BIJLAGE 1: AANPASSINGEN REGELS BESTEMMINGSPLAN LIDL, DRONTEN-WEST (D3002)

Artikel 3 Centrum

Aan lid 3.3. wordt een nieuw sublid f toegevoegd met de volgende tekst:

f. Het gebruik van de gronden en bouwwerken voor meer dan 18 woningen.

BIJLAGE 2: AANGEPASTE BIJLAGE 2 BIJ DE TOELICHTING (VERKEERSTOETS BEURSSTRAAT) VAN HET BESTEMMINGSPLAN LIDL, DRONTEN-WEST (D3002)

MOBYCON

RAPPORT

In opdracht van:
Gemeente Dronten

Projectnummer:
M05995

Datum:
20 september 2019

Verkeerskundige toets Beursstraat

VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER

1.	**INLEIDING**	**3**
1.1	Aanleiding	3
1.2	Plan van aanpak	3
1.3	Leeswijzer	3
2.	**HUIDIGE INRICHTING**	**4**
2.1	Wegencategorisering	4
2.2	Huidige Ontsluiting en inrichting	5
2.3	Intensiteiten	5
2.4	Toevoegen autonome groei autoverkeer	8
2.5	Parkeren	8
3.	**TOEKOMSTIGE SITUATIE**	**9**
3.1	Ontwikkelingen	9
3.2	Gevolgen bouw supermarkt en woningen	9
3.3	Gevolgen intensiteit Beursstraat	10
4.	**ONTSLUITING VRACHTVERKEER**	**11**
4.1	Ontsluiting via Beursstraat	11
4.2	Ontsluiting Koopmansstraat – Gildepenningdreef	12
5.	**CONCLUSIES**	**14**

Colofon

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

De Beurstraat vormt voor autoverkeer de toegang naar een gebied met drie scholen, een supermarkt en een aantal medische voorzieningen (apotheek, huisarts en fysiotherapie) aan de noordwestzijde van Dronten. In dit gebied wordt begin volgend jaar een tweede supermarkt gebouwd in combinatie met een 18-tal woningen (appartementen). De gemeente Dronten wil graag dat inzichtelijk wordt gemaakt in hoeverre de weg, die wordt heringericht naar een erftoegangsweg, de te verwachten verkeersstromen kan verwerken. Ook is er behoefte aan inzicht in de wijze waarop bevoorradend vrachtverkeer in het gebied zou moeten rijden. Die analyse is verwoord in dit rapport.

Daarnaast is in de berekening rekening gehouden met andere ontwikkelingen in het gebied. Er worden in de rest van het gebied namelijk nog meer woningen bijgebouwd.

1.2 Plan van aanpak

Ten eerste wordt de huidige situatie in beeld gebracht, met een duiding van de ontsluitingen in het gebied, en een overzicht van recente verkeerstellingen. Vervolgens bekijken we de toekomstige verkeerssituatie voor a) de ontwikkeling van de Lidl en 18 appartementen en b) de bouw van meer woningen in de rest van het gebied. We bekijken tenslotte ook diverse verkeersveiligheidsaspecten, waarbij de focus ligt op de gevolgen voor langzaam verkeer (fietsers en voetgangers). We vatten voorgaande samen in een helder overzicht met conclusies en aanbevelingen.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 behandelen we de huidige inrichting en bespreken we de in 2016 geïnventariseerde intensiteiten op de Beursstraat. Hoofdstuk 3 behandelt de toekomstige situatie, waarvoor we in twee scenario’s doorrekenen wat de invloed van de diverse functies is op de verkeersintensiteit. In hoofdstuk 4 bespreken we kort de voor en nadelen van twee ontsluitingsmogelijkheden voor bevoorradend verkeer van en naar de supermarkten. In hoofdstuk 5 tenslotte presenteren we de belangrijkste conclusies.

VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER

2. HUIDIGE INRICHTING

2.1 Wegencategorisering

Dronten heeft in haar meest recente Gemeentelijk Verkeer en Vervoerplan (GVVP, vastgesteld door de gemeenteraad op 28 september 2017) een categorisering van wegen opgenomen, gebaseerd op de Duurzaam Veilig principes. Daarin is dan ook onderscheid gemaakt in erftoegangswegen (ETW), gebiedsontsluitingswegen (GOW) en stroomwegen, zowel binnen als buiten de bebouwde kom. In het GVVP zijn de gebiedsontsluitings-wegen en stroomwegen gespecificeerd. In de nabijheid van de Beursstraat zijn de Guldendreef (noordzijde) en Muntmeesterdreef (zuidzijde) als gebiedsontsluitingsweg gedefinieerd. De overige wegen in het gebied zijn gecategoriseerd als erftoegangswegen. Bij elk wegtype hoort een wettelijke maximumsnelheid en Duurzaam veilig basiskenmerken waar de inrichting aan moet voldoen. De gemeente volgt daarbij CROW-richtlijnen.

Afbeelding 1 Omgeving Beursstraat

2.2 Huidige Ontsluiting en inrichting

De Beursstraat sluit aan de noordzijde aan op de rotonde Guldendreef / Gildepenningdreef / Gildemeesterdreef. De Gildepenningdreef valt binnen een 30 km/h zone en is als zodanig op te vatten als een erftoegangsweg. Op de Gildemeesterdreef en Beursstraat geldt een maximumsnelheid van 50 km/h, deze wegen zijn ook duidelijk ingericht als gebiedsontsluitingswegen.

De Beursstraat kan alleen bereikt worden via deze rotonde. Op de weg geldt nu nog een maximumsnelheid van 50 km/h, met naast de rijbaan een trottoir. Fietsen is er toegestaan, maar er zijn geen aparte fietsvoorzieningen op of naast de rijbaan aanwezig. In de praktijk gebruiken fietsers voornamelijk het fietspad dat van oost naar west de wijken De Munten en De Gilden met elkaar verbindt (Krabbelaarspad) om zo de diverse functies in het gebied te bereiken. Op het punt waar het fietspad (voor fietsverkeer in twee richtingen) de Beursstraat kruist is voorrang voor fietsers ingesteld. Dit is in lijn met het GVVP (2017-2027). De Beursstraat wordt in de toekomst heringericht naar een erftoegangsweg zodat de inrichting en te verwachten snelheid met elkaar in overeenstemming zijn.

Aan de Beursstraat is supermarkt Albert Heijn gelegen. Direct ten zuiden van de supermarkt liggen een aantal scholen en medische voorzieningen.

Laden en lossen bestaande supermarkt
Bevoorradend verkeer naar de supermarkt rijdt over de Beursstraat naar de supermarkt. Via de Koopmansbeurs bereiken zij vervolgens de laad- en losplaats. Deze laad- en losplaats is gelegen aan de zijkant (noordzijde) van de winkel, verkeer dat komt aanrijden over de Beursstraat moet om te kunnen laden en lossen eerst een keerbeweging maken en vervolgens achteruitrijden om bij het dok te komen.

2.3 Intensiteiten

Tussen eind oktober en half november 2016 is door de gemeente op de Beursstraat (en een aantal wegen in de omgeving) de intensiteit van gemotoriseerd verkeer gemeten (zie afbeelding 2 voor de locatie). De maximaal gemeten etmaalintensiteit lag daarbij op 3440 motorvoertuigen (licht, middel en zwaar verkeer). Licht verkeer (auto, motor, bestelauto) vormt daarin veruit de grootste groep (99,5%). Het gemiddelde voor een werkdag is 3034. De gemiddelde etmaalintensiteit voor een weekdag ligt met 2718 voertuigen duidelijk nog lager. Om een goede toetsing te kunnen uitvoeren wordt er gekeken naar de gemiddelde werkdagetmaalintensiteit.

Afbeelding 2 Telpunt intensiteitsmeting 2016

Maximaal toelaatbare intensiteiten

Voor erftoegangswegen en gebiedsontsluitingswegen bestaat geen intensiteitscriterium. Voor erftoegangswegen gaat het ASVV[1] uit van een zodanige inrichting en beeld van de weg en de omgeving dat de maximumsnelheid redelijkerwijs voortvloeit uit die inrichting. Meer van belang dan een intensiteitscriterium zijn de stedenbouwkundige opzet, uitstraling en vormgeving van het gebied.

Geredeneerd vanuit alleen autogebruik op wegen is er dus geen concreet cijfer waaraan de bestaande intensiteiten kunnen koppelen. De verkeersveiligheid voor fietsers kan echter wel worden gekoppeld aan voertuigintensiteit via de Ontwerpwijzer Fietsverkeer. Daarmee kan op basis van wegcategorie en de intensiteit van gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer worden afgeleid welk soort fietsvoorziening moet worden toegepast:

				Fietsnetwerkcategorie		
Weg-categorie	**Maximumsnelheid gemotoriseerd verkeer (km/h)**		**Intensiteit gemotoriseerd verkeer (mvt/etm)**	**Basisstructuur (I fiets <750/etm)**	**Hoofdfietsnetwerk (I fiets 500-2.500/etm)**	**Snelle fietsroute (I fiets > 2.000/etm)**
Erf-toegangsweg	stapvoets of 30		< 2.500	gemengd verkeer	gemengd verkeer of fietsstraat	fietsstraat (met voorrang)
			2.000-5.000		gemengd verkeer of fietsstrook	fietspad of fietsstrook (met voorrang
			> 4.000	fietsstrook of fietspad		
Gebieds-ontsluitingsweg	50	2×1 rijstrook	niet relevant		fietspad	
		2×2 rijstroken				
	70			fiets-/bromfietspad		

Tabel 1 Keuzeschema fietsvoorzieningen

Uitgangspunten hierbij zijn:

- Dat de voor de fietser meest gewenste situatie centraal staat;
- Dat voor een fietsvriendelijke infrastructuur niet alleen specifieke fietsvoorzieningen van belang zijn, maar de gehele verkeerssituatie;
- De grenswaarden zijn ervoor om in situaties met uiteenlopende kenmerken verschillende oplossingen mogelijk te maken.

De gemeente maakt in haar GVVP duidelijk dat de fiets belangrijk is. Dat uit zich in de ontwikkeling van het fietsnetwerk en de lokale inzet voor fietsers in het algemeen. We hanteren het schema uit tabel 1 dan ook als uitgangspunt voor de uiteindelijke ontwerpopgave. De Beursstraat behoort overigens, op basis van het GVVP, niet tot het hoofdfietsnetwerk en is daarmee onderdeel van de basisstructuur.

[1] *Het ASVV is een verzameling richtlijnen en algemene kennis voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom, opgesteld door het CROW*

VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER

2.4 Toevoegen autonome groei autoverkeer

Dronten is een gemeente in ontwikkeling in een gebied waar autobezit en –gebruik iets hoger ligt dan het landelijk gemiddelde. Cijfers van het CBS (2015) laten zien dat landelijk 0,93 auto per huishouden aanwezig is, in Dronten is dat 1,1. Nu is autobezit niet direct te relateren aan meer gebruik, maar ook van belang is dat niet alleen in de Beursstraat zelf maar ook het gebied ten westen daarvan nog veel woningbouw ontwikkeling gaat plaatsvinden de komende jaren. Dat draagt naar verwachting bij aan extra verkeersdrukte op de Beursstraat. Binnen de provincie wordt gebruik gemaakt van verkeersmodellen, waarin ook autonome groei van autoverkeer is opgenomen. De provincie gebruikt daarin als algemeen uitgangspunt een percentage van 1,5%. Landelijk gezien is de groei in autoverkeer[2] behoorlijk afgevlakt, de laatste drie jaren wordt in de cijfers een groei van minder van een procent gezien.

Vanwege het hogere autobezit in Dronten, de ontwikkelingen ten westen van de Beursstraat en de cijfers die de provincie gebruikt op basis van het verkeersmodel, houden we voor de toekomst daarom rekening met een autonome groei van 2,0% op jaarbasis. Deze autonome groei wordt enkel doorberekend voor de huidige intensiteit. Voor de toekomstige ontwikkelingen baseren we ons op de kencijfers van het CROW met betrekking tot verkeersgeneratie. Uitgaande van een intensiteit van 3034 voertuigen per werkdagetmaal in 2016, betekent dat er, los van extra ontwikkelingen, over 10 jaar 3698 motorvoertuigen van de Beursstraat gebruik zullen maken. We refereren hieraan in de conclusies als scenario 0.

2.5 Parkeren

De Albert Heijn-vestiging beschikt over een eigen parkeergelegenheid (openbaar toegankelijk) met 79 parkeervakken, die kan worden bereikt via zowel de Beursstraat als Koopmansbeurs. Ter hoogte van basisschool de Dukdalf is op de Beursstraat een parkeergelegenheid met 50 parkeervakken, waarvan twee voor artsen en twee voor gehandicapten. Daarnaast zijn ter hoogte van de scholen aan de Gildepenningdreef nog 71 haaksparkeervakken aanwezig, waarvan 1 gehandicaptenparkeer-plaats. De parkeervakken bij de basisschool en aan de Gildenpenningdreef liggen zodanig ver van de supermarkt af dat het onwaarschijnlijk is dat deze voor bezoek van die functie gebruikt worden. Alle verkeer van en naar de bestaande en nieuwe supermarkt zal dus normaliter de parkeerplaatsen ter hoogte van de supermarkten gebruiken.

[2] *Bron: Mobiliteitsbeeld 2017, Kennisinstituut Mobiliteit, cijfers uit tabel 'Ontwikkeling autogebruik als bestuurder'*

3. TOEKOMSTIGE SITUATIE

3.1 Ontwikkelingen

Aan de Beursstraat wordt in de nabije toekomst een tweede supermarkt gebouwd in combinatie met een aantal appartementen. Mogelijk wordt aan de oostzijde van de Beursstraat en ten noorden van de nieuwe supermarkt ook nog woningbouw (rijwoningen en appartementen) toegevoegd. We rekenen de gevolgen daarvan in dit hoofdstuk door.

3.2 Gevolgen bouw supermarkt en woningen

Op korte termijn wordt een LIDL-supermarkt gebouwd in combinatie met 18 appartementen. De supermarkt heeft een oppervlak van 1998 m2 bruto vloeroppervlak (bvo) en valt in de categorie 'Discountsupermarkt'. De appartementen zijn te categoriseren als 'koop, etage, middensegment'. Daarnaast moet rekening worden gehouden met het bouwen van 29 appartementen en 18 rijwoningen aan de oostzijde van de Beursstraat en 29 rijwoningen aan de westzijde. Voor het bepalen van de verkeersgeneratie is daarnaast de stedelijkheid en de ruimtelijke ligging van de weg van belang. De bebouwde kom van Dronten valt in de categorie 'Matig stedelijk', de Beursstraat ligt daarnaast in de 'rest bebouwde kom'[3].

Aangezien Dronten geen specificatie van verkeersgeneratie heeft opgenomen in het GVVP of de Nota Parkeernormen Dronten 2016, baseren we ons op CROW-richtlijnen. Voor de berekening is gebruik gemaakt van de CROW Online rekentool 'Parkeren en verkeersgeneratie'. De verkeersgeneratie is de som van verkeersproductie en verkeersattractie (alle verkeersbewegingen) van een functie op een werkdag. Dat geeft het volgende beeld:

Type	Categorie	Rekeneenheid	Kencijfer CROW	Verkeersgeneratie per werkdagetmaal
Supermarkt - 1998 m2 bvo	Discount	Per 100m2	155	3112
18 Appartementen	Koop, etage, midden	Per woning	6,29	113
29 appartementen	Koop, etage, midden	Per woning	6,29	182
18 rijwoningen	Koop, tussen/hoek	Per woning	7,76	139
29 rijwoningen	Koop, tussen/hoek	Per woning	7,76	225
Totaal				**3771**

Tabel 2 Verkeersgeneratie supermarkt en woningen

[3] *Uit: Nota parkeernormen Dronten 2016*

Correctiefactor

In de praktijk zal een deel van het verkeer van en naar de nieuwe supermarkt ook een bezoek brengen aan de al aanwezige supermarkt of andere (winkel)voorzieningen. Er is dus enige mate van overlap in de cijfers. Om enigszins voorzichtig te rekenen (worst-case scenario) om te kunnen bepalen of de Beursstraat in voldoende mate geschikt is om alle verkeer te kunnen verwerken, houden we rekening met een reductiefactor van 25% voor de verkeersgeneratie door de supermarkt. Dan ziet het eindtotaal er als volgt uit:

Type	Categorie	Rekeneenheid	Kencijfer CROW	Verkeersgeneratie per werkgdagetmaal incl. 25% reductie supermarkt
Supermarkt - 1998 m2 bvo	Discount	100m2	155	2334
18 Appartementen	Koop, etage, midden	Per woning	6,29	113
29 appartementen	Koop, etage, midden	Per woning	6,29	182
18 rijwoningen	Koop, tussen/hoek	Per woning	7,76	139
29 rijwoningen	Koop, tussen/hoek	Per woning	7,76	225
Totaal				**2993**

Tabel 3 Verkeersgeneratie na correctie dubbelgebruik supermarktbezoekers

3.3 Gevolgen intensiteit Beursstraat

In de huidige situatie maken op een gemiddelde weekdag 3034 motorvoertuigen gebruik van de Beursstraat, wat over 10 jaar, op basis van 2,0% groei per jaar, groeit naar 3698 voertuigen per etmaal.

Samen met de te verwachten verkeersgeneratie door de supermarkt en nieuwe appartementen/woningen aan de oost- en westzijde van de Beursstraat komt de totale intensiteit dan op 6691 motorvoertuigen per etmaal. Belangrijk detail daarbij is dat de verkeersdruk vooral geconcentreerd is op de beide parkeerplaatsen bij de supermarkten, maar ook de voorzieningen ten zuiden van het Krabbelaarspad zullen in de toekomst (vooral door bouw van nieuwe woningen op zowel de Beursstraat als ten westen daarvan) meer autogebruikers ontvangen.

Op basis van het keuzeschema uit de Ontwerpwijzer Fietsverkeer is duidelijk dat alleen als niets wordt ontwikkeld en er dus alleen autonome groei van autoverkeer plaatsvindt een erftoegangsweg (30 km/uur) kan worden gerealiseerd waarbij gemengd verkeer op de rijbaan mogelijk is, met zowel fietsers als motorvoertuigen op de rijbaan. Wanneer nieuwe functies aan het gebied worden toegevoegd wordt de grens van 4000 mvt/etmaal ruim overschreden. Bij een intensiteit groter dan 4000 mvt/etmaal is aanleg van een fietsstrook of fietspad noodzakelijk om fietsers voldoende verkeersveiligheid te bieden.

VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER

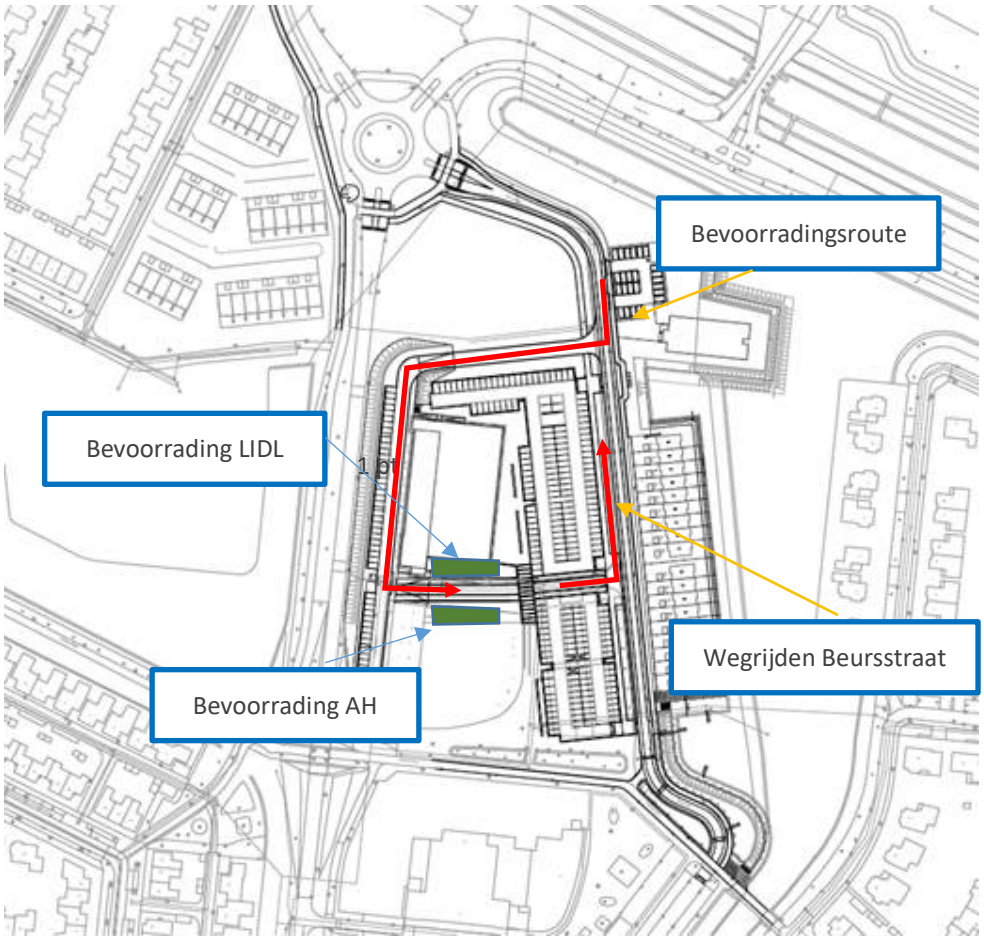
4. ONTSLUITING VRACHTVERKEER

In de huidige situatie rijdt vrachtverkeer dat de supermarkt bevoorraad via de Beursstraat naar de Koopmansbeurs. Omdat de laad- en losplaats zich aan de zijkant bevindt, moet vrachtverkeer voor het laden en lossen keren op de weg. Dit veroorzaakt potentieel verkeersonveiligheid. Met het oog op een tweede supermarkt op korte afstand is er een wens voor een alternatieve ontsluiting.

