

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Postbus 161
7400 AD Deventer
T +31 (0)570 666 222
goudappel@goudappel.nl

Den Haag
Casuariestraat 9a
2511 VB Den Haag

Eindhoven
Emmasingel 15
5611 AZ Eindhoven

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

De Commanderie Ootmarsum BV

Ontwikkeling Commanderieplein gebouw 3 Ootmarsum

Verkeer en parkeren

Datum
Kenmerk
Eerste versie

7 september 2018
002439.20180907.N1.03
9 augustus 2018

1 Context en conclusies

De Commanderie Ootmarsum BV is voornemens gebouw 3 op het Commanderieplein te herontwikkelen. Bügel Hajema stelt hiervoor het bestemmingsplan op. In het bestemmingsplan is een paragraaf over verkeer en parkeren opgenomen. De Commanderie Ootmarsum BV heeft Goudappel Coffeng BV gevraagd het onderzoek naar verkeer en parkeren te verrichten. Uit dit onderzoek worden de volgende conclusies getrokken:

- De parkeervraag voor de geplande ontwikkelingen in gebouw 3 bedraagt 37 parkeerplaatsen op basis van de gemeentelijke parkeernormen. Rekening houdend met een combinatiebezoek bedraagt de realistische parkeervraag maximaal 33 parkeerplaatsen.
- Ten opzichte van de huidige situatie wordt de parkeercapaciteit met 33 parkeerplaatsen uitgebreid. Dit is voldoende om de toekomstige parkeervraag van gebouw 3 te faciliteren.
- De verkeersgeneratie van de geplande functies in Commanderie gebouw 3 bedraagt circa 70 mvt/etmaal/gemiddelde weekdag.
- De Commanderiestraat en het Oldenzaalsvoetpad hebben beiden in de huidige vormgeving, met als uitgangspunt 'spelen op straat', een maximaal wenselijke verkeersintensiteit van circa 1.000 mvt/etmaal. De toekomstige verkeersintensiteit inclusief functies in gebouw 3 bedraagt maximaal circa 860 mvt/etmaal op de Commanderiestraat en 560 mvt/etmaal op het Oldenzaalsvoetpad. Het extra verkeer kan op de huidige vormgeving veilig worden afgewikkeld.
- Op de Oldenzaalsestraat neemt de verkeersintensiteit als gevolg van de functies in gebouw 3 toe van circa 5.800 tot 5.870 (toename van 1,2%). Dit leidt niet tot een verslechtering van de kwaliteit van de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid.

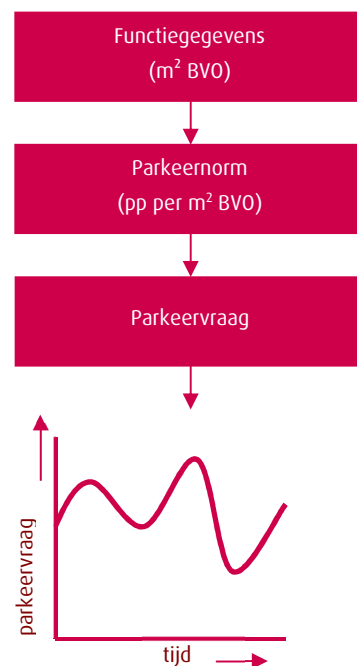
2 Aanpak en uitgangspunten

2.1 Aanpak

Parkeerbalans

De parkeervraag van de geplande ontwikkeling in gebouw 3 op het Commanderieplein in Ootmarsum wordt berekend door de omvang van elke functie te vermenigvuldigen met de bijbehorende parkeernorm¹ van de gemeente Dinkelland (het aantal benodigde parkeerplaatsen per functie-eenheid, aantal woningen). Niet elke functie genereert echter op alle momenten van de week een even grote parkeervraag. Een goed voorbeeld hiervan is dat het museum overdag bezoekers trekt terwijl de herberg juist 's avonds en 's nachts een parkeervraag kent door de bezoekers. Door toepassing van aanwezigheidspercentages uit het gemeentelijke parkeerbeleid wordt rekening gehouden met dit effect. Tevens kunnen de parkeerplaatsen door verschillende parkeerders gebruikt worden (dubbelgebruik). Ook hiermee wordt met behulp van de aanwezigheidspercentages rekening gehouden.

