

BJZ BV

Verkeerskundig onderzoek crematorium De Wetering

Zeddamseweg 17, Etten

Omdat we ons verplaatsen

adviseurs
mobiliteit

**Goudappel
Coffeng**

BJZ BV

Verkeerskundig onderzoek crematorium De Wetering

Zeddamseweg 17, Etten

Datum	25 januari 2018
Kenmerk	BJZ017/Abf/0001.02
Eerste versie	

Documentatiepagina

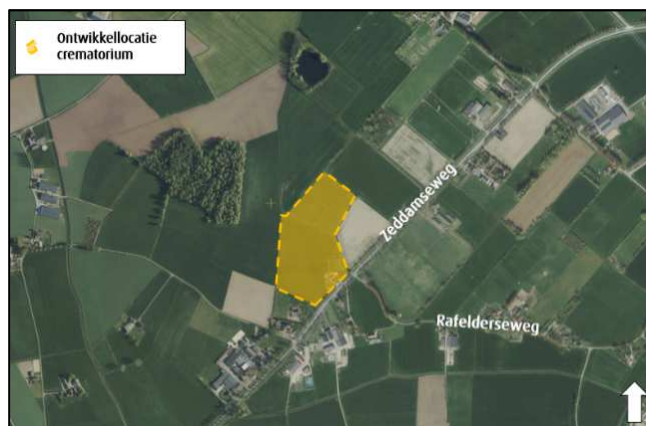
Opdrachtgever(s)	BJZ BV
Titel rapport	Verkeerskundig onderzoek crematorium De Wetering Zeddamseweg 17, Etten
Kenmerk	BJZ017/Abf/0001.02
Datum publicatie	25 januari 2018
Projectteam opdrachtgever(s)	De heer N. Broekhuis
Projectteam Goudappel Coffeng	De heren ing. D. Gerritsen, ing. H.M.J. Groot en ing. F.A. Aalbers (projectleider)

1	Ontwikkeling crematorium	5
2	Parkeervraag	7
2.1	Aanpak en uitgangspunten	7
2.2	Resultaat	8
3	Verkeersgeneratie en aankomst- en vertrekpatroon	9
3.1	Aanpak en uitgangspunten	9
3.2	Resultaat	10
4	Verkeersafwikkeling	11
4.1	Aanpak en uitgangspunten	11
4.2	Resultaat	12
5	Verkeersveiligheid	14
5.1	Aanpak en uitgangspunten	14
5.2	Resultaat	15
5.2.1	Voorziening voor linksafslaand verkeer	15
5.2.2	Overige maatregelen	16
5.3	Tot slot	17
6	Conclusie	18

1

Ontwikkeling crematorium

BJZ BV is voor GUV Uitvaartverzorging bezig om de benodigde planologische werkzaamheden te verrichten, om de realisatie van crematorium De Wetering aan de Zeddamseweg 17 in Etten mogelijk te maken (zie figuur 1.1 voor de locatie). BJZ heeft namens GUV Uitvaartverzorging Goudappel Coffeng BV gevraagd verkeerskundig onderzoek uit te voeren naar zowel de parkeersituatie als de te verwachten effecten op de verkeerssituatie op het omliggende wegennet. In voorliggende rapportage worden de resultaten hiervan gepresenteerd.



