MOBYCON

RAPPORT

In opdracht van:
BJZ.nu

Projectnummer:
M08551-R2-E

Datum:
28 november 2025



Onderbouwing verkeer ‘Kopermolen’ Vaassen

VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER

1.	**INLEIDING**	**3**
1.1	Aanleiding	3
1.2	Leeswijzer	3
2.	**INVENTARISATIE INFORMATIE EN BELEID**	**4**
2.1	Onderzoeksgebied	4
2.2	Ontvangen verkeersgegevens	4
2.3	Maximaal acceptabele intensiteit	6
3.	**IN KAART BRENGEN TOEKOMSTIGE SITUATIE**	**7**
3.1	Uitgangspunten verkeersaantrekkende werking	7
3.2	Kenmerken ontwikkeling en programma	8
3.3	Deelgebied 1 en 2	9
3.4	Deelgebied 1 en 3	9
4.	**BEOORDELING TOEKOMSTIGE SITUATIE**	**11**
4.1	Beoordeling omliggend wegennet	11
4.2	Beoordeling Industrieweg	12
5.	**CONCLUSIE**	**14**

Colofon
Jasper Doeven
Eelco Bos

Copyright
Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.
No part of this book may be reproduced in any form, by print, photoprint, microfilm or any other means without written permission from the publisher.

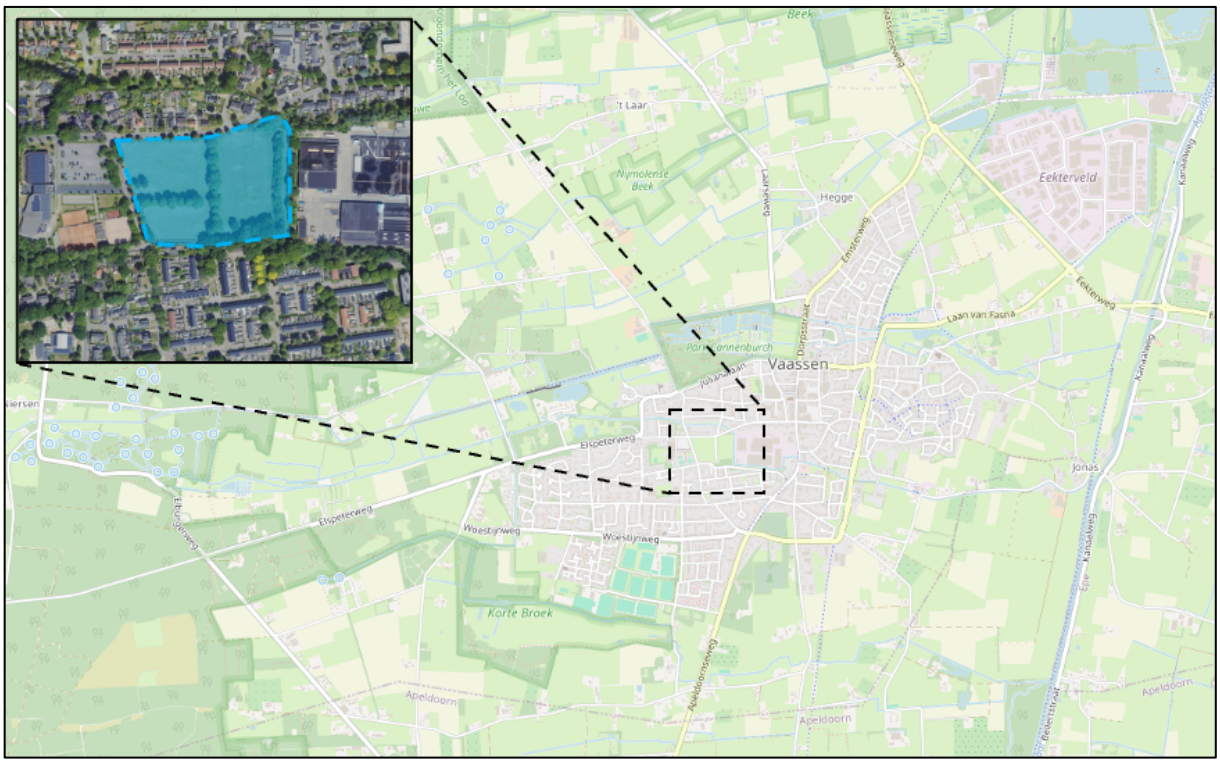
VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

Aan de Industrieweg te Vaassen wordt de ontwikkeling ‘Kopermolen’ van circa 125 woningen beoogd. Voor de wijziging van de bestemming als aluminium verwerkende industrie naar woonfuncties, is een onderbouwing van het aspect verkeer benodigd. In deze rapportage beoordelen we de toekomstige verkeerssituatie op basis van de aangeleverde gegevens en het gemeentelijke beleid.