In figuur 2.1 is de berekening van de parkeervraag geschematiseerd. De berekende parkeervraag wordt vervolgens afgezet tegen het beschikbare aantal parkeerplaatsen. Zo ontstaat uiteindelijk de parkeerbalans.



Figuur 2.1: Berekening parkeervraag

Verkeersgeneratie en verkeersveiligheid

De gebruikte parkeerplaatsen als gevolg van de geplande ontwikkeling leiden tot een verkeersgeneratie. Auto's die gebruik maken van de parkeerplaatsen komen aan en vertrekken. De verkeersgeneratie van de geplande ontwikkeling wordt theoretisch bepaald met behulp van de CROW² kencijfers³ voor de verkeersgeneratie. De verkeersgeneratie van de geplande ontwikkelingen wordt vervolgens opgeteld bij de huidige verkeersbelasting. Met behulp van de Wegenscan wordt een uitspraak gedaan of het extra verkeer mogelijk leidt tot knelpunten in de huidige vormgeving.

¹ Besluit van de gemeenteraad van de gemeente Dinkelland houdende regels omtrent de beleidsnotitie 'Bouwen & Parkeren 2018. Datum inwerkingtreding: 14-06-2018.

² CROW is een landelijke kennisorganisatie op het gebied van infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer en werk en veiligheid.

³ CROW publicatie 317 – Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie (oktober 2012)

2.2 Uitgangspunten

2.2.1 Functieprogramma

Het geplande functieprogramma, waarmee in deze analyse is gerekend, is overeenkomstig met de functies welke mogelijk gemaakt worden in het bestemmingsplan. In tabel 2.1 zijn de geplande functies in gebouw 3 op het Commanderieplein gepresenteerd.

functie	omvang	eenheid
museum	100	m ² bvo
bierspa	310	m ² bvo
herberg (3* hotel)	15	kamers

Tabel 2.1: Geplande functies in gebouw 3 op het Commanderieplein te Ootmarsum

Naast de in de tabel gepresenteerde functies beschikt het gebouw over een entree/kantoorruimte. Deze ruimte functioneert als een ontvangstruimte voor de bezoekers. De entree/kantoorruimte zal geen eigen parkeervraag en/of verkeersgeneratie kennen, omdat deze ondersteunend is aan de overige functies. De parkeervraag en verkeersgeneratie is daardoor meegerekend in de andere functies.

2.2.2 Gemeentelijke parkeernormen

De gemeentelijke parkeernormen zijn gebaseerd op de parkeerkencijfers van CROW publicatie 317 'Parkeren en Verkeersgeneratie'. De parkeernormen staan voor een parkeereis; het minimale aantal parkeerplaatsen dat gerealiseerd dient te worden.

Voor het gehele grondgebied van de gemeente Dinkelland en Tubbergen wordt onderscheid gemaakt naar 'centrum', 'rest bebouwde kom' en 'buitengebied'. De parkeernormen zijn niet overal in de gemeenten Dinkelland en Tubbergen gelijk. Voor gebieden binnen de bebouwde kom is een onderscheid gemaakt tussen 'centrum' en 'rest bebouwde kom'. Dinkelland en Tubbergen zijn "niet stedelijk" op grond van de adrestdichtheid. Het uitgangspunt is dat het parkeren in voldoende mate op eigen erf plaatsvindt. Dat is de basis voor het gehele grondgebied voor de gemeenten Dinkelland en Tubbergen. Voor de geplande functies zijn de volgende gemeentelijke parkeernormen van toepassing, zoals gepresenteerd in tabel 2.2. Voor de functie 'Bierspa' zijn geen gemeentelijke parkeernormen. Voor de berekening van de parkeervraag is daarom gerekend met het gemiddelde parkeerkencijfer voor de functie 'wellness' in CROW publicatie 317 (Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie – Oktober 2012).

functie	functie gemeentelijk parkeerbeleid	parkeernorm	eenheid	aandeel bezoek
museum	museum	1,1	per 100 m ²	95%
bierspa	wellnesscentrum	9,3	per 100 m ²	99%
herberg (3* hotel)	hotel 3*	5,2	per 10 kamers	77%

Tabel 2.2: Te hanteren gemeentelijke parkeernormen per functie

2.2.3 Aanwezigheidspercentages

Om de parkeervraag per moment van de week te berekenen, wordt gebruik gemaakt van aanwezigheidspercentages, afkomstig uit het gemeentelijke parkeerbeleid en de CROW publicatie 317 (Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie. Oktober 2012). De gehanteerde aanwezigheidspercentages zijn weergegeven in tabel 2.3.