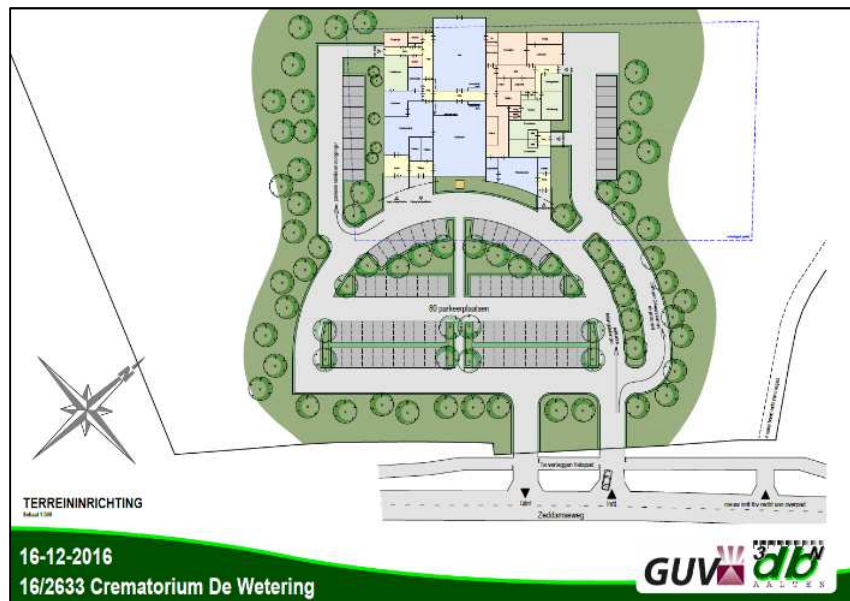
Figuur 1.1: Ontwikkellocatie crematorium Etten (ondergrond: Globespotter)

Binnen dit onderzoek wordt antwoord gegeven op de volgende vragen:

- hoeveel parkeerplaatsen zijn benodigd voor het crematorium?
- hoeveel verkeersbewegingen genereert het crematorium?
- kunnen deze verkeersbewegingen op een kwalitatief voldoende wijze afgewikkeld worden op het omliggende wegennet?
- zijn er voor het waarborgen van de verkeersveiligheid nog specifieke maatregelen nodig ten opzichte van de aangeleverde vormgeving van de voorgenomen activiteit.

De voorgenoemde activiteit betreft concreet het slopen van de bestaande bebouwing op het perceel Zeddamseweg 17 en het herontwikkelen van de gronden en aangrenzende gronden tot crematorium De Wetering met bijbehorend asbestemmingsterrein. Crematorium De Wetering is kleinschalig met gemiddeld twee plechtigheden per dag en een maximum van drie plechtigheden per dag (drukke dag). De plechtigheden vinden niet/nooit (deels) gelijktijdig plaats.

Op eigen terrein wordt een parkeerterrein gerealiseerd met een totale capaciteit van 96 parkeerplaatsen. De initiatiefnemer is voornemens het crematorium rechtstreeks te ontsluiten op de Zeddamseweg/N335. Figuur 1.2 geeft de beoogde situatie weer.



Figuur 1.2: Situatieschets crematorium Etten

2

Parkeervraag

2.1 Aanpak en uitgangspunten

De parkeervraag (het aantal benodigde parkeerplaatsen) van het crematorium is bepaald aan de hand van twee methodieken:

1. op basis van de gemeentelijke parkeernorm;
2. op basis van het CROW-parkeerkencijfer.

Gemeentelijke parkeernorm

De gemeente Oude IJsselstreek heeft in bijlage 6 van het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan 2010-2020¹ parkeernormen opgenomen voor verschillende functies. De parkeernormen zijn gebaseerd op de parkeerkencijfers conform CROW publicatie 182 'Parkeerkencijfers – basis voor parkeernormering' (2008). Binnen parkeernormen wordt veelal onderscheid gemaakt naar stedelijke zone (de ligging van de locatie van de ontwikkeling binnen de gemeente). Voor de functie 'begraafplaats/crematorium' wordt hier echter geen onderscheid naar gemaakt. Wel bevat de parkeernorm een bandbreedte met een minimale en maximale norm. De gemeente hanteert de maximale parkeernorm.

De (maximale) parkeernorm bedraagt 30 parkeerplaatsen per gelijktijdige crematie.

CROW-parkeerkencijfer

In 2012 zijn de parkeerkencijfers door CROW geactualiseerd. Derhalve is de parkeervraag, naast de berekening op basis van de gemeentelijke parkeernorm, die dateert uit 2008, ook berekend op basis van het geactualiseerde parkeerkencijfer, zoals gepresenteerd in CROW-publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' (2012). Ook hier wordt dan, conform de gemeentelijke systematiek, het maximale parkeerkencijfer gehanteerd.