Onderstaande figuur laat de ligging van de ontwikkeling binnen Vaassen zien.



Figuur 1: Locatie ontwikkeling.

1.2 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 inventariseren we de ontvangen informatie, de huidige situatie en het huidige beleid. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 de toekomstige situatie in kaart gebracht aan de hand van het ruimtelijke programma van de ontwikkeling en de verkeersaantrekkende werking die als gevolg van de ontwikkeling kan worden verwacht. In hoofdstuk 4 beoordelen we de toekomstige situatie waarbij we expliciet ingaan op de Industrieweg en hoofdstuk 5 biedt een beknopte conclusie.

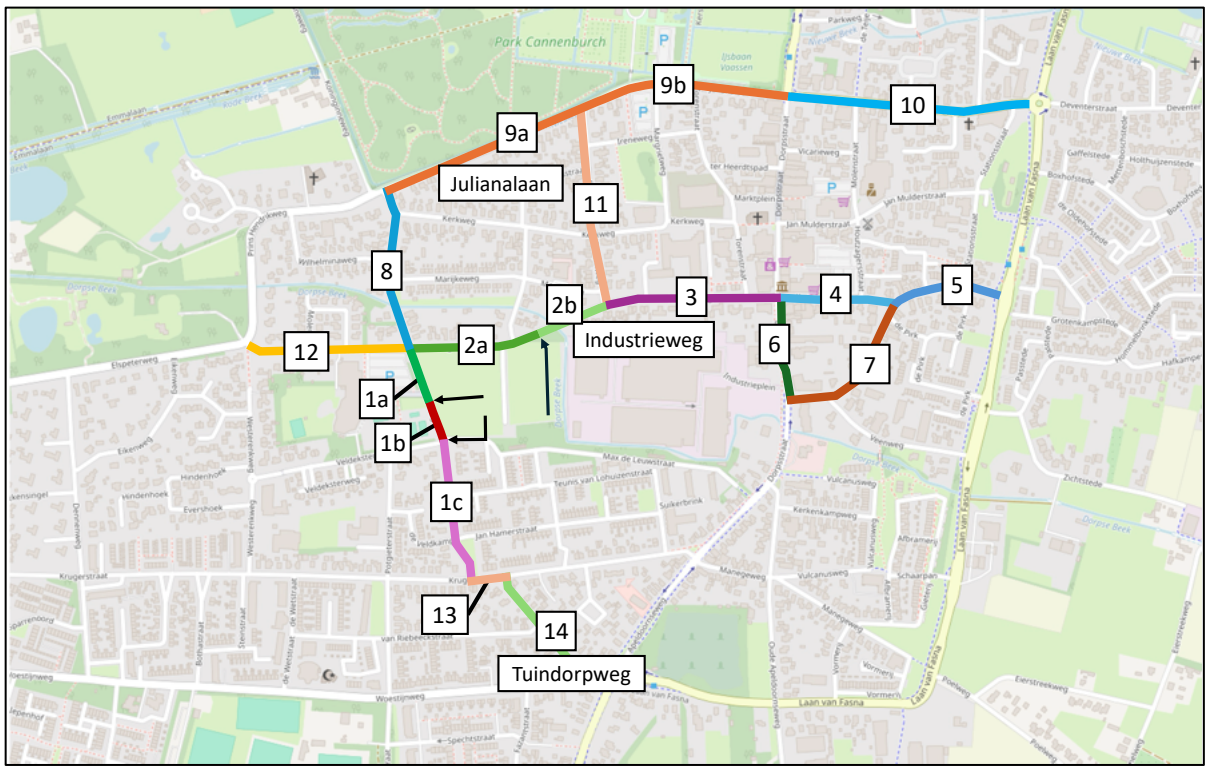
VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER

2. INVENTARISATIE INFORMATIE EN BELEID

In dit hoofdstuk inventariseren we de ontvangen informatie en brengen we kaders en uitgangspunten in kaart die vanuit het parkeerbeleid worden gesteld.

2.1 Onderzoeksgebied

We hanteren in dit onderzoek het onderzoeksgebied zoals weergegeven in Figuur 2.