functie	werkdag- ochtend	werkdag- middag	werkdag- avond	koop- avond	zaterdag- middag	zaterdag- avond	zondag- middag
museum	20%	45%	0%	0%	100%	0%	90%
bierspa*	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%
hotel*	50%	60%	100%	100%	100%	60%	75%

* Afkomstig uit CROW publicatie 317

Tabel 2.3: Gehanteerde aanwezigheidspercentages

2.2.4 Parkeeraanbod

Het parkeeraanbod wordt op eigen terrein rondom de gebouwen uitgebreid met 33 parkeerplaatsen. De uitbreiding is weergegeven in figuur 2.2.



Figuur 2.2: Uitbreiding parkeercapaciteit de Commanderie (Odin Landschapsonwerpers d.d. 23-08-2018)

2.2.5 CROW kencijfers verkeersgeneratie

In tabel 2.4 zijn de kencijfers voor de berekening van de verkeersgeneratie gepresenteerd. Hieraan liggen dezelfde uitgangspunten aan ten grondslag als voor de parkeernormen, te weten:

- Niet stedelijk;
- Rest bebouwde kom;
- Gemiddelde kencijfers.

De gepresenteerde kencijfers zijn weergegeven in motorvoertuigen (mvt) per etmaal op een gemiddelde weekdag. Voor de functie museum zijn geen CROW kencijfers voor de verkeersgeneratie beschikbaar. Op basis van de parkeervraag en openingstijden wordt voor de functie 'museum' een aanname gedaan voor de verkeersgeneratie.

functie	functie CROW	verkeersgeneratie	eenheid
museum	museum	geen kencijfer	per 100 m ²
bierspa	wellnesscentrum	9,9	per 100 m ²
herberg (3* hotel)	hotel 3*	15,0	per 10 kamers

Tabel 2.4: Kencijfers verkeersgeneratie

3 Resultaten

3.1 Parkeren

Bij het opstellen van de parkeervraagberekening zijn de hiernavolgende stappen doorlopen:

- Op basis van het functieprogramma en de bijbehorende gemeentelijke parkeernormen is het totale aantal parkeerplaatsen berekend dat ongewogen⁴ noodzakelijk is voor de ontwikkeling (opgesplitst naar bewoners en bezoekers). Dit is de theoretische parkeervraag voor de ontwikkeling.
- Van het aantal ongewogen parkeerplaatsen is vervolgens aan de hand van aanwezigheidspercentages het hoogste aantal gelijktijdig benodigde parkeerplaatsen bepaald.

In tabel 3.1 is de parkeervraag van de geplande ontwikkeling gepresenteerd.

	ongewogen	werkdag- ochtend	werkdag- middag	werkdag- avond	koop- avond	werkdag- nacht	zaterdag- middag	zaterdag- avond	zondag- middag
museum	1	0	1	0	0	0	1	0	1
bierspa	29	14	14	29	29	0	29	29	22
herberg	8	4	5	8	8	8	5	6	2
totaal*		19	20	37	37	8	36	35	25

* De optelling bij het totaal kan afwijken vanwege afrondingsverschillen

Tabel 3.1: Parkeervraag Commanderieplein gebouw 3

Op basis van de gemeentelijke parkeernormen bedraagt de parkeervraag van de functies op het Commanderieplein in gebouw 3 37 parkeerplaatsen. Dit betreft de parkeervraag op de maatgevende momenten, de werkdagavond en koopavond. Op zaterdagmiddag en -avond doet zich een nagenoeg vergelijkbare parkeervraag voor.

Een trend die zich voordoet in de 'wellness-sector' is het aanbieden van een overnachting. Deze trend uit zich doordat er steeds meer wellnessfaciliteiten komen bij hotels, fitnesscentra en vakantieparken⁵. De combinatie van een bezoek aan de wellness/spa en een overnachting is een zeer gebruikelijke. Circa 15% van de bezoekers aan een spa/wellness heeft een reistijd van 1 uur of meer⁶. Een andere bron spreekt van circa 10% tot 15% van de bezoekers aan een wellness/spa blijft overnachten⁷. Op basis hiervan acht Goudappel Coffeng het realistisch aan te nemen dat circa 15% van de bezoekers aan de bierspa blijven overnachten in de herberg. Dit combinatiebezoek aan de functies leidt tot een andere parkeervraag. In tabel 3.2 is de parkeervraag van de bierspa met 15% verlaagd.