Het meest recente (maximale) parkeerkencijfer van CROW bedraagt 35 parkeerplaatsen per (deels) gelijktijdige plechtigheid.

¹ GVVP Oude IJsselstreek,

2.2 Resultaat

In tabel 2.1 is de parkeervraag op basis van de twee methodieken weergegeven.

	gemeentelijke parkeernorm	CROW-parkeerkencijfer
parkeervraag	30	35

Tabel 2.1: Parkeervraag crematorium Etten

Uit tabel 2.1 volgt een parkeervraag van 30 parkeerplaatsen op basis van de gemeentelijke parkeernorm en 35 parkeerplaatsen op basis van het maximale (meest recente) CROW-parkeerkencijfer.

Parkeerbalans

De totale parkeercapaciteit (het parkeeraanbod) op eigen terrein bedraagt 96 parkeerplaatsen. De berekende parkeervraag op basis van beide methodieken kan dus meer dan ruimschoots gefaciliteerd worden op eigen terrein (het parkeeraanbod is circa drie keer zo groot als de parkeervraag). De kans dat de parkeervraag bij een plechtigheid groter is dan de parkeervraag is daarmee zeer gering.

Mocht het desondanks nog voorkomen dat het bij een plechtigheid dermate druk zal zijn dat de parkeercapaciteit niet voldoende is, kan een overloopterrein (in een weiland) worden opengesteld. Op deze manier wordt te allen tijde voorkomen dat er auto's langs de Zeddamseweg/N335 geparkeerd worden.

3

Verkeersgeneratie en aankomst- en vertrekpatroon

3.1 Aanpak en uitgangspunten

Een nieuwe functie genereert een bepaalde hoeveelheid verkeersbewegingen. Het aantal verkeersbewegingen is afhankelijk, evenals bij het bepalen van de parkeervraag, van de omvang en het functioneren van de functie. In werkelijkheid kan de verkeersgeneratie (optelling van het aankomende en vertrekkende verkeer) van een crematorium per plechtigheid verschillen. Voor waarden waarmee het overgrote deel van de plechtigheden wordt 'afgedekt', wordt gebruik gemaakt van de waarden zoals deze zijn opgenomen in de CROW-publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' (2012).

CROW-verkeersgeneratiekencijfer

In CROW-publicatie 317 is voor de functie 'crematorium' een kencijfer opgenomen om de verkeersgeneratie te berekenen. Het zijn niet enkel de bezoekers van de plechtigheden die onderdeel zijn van het aantrekkende verkeer. Ook de familie van de overledene zal aanwezig zijn, evenals personeel van het crematorium. Deze verkeersbewegingen maken deel uit van het verkeersgeneratiekencijfer.

Het (maximale) verkeersgeneratiekencijfer bedraagt naar boven afgerond 50 motorvoertuigbewegingen per plechtigheid.

3.2 Resultaat

In tabel 3.1 is de verkeersgeneratie weergegeven. Gepresenteerd is het aantal motorvoertuigbewegingen (mvt) op een gemiddelde weekdag en op een drukke dag.

onderdeel	CROW-verkeersgeneratiekencijfer
gemiddelde weekdag	100
drukke dag	150

Tabel 3.1: Verkeersgeneratie crematorium Etten

Uit tabel 3.1 blijkt dat, wanneer gemiddeld twee plechtigheden per dag plaatsvinden, de verkeersgeneratie circa 100 motorvoertuigen bedraagt. Op een drukke dag waarbij drie plechtigheden plaatsvinden bedraagt de verkeersgeneratie circa 150 motorvoertuigen.

Daarnaast zullen er ook verkeersbewegingen zijn van de mensen die naar een 24-uurs kamer gaan of die voor een asbestemming komen. Op basis van ervaringen bij GUV Berkehove blijken dit er gemiddeld circa 30 per dag te zijn (15 aankomende en vertrekkende motorvoertuigen).

