

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0)570 666 222
F +31 (0)570 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

Den Haag
Verheeskade 197
2521 DD Den Haag

Eindhoven
Flight Forum 92-94
5657 DC Eindhoven

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

Greif

Verkeerseffect uitbreiding Greif op ontsluitingsroute Vreeland

Notitie

Datum
Kenmerk
Eerste versie

10 februari 2015
GRF002/Tmh/0004.01

1 Verkeersintensiteit huidig

In 2014 zijn verkeerstellingen uitgevoerd op de Bergseweg (tussen de Klapstraat en Greif). Het verkeer van en naar Greif maakt deel uit van de totalen uit de telling. Uit de telling blijkt dat het drukste moment zich voordoet op een gemiddelde werkdag van 16.00-17.00 uur. In 2014 zijn 551 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etm) geteld op de gemiddelde werkdag. Middelzwaar en zwaar vrachtverkeer rijdt voornamelijk tussen 10.00 en 17.00 uur.

De avondspits op een werkdag is het drukste moment, dan is er een piek in het aantal personenauto's (66) en rijden er ook nog een paar vrachtwagens (6). Er zijn evenveel middelzware en zware voertuigen die richting Vreelandseweg rijden als richting Kerkplein. Er is een duidelijke spitsrichting voor personenauto's van de Vreelandseweg naar het Kerkplein. Dit zullen met name werknemers zijn van Greif die van hun werk vertrekken.

2 Capaciteit huidig

Op de route tussen de N201 en Greif is het gedeelte van de Lindengracht het smalst. Deze is daarmee het meest maatgevend voor de hoeveelheid verkeer die kan worden afgewikkeld. Op basis van de kenmerken van de Lindengracht ten aanzien van onder andere de rijbaanbreedte, de snelheid, de wijze van parkeren en voorzieningen voor voetgangers en fietsers, is bepaald hoeveel verkeer een dergelijke weg kan afwikkelen.

De Lindengracht is een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom. In dit specifieke geval is de (beperkte) rijbaanbreedte in combinatie met fietsers en vrachtverkeer de factor die de maximale intensiteit bepaald. De 'Ontwerpwijzer Fietsverkeer' (CROW-publicatie 230) geeft aan dat een weg met deze kenmerken, een maximum van 1.000 mvt/etm kan afwikkelen.

3 Verkeerseffect planontwikkeling

Verkeersgeneratie

Binnen de ontwikkeling die nu is gepland, vindt een verdubbeling plaats van de huidige verproductie. Er worden geen nieuwe functies toegevoegd die nu nog niet plaatsvinden op het terrein. De opdrachtgever heeft daarmee een goed beeld van de te verwachten verkeerstoename. Als gevolg van de plannen worden twee extra vrachtwagens (vier ritten per etmaal) en acht man extra personeel (zestien ritten per etmaal) verwacht. Per saldo betekent dit een toename van 20 mvt/etm. Aangezien aangesloten wordt bij de bestaande bedrijfsvoering, ligt het niet voor de hand te verwachten dat er heel veel meer ritten worden gegenereerd.

Gevolgen capaciteit

Aangezien in de tellingen de huidige verkeersgeneratie van Greif al is meegenomen, kan de verkeersgeneratie van de planontwikkeling bij deze cijfers worden opgeteld om de toekomstige verkeersdruk te bepalen.

Per saldo zullen in de toekomst dan $551 + 20 = 571$ mvt/etm over de Bergseweg rijden. Voor de Lindengracht is het voorstelbaar dat er wat meer mvt/etm rijden. De woningen aan het Kerkplein, een deel van de Klapstraat en de woningen aan de Lindengracht zullen ook over de Lindengracht rijden, maar niet over de Bergseweg. Het aantal woningen dat zich in dit gebied bevindt, is echter beperkt. Een telling van het aantal adressen laat zien dat het om zo'n 30 woningen gaat. Op basis van algemene kencijfers (CROW-publicatie 317 'Kencijfers parkeren en Verkeersgeneratie') genereert een woning ongeveer 5 ritten per etmaal. Dat betekent dat nog zo'n 150 mvt/etm over de Lindengracht rijden. Daarmee komt het totaal op 721 mvt/etm. De weg heeft dus nog een restcapaciteit van 279 mvt/etm (vrachtwagens en personenauto's). Dit betekent dat de resterende vrachtwagenbewegingen (nog zo'n 55) die binnen de milieuvergunning zijn toegestaan, nog kunnen worden afgewikkeld.

Zelfs wanneer toch wat meer verkeer gegenereerd wordt, of wanneer als gevolg van autonome ontwikkelingen de intensiteit toeneemt, zal deze niet snel de maximale capaciteit van 1.000 mvt/etm overstijgen.

De vormgeving van de weg is maatgevend voor de hoeveelheid verkeer die kan worden afgewikkeld. Personenauto's, maar zeker vrachtwagens zullen op elkaar moeten wachten om te kunnen passeren. De verkeersintensiteit geeft in het drukste uur nog voldoende ruimte voor voertuigen om elkaar te kunnen passeren, gebruik makend van de ruimte voor en na de geparkeerde auto's langs de Lindengracht. In het drukste uur is er nog een restcapaciteit van zo'n 80 mvt (vrachtwagens en personenauto's).

4 Conclusie

Op basis van vorenstaande berekening kan worden geconcludeerd dat de verwachte toekomstige verkeersintensiteit op de beschouwde wegen in Vreeland kan worden afgewikkeld.

Hoewel het passeren van verkeer een aandachtspunt is, laten de berekeningen zien dat dit nog goed gaat.