

Actualisatie Verkeersonderzoek De Meenthof

Herontwikkeling van het winkelcentrum De Meenthof
in Kortenhoef

Opdrachtgever
Titel rapport

Real Estate Investment & Development BV
Actualisatie Verkeersonderzoek De Meenthof

Kenmerk
Datum publicatie

013487.202303013.R1.03
16 mei 2023

Projectteam Goudappel

Christiaan Nab en Sören Bigalke

© Copyright Goudappel

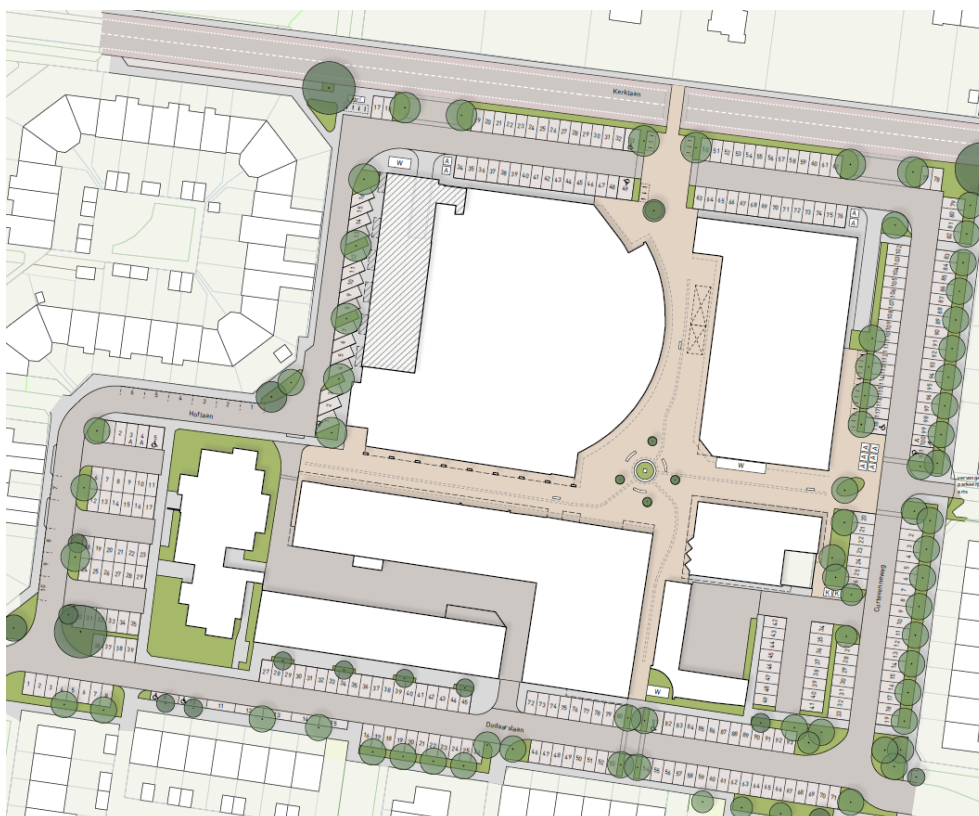
[Copyright informatie]

Inhoudsopgave

1. Aanleiding	1
2. Effect doortrekken Hoflaan	3
2.1 Schouw op locatie	3
2.2 Toekomstige situatie	4
2.3 Verkeersveiligheid	6
2.4 Doorstroming	8
3. Verkeersgeneratie	9
3.1 Aanpak	9
3.2 Uitgangspunten	9
3.3 Resultaat	11
4. Planeffect & Verkeersafwikkeling	15
4.1 Verkeersafwikkeling ontwikkellocatie	15
4.2 Planeffect	18
4.3 Wegenscan	18
4.4 Kruispuntanalyse Smidsbrug	20
4.5 Overige vervoerswijzen	20
5. Expeditie supermarkten	22
5.1 Expeditie Albert Heijn conform IP	22
5.2 Expeditie Albert Heijn via parkeerterrein	23
5.3 Expeditie Jumbo conform IP	23
6. Conclusies	25
Bijlage A.	26

1. Aanleiding

Real Estate Investment & Development BV is voornemens om winkelcentrum De Meenthof, gelegen aan de Kerklaan in Kortenhoef, te herontwikkelen. Het bestaande winkelcentrum bevat een combinatie van dagelijkse detailhandel, supermarkten en woningen. In de toekomstige situatie worden bestaande functies deels gesloopt en andere functies uitgebreid. Tevens worden woningen toegevoegd. Deze wijziging is van invloed op het gegenereerde verkeer, de verkeersstromen en de expeditie van de supermarkt(en). Daarom is Goudappel BV gevraagd om de verkeerskundige effecten van de herontwikkeling te analyseren.



*Figuur 1.1: Concept inrichtingsplan De Meenthof (IP) gemeente Wijdereen
(versiedatum: 28-02-2023)*

In deze rapportage wordt verslaglegging gedaan van het huidige en toekomstige verkeerskundig functioneren van het winkelcentrum De Meenthof in Kortenhoef op de wegvakken en kruispunten in de directe omgeving. Hiervoor zijn de volgende werkzaamheden uitgevoerd:

- Onderdeel van de plannen van de ontwikkeling is het doortrekken van de Hoflaan naar de parkeerplaats van het winkelcentrum en daarmee uiteindelijk ook naar de Kerklaan voor gemotoriseerd verkeer. Om het functioneren van de wegvakken en kruispunten rondom de Hoflaan te beoordelen is een schouw op

locatie uitgevoerd. Hierbij onderzoekt Goudappel ook de effecten van het doortrekken op het gebied van verkeersveiligheid, routing en doorstroming.

- Om een inschatting te kunnen maken van de verkeerskundige effecten is zowel voor de huidige als voor de toekomstige situatie een prognose van de verkeersgeneratie gemaakt en het theoretisch totaal van de toekomstige situatie berekend. Een uitbreiding van functies leidt immers tot extra verkeer. Om hoeveel verkeert het gaat wordt toegelicht in hoofdstuk 3.
- In hoofdstuk 4 is een analyse naar de gevolgen van de verkeerstoename op de verkeersafwikkeling en het doortrekken van de Hoflaan beschreven.
- Hoofdstuk 5 gaat in op het expeditieverkeer van de supermarkten in de toekomstige situatie conform het concept inrichtingsplan en laat zien op welke manier de supermarkten belevend kunnen worden en waar de aandachtspunten liggen.

Uit de analyse wordt geconcludeerd dat het planeffect van de ontwikkeling van winkelcentrum De Meenthof op de cruciale wegvakken in de directe omgeving beperkt is en passend bij de fluctuatie van de verkeersintensiteit over de dagen van de week en de maanden in een jaar. Het expediëren van de supermarkten kan conform inrichtingsplan. Wel zijn de westerlijke inrit op de Kerklaan en het achteruitsteken van de chauffeur met begeleiding aandachtspunten.

2. Effect doortrekken Hoflaan

2.1 Schouw op locatie

Om een zo goed mogelijk verkeerskundig beeld van de omgeving rondom winkelcentrum De Meenthof te verkrijgen heeft een schouw¹ op locatie plaatsgevonden. Tijdens de schouw was het droog, bewolkt en circa 16 gr. C. Het verkeersbeeld op de Kerklaan was helaas, vanwege een afsluiting van de Kortenhoefsedijk in verband met langdurige wegwerkzaamheden, niet representatief. Ondanks de maatregelen tegen de Corona-pandemie was het functioneren van het winkelcentrum wel representatief voor een werkdag. Op een enkele functie na waren de winkels geopend.

Het huidige parkeerbeeld is rondom de functie niet opvallend. Het was ten tijde van de schouw relatief druk met autoverkeer. Er is geen parkeerdrukmeting uitgevoerd, maar het parkeerterrein gelegen aan de Kerklaan stond continu voor circa 90% vol. De bezetting op het parkeerterrein aan de Curtevenneweg, aan de zuidoostzijde van het winkelcentrum kende een aanzienlijk lagere bezetting (circa 50% vol). Opvallend was wel dat de parkeerplaatsen aan de zuidzijde, gelegen aan de Dodaarslaan, wel nagenoeg vol stonden. Ook de parkeerplaatsen aan de zijde van de Hoflaan stonden gedurende de schouw circa 90% vol. Aan deze zijde is een relatief beperkt aantal verkeersbewegingen waargenomen.

Het is in de huidige situatie mogelijk om een rondje te rijden rondom het winkelcentrum via de Curtevenneweg, Dodaarslaan en Krabbescheer. Ogenscheinlijk vertrekt veruit het meeste verkeer in de richting waar het vandaan kwam. Door de vormgeving van de aansluiting van het parkeerterrein op de Curtevenneweg, in combinatie met de aansluiting op de Kerklaan, leidde dit op drukkere momenten tot 'een onoverzichtelijke' situatie. Dit loste zich daarna snel op en leidde niet tot verkeerskundige knelpunten. Ook leidde het nu niet tot een (hoge) verliestijd² op de Kerklaan (verkeer ondervond geen hinder van afslaand verkeer richting de parkeerplaatsen). Aan de zijde van de Hoflaan was het verkeersbeeld rustiger, omdat hierop in de huidige situatie slecht een beperkt aantal parkeerplaatsen op ontsluit. Wel viel op dat aan de achterzijde van de Hoflaan, in de bocht richting het doodlopende deel, op de rijbaan wordt geparkeerd, terwijl op de naastgelegen parkeerstrook plekken vrij zijn (zie Figuur 2.1). In de huidige situatie ontsluit de Hoflaan enkele woningen maar is het geen directe verbinding tussen de Dodaarslaan en Kerklaan.

¹ Op donderdag 27 mei 2021 tussen 16:00 en 17:30 uur

² Tijd dat verkeer moet wachten, omdat een voertuig een afslaande beweging maakt richting het parkeerterrein



Figuur 2.1: Geparkeerde voertuigen op de Hoflaan in de huidige situatie

2.2 Toekomstige situatie

Onderdeel van het plan voor winkelcentrum De Meenthof is het doortrekken van de Hoflaan op het parkeerterrein van het winkelcentrum en vanuit daar een aansluiting op de Kerklaan (zie Figuur 2.2). Hierdoor ontstaat langs het winkelcentrum een directe verbinding tussen de Dodaarslaan en Kerklaan. Dit maakt het voor 'doorgaand' verkeer ook mogelijk om van deze aansluiting gebruik te maken. Het 'rondje' om het winkelcentrum wordt hierdoor korter dan in de huidige situatie. Tevens biedt het bewoners van de woningen in de directe omgeving van het winkelcentrum een alternatieve route op de bestaande route via de Krabbescheer.