⁴ Bij ongewogen wordt geen rekening gehouden met dubbelgebruik.

⁵ Bron: Rabobank Cijfers & Trends: Branche-informatie: Wellnesscentra en Sauna's.

⁶ Bron: Rabobank Cijfers & Trends: Branche-informatie: Wellnesscentra en Sauna's.

⁷ Bron: Invast Hotels: Haalbaarheidsonderzoek Spa World Hotel d.d. november 2012.

	ongewogen	werkdag- ochtend	werkdag- middag	werkdag- avond	koop- avond	werkdag- nacht	zaterdag- middag	zaterdag- avond	zondag- middag
museum	1	0	1	0	0	0	1	0	1
bierspa	25	12	12	25	25	0	25	25	18
herberg	8	4	5	8	8	8	5	6	2
totaal*		17	18	33	33	8	31	31	22

* De optelling bij het totaal kan afwijken vanwege afrondingsverschillen

Tabel 3.2: Parkeervraag Commanderieplein gebouw 3

De realistische parkeervraag van de geplande functies bedraagt op de maatgevende momenten circa 33 parkeerplaatsen. Conform het gemeentelijke parkeerbeleid dient de parkeervraag in principe op eigen terrein gefaciliteerd te worden.

3.2 Verkeer

3.2.1 Verkeersgeneratie

In tabel 3.3 is de berekende verkeersgeneratie van de functies in gebouw 3 gepresenteerd. De verkeersgeneratie is weergegeven in motorvoertuigen (mvt) per etmaal op een gemiddelde weekdag. Voor de functie van museum zijn geen CROW kencijfers voor de verkeersgeneratie beschikbaar. In de CROW publicatie 'Verkeersgeneratie leisure' (CROW uitgave 305) wordt hier echter nader op ingegaan. In kleine musea zoals in de onderhavige situatie verblijven men maximaal 1 uur. Uit gaande van een parkeerbehoefte van maximaal 1,2 parkeerplaatsen en verwachte openingsduur van het museum van 7 uur mag worden uitgegaan van een turn-over van de parkeerplaatsen van maximaal 8. Dit betekent dat het verwachte aantal autoritten van en naar het museum maximaal 16 ritten per etmaal bedraagt.

functie	omvang	verkeersgeneratie	eenheid	verkeersgeneratie
museum	100	beredeneerd		16
bierspa	310	9,9	per 100 m ²	31
herberg (3* hotel)	15	15,0	per 10 kamers	23
totaal				70

Tabel 3.3: Verkeersgeneratie geplande functies in gebouw 3

De totale verkeersgeneratie van de geplande functies in gebouw 3 bedraagt circa 70 mvt/etmaal.

3.2.2 Huidige en toekomstige verkeersbelasting

Op basis van de huidige woningaantallen en achterliggende functies is een inschatting gemaakt van de huidige verkeersintensiteit op de Commanderiestraat en het Oldenzaalsvoetpad. Via de Commanderiestraat worden circa 34 woningen ontsloten⁸. Bij een gemiddelde verkeersgeneratie van circa 7,4 motorvoertuigen⁹ (mvt) per etmaal (aankomend en vertrekkend verkeer) bestaat de verkeersintensiteit uit circa 250 mvt/etmaal. De functies van Commanderie fase 1 kennen een verkeersgeneratie van circa 400 mvt/etmaal¹⁰. Tot slot is het aannemelijk dat ook (een deel van) de bezoekers aan het openluchtmuseum gebruik maken van de Commanderiestraat en Oldenzaalsvoetpad. Het museum kent jaarlijks circa 36.000 bezoekers¹¹. Dit komt gemiddeld naar op circa 100 – 150 bezoekers op een gemiddelde werkdag. Bij een autogebruik van 90% en een gemiddelde bezetting van 2 personen per auto leidt dit tot circa 70 auto's; een verkeersgeneratie van circa 140 mvt/etmaal.

Dat geeft een totale huidige verkeersintensiteit op de Commanderiestraat van circa 790 mvt/etmaal¹². Inclusief verkeersgeneratie van gebouw 3 bedraagt de toekomstige verkeersbelasting circa 860 mvt/etmaal.