Aankomst- en vertrektopatroon van verkeer

De aanvangstijden van plechtigheden zijn bij crematorium De Wetering om 09.30 uur, 13.00 uur en 16.00 uur. Uit ervaringen is bekend dat nagenoeg al het verkeer een kwartier voor de aankomst van de plechtigheden aanwezig is en dat dit verspreid in een half uur aankomt. Het verkeer komt, gezien de voorgenomen aanvangstijden, dan aan in de perioden 08.45-09.15 uur, 12.15-12.45 uur en 15.15-15.45 uur.

Uit huidige praktijkervaringen van GUV Uitvaartverzorging (de grootste uitvaartverzorger in de regio Achterhoek met meer dan 600 uitvaarten per jaar) is bekend dat de klassieke 'rouwstoet' bij gebruik van een crematorium nauwelijks meer voorkomt. In meer dan 96% van de situaties komt de rouwauto alleen aan, of wordt deze gevolgd door een beperkt aantal auto's van de directe familie (gemiddeld drie auto's). De andere bezoekers komen daarbij individueel naar het crematorium. Een rouwstoet met meerdere auto's komt in minder dan 4% van de gevallen voor en dit aandeel neemt de komende jaren alleen maar verder af. Het is de verwachting dat de klassieke rouwstoet binnen enkele jaren nagenoeg tot het verleden zal behoren.

Het weggrijden van verkeer na een crematie vindt verspreid plaats in de perioden 11.00-12.00 uur, 14.00- 15.00 uur en 17.00-18.00 uur.

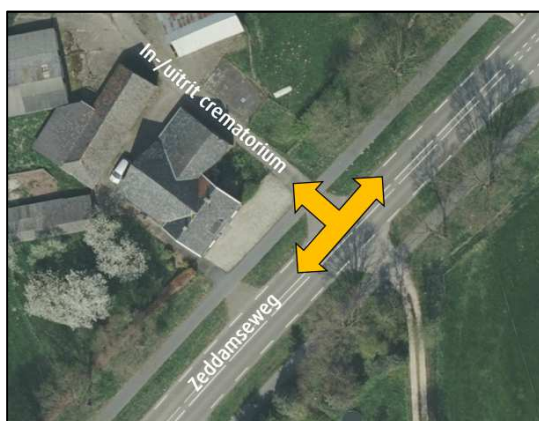
Bij de vroege plechtigheid (09.30 uur) en de late plechtigheid (16.00 uur) komt het voor dat (een deel van het) verkeer in de reguliere spitsperiode arriveert dan wel vertrekt. Derhalve is in het volgende hoofdstuk de kwaliteit van de verkeersafwikkeling op de aansluiting met de Zeddamseweg worstcase beoordeeld voor zowel een werkdag-ochtendspitsuur alsmede een werkdagavond-spitsuur; dus waarbij het aankomen dan wel het vertrekken volledig in de spitsperiode plaatsvindt. Hierbij is rekening gehouden met de hoeveelheid verkeer en het aankomst- en vertrektopatroon zoals is beschreven in dit hoofdstuk.

4

Verkeersafwikkeling

4.1 Aanpak en uitgangspunten

De kwaliteit van de verkeersafwikkeling is beoordeeld voor het prognosejaar 2030, voor een situatie met crematorium. De gebruikte intensiteiten zijn afkomstig uit telcijfers van de N335, in combinatie met de verwachte verkeersgroei voor de periode 2018-2030 (zoals deze in verkeersmodellen in/van de regio wordt toegepast). Met behulp van Omni-X² is vervolgens de kwaliteit van de verkeersafwikkeling op de aansluiting van het parkeerterrein van het crematorium op de Zeddamseweg/N335 onderzocht. Hoewel er ons geen telgegevens over (brom)fietzers bekend zijn, is voor de zekerheid tevens rekening gehouden met de aanwezigheid van 100 (brom)fietzers op het fietspad langs de N335. Hoewel tegenover de toekomstige aansluiting van het parkeerterrein van het crematorium een in-/uitrit van een woning aanwezig is, is de aansluiting beoordeeld als T-aansluiting. Dit omdat de intensiteit van/naar deze bestemming dermate laag is, dat deze niet van invloed is op de uitkomst van de analyse. dat deze buiten de berekening zijn gehouden. Figuur 4.1 geeft de beoordeelde situatie weer.