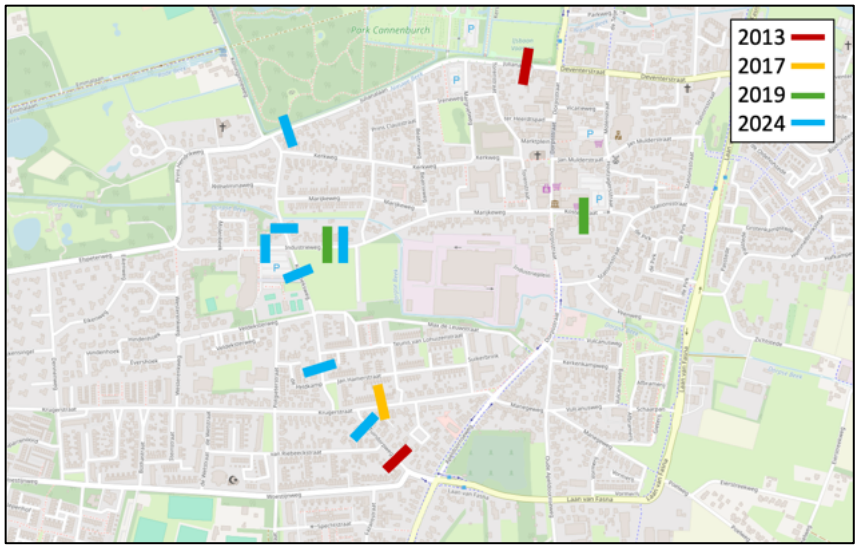
Figuur 2: Onderzoeksgebied.

2.2 Ontvangen verkeersgegevens

In deze paragraaf gaan we in op de verkeersgegevens die we vanuit de gemeente hebben ontvangen.

2.2.1 Verkeerstellingen

Vanuit de gemeente zijn verkeerstellingen aangeleverd voor de belangrijkste wegen rondom de Kopermolen, de telmomenten lopen uiteen van 2013 tot 2024. Zie Figuur 3 op pagina 5.



Figuur 3: Overzicht verkeerstellingen met jaartallen.

2.2.2 Verkeersonderzoek Laan van Fasna/Deventerstraat

In 2023 heeft een verkeersonderzoek plaatsgevonden voor het omvormen van de rotonde Laan van Fasna/Deventerstraat tot een VRI-geregeld kruispunt. Hiervoor heeft een verkeerstelling plaatsgevonden, die voor dit onderzoek inzicht biedt op de intensiteit op de Deventerstraat.

Op basis van de telgegevens bedraagt de intensiteit circa 5.100 motorvoertuigbewegingen per werkdagetmaal. Hierbij geldt de kanttekening dat er alleen is geteld tussen 7:00 en 19:00, de etmaalintensiteit zal tussen de 5.000 en 6.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal liggen.

2.2.3 Verkeersmodel

Vanuit de gemeente hebben we uitdraaien van het verkeersmodel ontvangen voor basisjaar 2023, prognosejaar 2030Hoog en prognosejaar 2040Hoog. Hierbij is ook aangegeven dat deze te grofmazig zijn om te gebruiken voor de wegen rondom de Kopermolen. We gebruiken de gegevens vanuit het verkeersmodel dus alleen om grip te krijgen op de autonome groei en om een indicatie te krijgen van de verkeersintensiteit op wegen waar een telling ontbreekt. De gemeente heeft aangegeven dat het verkeersmodel alle relevante ontwikkelingen bevat en er geen aanvullende correctie nodig is.

Waar mogelijk zijn tellingen gebruikt in plaats van het basisjaar uit het verkeersmodel. Indien voor wegvakken tellingen ontbreken, hebben we deze naar verhouding verhoogd in lijn met verkeerstellingen op aanliggende wegvakken.

We zien een aantal opvallende verschillen tussen het verkeersmodel en de verkeerstellingen:

- Op het westelijke deel van de Julianalaan (wegvak 9a) geeft het verkeersmodel (basisjaar) een intensiteit aan van 2.600 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Een recente telling laat een intensiteit zien van 2.325 motorvoertuigbewegingen per etmaal. We nemen worst case de cijfers uit het model als uitgangspunt.
- Op het oostelijke deel van de Julianalaan (wegvak 9b) geeft het verkeersmodel (basisjaar) een intensiteit aan van 3.700 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Een telling uit 2013 laat circa 3.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal zien. Omdat deze telling gedateerd is nemen we worst case de cijfers uit het verkeersmodel als uitgangspunt.

- Op de Industrieweg (wegvak 12) geeft het verkeersmodel (basisjaar) een intensiteit van 800 motorvoertuigbewegingen per etmaal. De telling geeft een hogere intensiteit van 1.476 motorvoertuigbewegingen per etmaal. We hanteren de telling als uitgangspunt.
- Op de Tuindorpweg (wegvak 14) geeft het verkeersmodel (basisjaar) een intensiteit aan van 3.500 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Vanuit een recente telling zien we echter een intensiteit van 1.967 motorvoertuigbewegingen per etmaal, dit is aanzienlijk lager. We verwachten dat het verkeersmodel hier minder representatief is en hanteren de telling als uitgangspunt.

2.2.4 TomTom Move

De gemeente heeft in 2024 voor een aantal wegvakken een selected link analyse in TomTom Move uitgevoerd. Met deze analyses wordt per wegvak inzichtelijk hoe het verkeer zich vanaf het betreffende wegvak zich verdeelt over de andere wegvakken. De resultaten van deze analyse zijn meegenomen in de toedeling van de verkeersaantrekkende werking in hoofdstuk 3.

2.3 Maximaal acceptabele intensiteit

Op basis van verkeerskundige richtlijnen van het CROW bepalen we de maximaal acceptabele intensiteit. We kijken voor het in kaart brengen van de maximaal acceptabele intensiteit naar de beleidsmatige wegencategorisering en naar de feitelijke inrichting van elke weg. Vervolgens bepalen we op basis van verkeerskundige richtlijnen van het CROW de maximaal acceptabele intensiteit per wegvak.

We maken in het bepalen van de maximaal acceptabele intensiteit in principe onderscheid tussen erftoegangswegen (ETW) en gebiedsontsluitingswegen (GOW). In dit geval zijn vrijwel alle wegen binnen het onderzoeksgebied erftoegangswegen, deze toetsen we op verkeersveiligheid en -leefbaarheid. Het zijn wegen van 5 tot 6 meter breed met gemengd langzaam verkeer waarbij niet of incidenteel op de rijbaan wordt geparkeerd. Het CROW stelt dat de maximaal acceptabele intensiteit op dergelijke wegen circa 4.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal bedraagt[1]. We zien hierop twee uitzonderingen:

- De Deventerstraat (wegvak 10) is geclassificeerd als gebiedsontsluitingsweg (GOW50) van circa 7,0 meter breed. Ondanks de classificatie als GOW50, is er geen sprake van vrijliggende fietspaden. Voor deze weg hanteren we een maximaal acceptabele intensiteit van 5.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal[1];
- De Beatrixweg (wegvak 11) wordt in tegenstelling tot de overige wegen binnen het onderzoeksgebied op straat geparkeerd. Hier is een maximaal acceptabele intensiteit van 2.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal[2] van toepassing.

[1] *CROW-publicatie 351: Ontwerpwijzer fietsverkeer -tabel 5-2 (paragraaf 5.4.1) p. 102 [2016]*

[2] *Bron: Publicatie 261: Handboek Verkeersveiligheid – Paragraaf 7.3.2, p. 259 [2008]*

3. IN KAART BRENGEN TOEKOMSTIGE SITUATIE

In dit hoofdstuk brengen we de verkeersaantrekkende werking van de ontwikkeling in kaart.

3.1 Uitgangspunten verkeersaantrekkende werking

We gaan eerst in op de uitgangspunten ten behoeve van het berekenen van de verkeersaantrekkende werking.

3.1.1 Beleidsmatige context

Het parkeerbeleid van de gemeente is gevat in ‘Nota Parkeernormen 2024: Parkeernormen voor de auto en fiets voor de gemeente Epe’[3] (hierna: Nota Parkeernormen) en is gebaseerd op verkeerskundige parkeerkencijfers van het CROW uit publicatie 381. Omdat vanaf het begin van de ontwikkeling van de Kopermolen is gerekend met de normen uit 2018, is er op zijn minst rekening te houden met een overgangssituatie, waarbij gerekend kan worden op basis van de uitgangspunten uit de Nota Parkeernormen 2018 (zoals ook bij de parkeeropgave voor de Kopermodel is gedaan).

We berekenen in dit onderzoek ook de verkeersaantrekkende werking op basis van kencijfers van het CROW, namelijk de verkeersgeneratiekencijfers uit publicatie 744 uit 2024. Het CROW biedt op basis van stedelijkheidsgraad en ligging binnen de gemeente een bandbreedte met een minimaal en maximaal kencijfer. In het parkeerbeleid geeft de gemeente invulling aan deze uitgangspunten, die we dus ook kunnen overnemen voor het berekenen van de verkeersaantrekkende werking. Voor de uitgangspunten in dit onderzoek maakt het geen verschil van welke Nota Parkeernormen wordt uitgegaan.

3.1.2 Te hanteren uitgangspunten

Binnen de Nota Parkeernormen wordt vastgesteld dat de gehele gemeente onder de stedelijkheidsgraad ‘weinig stedelijk’ valt, waarbij alleen het centrum van Epe en Vaassen worden aangemerkt als gebieden met een stedelijkheidsgraad van ‘matig stedelijk’. Daarnaast wordt in de Nota Parkeernormen binnen de bandbreedte van de parkeerkencijfers van het CROW uitgegaan van een gemiddelde bandbreedte. De ontwikkeling valt verder binnen de stedelijke zone ‘rest bebouwde kom’, waar alle gebieden binnen de bebouwde kom van Epe of Vaassen binnen vallen, met uitzondering van de centra van Epe en Vaassen.

Op basis van het bovenstaande gaan we uit van de volgende uitgangspunten:

- stedelijkheidsgraad: **weinig stedelijk;**
- stedelijke zone**: rest bebouwde kom;**
- keuze bandbreedte: **gemiddelde kencijfers.**

Met de verkeerskundige kencijfers van het CROW wordt de verkeersaantrekkende werking per weekdagetmaal berekend. Het gemiddelde werkdagetmaal is echter relevant. Het CROW biedt voor woonfuncties een omrekenfactor van 1,11.

[3] *https://www.epe.nl/sites/default/files/2024-03/Parkeernormen%20-%20nota%202024.pdf*

3.2 Kenmerken ontwikkeling en programma

In deze paragraaf beschrijven we de ontwikkeling en de belangrijkste kenmerken.

3.2.1 Overzichtskaart en deelgebieden

De ontwikkeling bevindt zich centraal gelegen in de kern Vaassen op een terrein dat momenteel is bestemd als ‘aluminium verwerkende industrie’. De ontwikkeling bestaat uit grofweg drie delen, in het noordwesten worden 26 twee-onder-één-kapwoningen en vrijstaande woningen beoogd, in de zuidwesthoek 24 rijwoningen, en aan de oostkant 72 appartementen verdeeld over drie gebouwen. Figuur 4 laat het plangebied zien met de deelgebieden zoals we die in dit onderzoek aanhouden met een markering van de relevante ontsluitingen op het omliggende wegennet.



Figuur 4: Plankaart (d.d. 01-04-2025) met deelgebieden met markering ontsluiting.

3.2.2 Ruimtelijk programma

Het programma voor de drie deelgebieden is weergegeven in Tabel 1.

Woningtype	Gebied 1	Gebied 2	Gebied 3
Koop, appartement, >100 m² bvo			8
Koop, appartement, 75 – 100 m² bvo			32
Huur, appartement, sociale huur, <75 m² bvo			32
Koop, huis, vrijstaand	3		
Koop, huis, vrijstaand - levensloopbestendig	1		
Koop, huis, twee-onder-een-kap	13		
Koop, huis, vrijstaand – brede oprit	1		
Koop, huis, twee-onder-een-kap - levensloopbestendig	8		
Koop, huis, tussen/hoek		27	
Totaal	**26**	**27**	**72**

Tabel 1: Programma uitgesplitst naar deelgebied. (ontvangen op 24-11-2025).

3.3 Deelgebied 1 en 2

In deze paragraaf gaan we in op deelgebied 2 en het deel van deelgebied 1 dat richting het westen ontsluit.

3.3.1 Verkeersaantrekkende werking

Op basis van de uitgangspunten die behandeld zijn in paragraaf 3.1 is de berekening van de verkeersaantrekkende werking van deelgebieden 1b en 2 opgesteld en wordt in Tabel 2 weergegeven. In totaal leidt de ontwikkeling tot een toename in verkeer van **344** motorvoertuigbewegingen per werkdagetmaal.

Functie CROW	Aantal	Kencijfer	mvt/ weekdagetmaal	mvt/werkdagetmaal
Koop, huis, vrijstaand	2	8,2 per woning	16	18
Koop, huis, twee-onder-een-kap	12	7,8 per woning	94	104
Koop, huis, tussen/hoek	27	7,4 per woning	200	222
Totaal	**41**		**310**	**344**

Tabel 2: Verkeersgeneratie deelgebied 1b en deelgebied 2.

3.3.2 Verdeling wegennet

Mede op basis van de selected-link analyse in TomTom move delen we het verkeer toe aan het omliggende wegennetwerk. Het uitgangspunt hierbij vormt dat het grootste deel zich van/naar de ontsluitende wegenstructuur beweegt, namelijk de Apeldoornseweg en de Laan van Fasna. Figuur *5* laat deze verdeling van het verkeer zien zoals we die in dit onderzoek hebben aangehouden.



Figuur 5: Verdeling verkeer van deelgebied 1b en 2.

3.4 Deelgebied 1 en 3

In deze paragraaf gaan we in op deelgebied 3 en het deel van deelgebied 1 dat richting het noorden ontsluit.

VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER

3.4.1 Verkeersaantrekkende werking

Op basis van de uitgangspunten die behandeld zijn in paragraaf 3.1 is de berekening van de verkeersaantrekkende werking van deelgebieden 1a en 3 opgesteld en in onderstaande tabel weergegeven. In totaal leidt dit deel van de ontwikkeling tot een toename in verkeer van **501** motorvoertuigbewegingen per werkdagetmaal.

Functie CROW	Aantal	Kencijfer	mvt/ weekdagetmaal	mvt/werkdagetmaal
Koop, huis, vrijstaand	1	8,2 per woning	8	9
Koop, huis, vrijstaand, - levensloop	1	8,2 per woning	8	9
Koop, huis, twee-onder-een-kap	2	7,8 per woning	16	17
Koop, huis, twee-onder-een-kap - levensloop	8	7,8 per woning	62	69
Koop, appartement, >100 m2 bvo	8	7,4 per woning	59	66
Koop, appartement, 75 – 100 m2 bvo	32	6,0 per woning	192	213
Huur, sociale huur, <75m2 bvo	32	3,3 per woning	106	117
Totaal	**84**		**451**	**501**

Tabel 3: Verkeersgeneratie deelgebieden 1a en 3.

3.4.2 Verdeling wegennet

Ook voor de toedeling van het verkeer van/naar deze deelgebieden geldt het uitgangspunt dat het grootste deel van het verkeer van/naar de Laan van Fasna en de Apeldoornseweg zal rijden. Gezien de ontsluiting aan de noordkant, zal het aandeel verkeer dat via de Industrieweg/Marijkeweg zal rijden naar verhouding groter dan in paragraaf 3.3.

Figuur 6 laat de verdeling van het verkeer zien zoals die in dit onderzoek is aangehouden



Figuur 6: Verdeling van verkeer van deelgebied 1a en 3.

4. BEOORDELING TOEKOMSTIGE SITUATIE

In dit hoofdstuk beoordelen we de toekomstige verkeerssituatie. We brengen de toekomstige intensiteit in kaart en toetsen deze aan de maximaal acceptabele intensiteit die we in paragraaf 2.3 in kaart hebben gebracht. We beoordelen daarnaast de Industrieweg en de beoogde inrichting daarvan.

4.1 Beoordeling omliggend wegennet

Tabel 4 laat de intensiteiten exclusief en inclusief de ontwikkeling zien op de wegen binnen het onderzoeksgebied. Op basis hiervan kunnen we het volgende concluderen:

- Op de Krugerstraat overstijgt de intensiteit de maximaal acceptabele intensiteit. Deze overschrijding bestaat ook al in de autonome toekomstige situatie en wordt slechts marginaal versterkt als gevolg van de ontwikkeling;
- Op de Deventerstraat overstijgt de intensiteit ook de maximaal acceptabele intensiteit. Ook hier geldt dat hier in de huidige en autonome toekomstige situatie ook al sprake van is, en dat de toename als gevolg van de ontwikkeling slechts marginaal is.

Beide knelpunten zijn dus projectoverstijgend, en niet aan de ontwikkeling toe te rekenen. Op de overige wegen blijft de toekomstige intensiteit ruim binnen de maximaal acceptabele intensiteit.

Nr.	Wegvak	Max.	2023 gecorrigeerd		2040 gecorrigeerd		2040 incl.	
			#	%	#	%	#	%
1a	Koekoeksweg	4.000	2.041	51%	2.241	56%	2.623	66%
1b	Koekoeksweg	4.000	2.041	51%	2.241	56%	2.554	64%
1c	Koekoeksweg	4.000	1.741	44%	1.941	49%	2.254	56%
2a	Industrieweg	4.000	1.162	29%	1.162	29%	1.531	38%
2b	Industrieweg	4.000	1.162	29%	1.162	29%	1.431	36%
3	Industrieweg/Marijkeweg	4.000	2.711	68%	2.711	68%	2.880	72%
4	Kosterstraat	4.000	2.391	60%	2.591	65%	2.633	66%
5	Stationsstraat	4.000	399	10%	499	12%	583	15%
6	Dorpsstraat	4.000	3.321	83%	3.121	78%	3.248	81%
8	Koekoeksweg	4.000	1.726	43%	1.926	48%	2.012	50%
9a	Julianalaan	4.000	2.600	65%	2.500	63%	2.586	65%
9b	Julianalaan	4.000	3.700	93%	3.500	88%	3.686	92%
10	Deventerstraat	5.000	6.900	138%	5.200	104%	5.386	108%
11	Beatrixweg	2.000	800	40%	900	45%	1.000	50%
12	Industrieweg	4.000	1.476	37%	1.576	39%	1.753	44%
13	Krugerstraat	4.000	3.700	93%	4.300	108%	4.613	115%
14	Tuindorpweg	4.000	1.967	49%	2.667	67%	2.980	74%

Tabel 4: Beoordeling toekomstige situatie op wegvakken binnen het onderzoeksgebied. Voor wegvak 7 (Stationsstraat) ontbreken verkeersgegevens, maar de toename in verkeer is hier zo beperkt dat er geen knelpunten als direct gevolg van de ontwikkeling kunnen worden verwacht.

4.2 Beoordeling Industrieweg

Een aandachtspunt bij de ontwikkeling is de beoogde oplossing ten noorden van deelgebied 1, waar een parallelweg aan de Industrieweg wordt beoogd.

4.2.1 Huidige situatie

In de huidige situatie is de Industrieweg gecategoriseerd als een erftoegangsweg (ETW30) binnen de bebouwde kom. De weg is circa 6,5 meter breed en uitgevoerd in asfaltverharding. Langs de weg wordt in de berm (informeel) geparkeerd.

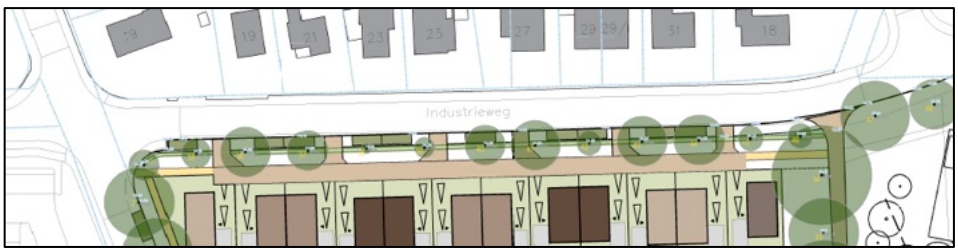


Figuur 7: Huidig profiel Industrieweg (Google Maps, d.d. 17-12-2024).

4.2.2 Beoogde situatie

In de toekomstige situatie wordt de Industrieweg opnieuw ingericht waarbij de rijbaan wordt versmald naar 5,80 meter. Er wordt een parallelweg beoogd die toegang biedt aan de woningen, waarbij het informele parkeren in de berm wordt geformaliseerd in parkeervakken. Concreet zijn er twee vragen:

- In hoeverre is een dergelijke parallelweg denkbaar/wenselijk langs een ETW30?
- Welke uitgangspunten zijn van toepassing bij een eventuele herinrichting van de Industrieweg?



Figuur 8: Beoogde parkeeroplossing Industrieweg.

