

Verkeersonderzoek Vuursteeglaan/Achterweg

VERKEERSAFWIKKELING EN PARKEREN VUURSTEEGLAAN

Documentnr.: N03-D01-71030223-BTT

Projectnummer: 71030223

Status: Definitief

Datum: 17 november 2023

Auteur: Biem Troost

Opdrachtgever:

Lodewijck Groep

Beechavenue 139

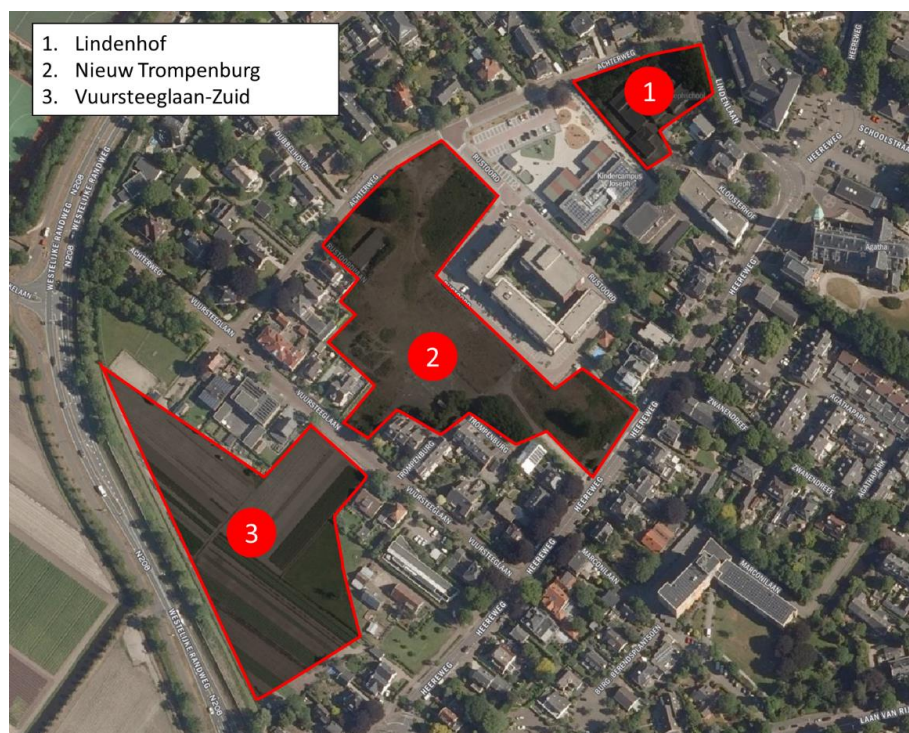
1119 RB Schiphol-Rijk



INLEIDING

De gemeente Lisse is voornemens om medewerking te verlenen aan diverse ruimtelijke ontwikkelingen (woningbouw) rondom de Vuursteeglaan en de Achterweg in Lisse. De ruimtelijke ontwikkelingen hebben effect op de verkeerssituatie in het gebied. Door de ontwikkelingen zal onder meer het verkeersaanbod toenemen en zullen verkeersstromen wijzigen. Roelofs is gevraagd onderzoek te doen naar het effect op de verkeerssituatie door de ontwikkelingen. Onderzocht is onder meer; hoeveel extra verkeer door de ruimtelijke ontwikkelingen wordt gegenereerd en wat dat betekent voor de verkeersontsluiting. Tevens is gekeken wat het verwachte effect is op de parkeersituatie.

De ruimtelijke ontwikkelingen zijn beoogd op drie locaties. Deze locaties zijn weergegeven in figuur 1. Deze notitie gaat voornamelijk in op de ontwikkeling Vuursteeglaan-Zuid te Lisse.



Figuur 1 Locaties ruimtelijke ontwikkelingen

Om inzicht te verkrijgen zijn in april - mei 2021 de verkeersintensiteiten en de parkeerdruk gemeten. Omdat er is gemeten in de periode van Corona-maatregelen heeft dit geleid tot vragen vanuit de omgeving. In de rapportage van 2021 rekening is gehouden met corona-maatregelen door een 3% correctiefactor te rekenen bovenop de gemeten intensiteiten. Voor een verificatie van telresultaten heeft er in augustus – september 2022 aanvullend een tweede onderzoek plaatsgevonden. In deze notitie worden de onderzoeksresultaten van zowel het eerste als het tweede onderzoek samengevat en de resultaten met elkaar vergeleken.

VERKEERSEFFECTEN RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN

SITUATIES

De verkeerseffecten verschillen per ontwikkeling. Om deze reden zijn de verkeerseffecten bepaald per ontwikkellocatie (zie figuur 1). Tabel 1 toont de beoogde ruimtelijke ontwikkeling per situatie (stand heden). Omdat er planologisch ruimte is om het woningbouwprogramma anders in te vullen is naast de toekomstige situatie ook een scenario worst-case situatie beschouwd.