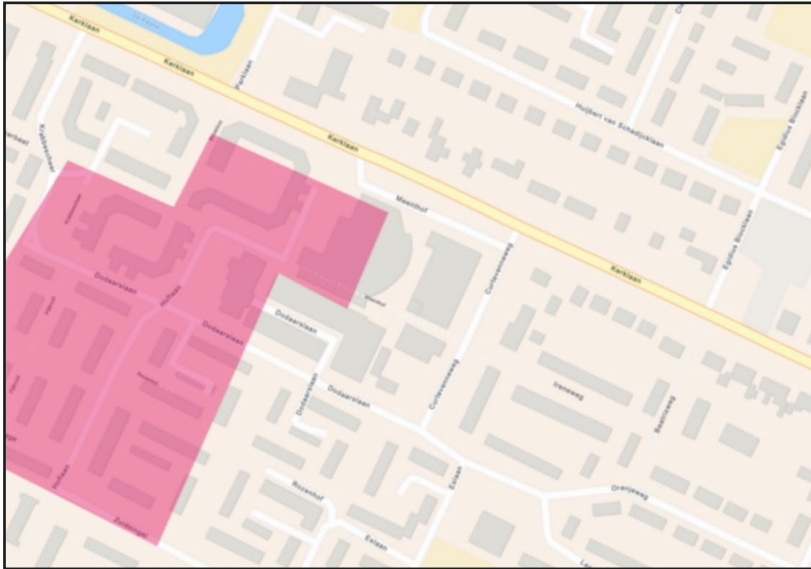
In Figuur 2.2 is de nieuwe inrichting met doortrekken van de Hoflaan aan de westzijde van het winkelcentrum conform het concept inrichtingsplan van de gemeente te zien.



Figuur 2.2: Doortrekken Hoflaan conform concept inrichtingsplan van de gemeente (versiedatum: 28-02-2023)

Routing

Voor de woningen die op Figuur 2.3 binnen het roze vlak zijn gelegen, is de Hoflaan een mogelijk alternatief voor de bestaande route. De 23 woningen die in de ontwikkeling worden toegevoegd vallen binnen het roze vlak. Voor de woningen ten oosten van het roze gebied is de Curtevenneweg een directe ontsluiting richting de Kerklaan, waardoor dit verkeer naar verwachting niet of slechts in zeer beperkte mate van de Hoflaan gebruik gaat maken. Op basis van het aantal woningen in het achterliggende gebied is beredeneerd dat de verkeersintensiteit na doortrekking en openstelling in één richting van de Hoflaan naar verwachting circa 750 tot 1.250 motorvoertuigen (mvt) per etmaal gaat bedragen.

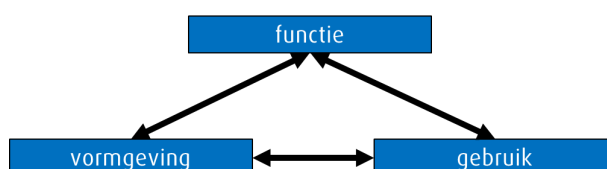


Figuur 2.3: Woningen die mogelijk gebruik gaan maken van de Hoflaan na doortrekking

2.3 Verkeersveiligheid

Verkeersveiligheid op wegvakniveau wordt beoordeeld aan de hand van de principes beschreven in Duurzaam Veilig³. Binnen Duurzaam Veilig wordt gestreefd naar een duurzaam evenwicht tussen de functie van de weg, de vormgeving en het gebruik (zie ook Figuur 2.3). In Duurzaam Veilig zijn landelijk een drietal wegcategorieën gedefinieerd:

- Stroomwegen: enkel buiten de bebouwde kom gemaakt om het verkeer te laten stromen, bijvoorbeeld autosnelwegen.
- Gebiedsontsluitingsweg: Deze wegen kunnen gelegen zijn binnen en buiten de bebouwde kom. Binnen de bebouwde kom geldt een maximum snelheid van 50 km/uur en zijn de wegen bedoeld ter ontsluiting van gebieden en uitwisseling tussen wegvakken.
- Erftoegangswegen: Zijn ook gelegen binnen en buiten de bebouwde kom. Buiten de bebouwde kom geldt een maximum snelheid van 60 km/uur en zijn de wegvakken veelal gelegen in landelijk gebied. Binnen de bebouwde kom geldt een snelheid van 30 km/uur en is het totale leefklimaat belangrijk.



Figuur 2.3: Evenwicht functionele eisen voor een Duurzaam Veilig wegvak

³ Duurzaam Veilig is een landelijk principe waarin gestreefd wordt naar een monotone weginrichting die voor alle weggebruikers als zodanig herkenbaar is.

Functie

Net als in de huidige situatie gaat de Hoflaan na het doortrekken gecategoriseerd worden als een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom met een maximum snelheid van 30 km/uur. Dit komt overeen met de functie van de Curtevenneweg en Krabbescheer in de huidige situatie.

Gebruik

Naar verwachting bedraagt de verkeersintensiteit in de toekomstige situatie, uitgaande van verkeer in één richting, circa 750 tot 1.250 motorvoertuigen (mvt) per etmaal. Dit betreft hoofdzakelijk verkeer dat een herkomst/bestemming heeft bij het winkelcentrum of de nabij gelegen woningen. Voor het overige blijven de Krabbescheer en Curtevenneweg de meest directe routes richting de Kerklaan. Door de doortrekking neemt naar verwachting de verkeersintensiteit op de alternatieve routes af.

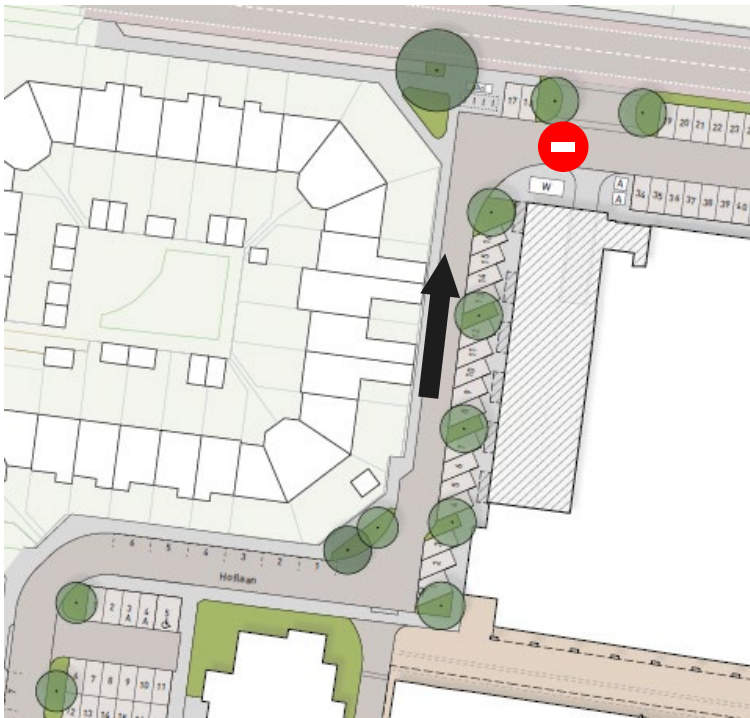
Vormgeving

In de huidige situatie is het profiel van de Hoflaan relatief smal. Het wegvak wordt gebruikt om op te parkeren. Ook langzaam verkeer en voetgangers maken van de rijbaan gebruik. Om gemotoriseerd verkeer in twee richtingen mogelijk te maken bedraagt de minimale rijbaanbreedte 5 meter. Om stagnatie te voorkomen dient het parkeren naast de rijbaan te worden opgelost. Parkeren op de rijbaan dient voorkomen te worden, omdat het risico op stagnatie op de Kerklaan daardoor groot is. Langs de Krabbescheer en Curtevenneweg zijn langs de rijbaan trottoirs beschikbaar. Dit is na doortrekking van de Hoflaan eveneens gewenst. Fietsvoorzieningen zijn, vanwege de verkeersintensiteit en lage snelheid, niet noodzakelijk. Fietsverkeer kan gemengd op de rijbaan met het autoverkeer afgewikkeld worden. Met deze vormgeving zijn de functie, vormgeving en het gebruik in evenwicht en is sprake van een goede verkeerssituatie conform Duurzaam Veilig.

Wij adviseren om de ontsluiting van de Hoflaan zoals voorgesteld in het IP in Figuur 2.2 vorm te geven voor verkeer in een enkele richting, voor óf alleen aankomend óf alleen vertrekkend verkeer. De rijbaanbreedte voor een erftoegangsweg met eenrichtingverkeer voor de auto zal tussen 3,40m en 3,80m liggen. Daarmee sluit de vormgeving van de Hoflaan beter aan op de omgeving. Daarnaast halveert hierdoor de verkeersintensiteit op de Hoflaan ten opzichte van het beredeneerde aantal auto's. Voordeel hiervan is dat het rustiger wordt op het kruispunt tussen de Kerklaan en Hoflaan in combinatie met de entree voor de expeditie van de Albert Heijn. Kruisende verkeersbewegingen met een expeditievoertuig en/of langzaam verkeer op het parkeerterrein worden hierdoor beperkt.

Kruispunt met de Kerklaan

Bij doortrekken van de Hoflaan ontstaat een nieuw viertaks kruispunt met de Kerklaan en de expeditie van de Albert Heijn (zie Figuur 2.4 voor de beoogde locatie van het kruispunt). In de toekomstige situatie zijn nog twee parkeerplaatsen aan de linker kant van de inrit van de Kerklaan naar de Hoflaan ingetekend. Geadviseerd wordt, indien mogelijk, om deze parkeerplaatsen, vanwege de beperkte bereikbaarheid, op een andere plek in het studiegebied te situeren. Hierdoor wordt de totale verkeerssituatie aan het kruispunt nog rustiger.



Figuur 2.4: Beoogde kruispunt Hoflaan/Kerklaan

2.4 Doorstroming

Binnen Duurzaam Veilig sluit een erftoegangsweg aan op een gebiedsontsluitingsweg middels een voorrangskruispunt. De gebiedsontsluitingsweg, in dit geval de Kerklaan, heeft voorrang op de erftoegangsweg. Dit kan bijvoorbeeld middels een in- en uitritconstructie. Hierdoor wordt hinder in de doorstroming op de Kerklaan tot een minimum beperkt. De hoeveelheid verkeer op het kruispunt is naar verwachting beperkt. Het links- en rechtsaf slaan vanaf de Kerklaan richting de Hoflaan zal niet leiden tot verkeerskundige knelpunten op de Kerklaan.

3. Verkeersgeneratie

3.1 Aanpak

De toekomstige situatie bestaat, naast de doortrekking van de Hoflaan, ook uit sloop en uitbreiding van winkelfuncties en het toevoegen van woningen. Dit is van invloed op de verkeersstromen en -intensiteiten in de omgeving. Voor het beoordelen van de verkeersafwikkeling op kruispunt- en wegvakniveau is het van belang zicht te krijgen op het door de uitbreiding gegenereerde verkeer. De verkeersgeneratie (bestaande uit aankomend en vertrekkend verkeer) van de ontwikkeling vormt een belangrijk uitgangspunt voor de uiteindelijke analyse van de verkeersafwikkeling. De verkeersgeneratie wordt berekend door de omvang van elke functie te vermenigvuldigen met de bijbehorende CROW⁴ kencijfers⁵ (het aantal te generen motorvoertuigbewegingen per functie- eenheid, bijvoorbeeld per m² bvo).

Voor de verkeerssituatie is de werkdagperiode verkeerskundig maatgevend. Binnen deze studie is de verkeersgeneratie bepaald voor de werkdagperiode. Aanvullend is voor de beide spitsperiodes (ochtend- en avondspit) de verkeersgeneratie van de ontwikkeling bepaald. Daarbij is tevens een onderverdeling gemaakt in aankomende en vertrekkende bewegingen.

Om het effect van de uitbreiding van de functies op het te generende verkeer te bepalen is zowel het huidige theoretisch totaal als de toekomstige situatie in beeld gebracht.

3.2 Uitgangspunten

Functieprogramma huidige winkelcentrum

In Tabel 3.1 is het totale functieprogramma van het huidige winkelcentrum weergegeven. Hierin zijn retailfuncties, woonfuncties en twee supermarkten opgenomen.

functie	omvang	eenheid
huur, appartement midden	14	woningen
kantoor	1.321	m ² bvo
fullservice supermarkten	4.527	m ² bvo
dorpcentrum	2.959	m ² bvo

Tabel 3.1: Huidig functieprogramma winkelcentrum De Meenthof Kortenhoef

⁴ CROW is een landelijke kennisorganisatie op het gebied van infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer en werk en veiligheid.

⁵ CROW publicatie 381 – Toekomstbestendig parkeren (December 2018).

Functieprogramma uitbreiding

De herontwikkeling van het winkelcentrum De Meenthof wordt in twee fasen uitgevoerd. De eerste fase van dit project is al uitgewerkt en uitvoerbaar. De tweede fase bevindt zich nog in de ontwerpfasen. Hierdoor is de definitieve functieverdeling van de ontwikkeling alleen voor fase 1 bekend. Fase 2 is kaderstellend en nog niet concreet uitgewerkt en maakt daarom geen onderdeel uit van de in deze rapportage beschreven analyse. In Tabel 3.2 is het functieprogramma gepresenteerd zoals voorzien is door de ontwikkelaar. Hierbij is alleen de uitbreiding en sloop van de bestaande functies weergegeven.

functie	omvang	eenheid
theater/filmhuis (De Dobber)	-569	m ² bvo
uitbreiding buurtwinkel	19	m ² bvo
uitbreiding Albert Heijn	685	m ² bvo
woningen sociale huur	3	woningen
woningen vrije sector huur	20	woningen

Tabel 3.2: Te realiseren functieprogramma winkelcentrum De Meenthof Kortenhoef

CROW-Kencijfers verkeersgeneratie

Het gemeentelijk beleid heeft geen kencijfers met betrekking tot verkeersgeneratie. Voor het bepalen van de verkeersgeneratie van de ontwikkeling wordt aangesloten bij kencijfers van CROW. Binnen de kencijfers wordt onderscheid gemaakt naar stedelijkheidsgraad⁶ en de locatie van de planontwikkeling. Bij het bepalen van de stedelijkheidsgraad en de ligging sluit deze rapportage bij het parkeerbeleid⁷ van de gemeente Wijdereen aan. Hierin is omschreven dat voor de bepaling van de kencijfers voor de stedelijkheidsgraad 'weinig stedelijk' en ligging 'schil' is gekozen. In Tabel 3.3 zijn de te hanteren kencijfers voor verkeersgeneratie weergegeven. De waarden betreffen motorvoertuigenbewegingen (mvt) per etmaal voor een gemiddelde weekdag. CROW hanteert bandbreedtes (minimum en maximum) voor verkeersgeneratiecijfers. Voor deze studie is gebruik gemaakt van de minimum kencijfers uit de bandbreedte aansluitend bij het gemeentelijk parkeerbeleid.

functie conform CROW	kencijfers verkeersgeneratie	eenheid
huur, appartement, duur	5,5	per woning
huur, appartement, midden (incl. sociale huur)	3,7	per woning
fullservice supermarkt	89,9	100 m ² bvo
dorpcentrum (buurtwinkel)	36,2	100 m ² bvo
theater/filmhuis (De Dobber)	11,5	100 m ² bvo
kantoor	7,4	100 m ² bvo

Tabel 3.3: Gehanteerde verkeersgeneratiecijfers (weekdag)

⁶ De stedelijkheidsgraad wordt uitgedrukt in aantallen huishoudens per km².

⁷ Beleidsregel parkeernormen gemeente Wijdereen, 2015

Omrekenfactoren

De kencijfers voor verkeersgeneratie in CROW betreft de verkeersgeneratie op een gemiddelde weekdag. In deze studie is gebruik gemaakt van de werkdagperioden. De werkdagperioden zijn voor de woonfuncties verkeerskundig maatgevend en sluiten goed aan bij de cijfers die Goudappel beschikbaar heeft over verkeersintensiteiten van het omliggende wegennet. CROW heeft omrekenfactoren opgesteld voor de omrekening van week- naar werkdagetmalen. Conform CROW worden binnen deze studie de volgende omrekenfactoren gehanteerd voor de omrekening van week- naar werkdagperioden:

- Omrekenfactor kantoren: 1,33
- Omrekenfactor wonen: 1,11
- Omrekenfactor supermarkt, detailhandel en theater/filmhuis: 0,9

Verdeling verkeersgeneratie

Daarnaast maakt CROW ook onderscheid in vertrek en aankomst voor het drukste uur voor zowel de ochtend- als de avondspits. Deze zijn weergegeven in Tabel 3.4.

functie	ochtendspits			avondspits		
	drukste uur	vertrek	aankomst	drukste uur	vertrek	aankomst
overige woonmilieus	8%	89%	11%	9%	20%	80%
overige supermarkten detailhandel milieus	2%	50%	50%	8%	50%	50%
alle kantoorlocaties	10%	9%	91%	9%	90%	10%

Tabel 3.4: Verdeling verkeersgeneratie naar spitsuur

3.3 Resultaat

Verkeergeneratie huidige situatie

Op basis van het functieprogramma en de CROW-kencijfers voor verkeersgeneratie is de verkeersgeneratie van het huidige winkelcentrum bepaald.

In Tabel 3.5 is de verkeersgeneratie voor het huidige winkelcentrum inzichtelijk gemaakt. Gedurende een weekdagetmaal genereert de ontwikkeling circa 5.360 mvt/weekdagetmaal. Op werkdagen genereert de ontwikkeling circa 4.890 mvt per etmaal.

functie	kencijfers	eenheid	omvang	intensiteiten weekdag	intensiteiten werkdag
huur, appartement midden	5,5	woning	14	77	86
kantoor	3,7	100 m ² bvo	1.321	98	130
fullservice supermarkt	89,9	100 m ² bvo	4.527	4.088	3.679
dorpcentrum	36,2	100 m ² bvo	2.959	1.071	964
totaal				5.334	4.859

Tabel 3.5: Verkeersgeneratie huidig in motorvoertuigbewegingen week- en werkdagemaal

Op basis van de berekende verkeersgeneratie voor de huidige situatie is een vertaling gemaakt naar verkeersgeneratie per dagdeel. De resultaten van de verkeersgeneratie per dagdeel zijn weergegeven in Tabel 3.8. In de ochtendspits genereert het winkelcentrum circa 208 mvt, waarvan 102 vertrekkende en 106 aankomende bewegingen. In het drukste uur in de avondspits genereert het winkelcentrum circa 765 mvt; waarvan 384 vertrekkende en 381 aankomende bewegingen.

periode	verkeersintensiteiten
etmaal	4.859
ochtendspits	208
<i>vertrek</i>	102
<i>aankomst</i>	106
avondspits	765
<i>vertrek</i>	384
<i>aankomst</i>	381

Tabel 3.6: Verkeersgeneratie naar periode

Verkeersgeneratie toekomstige situatie

Op basis van het functieprogramma en de CROW-kencijfers voor verkeersgeneratie voor het toekomstige functioneren bepaald. Voor de toekomstige situatie is de verkeersgeneratie alleen voor de uitbreiding en de sloop van de functies bepaald. De berekeningen zijn zowel voor de woonfunctie als voor de winkelfuncties opgesteld.

In Tabel 3.7 is de verkeersgeneratie voor de toekomstige situatie voor de ontwikkeling berekend. Gedurende een weekdagemaal genereert de ontwikkeling circa 680 mvt/weekdagemaal. Op werkdagen genereert de ontwikkeling circa 640 mvt per etmaal.

functie	kencijfers	eenheid	omvang	intensiteiten weekdag	intensiteiten werkdag
huur, appartement, duur	5,5	woning	20	110	122
huur, appartement midden	3,7	woning	3	11	12
fullservice supermarkt	89,9	100 m ² bvo	685	539	485
buurtwinkel	36,2	100 m ² bvo	19	84	75
sloop De Dobber	11,5	100 m ² bvo	-569	-86	-77
totaal				678	636

Tabel 3.7: Verkeersgeneratie toekomstig in motorvoertuigbewegingen week- en werkdagemaal

De berekende verkeersgeneratie in Tabel 3.7 betreft een theoretische waarde op basis van de CROW kentallen, die gelden in geval van een solitaire functie. In dit geval betreft de ontwikkeling de uitbreiding van een bestaande supermarkt. Ten opzichte van het huidige functioneren blijft het verzorgingsgebied van de supermarkt gelijk en is de uitbreiding vooral bedoeld om de kwaliteit van de winkel te vergroten (bredere gangpaden, ruimere opzet etc.). Dit betekent dat het aandeel bezoekers ten opzichte van de huidige situatie niet één op één toeneemt. Desondanks is de verkeersgeneratie wel als zodanig berekend en meegenomen als volledig nieuw verkeer in de analyse.

Op basis van de berekende verkeersgeneratie voor de toekomstige situatie is een vertaling gemaakt naar verkeersgeneratie per dagdeel. De resultaten van de verkeersgeneratie per dagdeel zijn weergegeven in Tabel 3.8. In de ochtendspits genereert de ontwikkeling circa 31 mvt, waarvan 20 vertrekkende en 11 aankomende bewegingen. In het drukste uur in de avondspits genereert de ontwikkeling circa 93 mvt; waarvan 43 vertrekkende en 50 aankomende bewegingen.

periode	verkeersintensiteiten
etmaal	636
ochtendspits	31
<i>vertrek</i>	20
<i>aankomst</i>	11
avondspits	93
<i>vertrek</i>	43
<i>aankomst</i>	50

Tabel 3.8: Verkeersgeneratie naar periode

Verkeersgeneratie theoretisch totaal

Vervolgens is op basis van de berekeningen voor de verkeersgeneratie van de huidige en van de toekomstige ontwikkeling het theoretisch totaal gegenereerde verkeer berekend. De resultaten hiervan zijn weergegeven in Tabel 3.9.

fase	weekdag etmaal	werkdag etmaal	ochtendspits		avondspits			
			drukste uur	vertrek	aankomst	drukste uur	vertrek	aankomst
huidig	5334	4884	208	102	106	765	384	381
uitbreiding	678	636	31	20	11	93	43	50
totaal	6012	5520	239	122	117	858	427	431
Verhoging in %	13%	13%	15%	20%	10%	12%	11%	13%

Tabel 3.9: Verkeersgeneratie theoretisch totaal per etmaal en periode

Hieruit blijkt dat de ontwikkeling tot een lichte toename van 13% op een werkdag leidt. Deze toename betekent overigens niet automatisch een toename van 13% op de Kerklaan en op de kruispunt aan de Smidsbrug. Immers verdeelt zich het verkeer over het omliggende wegennet. En gedetailleerdere analyse van de verkeersstromen is omschreven in Hoofdstuk 4.

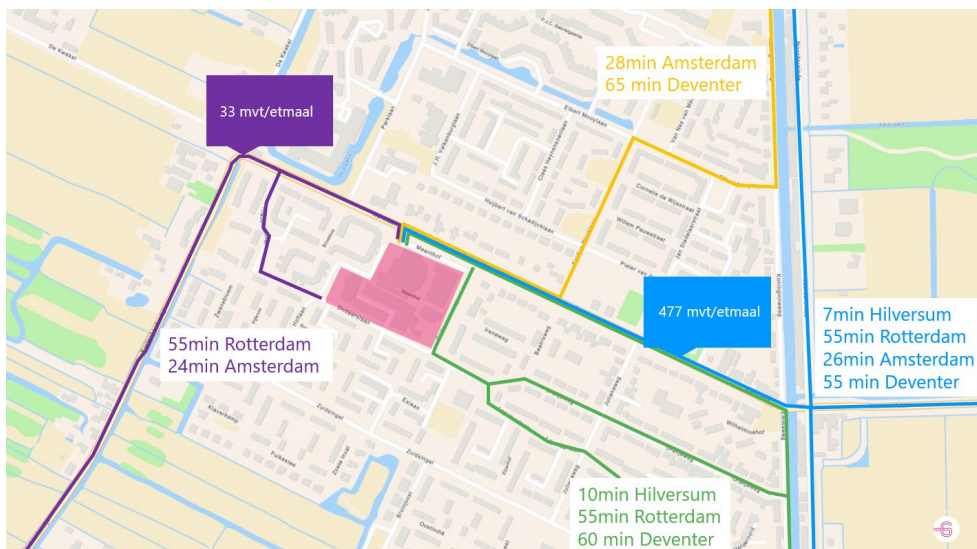
4. Planeffect & Verkeersafwikkeling

4.1 Verkeersafwikkeling ontwikkellocatie

In Hoofdstuk 3 is berekend hoeveel extra verkeer de ontwikkeling van De Meenthof naar verwachting genereert. Hieruit blijkt dat door de herontwikkeling het aantal motorvoertuigbewegingen per werkdagemaal toeneemt met circa 640 motorvoertuigbewegingen. Hiervan worden circa 134 motorvoertuigbewegingen gegenereerd door de woningen en 502 motorvoertuigbewegingen door het winkelcentrum. Dit is vertaald naar in- en uitgaande verkeersbewegingen tijdens de ochtend- en avondspits. In deze paragraaf is beschreven hoe het extra verkeer zich over het omliggende wegennet zal verdelen. Hierbij is gekeken naar reistijden (zie *Figuur 4.1*) en op basis van 'expert judgement' ingeschat hoe het verkeer van de woningen en het winkelcentrum zich zal verplaatsen in de toekomstige situatie. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen de situatie met en zonder het doortrekken van de Hoflaan.

Routing

In *Figuur 4.1* is de reistijd en routing naar verschillende grote steden in Nederland vanuit de ontwikkellocatie weergegeven. De gele en groene routes geven alternatieve ontsluitingsrouten aan, die gebruikt kunnen worden als het verkeer op de Kerklaan vertraging oploopt. Deze sluiproutes zullen echter op een gemiddelde dag weinig gebruikt worden. Bovendien zijn de extra verkeersintensiteiten per werkdagemaal door de ontwikkeling op de Kortenhoefsedijk en de Kerklaan weergegeven.



Figuur 4.1: Reistijd en routing vanuit het winkelcentrum naar verschillende bestemmingen

Routing woningen

Voor het bepalen van de verkeersafwikkeling van de woningen is aangenomen dat alle motorvoertuigbewegingen die de woningen genereren tot buiten Kortenhoef gaan. Ingeschat is dat ongeveer driekwart van het verkeer zich via de Kerklaan over de Smidsbrug verplaatst. Het overige deel van het verkeer zal via de Kerklaan naar de Kortenhoefsedijk richting de N201 gaan. Ondanks de kortere reistijden naar Amsterdam via de Kortenhoefsedijk (zie afbeelding 4.1), is deze route minder logisch vanwege de inrichting van de Kortenhoefsedijk.

In Tabel 4.1 zijn de resultaten van de woningen opgenomen op basis van de hierboven omschreven uitgangspunten. Hieruit blijkt dat door toedoen van de woningen het aantal motorvoertuigbewegingen per werkdagemaal op de Kerklaan met circa 101 aantal motorvoertuigbewegingen toeneemt, dit komt neer op 1 inkomende en 7 uitgaande verkeersbewegingen tijdens de ochtendspits. Tijdens de avondspits bedraagt het aantal inkomende en uitgaande verkeersbewegingen respectievelijk 7 en 2 motorvoertuigbewegingen.

Richting	Aandeel	Werkdagemaal	OS in	OS uit	AS in	AS uit
Kerklaan tot buiten Kortenhoef	75%	101	1	7	7	2
Kerklaan binnen Kortenhoef	0%	0	0	0	0	0
Kortenhoefsedijk	25%	33	0	2	2	1
Overig	0%	0	0	0	0	0

Tabel 4.1: Verdeling van het door de uitbreiding van de woningen gegenereerde verkeer

Indien de Hoflaan wordt doorgetrokken treden er geen grote veranderingen op in routing. De verwachting is dat de route via de Kortenhoefsedijk iets

aantrekkelijker wordt. Hierdoor is ingeschat dat ongeveer 30% van het verkeer van de woningen via de Kortenhoefsedijk zal gaan, de resterende 70% gaat nog steeds via de Smidsbrug Kortenhoef uit. Het verschil door het doortrekken van de Hoflaan en aansluiten op de Kerklaan is minimaal en leidt niet tot andere verkeersintensiteiten op de Smidsbrug en Kortenhoefsedijk.

Routing winkelcentrum

Het winkelcentrum zal voornamelijk gericht zijn op inwoners van Kortenhoef en zal naar verwachting slechts een beperkt aantal bezoekers van buiten Kortenhoef trekken. Om deze reden is de aanname gedaan dat 25% van het verkeer via de Kerklaan over de Smidsbrug zal rijden. De helft van het aantal motorvoertuigbewegingen zal zich via de Kerklaan naar andere locaties binnen Kortenhoef bewegen en de resterende 25% zal direct de wijk rondom het winkelcentrum inrijden. Indien de Hoflaan wordt doorgetrokken treden er wat betreft de verkeersafwikkeling van het winkelcentrum geen wijzigingen op in de verdeling van het verkeer over de Kerklaan of Kortenhoefsedijk. In de wijk zal mogelijk minder zoekverkeer zijn doordat er meer aansluitingen zijn op de Kerklaan.

In Tabel 4.2 zijn de resultaten van het winkelcentrum opgenomen op basis van de hierboven omschreven uitgangspunten. Hieruit blijkt dat door toedoen van de ontwikkeling het aantal motorvoertuigbewegingen per werkdagemaal op de Kerklaan toeneemt met 376 aantal motorvoertuigbewegingen (waarvan 121 tot aan de Smidsbrug), dit komt neer om 8 inkomende en 8 uitgaande verkeersbewegingen tijdens de ochtendspits.

Tijdens de avondspits bedraagt het aantal inkomende en uitgaande verkeersbewegingen respectievelijk 30 en 30 motorvoertuigbewegingen. In de praktijk zal de verkeersgeneratie nog lager zijn en niet leiden tot een waarneembaar effect op de kwaliteit van de verkeersafwikkeling.

Richting	Aandeel	Werkdagemaal	OS in	OS uit	AS in	AS uit
Kerklaan tot buiten Kortenhoef	25%	126	3	3	10	10
Kerklaan binnen Kortenhoef	50%	250	5	5	20	20
Kortenhoefsedijk	0%	0	0	0	0	0
Overig	25%	126	3	3	10	10

Tabel 4.2: Verdeling van het door de uitbreiding van de supermarkt gegenereerde verkeer

4.2 Planeffect

In een eerdere studie⁸ heeft Goudappel onderzocht wat er op het gebied van verkeer nodig is op de Smidsbrug om een grote ontwikkeling van 250 woningen aan de Emmaweg mogelijk te maken. Hierin is vooral naar de verkeersintensiteiten op de belangrijkste wegvakken in Kortenhoef en de kwaliteit van de verkeersafwikkeling gekeken en aandacht besteed aan de verkeersveiligheid voor het langzaam verkeer. Ten behoeve van deze studie zijn verkeerstellingen uitgevoerd op de Kerklaan en Kortenhoefsedijk. Hieruit blijkt dat de verkeersintensiteit in 2019 op de Kerklaan circa 6.700 mvt/etmaal bedroeg en circa 3.700 mvt/etmaal op de Kortenhoefsedijk. In de spitsuren bedroeg de verkeersintensiteit respectievelijk circa 460 mvt/uur in de ochtend- en 600 mvt/uur in het avondspitsuur op de Kerklaan en 280 mvt/uur om 350 mvt/uur in de ochtend- en avondspits op de Kortenhoefsedijk.

In paragraaf 4.1 is naar de verkeersafwikkeling van de uitbreiding van het winkelcentrum gekeken. Hieruit is geconcludeerd dat zich door de uitbreiding van de functies circa 477 motorvoertuigen per etmaal meer op de Kerklaan en circa 33 motorvoertuigen per etmaal meer op de Kortenhoefsedijk verplaatsen. Hierdoor neemt de intensiteit op de Kerklaan met ongeveer 7% en op de Kortenhoefsdijk met circa 1% op etmaal basis toe. Deze toenames betreffen de theoretische toename hoofdzakelijk veroorzaakt door de uitbreiding van de supermarkt. Een uitbreiding leidt in de praktijk niet tot een recht evenredige toename van het aantal bezoekers. Het verzorgingsgebied van het winkelcentrum blijft immers gelijk aan de huidige situatie. In de praktijk zal de toename lager zijn. Ten opzichte van de huidige verkeersintensiteiten zijn de toenames beperkt en passend bij de fluctuatie van de verkeersintensiteit over de dagen van de week en de maanden in een jaar. Het planeffect is daarmee beperkt.

4.3 Wegenscan

Om de verkeersafwikkeling op wegvakniveau te beoordelen heeft Goudappel de Wegenscan ontwikkeld. Met behulp van de Wegenscan wordt inzicht verkregen in de maximaal wenselijke verkeersintensiteit op de belangrijkste wegvakken rondom de ontwikkellocatie. De toekomstige verkeersintensiteit bestaande uit de huidige verkeersintensiteit en de verrekende verkeersgeneratie op wegvakniveau, wordt afgezet tegen de maximaal wenselijke verkeersintensiteit.

Daar waar sprake is van een mismatch, wordt aangegeven op welke criteria de huidige vormgeving niet voldoet. Hierbij wordt gekeken naar de Kerklaan, Kortenhoefsedijk en de Hoflaan ter hoogte van de ontwikkellocatie. De gegevens betreffende de vormgeving zijn tijdens het uitvoeren van de schouw en door de

⁸ Woningbouw Kortenhoef – Actualisatie verkeersveiligheid en -afwikkeling, januari 2020.

eerder uitgevoerde studie in Kortenhoef opgehaald.

Kerklaan

De Kerklaan valt onder de categorie gebiedsontsluitingsweg, zoals omschreven in paragraaf 2.3. De Kerklaan heeft vooral de hoofdfunctie om de woonkern Kortenhoef op het omliggende hoofdwegennet te ontsluiten. Daarom past de huidige snelheid van 50 km/u goed bij de hoofdfunctie van de Kerklaan. Desniettemin ligt de toekomstige verkeersintensiteit ter hoogte van het winkelcentrum met circa 7.175 mvt/etmaal aan de hoge kant, maar van verkeerskundige knelpunten is geen sprake.

Idealiter kan de oversteekbaarheid voor fietsverkeer nabij het winkelcentrum verbeterd worden. Fietsverkeer heeft echter ook als alternatief de mogelijkheid om over te steken bij de verkeersregelininstallatie (VRI) op de kruispunt Beatrixweg/Kerklaan of kunnen met afstappen gebruik maken van de zebapad ter hoogte van het winkelcentrum. Daarmee is de oversteekbaarheid eveneens gegarandeerd.

Bij een verkeersintensiteit vanaf circa 4.000 mvt/etmaal kan er bij het halteren van de bus op de rijbaan hinder ontstaan. Achterop komend verkeer zal even moeten wachten, of kan op rustige momenten de bus passeren. Bij de toekomstige verkeersintensiteit zal er op drukke momenten sprake zijn van enige hinder op het moment dat een bus halteert, maar van verkeerskundige knelpunten is geenszins sprake.

Kortenhoefsedijk

Het grootste deel van de Kortenhoefsedijk valt onder de categorie erftoegangsweg binnen de bebouwde kom (ander deel buiten bebouwde kom). Uit de Wegenscan blijkt dat de Kortenhoefsedijk de verkeersintensiteit van 3.900 mvt/etmaal plus circa 30 mvt/etmaal extra door de ontwikkeling goed kan afwikkelen. Omdat de Kortenhoefsedijk, zoals de naam al zegt, op veen is gebouwd is de meest beperkende factor de oplopende berm schade door de verkeerintensiteiten. Bij hogere verkeersintensiteiten zal de weg vaker onderhouden worden. Aangezien er op dit moment werkzaamheden aan de houten beschoeiing en stalen damwanden plaatsvinden zal dit voor de korte termijn geen probleem vormen.

Hoflaan

De Hoflaan valt onder de categorie erftoegangsweg. Uit de analyse van de Wegenscan blijkt dat de Hoflaan de intensiteit van ongeveer 1.500 motorvoertuigen per etmaal goed kan afwikkelen. Het is niet te verwachten dat na herinrichten en doortrekken van de Hoflaan de verkeersintensiteiten dusdanig toenemen dat de verkeer niet meer goed afgewikkeld kan worden.

4.4 Kruispuntanalyse Smidsbrug

Uit de eerdere studie uitgevoerd door Goudappel⁹ is reeds geconcludeerd dat de Smidsbrug (kruispunt Kerklaan – Emmaweg – Koninginneweg – Noordereinde – Zuidereinde – Leeuwenlaan) in de huidige situatie in het ochtendspitsuur een verkeerskundig knelpunt vormt in Kortenhoef. Vanuit de gemeente Wijdmeren is aangegeven dat, omdat dit reeds een knelpunt is, een verdere toename van de verkeersintensiteit op dit kruispunt niet gewenst is. Door de geplande ontwikkeling rondom het winkelcentrum kan echter niet uitgesloten worden dat de verkeersintensiteit op de Kerklaan toeneemt. Dit zal het knelpunt, in de vorm van een te hoge verliestijd en lange wachtrijen op de Emmaweg en Koninginneweg, in de toekomst verder doen laten toenemen. Het becijferde planeffect is echter dermate minimaal, bestaande uit 6 ritten in het drukste uur (gemiddeld 1 extra auto per 10 minuten), dat dit in de praktijk niet leidt tot een waarneembaar effect.

In de vorige studie is ook een oplossingsrichting uitgewerkt. De voorkeursvariant uit deze verkeersstudie is nader uitgewerkt in een haalbaarheidsonderzoek door RHDHV¹⁰. De voorkeursvariant bestaat uit een aanpassing van het kruispunt tot een voorrangsp plein in combinatie met een bypass, tussen het Zuidereinde en de Leeuwenlaan (waarin het bestaande fietspad wordt opgewaardeerd voor gemotoriseerd verkeer). In de verkeersstudie van Goudappel is geconcludeerd dat in de voorkeursvariant de verliestijden en wachtrijlengtes in de voorkeursvariant gering zijn. Deze vormgeving heeft een forse restcapaciteit en functioneert ook, na realisatie van de planontwikkeling rondom De Meenthof, goed. In de haalbaarheidsstudie is geconcludeerd dat het benodigde ruimtegebruik in te passen is in de omgeving, mits de daarvoor benodigde aanvullende gronden beschikbaar komen of er gekozen wordt voor de acceptatie van geringe afwijkingen van de richtlijnen.

4.5 Overige vervoerswijzen

Deze rapportage omschrijft de verkeersaantrekkende werking van de ontwikkeling van de Meenthof voor het auto en het effect hiervan. Het winkelcentrum en de supermarkten vervullen een behoefte voor winkelen en boodschappen niet alleen in Kortenhoef zelf maar voor de hele regio Wijdmeren.

Voor de inwoners van Kortenhoef zelf is de reisafstand naar het winkelcentrum nooit groter dan 1 kilometer. Dit maakt het ook een aantrekkelijke locatie voor fietsen of lopen.

De persoon die lopend is, heeft de kleinste voetafdruk op de openbare ruimte. Om de wandelaar te verleiden te voet te komen, is het van belang om het centrum met

⁹ Woningbouw Kortenhoef – Actualisatie verkeersveiligheid en -afwikkeling, januari 2020.

¹⁰ Notitie Haalbaarheidsonderzoek verkeersontsluiting Kortenhoef RHDHV d.d. 22 februari 2021.

de omliggende woonwijken met aantrekkelijk voetgangersroutes te verbinden. Daarbij kan het wenselijk zijn om rustpunten in te richten met bijvoorbeeld bankjes. Voor de fietsers is het aanbieden van voldoende stallingsplekken voor fietsen is een essentiële toevoeging op het vervoersaanbod. De (elektrische) fiets blijkt steeds vaker een prima alternatief te zijn voor de auto. Dit geldt niet alleen voor de elektrische fiets, maar ook voor de andere vormen van fietsen die inmiddels gemeengoed zijn. Denk hierbij bijvoorbeeld aan de driewieler en de bakfiets. Deze dienen voldoende stallingsruimte te krijgen. Dan vormen ze geen obstakel in de openbare ruimte en vormen dan ook een serieus alternatief voor de auto. Verkeersveiligheid en bereikbaarheid per fiets ook aandachtspunt: niet tussen in- en uitparkerende auto's doorslingeren. Uiteraard is het van belang om dit in het juiste kader te plaatsen. De fiets moet vooral een goed alternatief zijn voor ritjes naar de Meenthof voor de (kleinere) boodschappen voor bewoners van Kortenhoef, 's-Graveland en misschien Ankeveen. Uiteraard dient dan dus zowel de route als het stallen voor hen wel goed gefaciliteerd te worden.

5. Expeditie supermarkten

Naast de verkeersgeneratie en het beoordelen van de verkeerssituatie en de verkeersstromen op de Hoflaan en het omliggende wegennet is ook de expeditie van de supermarkten in de toekomstige situatie voor de beide supermarkten geanalyseerd. Hiervoor zijn de rijcurves¹¹ van de vrachtwagenleveringen naar de expeditie van de Albert Heijn en de Jumbo in Cursim¹² opgesteld. De afbeeldingen van de verschillende rijcurves zijn opgenomen in Bijlage A.

5.1 Expeditie Albert Heijn conform IP

Op de eerste twee pagina's van de bijlage zijn de rijcurves voor de vrachtwagenmanoeuvres gesimuleerd conform het ontwerp in het inrichtingsplan. Dit ontwerp komt overeen met de beleving in de huidige situatie. In het algemeen laat zich concluderen dat met de vormgeving conform het inrichtingsplan de inrit iets naar het westen toe moet opschuiven om het expediëren met een vrachtwagen mogelijk te maken.

Aankomst

Op de eerste afbeelding zijn twee manoeuvres voor de aankomende vrachtwagen ingetekend: Een scherpe bocht en een meer vloeiende bocht. In het algemeen geldt in beide varianten dat de chauffeur eerst een manoeuvre moet uitvoeren waarbij de wagen de inrit voorbijsteekt om vervolgens achteruit in te draaien. Voor het uitvoeren van de manoeuvre is de volledige rijbaanbreedte benodigd. Voor het veilig achteruitsteken adviseren wij om een persoon buiten het voertuig te hebben, die actief gaat begeleiden om, vooral het fietsverkeer, in de gaten te houden tijdens het manoeuvre. Er zijn twee manieren voor het achteruitsteken mogelijk: een vloeiende beweging waar bij de wagen in een mooie vloeiende lijn naar de deuropening rijdt of een scherpe bocht waarbij de wagen zolang mogelijk recht achteruit rijdt waardoor er minder ruimte nodig is. Hierbij is wel de aandachtspunt dat de trailer bij de inrit van de Kerklaan meer dan haaks moet indraaien en vervolgens weer moet tegensturen om de expeditie in te rijden. Bij de scherpe variant is dus minder aanpassing van de inrit nodig maar deze is wel aanzienlijk moeilijker en heeft daardoor ook meer gevaar op aanrijding. In de praktijk zullen de chauffeurs vaak nog een keer extra vooruit/achteruit steken.

Vertrek

Op de tweede pagina van de bijlage is de vertrek van de vrachtwagen ingetekend. Bij vertrek naar het westen toe haalt de wagen de bocht niet, maar dat lijkt ook

¹¹ Met rijcurves wordt het benodigde ruimtebeslag met een bepaald voertuig in beeld gebracht.

¹² Cursim is een tool in AutoCAD, waarmee voor de verschillende voertuigtypen het ruimtebeslag gevisualiseerd kan worden.

geen logische vertrekdirichting. Naar het oosten toe kan de wagen wel makkelijk wegdraaien.

5.2 Expeditie Albert Heijn via parkeerterrein

Naast de hierboven omschreven variant is er ook een scenario onderzocht waarbij het expediëren van de Albert Heijn via het parkeerterrein gebeurt. De rijcurves van deze variant zijn weergegeven op de 3^e pagina van de bijlage. Dit scenario heeft als voordeel dat er niet op de Kerklaan achteruit gestoken hoeft te worden.

Uit de ontwerptekeningen blijkt dat vooral de aankomende richting een grote impact heeft op de inrichting van het parkeerterrein en zelfs op de bushalte aan de Kerklaan ter hoogte van de Hoflaan. Goudappel raadt daardoor ook af om op deze wijze te expediëren. Een ander nadeel is ook dat een vrachtwagen over een parkeerterrein moet rijden waarbij je kruisende verkeersbewegingen van langzaam verkeer hebt. Dit verhoogt de kans voor onveilige verkeerssituaties met parkerende auto's, fietsers en voetgangers.

5.3 Expeditie Jumbo conform IP

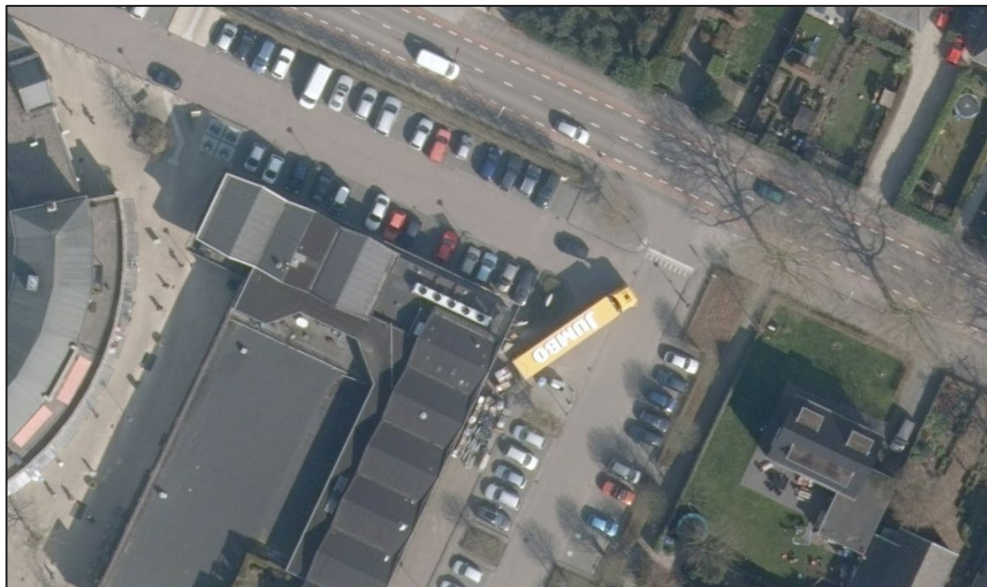
Ook aan de zijde van de Jumbo wordt het parkeerterrein aangepast (zie Figuur 1.1). Daarom is gekeken of de expeditie van de Jumbo nog steeds kan functioneren als in de huidige situatie. De rijcurves voor de aankomende en vertrekkende richting zijn respectievelijk op pagina 4 en pagina 5 van de bijlage weergegeven.

Uit de ontwerptekeningen blijkt dat de manoeuvres met de toekomstige inrichting goed uitgevoerd kunnen worden. Bij aankomst gaat de vrachtwagen helemaal naar de overkant van de weg (zuidzijde). Dat heeft twee "voordelen":

1. Omdat de achterkant van de trailer "na-ijlt" wordt daarmee tegemoetkomend verkeer gedwongen voor de wagen te wachten waardoor deze bij het achteruit draaien niet klem komt te zitten;
2. Bij het achteruit draaien kan de vrachtwagen ruim vrij blijven van de fietsstrook aan de noordzijde van de tekening – dat zijn fietsers die in de dode hoek zitten.

Uit de simulatie blijkt dat de vrachtwagen in de nieuwe situatie tijdens het laden en lossen niet zoals in de huidige situatie (zie Figuur 5.1.) van de rijbaan op het parkeerterrein gebruik moet maken. Dit is daarmee een verbetering ten opzichte van de huidige situatie.

Voor een klein optimalisatie adviseren wij voor het ontwerp conform het nieuwe inrichtingsplan een markering zoals weergegeven op pagina 4 van de bijlage toe te voegen. De bedoeling van de markering is om auto's hier te laten wachten op de momenten dat een vrachtwagen aan het manoeuvreren is. In aankomende richting heeft de chauffeur namelijk in deze richting beperkt zicht tijdens het manoeuvre.



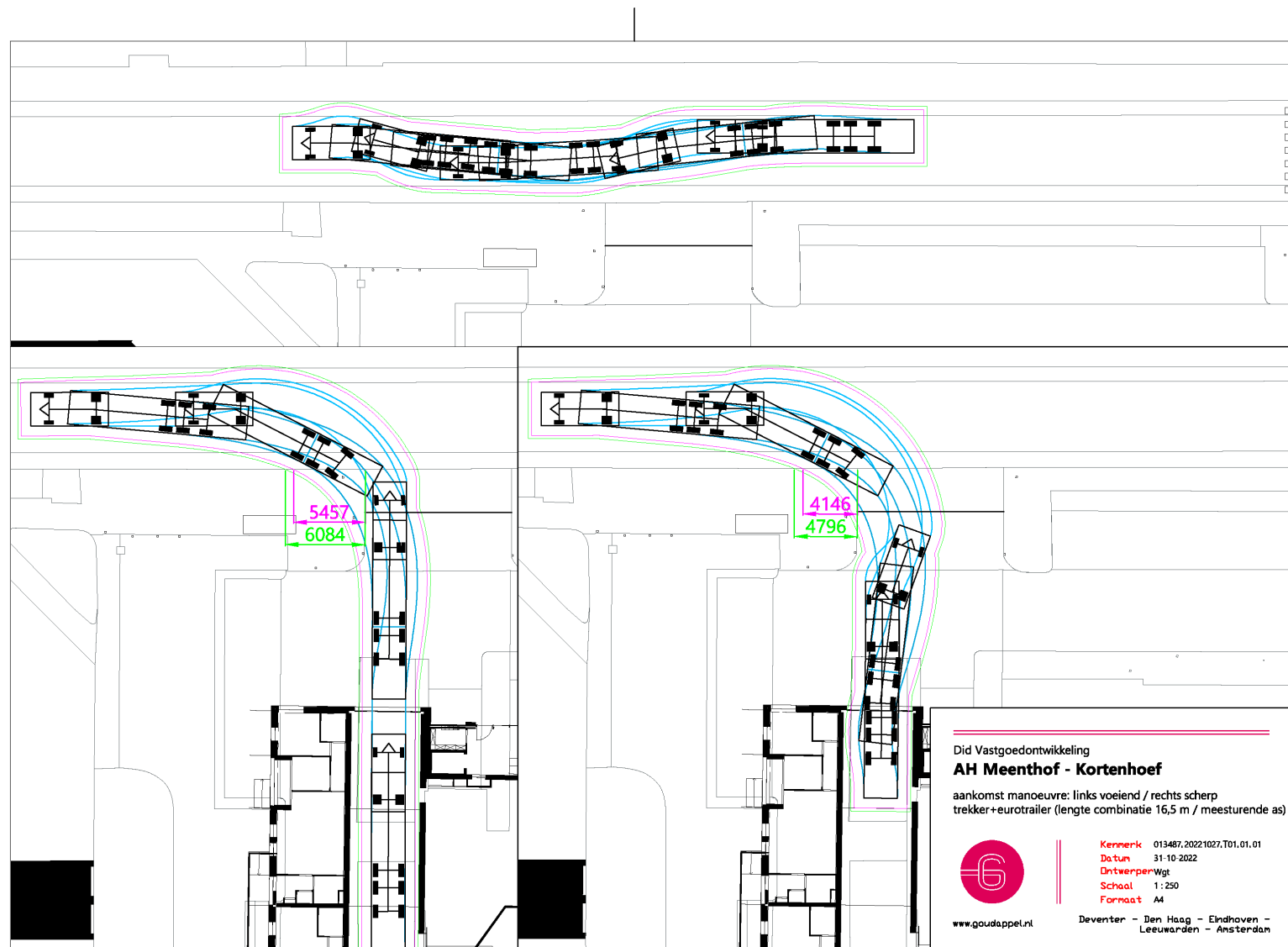
Figuur 5.1: Expeditie Jumbo huidige situatie

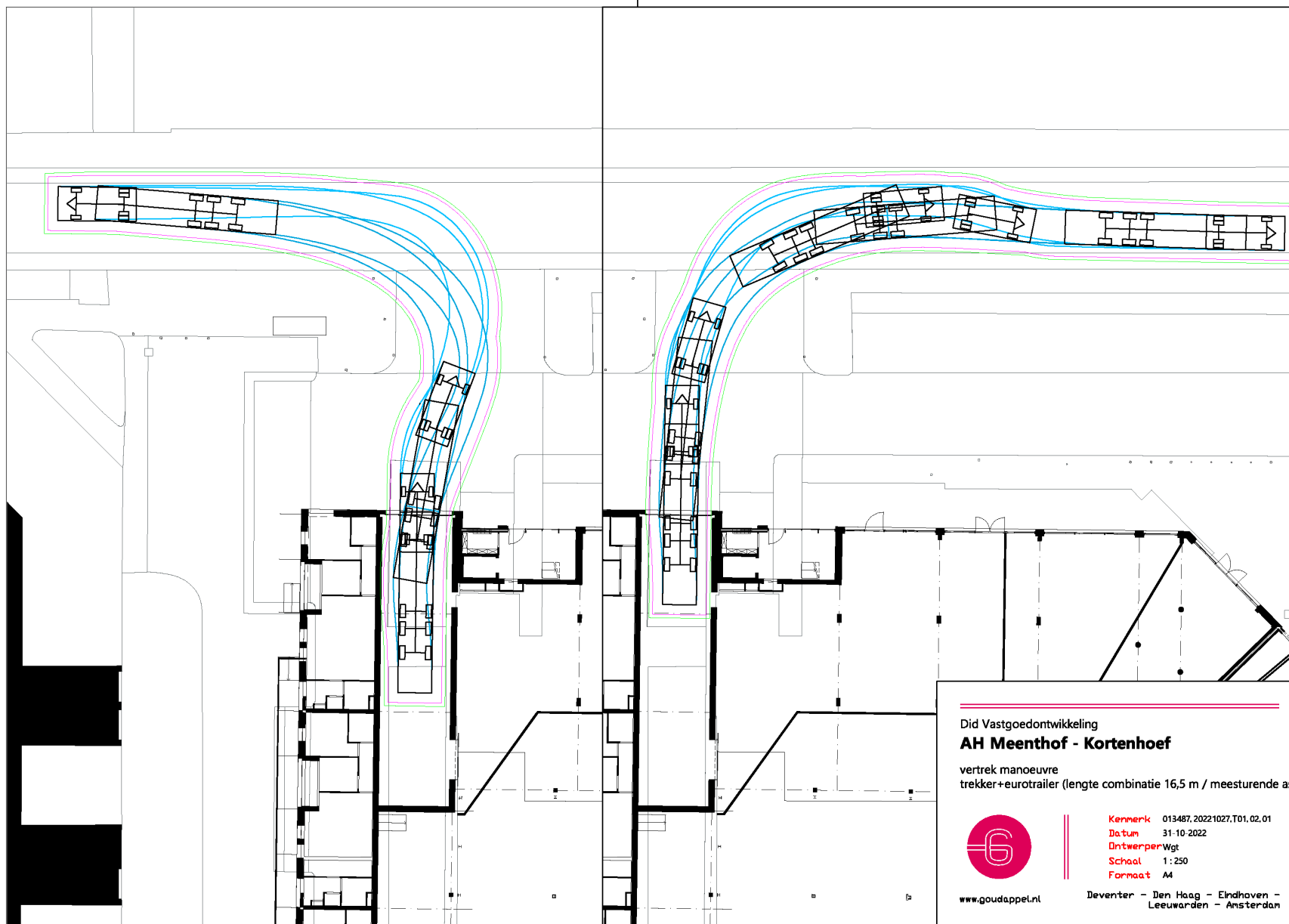
6. Conclusies

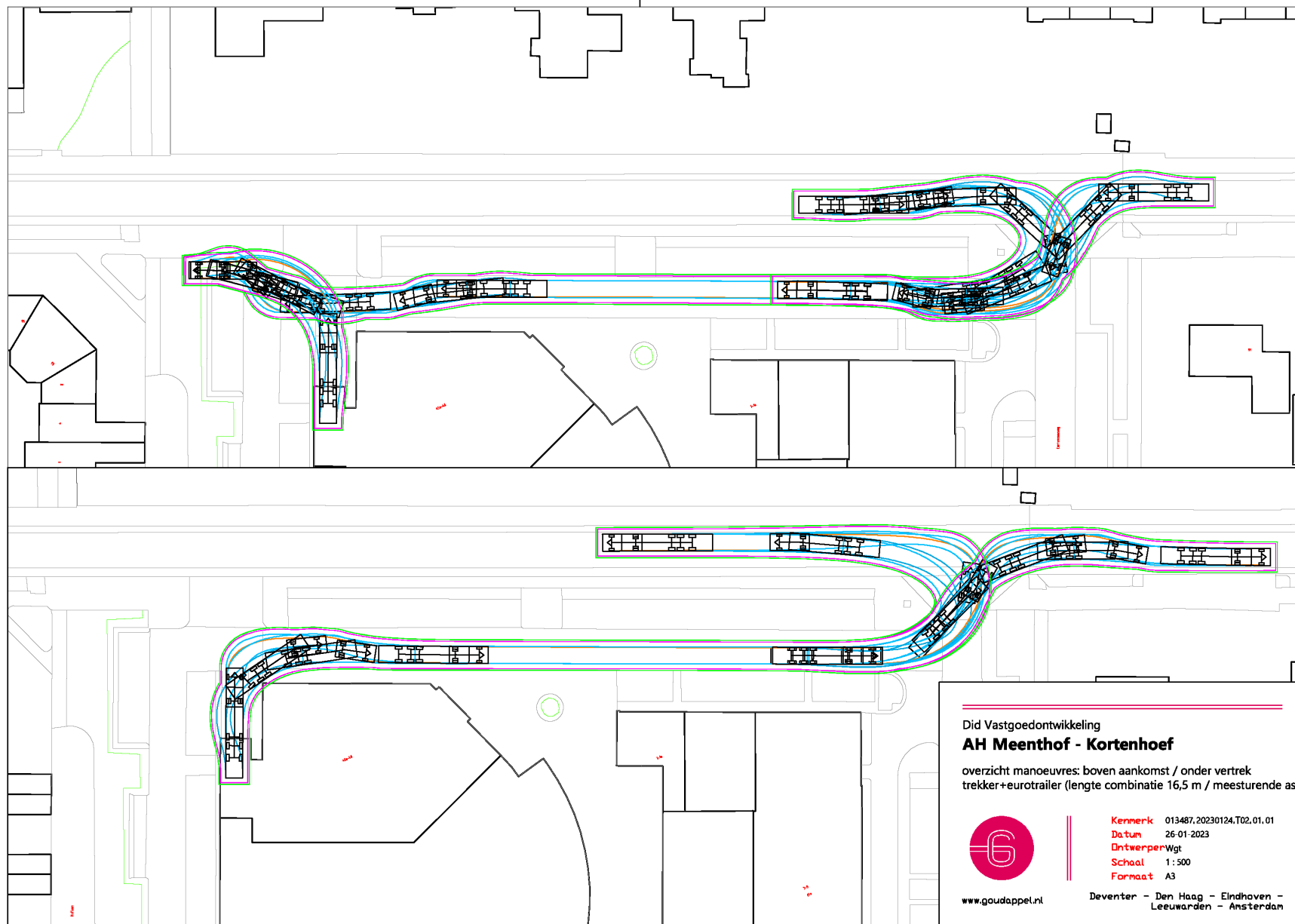
Uit de beschreven analyse worden de volgende conclusies getrokken:

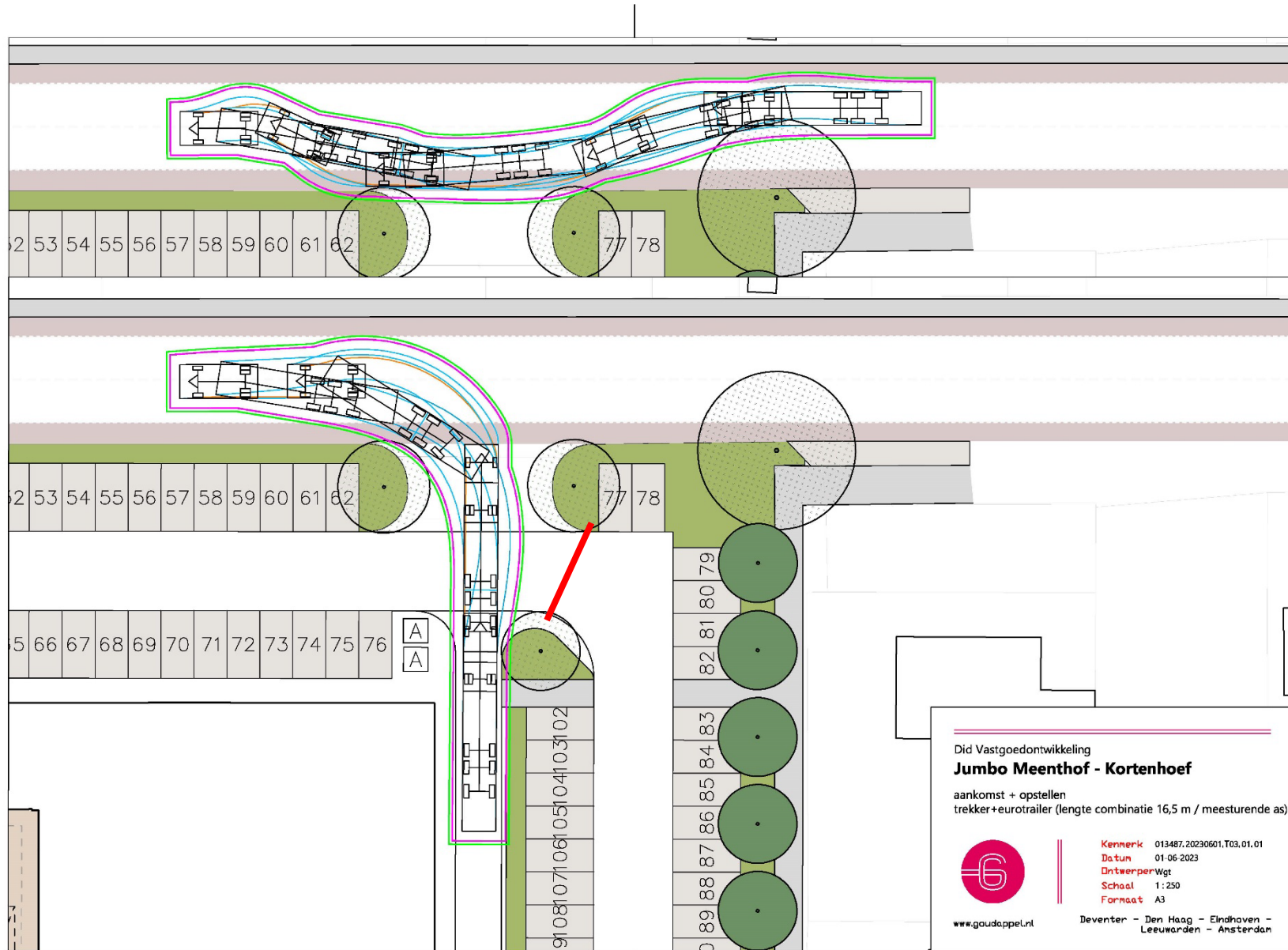
- De Hoflaan zal na het opnieuw inrichten en doortrekken, als verbinding tussen de Dodaarslaan en de Kerklaan, voor gemotoriseerd verkeer in één richting ontsloten worden. Dit zal tot een verwachte verkeersintensiteit op dit wegvak van circa 750 tot 1.250 mvt/etmaal leiden. Dit betreft verkeer dat in de huidige situatie gebruik maakt van de Curtevenneweg en Krabbescheer, welke door de aansluiting rustiger worden.
- De beoogde verkeersintensiteit op de Hoflaan is passend bij de functie van een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom, met een maximum snelheid van 30 km/uur. De vormgeving dient aan te sluiten bij de vormgeving van een erftoegangsweg met eenrichtingverkeer voor de auto met een rijbaanbreedte tussen 3,40m en 3,80m. Hierbij gaat het om een rijbaan voor gemengd verkeer van auto- en fiets voorzien van een trottoir. Parkeren dient bij voorkeur naast de rijbaan plaats te vinden. Om overzicht te waarborgen op de aansluiting van de Hoflaan op het parkeerterrein en de aansluiting op de Kerklaan (in combinatie met het expeditieverkeer) adviseren wij om verkeer in één richting toe te staan (zoals ook beoogd).
- De verkeersgeneratie van de geplande ontwikkelingen bij winkelcentrum De Meenthof bedraagt circa 680 mvt/etmaal op een weekdag en 640 mvt/etmaal op een gemiddelde werkdag. In het ochtendspitsuur bedraagt de toename circa 31 mvt/uur en in de avondspits circa 93 mvt/uur. Dit betreft een theoretische waarde die in de praktijk naar verwachting lager ligt.
- Op wegvakniveau neemt de verkeersintensiteit op de Kerklaan met circa 7% toe en op de Kortenhoefsedijk met circa 1%. Het planeffect is daarmee beperkt. Ten opzichte van de huidige verkeersintensiteiten zijn de toenames beperkt en passend bij de fluctuatie van de verkeersintensiteit over de dagen van de week en de maanden in een jaar.
- De resultaten uit de Wegenscan laten zien dat de onderzochte wegen de verkeersintensiteiten kunnen afwikkelen waarbij op de Kerklaan de oversteekbaarheid voor langzaam verkeer wordt gegarandeerd bij het aanwezige verkeerslicht en/of het zebepad. De meest beperkende factor voor de Kortenhoefsedijk is de mogelijke bermschade aan de dijk. De Hoflaan kan de verkeersintensiteiten goed afwikkelen.
- Het expediëren van de supermarkten kan conform inrichtingsplan. Wel zijn de westerlijke inrit van de Kerklaan en het achteruitsteken van de chauffeur met begeleiding aandachtspunten.
- Een zeer beperkte toename, van gemiddeld circa 1 extra auto per 10 minuten, op de Smidsburg wordt niet uitgesloten. Deze toename is echter dermate beperkt dat dit in de praktijk niet leidt tot een waarneembaar effect.

Bijlage A.





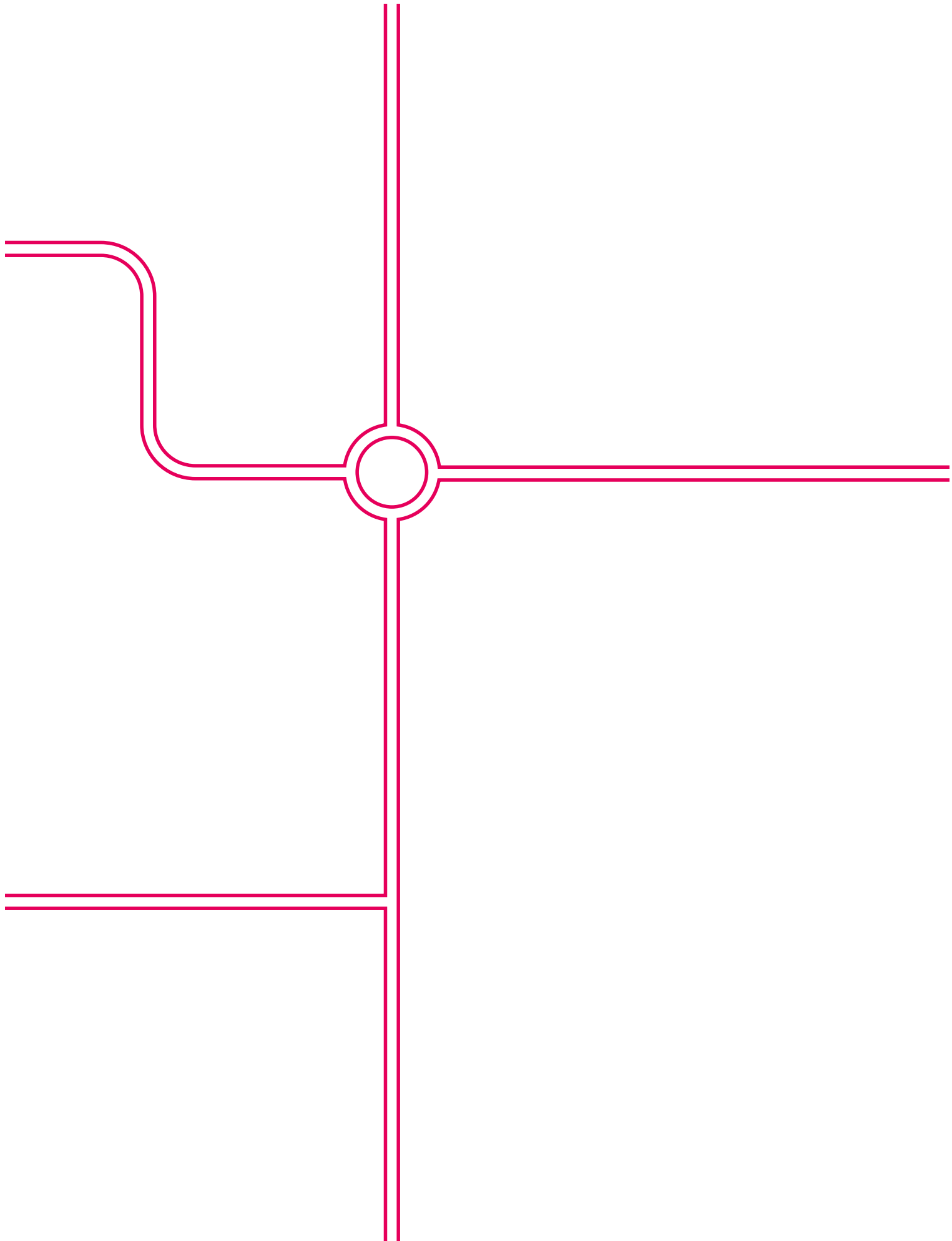




Did Vastgoedontwikkeling
Jumbo Meenthof - Kortenhoeft
 aankomst + opstellen
 trekker+eurotrailer (lengte combinatie 16,5 m / meesturende as)

 **Kenmerk** 013487.20230601.T03.01.01
Datum 01-06-2023
Ontwerper Wgt
Schaal 1:250
Formaat A3

www.goudappel.nl Deventer - Den Haag - Eindhoven -
 Leeuwarden - Amsterdam



Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland Snipperlingsdijk 4 Postbus 161

7417 BJ Deventer	+31(0) 570 666 222	BTW	NL 0072 11 879 B01
The Netherlands	7400 AD Deventer	info@goudappel.nl	KVK 3801 7479
	The Netherlands	www.goudappel.nl	IBAN NL09 INGB 0001 2746 32