Figuur 4.1: Beoordeelde T-aansluiting in-/uitrit parkeerterrein crematorium

² Omni-X is software, waarmee de kwaliteit van de verkeersafwikkeling op verschillende kruispuntvormgevingen geanalyseerd kan worden.

Beoordelingscriteria kwaliteit verkeersafwikkeling

De kwaliteit van de verkeersafwikkeling op de aansluiting is bepaald aan de hand van de volgende criteria:

- De gemiddelde verliestijd voor verkeer komend vanaf het parkeerterrein van het crematorium. Dit is de tijd dat een vertrekkend voertuig nodig heeft om de N335 op te rijden. Bij een te hoge verliestijd gaan bestuurders risico nemen, wat ten koste kan gaan van de verkeersveiligheid. Hierbij wordt tevens de wachtrijvorming betrokken op de betreffende tak van het kruispunt/de aansluiting;
- De gemiddelde verliestijd en wachtrijvorming voor verkeer dat linksaf wil slaan naar het parkeerterrein van het crematorium. Ook hier geldt dat een te hoge verliestijd ten koste kan gaan van de verkeersveiligheid. Aanvullend wordt de verliestijd beoordeeld in het licht van de hoeveel achteropkomend verkeer (dat zonder de aanwezigheid van een opstelvoorziening voor linksafslaand verkeer zal moeten afremmen c.q. stoppen voor een wachtend voertuig dat linksaf wil slaan naar het parkeerterrein toe. Hierbij wordt tevens de wachtrijvorming betrokken op de betreffende aanrijrichting van de N335 (zonder de aanwezigheid van een opstelvoorziening voor linksafslaand verkeer).

Herkomst crematorium-gerelateerd verkeer

Bezoekers van het crematorium kunnen uit twee richtingen aankomen/naar twee richtingen vertrekken: in oostelijke richting in de richting van Etten en Terborg en in westelijke richting in de richting van Zeddam. Gemiddeld en over een langere periode wordt globaal een 50/50-verdeling van het verkeer verwacht. In de berekening wordt echter uitgegaan van een worst-casebenadering (een 80/20-verdeling):

- voor wat betreft aankomend verkeer is rekening gehouden met 80% herkomst uit oostelijke richting (dus vanaf de richting Etten). Hierdoor wordt duidelijk in welke mate er vertraging en wachtrijvorming kan gaan optreden voor verkeer dat linksaf wil slaan naar het parkeerterrein van het crematorium.
- voor wat betreft vertrekkend verkeer is rekening gehouden met 80% vertrek in westelijke richting (dus naar de richting Zeddam). Hierdoor wordt duidelijk in welke mate er vertraging en wachtrijvorming kan gaan optreden voor verkeer dat linksaf de N335 wil oprijden.

4.2 Resultaat

In navolgende tabel 4.2 is zijn de uitkomsten van de berekeningen van de beoordeling van de kwaliteit van de verkeersafwikkeling weergegeven.

worstcase-berekening, planjaar 2030	ochtendspits	avondspits
verliestijd vertrekkend verkeer	11 sec.	11 sec.
wachtrij vertrekkend verkeer	1 mvt.	1 mvt.
verliestijd (linksafslaand) aankomend verkeer	4 sec.	3 sec.
wachtrij (linksafslaand) aankomend verkeer	1 mvt.	1 mvt.

Tabel 4.2: Beoordeling kwaliteit verkeersafwikkeling

Hoewel vertrekkend verkeer in de ochtendspits en aankomend verkeer in de avondspits niet zal voorkomen zijn deze situaties wel berekend en in bovenstaande tabel opgenomen. In werkelijkheid zullen deze situaties zich een uur na de ochtendspits respectievelijk een uur voor de avondspits voordoen. De uitkomsten zijn dus met een hogere uur intensiteit op de N335 berekend dan in werkelijkheid zal voorkomen en kunnen daarmee als worstcase worden beschouwd (dus zowel qua intensiteiten als de verdeling van het verkeer is uitgegaan van de worstcase-situatie).