De worst-case scenario betreft de maximale planologische mogelijkheid en niet de te verwachten situatie, gezien de afspraken die de gemeente en de ontwikkelaars hebben gemaakt over de segmentatie van het programma, waarbij de gestapelde woningen in het middensegment gerealiseerd moeten worden.

Project	Toekomstige situatie	Worst-case situatie
Lindenhof (LHF)	6 vrijstaande woningen	6 vrijstaande woningen
Nieuw Trompenburg (N TB)	1 vrijstaande woning	1 vrijstaande woning
	18 2-onder-1 kapwoningen	18 2-onder-1 kapwoningen
	25 rijwoningen	25 rijwoningen
	16 gestapelde woningen, middensegment	20 gestapelde woningen,
	huur/koop	vrije sector koop
Vuursteeglaan-Zuid (VSL Z)	4 gestapelde woningen, vrije sector koop	
	6 vrijstaande woningen	6 vrijstaande woningen
	18 2-onder-1 kapwoningen	18 2-onder-1 kapwoningen
	7 rijwoningen	7 rijwoningen
	21 gestapelde woningen, sociale huur	21 gestapelde woningen, sociale huur
	30 gestapelde woningen, middensegment	30 gestapelde woningen, dure huur/koop
	huur/koop	

Tabel 1: Beoogde ruimtelijke ontwikkelingen per situatie

VERKEERSGENERATIE / VERKEERSAFWIKKELING

Toekomstige situatie

De verkeersgeneratie is berekend aan de hand van de beoogde ruimtelijke ontwikkelingen (zie bijlage I) en is per weg weergegeven in tabel 2. De huidige intensiteit is in twee periodes (april - mei 2021 en august - september 2022) buiten gemeten door middel van telslangen (zie bijlage IV). De eerste telling heeft plaatsgevonden ten tijde van een "zeer ernstig" risiconiveau van COVID-19, waardoor er onder andere sprake was van een avondklok vanaf 22:00 uur. Om de eerder gemeten intensiteiten nogmaals te bevestigen is in 2022 een tweede meting uitgevoerd gedurende een periode zonder beperkende COVID-19 maatregelen. De resultaten van de metingen zijn weergegeven in tabel 2. De verwachting was dat de tweede meting hogere verkeersintensiteiten zouden opleveren, we hebben immers de eerste bewust met 3% gecorrigeerd. Tegen de verwachting in blijken deze lager te zijn. Hieruit is te concluderen dat de resultaten van de eerste meting, zonder correctie, betrouwbaar zijn.

Locatie	Intensiteit 2021 (mvt/etm)	Intensiteit 2022 (mvt/etm)	Toename LHF (mvt/etm)	Toename N TB (mvt/etm)	Toename VSL Z (mvt/etm)	Totaal (afgerond)
Achterweg (thv 8)	490	-	+30	+135	+150	810
Achterweg (thv 40)	470	430	+30	0	+150	650
Vuursteeglaan (thv Heereweg)	730	670	+30	+400	+440	1.600

Tabel 2: Verkeersgeneratie toekomstige situatie

LHF = Lindenhof, N TB = Nieuw Trompenburg, VSL Z = Vuursteeglaan-Zuid

De verwachte toename van het verkeer door de drie ontwikkelingen is toegedeeld aan de huidige ontsluitingswegen in het gebied. Dit betreffen de Achterweg en de Vuursteeglaan, die het gebied onder meer ontsluiten via de Heereweg en de daaraan liggende N208 (Westelijke randweg). In de tabel valt af te lezen dat de toevoeging van Lindenhof een beperkt effect heeft op de verkeersintensiteit. De toename door Nieuw Trompenburg en Vuursteeglaan-Zuid zijn groter, zeker als deze beide zijn gerealiseerd. De verwachting is dat het grootste deel van het extra aanbod aan verkeer zich zal ontsluiten via de Vuursteeglaan. Volgens tabel 2 zal de intensiteit van de Achterweg na realisatie van de 3 projecten oplopen tot ca. 810 mvt/etmaal. Op de Vuursteeglaan zal na de ontwikkeling van beide locaties (Vuursteeglaan-Zuid en Nieuw Trompenburg) de intensiteit op ca. 1.600 mvt/etmaal komen te liggen.

Worst-case situatie

Ten opzichte van de toekomstige situatie is voor de worst-case situatie met een woningbouwprogramma gerekend die meer verkeer genereert. Dit is weergegeven in tabel 3.

Locatie	Intensiteit 2021 (mvt/etm)	Intensiteit 2022 (mvt/etm)	Toename LHF (mvt/etm)	Toename N TB (mvt/etm)	Toename VSL Z (mvt/etm)	Totaal (afgerond)
Achterweg (thv 8)	490	-	+30	+140	+160	820
Achterweg (thv 40)	470	430	+30	0	+160	650
Vuursteeglaan (thv Heereweg)	730	670	+30	+410	+460	1.630

Tabel 3: Verkeersgeneratie worst-case situatie

LHF = Lindenhof, N TB = Nieuw Trompenburg, VSL Z = Vuursteeglaan-Zuid

Conclusie verkeersgeneratie/verkeersafwikkeling

In deze beschouwing is het fietsverkeer niet separaat benoemd. Omdat de Vuursteeglaan en Achterweg belangrijke fietsroutes van/naar sportpark Ter Specke zijn, zijn in 2021 de intensiteiten gemeten. De hoogte van deze intensiteiten maken het niet nodig om de capaciteiten bij te stellen.