4.2.3 Wenselijkheid parallelweg

De toekomstige intensiteit (circa 1.500 mvt/etmaal) op de Industrieweg biedt geen aanleiding om een alternatieve categorisering te overwegen, we baseren ons dus op de basiskenmerken voor een ETW30. Hierin wordt niets gesteld over de wenselijkheid van parallelwegen, wel wordt er gesteld dat erfaansluitingen en parkeren op of langs de rijbaan gebruikelijk zijn op een erftoegangsweg. Voor de Industrieweg geldt dat er geen uitwisseling plaatsvindt van verkeer tussen de woningen aan deze weg. Ook biedt de intensiteit op de Industrieweg vanuit het leefbaarheidsaspect geen aanleiding om een parallelweg toe te passen en zal het toepassen van een parallelweg kunnen leiden snelheidsovertredingen op de hoofdrijbaan. Vanuit verkeerskundig oogpunt zien we dan ook geen aanleiding of meerwaarde in het toepassen van een parallelweg,

VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER

In lijn met de landelijke inrichtingsrichtlijnen voor een erftoegangsweg kan gekozen worden voor een meer traditionele uitritconstructie onderbroken door een trottoir (minimaal 2 meter breed). Dergelijke situaties komen ook elders voor in Vaassen, bijvoorbeeld aan de Woestijnweg (Figuur 9).



Figuur 9: Weginrichting Woestijnweg (Google Maps, d.d. 17-12-2024).

4.2.4 Advies inrichting Industrieweg

Omdat de Industrieweg is in de huidige situatie niet conform de richtlijnen is ingericht en wij vanuit de landelijke inrichtingsrichtlijnen geen verkeerskundige aanleiding of meerwaarde zien in een parallelweg, adviseren wij bij een eventuele herinrichting van de weg aan te sluiten bij de inrichtingskenmerken die het CROW biedt (bijv. open verharding of streetprint). Er zijn twee belangrijke variabelen:

1. Wegbreedte;
2. Parkeeroplossing.

Wegbreedte

Qua wegbreedte biedt het CROW een minimaal profiel van 4,80 meter en een ideaal profiel van 5,80 meter. Het minimale profiel van 4,80 meter is gebaseerd op het passeren van 2 tegemoetkomende personenauto’s. Bij het ideale profiel van 5,80 meter kunnen ook 2 tegemoetkomende vrachtwagens elkaar passeren. In dit geval wordt gekozen voor een verhardingsbreedte van 5,80 meter, waarbij wordt aangesloten bij de ideale profielbreedte die het CROW biedt.

Parkeeroplossing

Een tweede afweging is het wel of niet parkeren op de rijbaan. Wanneer voor de wegbreedte wordt aangesloten bij de richtlijnen die het CROW biedt, is beide een optie. Het heeft wel impact op de maximaal acceptabele intensiteit, bij parkeren op de rijbaan is een intensiteit van circa 2.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal acceptabel, en bij parkeren in parkeerhavens circa 4.000 motorvoertuigbewegingen. Vanuit de intensiteit op de weg (circa 1.500 mvt/etmaal) zien we dus geen bezwaar tegen parkeren op de rijbaan.

Ook de hoeveelheid fietsverkeer dient te worden meegenomen, een recente telling laat zien dat zien dat er ruim 1.000 fietsers per etmaal gebruik maken van de industrieweg. Dit is een groot aantal, zeker in verhouding met het aantal motorvoertuigen. Om belemmeringen voor fietsers te beperken kan ervoor worden gekozen om toch te kiezen voor parkeerhavens. In dat geval adviseren we wel om een snelheidsremmende maatregel (bijv. drempel) toe te passen.

5. CONCLUSIE

De totale toename in verkeer die als gevolg van de ontwikkeling kan worden verwacht bedraagt 845 motorvoertuigbewegingen per werkdagetmaal. Deze toename in verkeer leidt niet tot verkeerskundige knelpunten op het omliggende wegennet. 2 reeds bestaande overschrijdingen van de maximaal acceptabele intensiteit worden iets verzwaard, maar niet zodanig dat er vanuit de ontwikkeling maatregelen kunnen worden verwacht.

Parallel aan de industrieweg wordt voor de ontsluiting van het noordwestelijke deel van het plangebied een parallelweg beoogd. Vanuit de landelijke inrichtingsrichtlijnen zien wij geen verkeerskundige aanleiding of meerwaarde voor deze parallelweg. Voor de Industrieweg adviseren we om aan te sluiten bij de basiskenmerken voor een erftoegangsweg. Parkeren kan hierbij plaatsvinden op de rijbaan of in parkeerhavens, afhankelijk van de visie van de gemeente op deze weg. Wanneer wordt gekozen voor parkeerhavens adviseren we om alternatieve snelheidsremmende maatregelen te treffen (bijv. een drempel).

VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER

MOBYCON

VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER

DELFT • 'S-HERTOGENBOSCH • ZWOLLE • OTTAWA

Postbus 2873 • 2601 CW Delft • t (015) 214 78 99 • info@mobycon.nl • www.mobycon.nl