We analyseren in dit hoofdstuk dan ook twee mogelijkheden voor de ontsluiting. Ten eerste een route die over de Beursstraat voert, maar waarbij vrachtverkeer via een nieuwe parallelweg achterlangs de nieuwe supermarkt kan rijden. Ten tweede een route die via een nieuwe ontsluiting tussen Koopmansbeurs en Gildepenningdreef voert.

4.1 Ontsluiting via Beursstraat

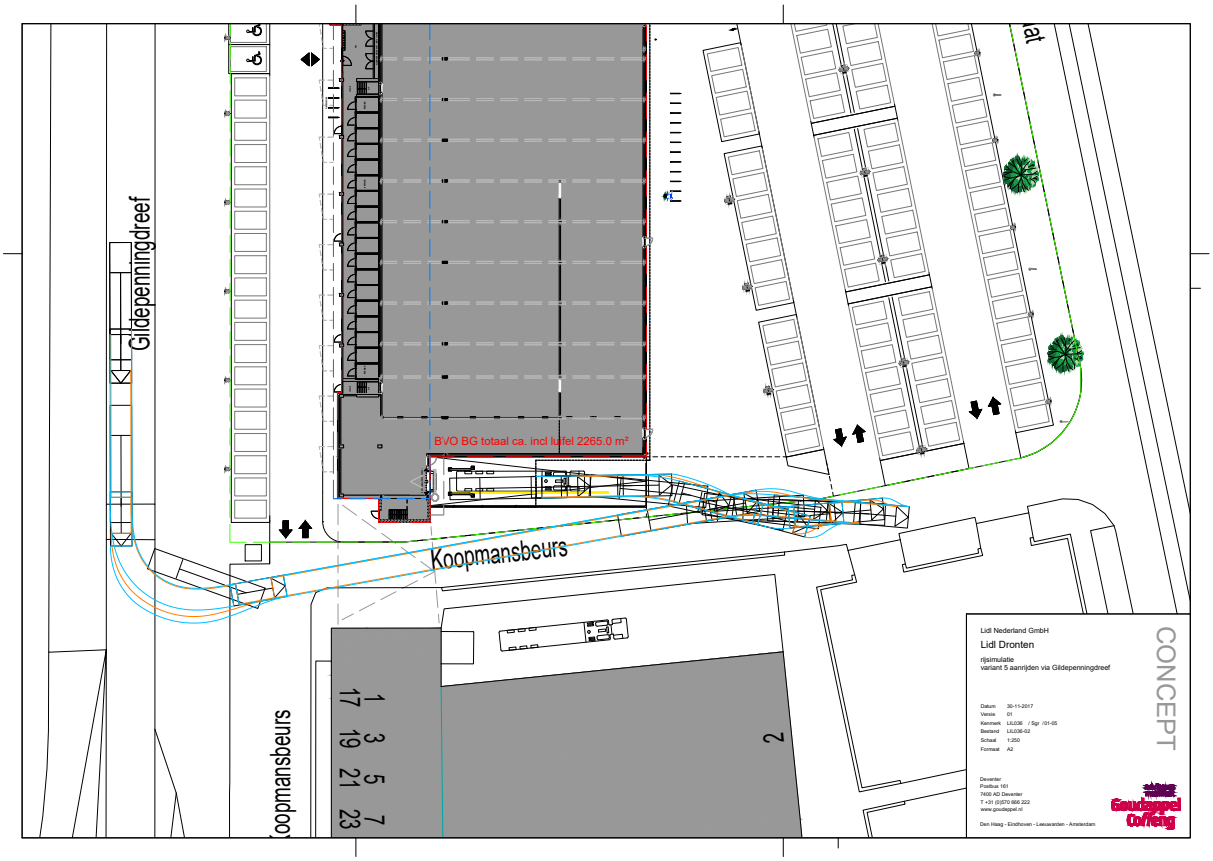
Een van de geschetste mogelijkheden is het toevoegen van een rijbaan tussen de nieuwe supermarkt en de Gildepenningdreef. Via een uitrit uitkomend op de Beursstraat kan vrachtverkeer ook een route langs de achterzijde van de nieuwe supermarkt rijden.



Het voordeel hiervan is dat vrachtwagens niet meer hoeven te keren op de Koopmansbeurs; wel moet er nog achteruit worden gereden om de laad- en losplaats bij de Albert Heijn te kunnen bereiken. Hiermee ontstaat er minder druk op doorstroming en verkeersveiligheid op de Koopmansbeurs. Daarnaast wordt een tweede toegang naar het parkeerterrein van de nieuwe supermarkt gecreëerd, wat de druk op de andere toegang verminderd. Een nadeel is dat vrachtverkeer een wat minder directe route rijdt en aan de achterzijde van het pand lastige draai moet maken om bij de laad en losplaats te komen. Daarnaast wordt ook dicht langs de woningen aan de achterzijde gereden, wat mogelijk geluidshinder oplevert.

4.2 Ontsluiting Koopmansstraat – Gildepenningdreef

Een tweede mogelijkheid is om op het punt waar de Koopmansbeurs nu afbuigt naar het zuiden (bij het transformatorhuisje) een doorsteek te maken vanaf de Gildepenningdreef. Verkeer mag dan alleen in oostelijke richting rijden.



Vrachtverkeer moet in dit geval via de rotonde Gildemeesterdreef de Gildepenningdreef oprijden om dan door te steken naar de Koopmansbeurs om bij de laad- en losplaatsen te komen. Na het laden en lossen rijden vrachtwagens dan via de Koopmansbeurs en de Beursstraat het gebied weer uit.

Deze route is veel directer dan bij de andere oplossing. Ook wordt op zo min mogelijk punten het andere verkeer gehinderd en is er minder hinder voor bewoners aan de achterzijde van de LIDL. Een nadeel is uiteraard dat extra infrastructuur moet worden aangelegd en dat het transformatorhuisje mogelijk moet worden verplaatst.

VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER

5. CONCLUSIES

Inrichting Beursstraat voor verschillende scenario's

Doorrekening van de verkeersgeneratie laat zien dat de te verwachten intensiteit over 10 jaar (inclusief autonome groei voor huidige intensiteit) op de volgende niveaus ligt:

- Scenario 0, Huidig + autonome groei: 3698 mvt/etmaal
- Scenario 1, Toevoegen supermarkt en appartementen+woningen: 6691 mvt/etmaal

Op basis van het keuzeschema uit de Ontwerpwijzer Fietsverkeer is duidelijk dat alleen als niets wordt ontwikkeld en er dus alleen autonome groei van autoverkeer plaatsvindt een erftoegangsweg (30 km/uur) kan worden gerealiseerd waarbij gemengd verkeer mogelijk is, met zowel fietsers als motorvoertuigen op de rijbaan. Wanneer nieuwe functies aan het gebied worden toegevoegd wordt de grens van 4000 mvt/etmaal zeer ruim overschreden. Dat leidt er dan automatisch toe dat een fietsstrook of fietspad langs de erftoegangsweg moet worden aangelegd.

Om te kunnen beantwoorden of de Beursstraat als erftoegangsweg gebruik kan worden is van belang dat juiste invulling wordt gegeven aan drie hoofdaspecten:

- Leefbaarheid: dit heeft voornamelijk betrekking op lucht en geluid. Normaliter vormt dit geen probleem bij een intensiteit van 6691 mvt/etmaal. Indien hier toch twijfels over zijn moet dit apart worden onderzocht.
- Bereikbaarheid: bij erftoegangswegen horen verkeersbewegingen zoals inparkeren, laden en lossen en in- of uitrijden van erven. Dit past juist veel minder goed op een gebiedsontsluitingsweg. Dat dit soms tot (korte) opstopping leidt is inherent aan de functie van de weg. Op het vlak van bereikbaarheid zien wij dan ook geen probleem.
- Verkeersveiligheid: zoals ook uit onze analyse blijkt is het op basis van de te verwachten intensiteit noodzakelijk om een fietspad of fietsstrook aan te leggen. Als dat aanwezig is, verwachten wij geen problemen met de verkeersveiligheid.

Conclusie: inrichten van de Beursstraat als erftoegangsweg past bij de te verwachten intensiteit, mits voor fietsers een fietspad of fietsstrook wordt aangelegd en goede oversteekvoorzieningen worden aangebracht.

Vanwege de zeer ruime overschrijding van 4000 mvt/etmaal raden wij aan tenminste een vrij liggend fietspad aan te leggen. Op de Beursstraat zouden fietsers op minder drukke momenten daarnaast ook op een fietsstrook op de rijbaan kunnen rijden. Een mogelijkheid is om een tussenvorm te kiezen waarbij naast fietsstroken op de rijbaan ook een vrij liggend *onverplicht* fietspad wordt aangelegd. Fietsers hebben dan de keuze of ze wel of niet op de rijbaan willen rijden.

VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER

Ontsluiting bevoorradend verkeer

Vrachtverkeer moet ons inziens zoveel mogelijk gescheiden blijven van het overige verkeer, uit het oogpunt van verkeersveiligheid en doorstroming. De oplossing waarbij wordt gekozen voor een extra ontsluiting naar de Gildepenningdreef heeft wat dat betreft dan ook onze voorkeur. Vrachtverkeer concentreert zich dan op de Koopmansbeurs en de Beursstraat en veroorzaakt minder (geluids)overlast voor de woningen aan de achterzijde van de LIDL. Daarnaast ontstaat voor weggebruikers een logischer situatie waarbij vrachtverkeer alleen inrijdt via de Gildepenningdreef/Koopmanbeurs en wegrijdt over de Beursstraat. Bij deze oplossing rijdt verkeer dus alleen in oostelijke richting over de Koopmansbeurs. Wel moet dan nog over een korte afstand achteruit worden gereden om bij de laad- en losplaats te komen.

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

MOBYCON

VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER

Memo

Aan	:	Gemeente Dronten
C.c.	:	-
Van	:	Alex Roedoe (Mobycon)
Betreft	:	Aanvullende notitie aansluiting Gildepenningdreef
Datum	:	24-9-2019
Kenmerk	:	-

Aanleiding

In de rapportage 'Verkeerskundige toets Beursstraat' van 20-9-2019 is een toets uitgevoerd in hoeverre de Beursstraat de toekomstige hoeveelheden autoverkeer ten gevolge van de komst van een nieuwe supermarkt met appartementen en een aantal extra woningen in de omgeving kan verwerken.

In de definitieve plannen wordt uitgegaan van een nieuwe aansluiting (kruispunt) voor bevoorradend vrachtverkeer vanuit noordelijke richting vanaf de Gildepenningdreef naar de laad- en losplekken aan de Koopmansbeurs. Na laden en lossen vertrekken deze vrachtwagens via de Koopmansbeurs, Beursstraat en Guldendreef uit het gebied. De nieuwe aansluiting (exclusief voor bevoorradend vrachtverkeer) ontlast de Beursstraat van vrachtverkeer en voorkomt moeilijke manoeuvres op de Koopmansbeurs.

In de rapportage 'Verkeerskundige toets Beursstraat' van 20-9-2019 wordt niet ingegaan op de het effect van een nieuwe aansluiting (kruispunt) op de Gildepenningdreef. Voorliggende aanvullende notitie doet dat alsnog.

Toets aansluiting Gildepenningdreef

De Gildepenningdreef is in het Gemeentelijk Verkeer en VervoerPlan (GVVP) van de gemeente Dronten beleidsmatig vastgesteld als erftoegangsweg (30 km/uur weg). In de praktijk is de weg voorzien van twee rijstroken en een wettelijke maximum snelheid van 30 km/uur (30 km/uur zone). De weg is voorzien van een vrijliggend verplicht fietspad.

Verkeerstellingen uit 2018 wijzen uit dat gemiddeld 1.335 motorvoertuigen per werkdagetmaal gebruik maken van de Gildepenningdreef. Het extra vrachtverkeer ten gevolgde van de beide

Postbus 2873 • 2601 CW Delft • (015) 214 78 99 • info@mobycon.nl • www.mobycon.nl
KvK 27195561 • BTW nr. NL 8099.42.549.B.01 • IBAN NL44 ABNA 0519 0865 38 • BIC ABNANL2A

supermarkten beperkt zich tot een tiental vrachtwagens per dag. Conform de landelijke CROW-richtlijnen is voor een 30 km/uur weg met een vrijliggend fietspad 6.000 tot 10.000 motorvoertuigen per etmaal de maximaal acceptabele hoeveelheid autoverkeer. De toename door het bevoorradende vrachtverkeer vormt voor deze weg dus geen enkel probleem.

Voor (voorrangs)kruispunten met eventueel linksafvakken geldt volgens de landelijke CROW-richtlijnen (Publicatie 257 Turborotondes, Bijlage III) een vuistregel voor de capaciteit van 1.500 motorvoertuigbewegingen per spitsuur (= 10% van de etmaalcapaciteit). Dit komt overeen met ongeveer 15.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Het aantal motorvoertuigen per werkdagetmaal op de Gildepenningdreef bedraagt ongeveer 1.355. Een nieuwe aansluiting (kruispunt) ter hoogte van de Beursstraat vormt dus vanuit de verkeersafwikkeling ook geen probleem.

Conclusie

Zowel de extra hoeveelheid vrachtverkeer op de Gildepenningdreef als een nieuw kruispunt op de Gildepenningdreef vormt geen probleem voor de verkeersafwikkeling.