De capaciteit van een weg wordt door meerdere aspecten bepaald, zoals toegelicht in bijlage II. Over het algemeen kan wel gesteld worden dat erftoegangswegen per rijrichting een intensiteit van minimaal

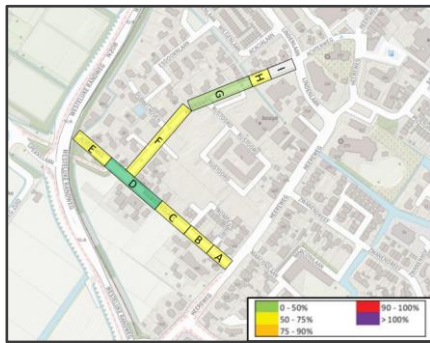
1.000 mvt/etmaal aankunnen. Als de weg ruimte heeft voor twee richtingen, heeft deze weg een capaciteit van minimaal dan 2.000 mvt/etmaal.

De Achterweg is een erftoegangsweg voor verkeer in 1 richting en is daarmee in staat het verkeersaanbod van 820 mvt/etmaal af te wikkelen. De Vuursteeglaan is ook een erftoegangsweg en heeft in de huidige indeling een minimale capaciteit van ca. 1.000 mvt/etmaal. Als er ruimte wordt gemaakt door het instellen van een parkeerverbod aan één zijde, voldoende breedte voor verkeer in twee richtingen waarmee de capaciteit minimaal 2.000 mvt/etmaal wordt, kan de Vuursteeglaan het verkeersaanbod van 1.630 mvt/etmaal (worst-case) goed verwerken.

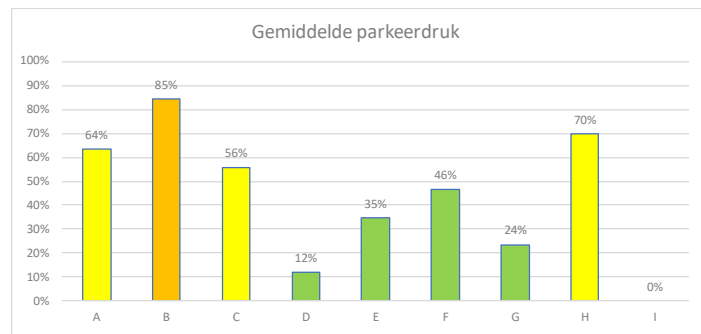
PARKEREN

Huidige situatie

In mei 2021 is op verschillende momenten een parkeeronderzoek uitgevoerd. Om specifiek inzicht te krijgen in de parkeerdruk is het onderzoeksgebied onderverdeeld in secties. Deze secties zijn te zien in figuur 2. De gemeten parkeerdruk per sectie is te zien in figuur 3. Om de kans op zoekverkeer / foutparkeergedrag beperkt te houden is volgens de CROW een maximale parkeerdruk van 90% gewenst in een woongebied. De resultaten van het parkeeronderzoek tonen aan dat geen van deze secties boven deze grenswaarde komt. Over het algemeen is sprake van een normale parkeerdruksituatie (gemiddelde bezetting tussen de 50% en 90%). Wel is te zien dat de parkeerdruk in secties A t/m C en sectie H het hoogste is. Tijdens het onderzoek is geconstateerd dat auto's in de Vuursteeglaan (sectie A t/m D) in rijen achter elkaar parkeren aan beide zijden van de weg. Indien verkeer uit beide richtingen komt aangereden is passeren soms lastig. Zeker in het geval als er ook nog kruising met langzaam verkeer aan de orde is. Dit is met name het geval in de ochtendspits waarbij er sprake is van inrijdend verkeer in de Vuursteeglaan richting de school, uitrijdend verkeer van omwonenden richting hun werk en fietsers in beide richtingen. De combinatie met een relatief smal wegprofiel van de Vuursteeglaan leidt dit nu tot capaciteitsverlies, waardoor de verkeersafwikkeling verslechtert. Maar dit is ook een veiligheidsaandachtspunt met fietsers die in de verdrukking kunnen komen tussen de geparkeerde auto's en passerend verkeer. De gekozen oplossingsrichting zal de situatie sterk verbeteren.



Figuur 2: Sectie indeling



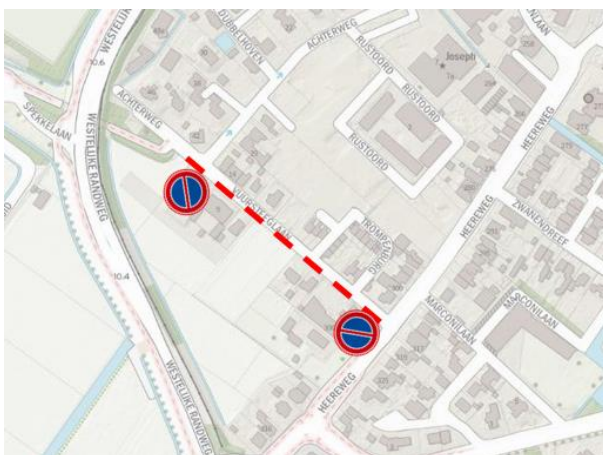
Figuur 3: Gemiddelde gemeten parkeerdruk per sectie



Figuur 4: Situatie bij tegemoet komend verkeer

Parkeersituatie Nieuw Trompenburg / Vuursteeglaan-Zuid

Door de ontwikkeling van met name Nieuw Trompenburg / Vuursteeglaan-Zuid zal de intensiteit toenemen op de Vuursteeglaan. Indien geen maatregelen genomen worden zal de problematiek met het passeren van tegemoetkomend verkeer in combinatie met geparkeerde auto's aan beide zijden van de weg verslechteren. Om die reden zal een parkeerverbod aan één zijde van de weg (zuidzijde) worden ingesteld (zie figuur 5), waardoor elkaar tegemoetkomende auto's elkaar goed kunnen passeren. Dit is naast een verbetering voor de verkeersafwikkeling een verbetering voor de verkeersveiligheid met het oog op fietsers die daardoor meer ruimte krijgen. En het vergroot de capaciteit van de weg naar minimaal 2.000. mvt/per etmaal (zie bijlage II).



Figuur 5: Situatie mogelijk parkeerverbod zuidzijde Vuursteeglaan

Door het opheffen van de parkeerplaatsen aan de zuidzijde in sectie A t/m D neemt de parkeercapaciteit af van 58 naar 28 parkeerplaatsen. Door ruimte te maken voor de ontsluiting van de ontwikkeling Nieuw Trompenburg op de Vuursteeglaan zullen aan de noordzijde nog 2 parkeerplaatsen komen te vervallen. Hiermee blijven er 26 parkeerplaatsen over in de Vuursteeglaan.

Toekomstige situatie

Het woningbouwprogramma volgens de toekomstige situatie leidt tot een vermindering van de parkeercapaciteit. Er is een parkeerbehoefte voor 37 auto's (zie bijlage III), bij een bezetting van maximaal 90% 42 parkeerplaatsen. Uit berekeningen blijkt dat bij een parkeerverbod aan één zijde op de Vuursteeglaan onvoldoende restcapaciteit over blijft en er 16 ($37/90\%-26=16$, zie tabel 4) parkeerplaatsen gecompenseerd moeten worden. Deze plaatsen zijn toegevoegd aan de parkeerbehoefte voor Nieuw Trompenburg (7 parkeerplaatsen) en Vuursteeglaan-Zuid (9 parkeerplaatsen).

Sectie	Nu aanwezig	Straks aanwezig	Parkeerbehoefte (zie bijlage III)	Parkeerbehoefte met max 90% bezetting	Te compenseren
A	$5+6=11$	5	$5+2=7$	8	3
B	$7+6=13$	7	$5+6=11$	12	5
C	$8+9=17$	$8-2^1=6$	$3+6=9$	10	4
D	$8+9=17$	8	$2+1+7^2=10$	12	4
Totaal	58	26	37	42	16

Tabel 4: Aantal te compenseren parkeerplaatsen bij parkeerverbod in secties A t/m D

Als, door omstandigheden, de realisatie van Nieuw Trompenburg wordt uitgesteld zal de opgave voor Vuursteeglaan-Zuid moeten worden aangepast. Door alleen op de secties A t/m C (zie figuur 2) een parkeerverbod in te stellen moeten er 5 parkeerplaatsen gecompenseerd worden (zie tabel 5).

¹ Afname door ontsluiting Nieuw Trompenburg

² Toename van het politiebureau t.o.v. de meetperiode

Sectie	Nu aanwezig	Straks aanwezig	Parkeerbehoefte (zie bijlage III)	Parkeerbehoefte met max 90% bezetting	Te compenseren
A	5+6=11	5	5+2=7	8	3
B	7+6=13	7	5+6=11	12	5
C	8+9=17	8	3+6=9	10	2
D	8+9=17	17	2+1+7=10	12	-5
Totaal	58	37	37	42	5

Tabel 5: Aantal te compenseren parkeerplaatsen bij parkeerverbod in secties A t/m C

Worst-case situatie

Bij een woningbouwprogramma volgens de worst-case situatie blijft de parkeerbehoefte in de Vuursteeglaan onveranderd. In de worst-case varianten is er door een andere invulling van het programma wel meer parkeerbehoefte binnen de deelgebieden. Deze extra parkeerbehoefte wordt binnen de plannen opgelost waarbij de extra parkeerplaatsen voor Nieuw Trompenburg 7 parkeerplaatsen en Vuursteeglaan-Zuid 9 parkeerplaatsen beschikbaar blijven. Voor de Vuursteeglaan is er dus geen verschil of er sprake is van de toekomstige situatie of de worst-case situatie (maximale planologische mogelijkheid).

Conclusie parkeren

Omdat er in het plan Vuursteeglaan-Zuid 9 parkeerplaatsen als compensatie zijn toegevoegd zijn er in de toekomstige als in de worst-case situatie meer dan voldoende parkeerplaatsen aanwezig. Bij voldoende aanwezige parkeergelegenheid is de kans op zoekverkeer / foutparkeergedrag beperkt, waardoor de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid niet negatief worden beïnvloed door de ontwikkeling aan de Vuursteeglaan-Zuid.

CONCLUSIE

De Achterweg is een erftoegangsweg voor verkeer in één richting en is daarmee in staat het verkeersaanbod van 820 mvt/etmaal af te wikkelen. De Vuursteeglaan is ook een erftoegangsweg en heeft in de huidige indeling een minimale capaciteit van ca. 1.000 mvt/etmaal. Als er ruimte wordt gemaakt door het instellen van een parkeerverbod aan de zuidzijde, ontstaat voldoende breedte voor verkeer in twee richtingen waarmee de capaciteit minimal 2.000 mvt/etmaal wordt. Hiermee kan de Vuursteeglaan het verkeersaanbod van 1.630 mvt/etmaal (worst-case situatie) in de toekomstige situatie goed verwerken.

Gevolg van een parkeerverbod aan de zuidzijde van de Vuursteeglaan is het vervallen van parkeerplaatsen. Doordat deze meer dan in voldoende mate worden gecompenseerd in zowel de situatie dat zowel Vuursteeglaan-Zuid als Nieuw Trompenburg als alleen Vuursteeglaan-Zuid tot ontwikkeling komt, is de parkeervoorziening voor de toekomst gewaarborgd. Ook biedt het veel meer ruimte voor alle verkeersdeelnemers op de Vuursteeglaan. Hiermee ontstaat een situatie met een betere en veiligere verkeersafwikkeling dan waarvan nu sprake is. De ontwikkelingen hebben daarmee een positieve bijdrage op de verkeersveiligheid in het gebied.

I. VERKEERSGENERATIE

TOEKOMSTIGE SITUATIE

NIEUW-TROMPENBURG

Om de verkeersgeneratie van Nieuw-Trompenburg te berekenen is gebruik gemaakt van dezelfde uitgangspunten als bij het bepalen van de verkeersgeneratie van Lindenhof. De verdeling koop/huur van de appartementen middensegment zijn niet bekend. Voor de rijwoningen is daarom het gemiddelde tussen huur (5,3) en koop (7,5) genomen. Onderstaand een overzicht van de verkeersgeneratie op een gemiddelde week- en werkdag:

• 1 vrijstaande woningen:	*8,6 mvt/weekdag	=	8,6 mvt/weekdag
• 18 2-onder 1 kapwoningen:	*8,2 mvt/weekdag	=	147,6 mvt/weekdag
• 25 rijtjeswoningen	*7,5 mvt/weekdag	=	187,5 mvt/weekdag
• 16 appartementen, middensegment	*6,4 mvt/weekdag	=	102,4 mvt/weekdag
• 4 appartementen, vrije sector koop	*7,5 mvt/ weekdag	=	<u>30,0 mvt/weekdag</u> +
		=	476,1 mvt/weekdag
	Werkdag = weekdag * 1,1	~	529,3 mvt/werkdag

VUURSTEEGLAAN-ZUID

Om de verkeersgeneratie van Vuursteeglaan-Zuid te berekenen is gebruik gemaakt van dezelfde uitgangspunten als bij het bepalen van de verkeersgeneratie van Lindenhof. De verdeling koop/huur van de appartementen middensegment zijn niet bekend. Voor de rijwoningen is daarom het gemiddelde tussen huur (5,3) en koop (7,5) genomen. Onderstaand een overzicht van de verkeersgeneratie op een gemiddelde week- en werkdag:

• 6 vrijstaande woningen:	*8,6 mvt/weekdag	=	51,6 mvt/weekdag
• 18 2-onder 1 kapwoningen:	*8,2 mvt/weekdag	=	147,6 mvt/weekdag
• 7 rijtjeswoningen	*7,5 mvt/weekdag	=	52,5 mvt/weekdag
• 30 appartementen, middensegment	*6,4 mvt/weekdag	=	192,0 mvt/weekdag
• 21 appartementen, sociale huur	*4,0 mvt/weekdag	=	<u>84,0 mvt/weekdag</u> +
		=	527,7 mvt/weekdag
	Werkdag = weekdag * 1,1	~	580,5 mvt/werkdag

WORT-CASE SITUATIE

NIEUW-TROMPENBURG

Om de verkeersgeneratie van Nieuw-Trompenburg te berekenen is gebruik gemaakt van dezelfde uitgangspunten als bij het bepalen van de verkeersgeneratie van Lindenhof. De verdeling koop/huur van de appartementen middensegment zijn niet bekend. In het kader van 'worst-case' scenario is uitgegaan dat het allemaal koopappartementen zijn (het CROW-kental van koop is hoger). Onderstaand een overzicht van de verkeersgeneratie op een gemiddelde week- en werkdag:

• 1 vrijstaande woningen:	*8,6 mvt/weekdag	=	8,6 mvt/weekdag
• 18 2-onder 1 kapwoningen:	*8,2 mvt/weekdag	=	147,6 mvt/weekdag
• 25 rijtjeswoningen	*7,5 mvt/weekdag	=	187,5 mvt/weekdag
• 20 appartementen, koop	*7,5 mvt/ weekdag	=	<u>150,0 mvt/weekdag</u> +
		=	493,7 mvt/weekdag
	Werkdag = weekdag * 1,1	~	543,1 mvt/werkdag

VUURSTEEGLAAN-ZUID

Om de verkeersgeneratie van Vuursteeglaan-Zuid te berekenen is gebruik gemaakt van dezelfde uitgangspunten als bij het bepalen van de verkeersgeneratie van Lindenhof. De verdeling koop/huur van de appartementen middensegment zijn niet bekend. In het kader van 'worst-case' scenario is uitgegaan dat het allemaal koopappartementen zijn (het CROW-kental van koop is hoger). Onderstaand een overzicht van de verkeersgeneratie op een gemiddelde week- en werkdag:

• 6 vrijstaande woningen:	*8,6 mvt/weekdag	=	51,6 mvt/weekdag
• 18 2-onder 1 kapwoningen:	*8,2 mvt/weekdag	=	147,6 mvt/weekdag
• 7 rijtjeswoningen	*7,5 mvt/weekdag	=	52,5 mvt/weekdag
• 30 appartementen, koop duur	*7,5 mvt/weekdag	=	225,0 mvt/weekdag
• 21 appartementen, sociale huur	*4,0 mvt/weekdag	=	<u>84,0 mvt/weekdag</u> +
		=	560,7 mvt/weekdag
	Werkdag = weekdag * 1,1	~	616,8 mvt/werkdag

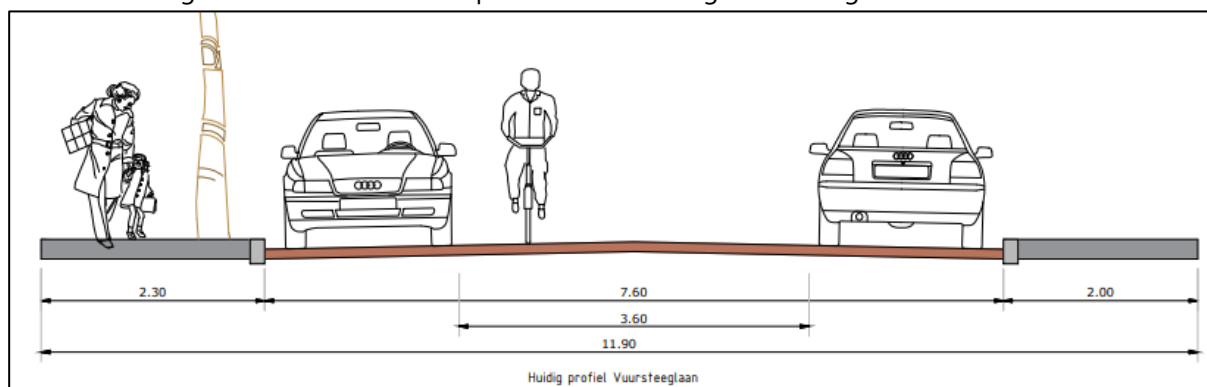
II. DWARSPROFIEL

De onderstaande tabel toont de wegbreedtes van een erftoegangsweg volgens het CROW.

Maatgevende situatie	Minimaal rijbaan	Ideaal rijbaan	Capaciteit
<i>eenrichtingsverkeer auto + fiets</i>	3,40 m	3,85 m	> 1.000
<i>eenrichtingsverkeer auto, tweerichtingsverkeer fiets</i>	3,85 m	4,40 m	> 1.000
<i>tweerichtingsverkeer auto en tweerichtingsverkeer fiets</i>	4,80 m	5,80 m	> 2.000

Tabel II.1: Minimale en ideale rijbaanbreedte en capaciteit volgens CROW-richtlijnen

