2030) kan vergeleken worden met de huidige situatie. Het in beeld brengen van deze effecten is soms door wet- en regelgeving opgelegd, bijvoorbeeld bij m.e.r.-plichtige projecten, maar past ook bij een zorgvuldige besluitvorming.

De resultaten van het verkeersmodel vormen verder input voor het berekenen van de toekomstige geluidssituatie vanwege het wegverkeer.

3.2 Uitgangspunten verkeersmodel

Het opbouwen van het modelsysteem start met het wegennetwerk en de gebiedsindeling. Een netwerk is een schematische weergave van de daadwerkelijk beschikbare infrastructuur voor alle vervoerwijzen.

Vervolgens wordt een gebiedsindeling gedefinieerd, waarbij woningen, winkels en bedrijven in gebieden van beperkte omvang geaggregeerd worden tot één modelzone. Aan elke zone worden sociaal-economische gegevens toegekend. Het betreft onder andere het aantal inwoners en arbeidsplaatsen, het auto-bezit en het werkzame deel van de bevolking.

Bij iedere actualisatie van het verkeersmodel worden de invoergegevens vernieuwd op basis van actuele gegevens en plannen van de gemeenten, provincie en Rijkswaterstaat.

3.3 Statisch model

Het model voor de Regio Amersfoort is een zogenaamd statisch model. Het verkeersmodel schat de verkeersstromen in, waar bij de keuze van de bestemming tegelijkertijd de bereikbaarheid van die bestemming wordt beschouwd. Op deze wijze is het mogelijk om verandering van verplaatsingen inzichtelijk te maken die optreden als gevolg van infrastructurele maatregelen om congestie (weerstand) te verminderen. Daarmee kan aangetoond worden, in hoeverre maatregelen oplossend vermogen bieden.

In het Verkeersmodel Regio Amersfoort wordt het verkeersproces gemodelleerd op basis van de volgende keuzes die een persoon maakt bij het plannen van een verplaatsing:

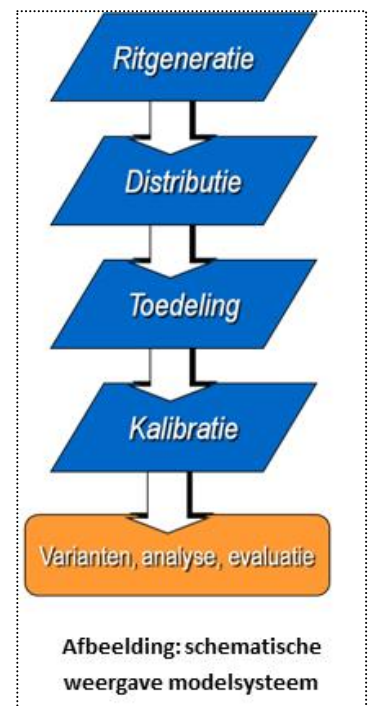
1. De keuze voor het al dan niet maken van een verplaatsing;
2. De keuze van het vertrektijdstip;
3. De keuze van de bestemming;
4. De keuze van de route.

Het verkeersmodel is getoetst voor het basisjaar op tellingen en waar nodig aangepast (kalibratie). Vervolgens kan het model gebruikt worden voor varianten, analyses en evaluaties.

Op basis van de sociaal-economische gegevens wordt met behulp van het ritgeneratiemodel bepaald hoeveel verplaatsingen elke zone per periode genereert en aantrekt. De verplaatsingskeuze en vertrek-tijdstipkeuze zijn in deze stap verwerkt. Voor specifieke voorzieningen wordt het werkelijk aantal aankomsten en vertrekken ingevoerd op basis van verkeerstellingen en gegevens van deze voorzieningen.

De volgende stap is de bestemmingskeuze: het verdelen van de vertrekkende ritten uit een zone over verschillende bestemmingszones (geografische distributie van de ritten). Dit resulteert uiteindelijk in een zogenaamde herkomst- en bestemmingsmatrix, waarin opgeslagen is hoeveel verplaatsingen van elke zone naar elke andere zone (relatie) in het model gaan.

