

Middelveen IV Zuidwolde

28 december 2010



Broekhuizen 23

7965 AA Broekhuizen

Aanleiding

De nieuwe woonwijk Middelveen aan de zuidkant van Zuidwolde is in ontwikkeling. Gemeente De Wolden heeft Moving Verkeer gevraagd een advies te geven over drie verkeersonderwerpen die een relatie hebben met de ontwikkeling van het nieuwste onderdeel van de woonwijk, Middelveen IV (zie bijlage 1). Het betreft advisering over:

1. de verkeersstructuur in Middelveen IV;
2. de aansluiting van de Turflaan met de Ommerweg;
3. de wenselijkheid voor het verlenen van toestemming voor de bouw van een tandartspraktijk in Middelveen IV vanuit verkeerskundige optiek.

In deze rapportage geeft Moving Verkeer advies over deze drie verkeersaspecten. Een inspectie ter plaatse heeft uiteraard onderdeel uitgemaakt van het onderzoek om te komen tot de conclusies zoals verwoord in dit rapport.

Analyse en advies

Inrichting Middelveen IV

30 km/h zone

Er bestaan geen standaardvoorschriften voor het inrichten van een 30km/h-zone. Er zijn echter wel bepaalde maatregelen en richtlijnen die kunnen worden gehanteerd bij de inrichting van een 30 km zone:

- Snelheidsremmende maatregelen zoals drempels, obstakels, asverspringingen en wegversmallingen. Het wegbeeld moet zodanig zijn ingericht dat weg en omgeving niet uitnodigen tot hogere snelheden. Lange rechte stukken zonder obstakels moeten dus worden voorkomen.
- Voorrang wordt niet met verkeerstekens geregeld (bestuurders van rechts hebben voorrang).
- Het is toegestaan om auto's aan de zijkant van de weg te parkeren m.u.v. aangegeven parkeerverbod.
- Fietzers rijden op de rijbaan of op een gemarkeerde strook die deel uitmaakt van de rijbaan.

Verkeershandhaving in verblijfsgebieden heeft een lage prioriteit waardoor verkeersregels wat betreft snelheid al snel niet nageleefd worden. Snelheidsbeperkende maatregelen zijn echter meestal niet geliefd bij de weggebruiker. Daarom is het beter om bij de aanleg van een woonwijk al rekening te houden met de 30 km/h-zone door de erftoegangswegen zodanig in te richten dat er niet snel kan worden gereden. Dit kan door bijvoorbeeld relatief veel bochten in het wegontwerp toe te passen. Hierdoor wordt de weggebruiker gedwongen zijn snelheid te matigen zonder gehinderd te worden door allerlei obstakels.

(bron: www.wikipedia.org/wiki/30_km/h-zone)

GVVP/beleid

Het gemeentelijk verkeer –en vervoersbeleid is vastgelegd in het Gemeentelijk Verkeer –en Vervoerplan (GVVP), dat in 2010 door de gemeenteraad is vastgesteld. In dit GVVP heeft de gemeente aangegeven terughoudend met snelheidsremmende maatregelen om te gaan en geen verkeersdrempels meer aan te leggen. Reden hiervoor is dat deze snelheidsremmende maatregelen veel nadelen hebben, zoals het veroorzaken van trillingen, en geluidhinder (extra afremmen en snel weer optrekken).

Verder staat in het GVVP dat de gemeente van mening is dat verkeersveiligheid niet alleen een verantwoordelijkheid van de overheid (gemeente) is. Juist in woonwijken zoals Middelveen ligt de verantwoordelijkheid voor snelheidsgedrag en verkeersveiligheid vooral bij de bewoners zelf. Immers, het zijn vooral de bewoners van de wijk zelf die de verkeersonveiligheid veroorzaken.

Analyse

Middelveen IV is aangelegd als een typische 30 km/uur zone met een klinkerprofiel en voldoet aan bovengenoemde richtlijnen. Het wegprofiel is zodanig ontworpen dat de rechtstanden over het algemeen kort zijn (veelal minder dan 200 meter). Op een aantal locaties/kruispunten waar de rechtstanden langer zijn, zijn plateaus aangelegd. Deze remmen het verkeer ter plaatse. In Middelveen IV rijdt alleen bestemmingsverkeer. Met andere woorden: als er al sprake is van verkeersonveiligheid (door te hard) rijden, dan wordt dat alleen veroorzaakt door de bewoners (en haar bezoekers) zelf. Voetgangers kunnen op de rijbaan lopen en waar nodig heeft de gemeente veilige voetpaden aangelegd. Aan de westkant van Middelveen IV moeten de voetpaden nog worden ontwikkeld.

Analyse en advies

Conclusie

Conclusie is dat de wijk Middelveen goed is ingericht als 30 km zone. De rechtstanden zijn kort, er worden klinkers gebruikt als verhardingsmateriaal en de rechtstanden zijn over het algemeen kort. Op een aantal kruispunten zijn plateaus aangelegd om het verkeer extra te remmen. De gemeente heeft haar verantwoordelijkheid genomen door Middelveen als een 30 km zone in te richten, waar veel harder rijden nauwelijks mogelijk is. Nu is het aan de inwoners om zich aan de maximumsnelheid te houden en (daarmee) zich als een verantwoordelijke inwoner van Middelveen te gedragen.

Analyse en advies

Aansluiting Ommerweg

Huidige situatie

Door bewoners van Middelveen IV wordt het kruispunt Ommerweg-Turflaan als onveilig ervaren, omdat er volgens hen te hard gereden wordt op de Ommerweg. Hierdoor is het onveilig om vanuit de Turflaan de Ommerweg op te rijden. Ter plaatse geldt een maximumsnelheid van 50 km/uur. De bebouwde kom van Zuidwolde ligt ongeveer 100 meter oostelijk van het kruispunt.

Verder is de gemeente door bewoners van Middelveen IV gewezen op het slechte zicht vanaf de Turflaan op fietsers uit de oostelijke richting (richting Schotterhuizen). Het fietspad is ter plaatse van het kruispunt Ommerweg-Turflaan uitgebogen, zodat er een opstelstrook is tussen het fietspad en de Ommerweg ontstaat. Fietsers hebben ter plaatse voorrang.

Oplossingsrichtingen

kruispunt

Om het kruispunt veiliger te maken, zal de snelheid ter plaatse geremd moeten worden. Er worden twee maatregelen voorgesteld:

1. op de komgrens met belijning en rood asfalt het verschil aan snelheidsregime aangeven;
2. op het kruispunt Ommerweg-Turflaan een plateau aanleggen.

Ad 1.

Op de Meppelerweg is op de komgrens met belijning en rood asfalt op de komgrens duidelijk gemaakt dat vanaf dat punt een ander snelheidsregime geldt. Deze maatregel is puur visueel; er is geen fysieke remming door een verhoging o.i.d. Voorgesteld wordt om bij de komgrens op de Ommerweg dezelfde maatregel uit te voeren. Dit is logisch vanuit uniformiteit.

Ad 2.

Aangezien bovenstaande maatregel de snelheid ter plaatse niet remt, wordt voorgesteld om een plateau aan te leggen op het kruispunt Ommerweg-Turflaan. Dit plateau, bij voorkeur in rode kleur aangelegd, dwingt de automobilist om ter hoogte van het kruispunt af te remmen. Voorgesteld wordt ook het fietspad onderdeel van het plateau te laten zijn en dus iets verhoogd aan te leggen. Hierdoor vallen fietsers ter hoogte van het kruispunt beter op.

fietspad

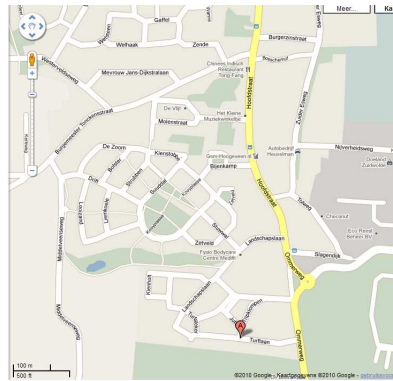
Om fietsers beter te laten opvallen vanaf de Turflaan, kan het fietspad ter hoogte van het kruispunt dicht aan de Ommerweg worden gelegd. Gedacht kan worden aan een afstand van circa 1,5 meter tussen Ommerweg en fietspad. De uitbuiging komt dus grotendeels te vervallen, wat ook nog eens meer comfortabel is voor fietsers. Er is geen opstelstrook meer tussen fietspad en Ommerweg, maar dat is ook niet nodig. Immers de Ommerweg is niet zodanig druk, dat vaak gewacht moet worden door autoverkeer uit de Turflaan om de Ommerweg op te rijden.

In de ontwerpwijzer voor fietsvriendelijke infrastructuur, 'Tekenen voor de Fiets' (CROW), wordt 'ver uitbuigen' vanuit het oogpunt van comfort afgeraden. Dit soort kruispunten kunnen anders worden opgelost, bijvoorbeeld door het fietspad een klein beetje uit te buigen en fietsers wel voorrang te laten houden op het afslaande verkeer. Door het fietspad licht te verhogen en van een rode kleur te voorzien kan het extra opvallend worden gemaakt.

Analyse en advies

Tandartspraktijk

Aan Turflaan 1a in Middelveen IV (zie afbeelding 1.1) is een tandartspraktijk voorzien. In deze paragraaf wordt de mogelijke verkeersoverlast die hierdoor ontstaat beschreven. Op basis daarvan wordt een conclusie getrokken over de wenselijkheid om een tandartspraktijk in Middelveen te vestigen vanuit verkeerskundig oogpunt toegelicht.



Afbeelding 1.1: Turflaan 1a (rode A) in de woonwijk Middelveen IV

Verkeersintensiteiten

De tandartspraktijk genereert per dag circa 35 ritten per auto. Deze gegevens zijn gebaseerd op informatie door de tandartspraktijk verstrekt. Zie bijlage 2.

Deze ritten gaan naar de tandartspraktijk en weer terug. Dit betekent een extra intensiteit van 70 voertuigen per etmaal door de week verdeeld over de Turflaan en Landschapslaan. De verdeling van verkeer dat via de Turflaan of Landschapslaan rijdt, is niet bekend.

Om een indruk te geven over intensiteiten: op de Hoofdstraat in Zuidwolde rijden dagelijks meer dan 5.000 voertuigen. 70 voertuigen per etmaal extra zal nauwelijks opvallen in het verkeersbeeld, zelfs in een rustige woonwijk als Middelveen.

Ligging

De tandartspraktijk komt redelijk dicht bij de ontsluiting aan de Ommerweg te liggen. Hierdoor zal de mogelijke overlast van verkeer voornamelijk beperkt blijven tot het eerste gedeelte van de Turflaan (nauwelijks/geen woningen) en gedeeltelijk langs de Landschapslaan voor patiënten uit Middelveen. De overige huishoudens in Middelveen zullen naar verwachting niet of nauwelijks met een toename van verkeer worden geconfronteerd.

Verkeerskundige analyse

De toename van intensiteit door vestiging van een tandartspraktijk in Middelveen is in absolute zin zeer beperkt. De inwoners van Middelveen, zullen door de gunstige ligging van de tandartspraktijk bij de aansluiting met de Ommerweg, nauwelijks een toename in intensiteiten merken.

Analyse en advies

Conclusie

Vanuit verkeerskundig oogpunt van is de ontwikkeling van een tandartspraktijk op de locatie zoals voorzien in Middelveen geen enkel probleem. De reden hiervoor is dat de toename van intensiteit zeer beperkt is en de toename van intensiteit ook nog over twee aanvoerwegen wordt verdeeld (Turflaan, Landschapslaan). Wel zal de tandartspraktijk zelf voor voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein moeten zorgen. Met de resultaten van het eigen onderzoek is het aantal benodigde parkeerplaatsen vrij goed in te schatten.

Analyse en advies

Bijlage 2: inventarisatie

'Gemiddeld per dag komen er 60 patiënten. Een dag is hierbij op maandag/donderdag/vrijdag van 8:00 tot 17:00 uur en op dinsdag/woensdag van 7:30 tot 17:00 uur. Een aantal patiënten komt gezamenlijk naar de praktijk. Dat betreft gemiddeld 2 gezinnen (van gemiddeld 4 personen) en 2 paren op een dag.

Dit betekent dat er gemiddeld 52 keer op een dag een bezoek aan de praktijk wordt gebracht. Naar ons inzicht komt hiervan ca. 40% met de fiets of lopend en 60% met de auto. Uitgedrukt in aantallen houdt dit in 21 bezoeken met de fiets/lopend en 31 bezoeken met de auto. Gemiddeld per uur is dat ca. 2,5 bezoeken met de fiets/lopend en 3,5 bezoeken met de auto.

Na de verhuizing naar Middelveen IV gaan we uit van een groei van ca. 12% in aantal patiënten, te realiseren in 3 tot 5 jaar. Dit betekent dat het aantal bezoeken eveneens zal toenemen met 12 %. Afgerond (naar boven) zou dat per uur inhouden 3 bezoeken met de fiets/lopend en 4 bezoeken met de auto.

Of er na de verhuizing een verschuiving komt in het percentage fiets/lopend t.o.v. auto durf ik niet in te schatten. Dan zou je een grondige studie moeten verrichten naar waar de patiënten wonen, wat voor soort patiënten dat zijn, etc. In Middelveen IV wonen bijv. veel gezinnen met kinderen, een leeftijdsgroep die relatief vaker bij de tandarts komt dan oudere mensen die hoofdzakelijk in andere delen van het dorp wonen.'

(bron: Peter Schalk, tandartsenpraktijk)

Intensiteiten Middelveen IV

Aanleiding

Gemeente De Wolden heeft Moving Verkeer gevraagd een prognose te maken van het aantal voertuigbewegingen van/naar Middelveen IV.

Aantal woningen

Gemeente heeft de volgende gegevens verstrekt. Het woningbouwprogramma is:

- 29 vrijstaande woningen
- 18 twee-onder-een-kap-woningen
- 30 rijenwoningen

Aantal ritten per woning

Moving Verkeer heeft 2 bronnen gebruikt om het aantal ritten per woning te bepalen:

- *CROWpublicatie nr. 256 'Verkeersgeneratie woon- en werkgebieden' (oktober 2007)*

Hierin staat dat de gemiddelde ritproductie per woning ongeveer 7 per woning per etmaal is.

- *Ritgeneratie van woonbuurten', TU Twente, 2005*

Het aantal vertrekken + aankomsten bij de woning ligt ongeveer tussen 4 en 7 voertuigritten per woning per etmaal. Vermoedelijk bestaat er een correlatie tussen dit cijfer en sociaaleconomische variabelen, zoals autobezit. In dit onderzoek is gebleken dat in een buurt, waar de meeste huishoudens 1 auto hebben, ruim 4 ritten per woning per etmaal worden gemaakt. In een buurt waar de helft van de huishoudens minstens 2 auto's hebben, worden ongeveer 7 voertuigritten per woning per etmaal gemaakt.

Op basis van deze bovenstaande bronnen, gaat Moving Verkeer uit van het volgende aantal ritten per etmaal per woningtype:

- Vrijstaand: 7 ritten
- 2-1 kap en rijenwoningen: 6 ritten

Berekening

In onderstaande tabel is een berekening gemaakt van het aantal ritten per etmaal van en naar Middelveen IV.

type	aantal	ritten/etmaal	totaal
vrij	29	7	203
2 -1	18	6	108
rij	30	6	180
	77		491

Hieruit blijkt dat het aantal ritten van/naar Middelveen IV afgerond circa 500 per etmaal is. Voor ontsluitingswegen in een woongebied, met gemengde verkeersafwikkeling en een dergelijke breedte als de Turflaan, zijn verkeersbewegingen tot maximaal circa 5.000 voertuigen per etmaal acceptabel.

Er zijn 2 ontsluitingswegen in Middelveen, de Turflaan en de Landschapslaan. Moving verkeer gaat uit van een verdeling van verkeer van 70% Turflaan en 30% Landschapslaan. Dat betekent in aantallen voertuigen een verdeling van 350 voertuigen via Turflaan en 150 via de Landschapslaan.

advies

Tandartspraktijk

De nieuw te bouwen tandartspraktijk aan de Turflaan genereert dagelijks ca. 70 voertuigbewegingen, die deels via de Turflaan, deels via de Landschapslaan zullen gaan. Er kan dus gesteld worden dat het aantal voertuigbewegingen op het deel van de Turflaan ter hoogte van de tandartspraktijk toeneemt met maximaal 20 % (350 +70).

Procentueel gezien lijkt 20% toename veel, maar absoluut gezien is dit aantal niet hoog, ook in het achterhoofd hebbende dat op dergelijke wegen niet zelden een intensiteit tot circa 5.000 voertuigen per etmaal verwerkt.

De conclusie uit het rapport 'Middelveen IV' (Moving Verkeer, 28 december 2010) blijft hiermee dan ook ongewijzigd: 'Vanuit verkeerskundig oogpunt is de ontwikkeling van een tandartspraktijk op de locatie zoals voorzien in Middelveen geen enkel probleem. De reden hiervoor is dat de toename van intensiteit zeer beperkt is en de toename van intensiteit ook nog over twee aanvoerwegen wordt verdeeld (Turflaan, Landschapslaan).'