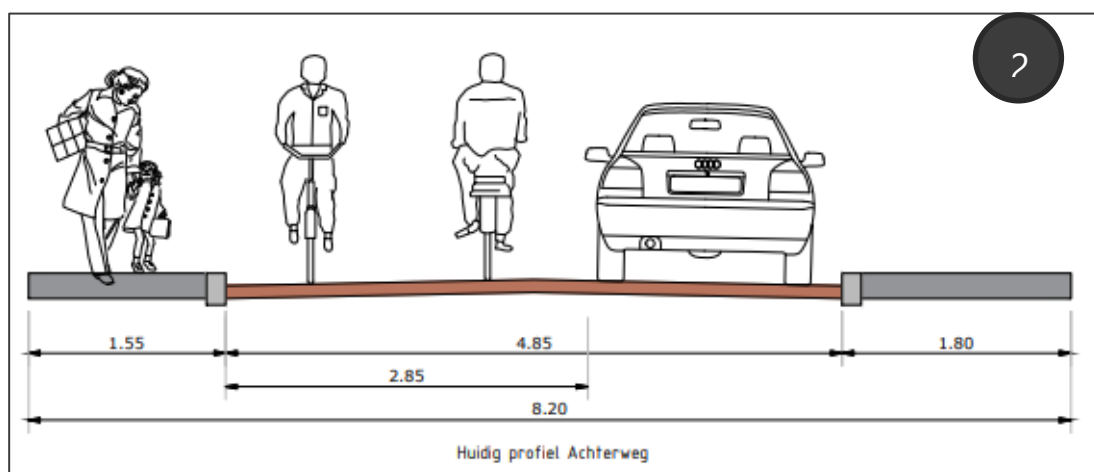
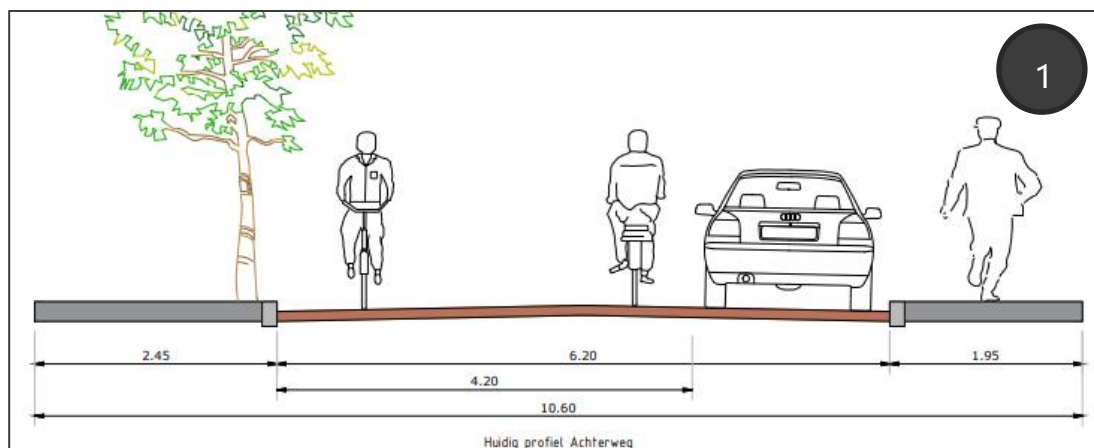
Onderstaand figuur II.1 toont een dwarsprofiel van de huidige Vuursteeglaan.



Figuur II.1: Dwarsprofiel huidige situatie Vuursteeglaan

Bij de Vuursteeglaan heeft de rijbaan een breedte van 5,60 bij parkeren aan één zijde en een breedte van 3,60 bij parkeren aan beide zijden. Indien aan beide zijden geparkeerd wordt, dan wordt er niet voldaan aan de minimale rijbaanbreedte van tweerichtingsverkeer voor auto's en tweerichtingsverkeer voor fietsers, waarbij 4,80 meter benodigd is alsmede niet aan de minimale breedte van een eenrichtingsverkeer auto en tweerichtingsverkeer fiets, waarbij 3,85 meter benodigd is.

Op de Achterweg heeft het profiel wisselende breedtes. Onderstaand figuur II.2 toont een dwarsprofiel van de huidige Achterweg vanaf de Vuursteeglaan tot circa de basisschool (1) en vanaf de basisschool tot de Lindenlaan (2). Het eerste deel voldoet aan het minimale en ideale profiel van een eenrichtingsweg. Bij het tweede deel heeft de rijbaan een breedte van 2,85 meter en voldoet deze niet aan het minimale profiel van een eenrichtingsverkeer auto + tweerichtingsverkeer fiets (minimaal 3,85 meter benodigd).

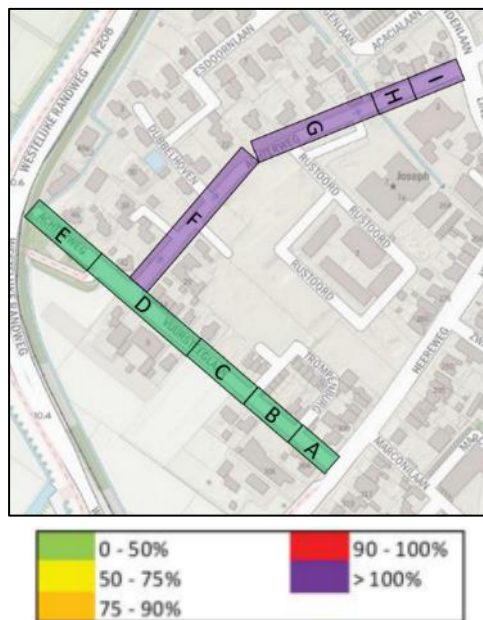


Figuur II.2: Dwarsprofielen huidige situatie Achterweg

III. PARKEREN

In april 2021 zijn parkeertellingen uitgevoerd. De parkeerbehoefte was het hoogst op de donderdagen (22 en 29 april) om 15:00 uur. De onderstaande tabel toont een overzicht van het aantal geparkeerde voertuigen per sectie en per zijde van het maatgevend moment.

Sectie	Straatkant	Capaciteit	DONDERDAG 22-04-2021		DONDERDAG 29-04-2021	
			15:00		15:00	
			#	%	#	%
A	Noordzijde	5	5	100%	5	100%
	Zuidzijde	6	2	33%	2	33%
B	Noordzijde	7	5	71%	6	86%
	Zuidzijde	6	6	100%	5	83%
C	Noordzijde	8	3	38%	4	50%
	Zuidzijde	9	6	67%	6	67%
D	Noordzijde	8	2	25%	1	13%
	Zuidzijde	9	1	11%	0	0%
E	Noordzijde	3	1	33%	2	67%
	Parkeerhaven	10	3	30%	3	30%
F	Oostzijde	14	10	71%	3	21%
G	Oostzijde	17	2	12%	6	35%
H	Parkeerhaven	5	4	80%	3	60%
I	Oostzijde	7	0	0%	0	0%



Tabel.III: Parkeerbehoefte Vuursteeglaan en Achterweg

IV. VERKEERSTELLINGEN

1: ACHERWEG, TUSSEN RUSTOORD EN LINDENLAAN

Meetperiode: 14 april t/m 3 mei 2021

INTENSITEITEN

	Doorsnede				Ri. Noordoost		Ri. Zuidwest	
	Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Elmaal (0-24u)	484	100%	412	100%	420	352	65	60
Dag (7-19u)	441	91,1%	372	90,4%	384	319	57	54
Avond (19-23u)	35	7,2%	32	7,7%	28	25	7	6
Nacht (23-7u)	8	1,7%	8	1,9%	8	7	0	0
Ochtendspits (7-9u)	112	23,2%	83	20,1%	93	68	20	15
Avondspits (16-18u)	81	16,7%	70	16,9%	72	62	8	8

2: ACHERWEG, TUSSEN ACHTERWEG EN DUBBELHOVEN

Meetperiode: 14 april t/m 3 mei 2021

INTENSITEITEN

	Doorsnede				Ri. Noordoost		Ri. Zuidwest	
	Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Elmaal (0-24u)	464	100%	397	100%	422	356	42	41
Dag (7-19u)	414	89,3%	353	89,0%	378	317	36	36
Avond (19-23u)	36	7,8%	31	7,8%	31	27	5	4
Nacht (23-7u)	13	2,9%	13	3,2%	13	12	1	0
Ochtendspits (7-9u)	110	23,8%	81	20,4%	108	78	3	2
Avondspits (16-18u)	63	13,6%	55	14,0%	55	48	8	7

Meetperiode: 23 augustus t/m 29 augustus 2022

INTENSITEITEN

	Ri. Noordoost			
	Werkdag		Weekdag	
Elmaal (0-24u)	423	100%	355	100%
Dag (7-19u)	376	89,0%	313	88,2%
Avond (19-23u)	36	8,6%	32	8,9%
Nacht (23-7u)	10	2,4%	10	2,9%
Ochtendspits (7-9u)	108	25,6%	79	22,2%
Avondspits (16-18u)	62	14,7%	54	15,1%

3: VUURSTEEGLAAN, TUSSEN HEEREWEG EN TROMPENBURG

Meetperiode: 14 april t/m 3 mei 2021

INTENSITEITEN

	Doorsnede				Ri. Noordw est		Ri. Zuidoost	
	Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Elmaal (0-24u)	729	100%	639	100%	551	473	179	166
Dag (7-19u)	634	86,9%	552	86,4%	488	415	146	137
Avond (19-23u)	64	8,8%	58	9,1%	40	37	24	21
Nacht (23-7u)	31	4,2%	29	4,6%	23	21	8	8
Ochtendspits (7-9u)	145	19,9%	108	16,9%	124	91	21	17
Avondspits (16-18u)	102	14,0%	89	13,9%	74	64	28	25

Meetperiode: 19 augustus t/m 16 september 2022

INTENSITEITEN

	Doorsnede				Ri. Noordw est		Ri. Zuidoost	
	Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Elmaal (0-24u)	669	100%	581	100%	523	442	146	139
Dag (7-19u)	567	84,7%	483	83,2%	458	380	109	103
Avond (19-23u)	72	10,8%	67	11,5%	45	42	28	25
Nacht (23-7u)	30	4,5%	30	5,2%	20	20	10	10
Ochtendspits (7-9u)	146	21,8%	110	18,9%	125	93	21	17
Avondspits (16-18u)	100	14,9%	85	14,7%	80	66	20	19