In het toedelingsmodel worden de herkomst- en bestemmingsmatrices vervolgens toegedeeld aan het wegennetwerk. In deze stap wordt de routekeuze meegenomen, waarin de reistijden van de routes van



de verschillende verplaatsingen berekend worden. Het resultaat van de toedeling is de belasting of intensiteit voor alle wegvakken in het verkeersmodel.

In de kalibratie wordt tot slot het model geijkt aan verkeerstellingen en bijgesteld. Er zijn diverse tellingen in het verkeersmodel opgenomen van de intensiteiten op gemeentelijke, provinciale en rijkswegen. De modelrelaties worden aangepast met behulp van de kalibratie. Dit is nodig als uit de tellingen blijkt dat bepaalde (clusters van) zones meer of minder verkeer genereren dan in het model is verondersteld. Hierdoor geeft het verkeersmodel een voldoende goede beschrijving van de werkelijkheid.

Als het model eenmaal gekalibreerd is, worden de prognoses gemaakt via dezelfde stappen van het modelsysteem van het basisjaar (met een kalibratiecorrectie i.p.v. de kalibratie).

3.4 Toepassing statisch model in de regio Amersfoort

Standaard worden er prognoses gemaakt voor de ochtendspits, de avondspits en de restdag.

Het gebruikte statische verkeersmodel voor de Regio Amersfoort heeft als basisjaar (toetsing) 2017 en als prognosejaar 2030.

De toetsing van het statisch model heeft plaatsgehad in overleg met Rijkswaterstaat, de provincie Utrecht en de regiogemeenten.

4. Toepassing statisch model voor het plan Officierscasino

In het kader van de ontwikkeling van het plan Officierscasino in Soesterberg zijn berekeningen gemaakt met het verkeersprognosemodel allereerst van de 'huidige' situatie (2017) als onderdeel van de toetsing van het model. En daarna van de situatie in het prognosejaar 2030. In het volgende wordt ingegaan op de zogenaamde autonome situatie voor het jaar 2030 zonder plan Officierscasino, en vervolgens op de situatie voor het jaar 2030 inclusief plan Officierscasino.

4.1. Beschrijving autonome situatie (zonder plan Officierscasino) en uitkomsten verkeersmodel

De autonome situatie is gedefinieerd als de situatie die zich voordoet in 2030 zonder de realisatie van het onderhavige plan. Normaliter worden alle ontwikkelingen tot 2030 in het verkeersmodel opgenomen, waarvan het "zeker" is dat deze vóór of in 2030 worden gerealiseerd.

De belangrijkste infrastructuurontwikkelingen tussen het basisjaar 2017 en het prognosejaar 2030 in het studiegebied, de Regio Amersfoort en in het invloedsgebied (de rest van Nederland, en in het bijzonder de provincie Utrecht) zijn de volgende (sinds 2017 is een aantal infrastructuurontwikkelingen reeds gerealiseerd):

Project A28/A1 knooppunt Hoevelaken:

- A28 tussen Amersfoort-Zuid en knooppunt Hoevelaken conform ontwerp knooppunt Hoevelaken (2x4 rijstroken + weefvakken)
- Aanpassing knooppunt Hoevelaken conform ontwerp Rijkswaterstaat
- A28 tussen knooppunt Hoevelaken en Nijkerk-Zuid: 2x4 rijstroken
- A28 tussen Nijkerk-Zuid en Nijkerk: 2x3 rijstroken
- A1 tussen knooppunt Hoevelaken en Barneveld: 2x4 rijstroken

Project A27/A1:

- A1 tussen knooppunt Hoevelaken en knooppunt Eemnes: 2x4 rijstroken
- A27 tussen knooppunt Eemnes en Noordelijke Rondweg Utrecht: 2x3 rijstroken

Project Ring Utrecht:

- A27 tussen Noordelijke Rondweg Utrecht en knooppunt Rijnsweerd: 2x4 rijstroken
- Ontwerp knooppunt Rijnsweerd en A27 tussen knooppunt Rijnsweerd en knooppunt Lunetten conform ontwerp RWS

Amersfoort:

- Westelijke Ontsluiting Amersfoort

Soest:

In de autonome situatie voor 2030 is ervan uitgegaan dat in Soest sinds 2017 de volgende ontwikkelingen hebben plaatsgehad of in ontwikkeling zijn, naast een aantal kleinere ontwikkelingen:

- Ontwikkeling woningbouw dorpshart Soesterberg (incl. Noorduyn);
- Ontwikkeling plan Oude Tempel
- Ontwikkeling woningbouw vliegbasis Soesterberg;
- Ontwikkelingen in de directe omgeving: o.a. Sortie 16, Sterrenberg;
- Transformatie Soesterberg-Noord (van werken naar wonen);
- Ontwikkeling Groene Hoogt
- Ontwikkeling bedrijventerrein Richelleweg.

Het aantal inwoners in de gemeente Soest neemt toe van 45.899 in 2017 tot 47.327 inwoners in 2030 zonder plan Officierscasino en het aantal arbeidsplaatsen van 17.292 tot 18.276. Deze groei van de gemeente Soest doet zich vooral voor in Soesterberg.

In tabel 2 zijn de geprognosticeerde cijfers weergegeven (exclusief de inwoners van het Officierscasino).

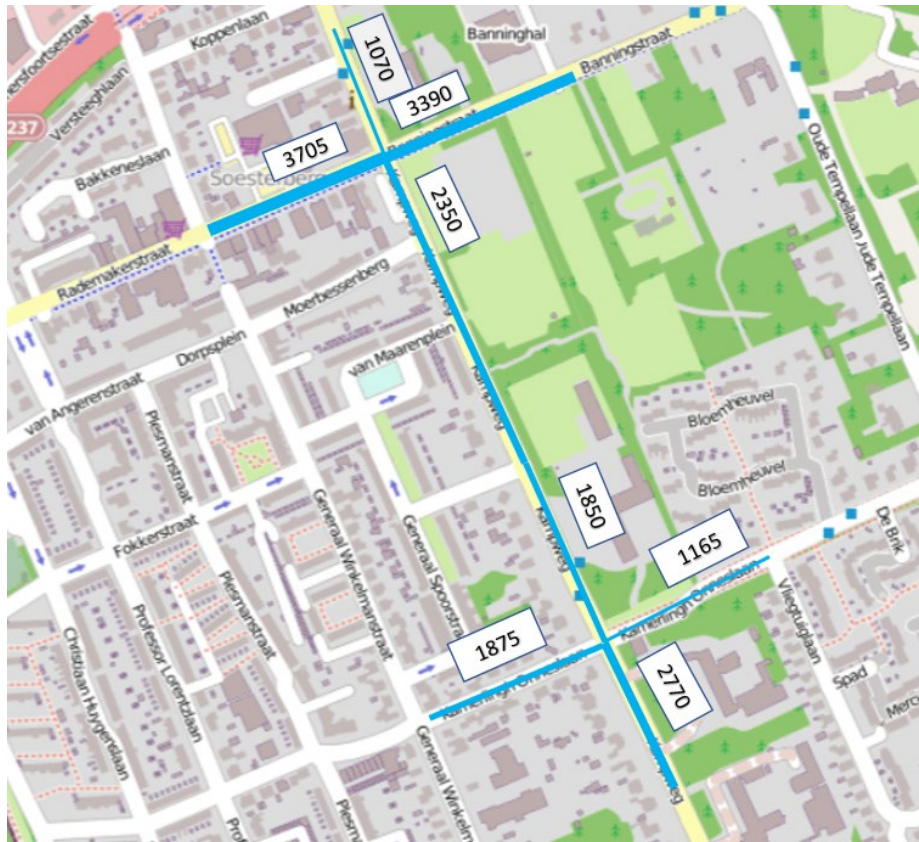
Gemeente Soest	Inwoners	Arbeidsplaatsen detailhandel	Arbeidsplaatsen industrie	Arbeidsplaatsen overig
Socio-economische gegevens 2017	45.899	2.565	1.537	13.190
Socio-economische gegevens 2030	47.327	2.733	1.295	14.248
Toe-/afname 2017 – 2030	1.428	168	-242	1.058

Tabel 1: Socio-economische gegevens gemeente Soest in 2017 en prognose 2030

Belangrijk bij de beoordeling van de verkeersprognoses voor Soesterberg in het algemeen en voor het onderhavige plan in het bijzonder, is het gegeven dat tussen het basisjaar van het verkeersmodel 2017 en het prognosejaar 2030 de weginfrastructuur volgens het Masterplan Soesterberg wordt geïmplementeerd: in de gehele bebouwde kom van Soesterberg wordt een 30 km/h-zone ingevoerd. Dit leidt onder meer tot een herverdeling van een deel van het verkeer over de diverse wegen binnen de bebouwde kom, en daardoor tot een ander verkeersbeeld dan in 2019.

Wanneer de ontwikkeling van het Officierscasino buiten beschouwing wordt gelaten (dus ook buiten de prognoses) dan leidt dit voor de Kampweg en omgeving tot de volgende verkeerssituatie⁶.

⁶ Aangezien er tussen 2017 en 2019 nauwelijks sprake is van groei in Soesterberg kunnen de tellingen van 2019 ook als representatief voor de situatie in 2017 worden beschouwd.



Figuur 3: Prognosecijfers in aantal motorvoertuigen per etmaal in 2030 zonder het plan Officierscasino

Zoals uit figuur 3 blijkt, is sprake van een afname van de intensiteit op de Kampweg tussen de Rademakerstraat en het Van Maarenplein van 3.400 naar 2.350 mvt/etm en tussen het Van Maarenplein en de Kamerlingh Onneslaan naar 1.850 mvt/etm tussen 2019 en 2030.

Op de Kampweg ten zuiden van de Kamerlingh Onneslaan neemt de intensiteit af van 2.870 naar 2.770 mvt/etm.

Op de Veldmaarschalk Montgomerylaan direct ten noorden van de Rademakerstraat neemt de intensiteit van 1.380 naar 1.070 mvt/etm af.

Op de Kamerlingh Onneslaan direct ten oosten van de Kampweg neemt de intensiteit af van 1.480 naar 1.165 mvt/etm.

Bij deze veranderingen in de intensiteiten moet -zoals hierboven al opgemerkt- bedacht worden dat deze mede een gevolg zijn van het feit dat de Kampweg in het jaar 2030 is afgewaardeerd naar 30 km per uur, met onder meer andere routekeuzes als gevolg.

5. Beschrijving situatie inclusief plan Officierscasino

5.1. Plan Officierscasino

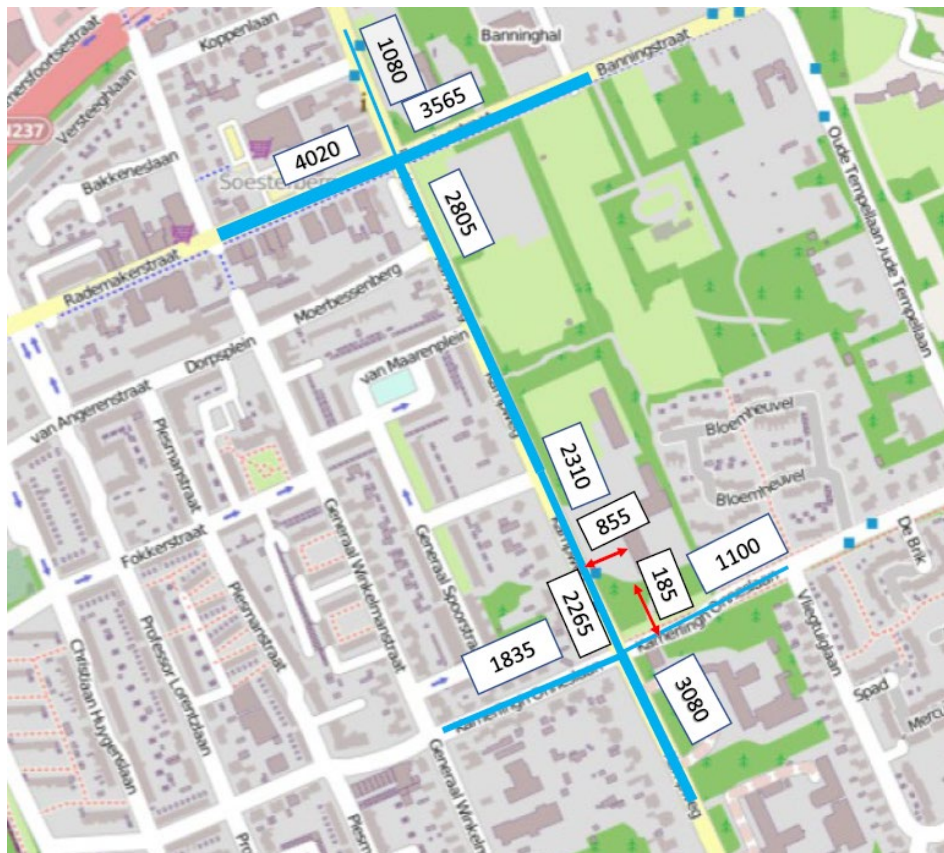
Zoals aangegeven, heeft de gemeente Soest het voornemen mee te werken aan de realisatie van appartementen en zorgwoningen op de locatie van het Officierscasino. De opzet is dat dit gebied wordt ontwikkeld tot een woonwijk met maximaal 211 woningen, waarvan 104 reguliere appartementen en 107 zorgappartementen. De wijk maakt onderdeel uit van een groter verblijfsgebied, en wordt op een tweetal bestaande punten op de Kampweg en op de bestaande toegang op de Kamerlingh Onneslaan