De gemiddelde verliestijd voor verkeer komend vanaf het parkeerterrein van het crematorium bedraagt maximaal 11 seconden. Dit is beduidend lager dan de globale grenswaarde van 25 seconden die aangehouden kan worden voordat de verliestijd mogelijk risicogedrag zouden kunnen gaan vertonen. Ook qua wachtrijen zijn er geen problemen te verwachten.

Voor het verkeer dat linksaf wil slaan naar het parkeerterrein van het crematorium toe wil rijden ligt de gemiddelde verliestijd op 3 seconden in de avondspits en 4 seconden in de ochtendspits. De tegemoet komende verkeersstroom kan door linksafslaand verkeer dus snel en gemakkelijk gekruist worden. Dit is ook zichtbaar aan de gemiddelde wachtrij die gemiddeld niet boven een enkel motorvoertuig uitkomt. Hoewel alle genoemde waarden gemiddelde waarden betreffen en dus situaties voor kunnen komen waarbij de waarden wat hoger liggen, geven de uitkomsten duidelijk aan dat er op met betrekking tot het kwaliteitsniveau van de verkeersafwikkeling geen problemen te verwachten zijn.

Het aanleggen van een voorziening voor linksafslaand verkeer op de N335, dan wel in de vorm van een linksafstrook dan wel in de vorm van middeneilanden waartussen opgesteld kan worden, is vanuit het oogpunt van verkeersafwikkeling daarmee niet noodzakelijk.

Verkeersveiligheid

5.1 Aanpak en uitgangspunten

Uit de analyse van de effecten op verkeerswikkeling in hoofdstuk 4 blijkt dat het aanleggen van een voorziening voor linksafslaand verkeer op de N335, dan wel in de vorm van een linksafstrook dan wel in de vorm van middeneilanden waartussen opgesteld kan worden, niet noodzakelijk is.

Inzet verkeersveiligheidsauditor

In dit hoofdstuk wordt de voorgenomen activiteit, vormgeving en wijze van ontsluiten beschouwd op het gebied van verkeersveiligheid. De analyse/beoordeling van de toekomstige verkeersveiligheidssituatie, na locatiebezoek, is uitgevoerd op basis van expert-judgement. Omdat dergelijke analyses een bepaalde mate van subjectiviteit in zich hebben, is de analyse (mede) uitgevoerd door de heer ing. H.M.J. Groot, een van onze door SWOV gecertificeerde verkeersveiligheidsauditoren. Hoewel het met nadruk geen formele verkeersveiligheidsaudit betreft, borgt dit wel dat de voorgenomen situatie vanuit een bepaalde systematiek is bekeken en beoordeeld.

Verkeersveiligheidsvisie Duurzaam Veilig

De voorgenomen ontsluiting van het parkeerterrein is beoordeeld aan hand van de verkeersveiligheidsvisie Duurzaam Veilig. Duurzaam Veilig is een integrale benadering van het verkeerssysteem: mens, voertuig en weg. Weg en voertuig moeten aansluiten bij wat de mens kan, en moeten bescherming bieden. De mens moet door educatie goed zijn voorbereid op de verkeerstaak en uiteindelijk moet worden gecontroleerd of hij wel veilig aan het verkeer deelneemt. Duurzaam veilig is dus niet alleen 'infrastructuur'. De visie is gebaseerd op vijf principes:

- de functionaliteit van wegen;
- de homogeniteit van massa's en/of snelheden en richting;
- herkenbaarheid van de vormgeving van de weg en voorspelbaarheid van wegverloop en van gedrag van weggebruikers;
- vergevingsgezindheid van de omgeving en van weggebruikers onderling;
- statusonderkenning door de verkeersdeelnemer.