De verkeersintensiteit op het Oldenzaalsvoetpad zal aanzienlijk lager liggen. Hierop worden maximaal circa 20 woningen ontsloten. Dit geeft een verkeersgeneratie van circa 150 mvt/etmaal. Verkeer van de Commanderie fase 1 zal naar verwachting vooral gebruik maken van de Commanderiestraat. In theorie is gerekend met maximaal de helft van de totale verkeersgeneratie (ca. 200 mvt/etmaal). Inclusief verkeersgeneratie van het openluchtmuseum geeft dit een totale verkeersbelasting van circa 490 mvt/etmaal¹³. Inclusief theoretische verkeersgeneratie van gebouw 3 bedraagt de maximale verkeersbelasting op het Oldenzaalsvoetpad maximaal 560 mvt/etmaal.

De verkeersintensiteit op de Oldenzaalsestraat is herleid uit het akoestisch onderzoek, welke als bijlage is opgenomen bij het bestemmingsplan voor de Commanderie. Hierin is gebruik gemaakt van een prognose voor het jaar 2022 uit het verkeersmodel. Deze bedraagt circa 5.400 mvt/etmaal exclusief het verkeer van en naar Commanderie fase 1. De toekomstige verkeersbelasting inclusief Commanderie fase 1 en ontwikkeling van gebouw 3 bedraagt circa 5.870 mvt/etmaal.

⁸ Bepaald m.b.v. BAG-viewer, Globespotter en Google Maps.

⁹ Gemiddelde waarde voor woning: koop, tussen/hoek.

¹⁰ Munsterhuis Geluidadvies: Akoestisch onderzoek De Commanderie BV Ootmarsum te Ootmarsum d.d. 3 juni 2015.

¹¹ Bron: Culturele ANBI Openluchtmuseum Ootmarsum.
<https://openluchtmuseumootmarsum.nl/uploads/culturele-anbi-openluchtmuseum-ootmarsum-2016.pdf>

¹² Optelling van 250+400+140.

¹³ Optelling van 150+200+140.

3.2.3 Maximaal wenselijke verkeersintensiteiten

Met behulp van de Wegenscan¹⁴ wordt een uitspraak gedaan over de maximaal wenselijke verkeersintensiteiten op de Oldenzaalsestraat, de Commanderiestraat en het Oldenzaalsvoetpad op basis van de huidige vormgeving. Input hiervoor is afkomstig uit een schouw op locatie d.d. dinsdag 31 juli 2018. In onderstaande paragrafen wordt per wegvak het resultaat beschreven.

Oldenzaalsestraat

De Oldenzaalsestraat is een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom. De maximale snelheid bedraagt 50 km/uur. Het profiel bestaat uit een verhardingsbreedte van circa 7 meter, aan weerszijden opgesloten in trottoirbanden en voorzien van een trottoir. De rijloper is voorzien van fietssuggestiestroken met een breedte van circa 1,25 meter. Op delen langs de rijloper is het mogelijk om (aan één zijde) te parkeren. De langspaarkeerstrook heeft een breedte van circa 2,0 meter. De Oldenzaalsestraat wordt gebruikt door busverkeer. Op het wegvak tussen de Commanderiestraat en Palthestraat bevindt zich een bushalte waar de bus op de rijbaan halteert. Van maandag tot en met vrijdag halteert de bus 1x per uur, met uitzondering van de spitsperiodes; dan 2x per uur. In het weekend betreft het een uursdienst.



Figuur 3.1: Profiel Oldenzaalsestraat nabij aansluiting Commanderiestraat

De maximaal wenselijke verkeersintensiteit bedraagt op basis van de criteria oversteek als voetganger en oversteek als fietser circa 4.500 mvt/etmaal. Een hogere verkeersintensiteit leidt tot een afname van de oversteekkwaliteit. Hiervan zal hoofdzakelijk sprake zijn tijdens de spitsperiodes, omdat het verkeer zich op dat moment concentreert. De toekomstige verkeersintensiteit van circa 5.870 mvt/etmaal ligt daarmee boven de maximaal wenselijke verkeersintensiteit, maar vanwege de zeer beperkte toename door de functies in gebouw 3, van circa 1,2% (70/5.800), zal dit niet leiden tot een verslechtering van de situatie. De mindere kwaliteit van de oversteekbaarheid is een bestaand probleem en is niet toe te rekenen aan de te ontwikkelen functies in gebouw 3.