aangesloten. Deze punten zijn illustratief met rode pijlen weergegeven in figuur 4, met daarbij de berekende intensiteiten.

In het kader van het verkeersmodel is de verkeersgeneratie van het plan op basis van CROW-kengetallen geraamd op 1.040 verplaatsingen per etmaal⁷. Deze verkeersgeneratie is naar rato van het aantal parkeerplaatsen verdeeld over de twee toegangen van het plan. Dit leidt tot de volgende situatie.

5.2. *Geprognosticeerde verkeersintensiteiten inclusief plan*

De realisatie van de woonwijk leidt tot de volgende verkeersintensiteiten op de Kampweg en directe omgeving in de situatie 2030:



Figuur 4: Prognosecijfers in aantal motorvoertuigen per etmaal in 2030 inclusief het plan Officierscasino

Zoals uit de figuur blijkt, neemt de intensiteit op de Kampweg tussen de aansluiting van het Officierscasino en het Van Maarenplein toe van 1.850 naar 2.310 mvt/etm en tussen het Van Maarenplein en de Rademakerstraat van 2.350 tot 2.805 mvt/etm.

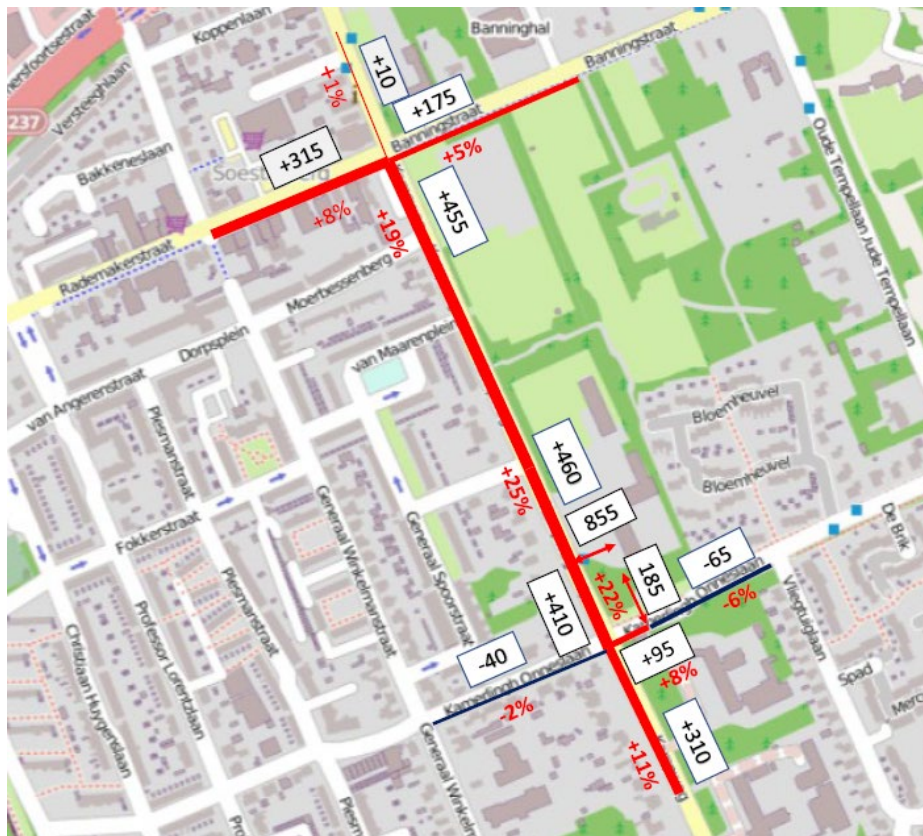
De intensiteit op de Kampweg tussen de aansluiting van het Officierscasino en de Kamerlingh Onneslaan neemt ook toe, en wel tot 2.265 mvt/etm. Op de Kampweg ten zuiden van de Kamerlingh Onneslaan neemt de intensiteit toe van 2.270 tot 3.080 mvt/etm. De intensiteit op de Kamerlingh Onneslaan neemt ter plaatse van de aansluiting van het Officierscasino af met zo'n 65 mvt/etm.

⁷ CROW: het kennisinstituut voor infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer, en werk en veiligheid

Op de Banningstraat neemt de intensiteit met 175 mvt/etm toe tot 3.565 mvt/etm. En op de Rademakerstraat neemt de intensiteit met 315 mvt/etm toe tot 4.020 mvt/etm. De intensiteit op de Veldmaarschalk Montgomeryweg neemt iets toe naar 1.080 mvt/etm.

Uit de verkeersstromen blijkt dat verkeer uit het plan Officierscasino voor een belangrijk deel vanuit de aansluiting van dit plan op de Kampweg in noordelijke richting naar de Rademakerstraat/Banningstraat rijdt, en deels in zuidelijke richting naar de Richelleweg. Dit is een logisch gevolg van het feit dat beide richtingen een kortste route zijn richting de N237 respectievelijk een 'eigen' deel van het hoofdwegennet via de A28.

De verschillen in geprognosticeerde werkdagemaalintensiteiten tussen de situatie mét en zonder het plan Officierscasino zijn in onderstaande figuur 5 weergegeven.



Figuur 5: Verschil in werkdagemaalintensiteiten 2030 inclusief en exclusief Officierscasino absoluut en procentueel

De belangrijkste verschillen doen zich dus voor op de Kampweg zowel ten noorden als ten zuiden van de aansluiting van het plan Officierscasino op de Kampweg; hetgeen vanzelfsprekend is vanwege de komst van het plan en de ontsluiting daarvan op de Kampweg. Bij de gesignaleerde veranderingen in de intensiteiten moet in het oog gehouden worden, dat sprake is van verdringing van verkeer: doordat de verkeersintensiteit op de Kampweg toeneemt, gaat een deel van het verkeer op deze weg en op de Kamerlingh Onneslaan een andere route kiezen, die door die toename sneller wordt dan via de Kampweg.

6. Conclusie

Op alle betrokken wegen blijft de intensiteit ruim onder de 5.000 mvt/etm. Alle toekomstige verkeersintensiteiten zijn op de huidige wegprofielen goed te verwerken en passen binnen de veelal gehanteerde criteria voor een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom.

Zoals genoemd in par. 2.2. is volgens de principes van Duurzaam Veilig de aanbevolen wegbreedte voor een erftoegangsweg die in twee richtingen wordt bereden, minimaal 4,80 meter en idealiter 5,80 meter.

De onderhavige wegen hebben alle een profiel van meer dan 5,50 meter breed.

De verwachte verkeerssituatie voldoet hiermee ook vanuit verkeersveiligheidsoogpunt aan de hieraan te stellen eisen. Fietzers kunnen gebruik maken van de rijbaan, parkeren kan in parkeervakken of op de rijbaan, en de bus kan halteren op de rijbaan.