Wegcategorisering Zeddamseweg/N335

Conform CROW-publicatie 315 is de Zeddamseweg/N335 een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom, waar de maximaal toegestane snelheid 80 km/h bedraagt. Buiten de bebouwde kom is ontsluiting van percelen op gebiedsontsluitingswegen idealiter niet gewenst; conflicten kunnen door de hoge rijsnelheden ernstige gevolgen hebben³. Op de Zeddamseweg/N335 zijn dergelijke aansluitingen wel in ruime mate aanwezig en wordt door circa 10% van de weggebruikers ook nog eens harder gereden dan de ter plaatse geldende maximumsnelheid (controle vierde kwartaal 2017). De Zeddamseweg/N335 is (aanvullend) te karakteriseren als:

- een rijbaan 2x1 rijstroken met dubbele onderbroken asmarkering met daartussen een ruimte;
- een weg met een relatief hoge mate van 'gestrektheid' voor het doorgaande verkeer; relatief weinig aandacht voor de mogelijkheid voor (de kans op) verkeersbewegingen van en naar de erfaansluitingen;
- (brom)fietsverkeer op (aan beide zijden) een vrijliggend fietspad;
- een weg waarop landbouwverkeer is toegestaan dat gepasseerd mag en kan worden (er zijn voldoende mogelijkheden met inhaalzicht aanwezig).

5.2 Resultaat

5.2.1 Voorziening voor linksafslaand verkeer

Het aanleggen van een voorziening voor linksafslaand verkeer op de N335 is vanuit het oogpunt van verkeersafwikkeling niet noodzakelijk. Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid zou het desondanks een overweging kunnen zijn om toch een dergelijke voorziening aan te leggen (bijvoorbeeld in de vorm van middeneilanden waartussen opgesteld kan worden). Dit om de aansluiting van het crematorium meer 'body/statuur' c.q. herkenbaarheid te geven ten opzichte van de andere (erf)aansluitingen op het wegvak. Ook wordt de kans op de aanwezigheid van afslaand verkeer wat meer benadrukt. Toch adviseren wij om dit niet te doen. De redenen hiervoor zijn gelegen in de volgende aspecten:

- De N335 heeft een asmarkering die onderbroken is. Bij realisatie van een middeneiland dient over voldoende lengte een inhaalverbod ingesteld te worden om te voorkomen dat er inhaalbewegingen plaatsvinden ter hoogte van de aansluiting van het parkeerterrein. Binnen deze voldoende lengte bevinden zich echter weer erfaansluitingen waar de markering dan weer onderbroken moet worden. Wij menen dat dit niet leidt tot een eenduidig, duidelijk herkenbaar wegbeeld.
- De realisatie van middeneilanden op de N335 brengt in bepaalde mate het risico van aanrijdingen van de voorziening zelf met zich mee. De ligging van de aansluiting (net voor of net na een 'bocht' in de N335) verhoogt dit risico. Van grotere afstand is de aanwezigheid van middeneilanden dan niet (goed) waarneembaar.

³ CROW-publicatie 315 'Basiskennmerken wegontwerp, Categorisering en inrichting van wegen'.

Kortom, in de afweging zijn de voordelen op het gebied van verkeersveiligheid van een voorziening voor linksafslaand verkeer niet groter ingeschat dan de nadelen. Om de herkenbaarheid van de aansluiting van het crematorium voor de weggebruiker te optimaliseren worden wel twee andere maatregelen/ingrepen geadviseerd:

- het plaatsen van objectbewegwijzering;
- het aanbrengen van verlichting.

Plaatsen van objectbewegwijzering

Door het plaatsen van objectbewegwijzering aan beide zijden van de Zeddamsesweg/N335 op enige afstand voor en ter plaatse van de aansluiting van het crematorium zelf, wordt zowel voor de bezoekers van het crematorium zelf als voor de overige weggebruikers duidelijk dat er een crematorium gevestigd zit. Hiermee wordt voor de overige weggebruikers impliciet de (verhoogde) kans op afslaand verkeer benadrukt.

Aanbrengen van verlichting

Er wordt geadviseerd om ter hoogte van de aansluiting van het crematorium aan de andere zijde van de Zeddamsesweg/N335 straatverlichting te plaatsen. In het donker dient de verkeerssituatie goed zichtbaar te zijn waardoor weggebruikers de situatie tijdig kunnen interpreteren en verkeersveilig kunnen handelen. Dergelijke verlichting is ook al geplaatst bij zijwegen in de directe omgeving (bijvoorbeeld bij de Rafelderseweg en de Ziekerweg)

5.2.2 Overige maatregelen

Uitgebuigen (brom)fietspad

Conform het aangeleverde ontwerp⁴ wordt het vrijliggende (brom)fietspad enigszins uitgebogen/verlegd ten behoeve van het realiseren van de in-/uitrit van het parkeerterrein. Hierbij dient rekening te worden gehouden met circa 5,0-5,5 meter opstelruimte tussen de Zeddamsesweg/N335 en het vrijliggende fietspad; automobilisten moeten de mogelijkheid hebben zich veilig op te kunnen stellen om te wachten op eventueel aankomend (brom)fietsverkeer.

In het aangeleverde ontwerp zijn haaiantanden aangegeven die suggereren dat (brom)fietsers voorrang moeten verlenen aan het verkeer dat het parkeerterrein oprijdt dan wel verlaat. Dit geen wenselijke situatie. Het verkeer dat parkeerterrein oprijdt dan wel verlaat dient voorrang te verlenen aan bestuurders op het (brom)fietspad.

Gecombineerde in-/uitrit parkeerterrein

In het ontwerp is aangegeven dat de initiatiefnemer voornemens is om het parkeerterrein te ontsluiten middels een gescheiden inrit en uitrit. Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid is dit niet gewenst. De voorgenomen scheiding kan voor zowel aankomend gemotoriseerd verkeer op de N335 als voor kruisende (brom)fietsers onduidelijkheid opleveren over het (juiste) gebruik van de betreffende in- dan wel uitrit, terwijl het op het parkeerterrein zelf geen voordelen biedt. Derhalve wordt geadviseerd om een gecombineerde in-/uitrit te realiseren.

⁴ 16-2633 GU - V-03 Vlekkenplan terreininrichting 16-12-2016_3.pdf

5.3 Tot slot

In de meest noordoostelijke hoek van het te ontwikkelen terrein wordt een strook langs de afwatering vrijgehouden voor een agrariër die recht van overpad heeft om een achterliggend perceel te ontsluiten. Dit gaat om verwaarloosbare intensiteiten en heeft voor wat betreft de aspecten verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid geen invloed op de verkeerssituatie die wordt gerealiseerd.

6

Conclusie

In voorliggend onderzoek zijn de volgende conclusies getrokken:

- het voorgenomen parkeeraanbod van 96 parkeerplaatsen op eigen terrein is ruimschoots voldoende voor het de te verwachten parkeervraag/de hoeveelheid te verwachten verkeer;
- de hoeveelheid verkeer die het crematorium gaat genereren, kan in combinatie met de hoeveelheid verkeer op de N335 (zeer) goed afgewikkeld worden in het beschouwde planjaar 2030 (en verder). Op basis van een analyse van de kwaliteit van de verkeersafwikkeling is de aanleg van voorzieningen voor linksafslaand verkeer (linksafstrook of anderszins) niet nodig;
- ook op basis van verkeersveiligheid wordt de aanleg van dergelijke voorzieningen niet aangeraden;
- wel wordt aangeraden om ten behoeve van het crematorium objectbewegwijzering te plaatsen en de aansluiting te voorzien van wegverlichting;
- in relatie tot het aangeleverde ontwerp wordt aangeraden om het (brom)fietspad zodanig uit te buigen dat er 5,5 meter opstelruimte is tussen (brom)fietspad en N335;
- in relatie tot het aangeleverde ontwerp wordt aangeraden om het crematorium/het parkeerterrein te ontsluiten via een gecombineerde in-/uitrit (en dus niet via een separate inrit en uitrit).

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