¹⁴ De Wegenscan is een tool ontwikkeld door Goudappel Coffeng waarmee op basis van wegkenmerken een uitspraak kan worden gedaan over de maximaal wenselijke verkeersintensiteit conform Duurzaam Veilig. Onder wegkenmerken wordt onder andere verstaan: aan/afwezigheid fiets- en voetgangers voorzieningen, breedte van de weg etc.

Commanderiestraat

Het wegvak van de Commanderiestraat bestaat in de huidige situatie uit twee verschillende profielen. Het wegvak tussen de Oldenzaalsestraat en Bleekstraat heeft een breedte van circa 5,50 meter. Hierop wordt op de rijbaan geparkeerd. Het wegvak tussen de Bleekstraat en Oldenzaalsvoetpad bestaat uit een rijbaan van circa 5,00 meter breed (inclusief molgoten aan weerszijden uitgevoerd in een andere bestrating dan de rijloper). Het wegvak bestaat uit een open verharding in de vorm van klinkers. Daarnaast is een beklinkerde parkeerstrook beschikbaar met een breedte van circa 2,00 meter. Langs het gehele wegvak is een trottoir beschikbaar. De Commanderiestraat heeft de functie van erftoegangsweg binnen de bebouwde kom en kent een snelheidsregime van 30 km/uur.



Figuur 3.2: Profiel Commanderiestraat (tussen de Bleekstraat en Oldenzaalsvoetpad)

De maximaal wenselijke verkeersintensiteit op de Commanderiestraat bedraagt circa 1.000 mvt/etmaal, als 'spelen op straat' als uitgangspunt wordt gehanteerd. Op basis van de huidige vormgeving is, onafhankelijk van het al dan niet parkeren op de rijbaan en/of op een voorziening, een hogere verkeersintensiteit mogelijk. De toekomstige verkeersintensiteit inclusief verkeersgeneratie van de geplande functies in gebouw 3, van circa 860 mvt/etmaal, blijft ruim onder de grenswaarde van het criterium 'spelen op straat'.

Oldenzaalsvoetpad

Het Oldenzaalsvoetpad is qua vormgeving overeenkomstig met het wegvak van de Commanderiestraat, gelegen tussen de Bleekstraat en het Oldenzaalsvoetpad. Ook hierop wordt de maximaal wenselijke verkeersintensiteit gevormd door de criteria 'spelen op straat' en de sociale interactie. De huidige en toekomstige verkeersintensiteit ligt hierop lager dan op de Commanderiestraat. Van verkeerskundige knelpunten als gevolg van de ontwikkeling van gebouw 3 zal in de toekomstige situatie geen sprake zijn.

4 Conclusies

Uit het onderzoek worden de volgende conclusies getrokken:

- De parkeervraag voor de geplande ontwikkelingen in gebouw 3 bedraagt 37 parkeerplaatsen op basis van de gemeentelijke parkeernormen. Rekening houdend met een combinatiebezoek bedraagt de realistische parkeervraag maximaal 33 parkeerplaatsen.
- Ten opzichte van de huidige situatie wordt de parkeercapaciteit met 33 parkeerplaatsen uitgebreid. Dit is voldoende om de toekomstige parkeervraag van gebouw 3 te faciliteren.
- De verkeersgeneratie van de geplande functies in Commanderie gebouw 3 bedraagt circa 70 mvt/etmaal/gemiddelde weekdag.
- De Commanderiestraat en het Oldenzaalsvoetpad hebben beiden in de huidige vormgeving, met als uitgangspunt 'spelen op straat', een maximaal wenselijke verkeersintensiteit van circa 1.000 mvt/etmaal. De toekomstige verkeersintensiteit inclusief functies in gebouw 3 bedraagt maximaal circa 860 mvt/etmaal op de Commanderiestraat en 560 mvt/etmaal op het Oldenzaalsvoetpad. Het extra verkeer kan op de huidige vormgeving veilig worden afgewikkeld.
- Op de Oldenzaalsestraat neemt de verkeersintensiteit als gevolg van de functies in gebouw 3 toe van circa 5.800 tot 5.870 (toename van 1,2%). Dit leidt niet tot een verslechtering van de kwaliteit van de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid.