

# Mobiliteitsplan Project 1828 Santpoort Noord



Opdrachtgever	1828 BV
Titel rapport	Mobiliteitsplan project 1828 Santpoort Noord
Kenmerk	015367.20230629.R1.03
Datum publicatie	5 juli 2023
Projectleider Goudappel	Tjitte Prins
Status	Definitief

© Copyright Goudappel BV 5-7-23

# Inhoudsopgave

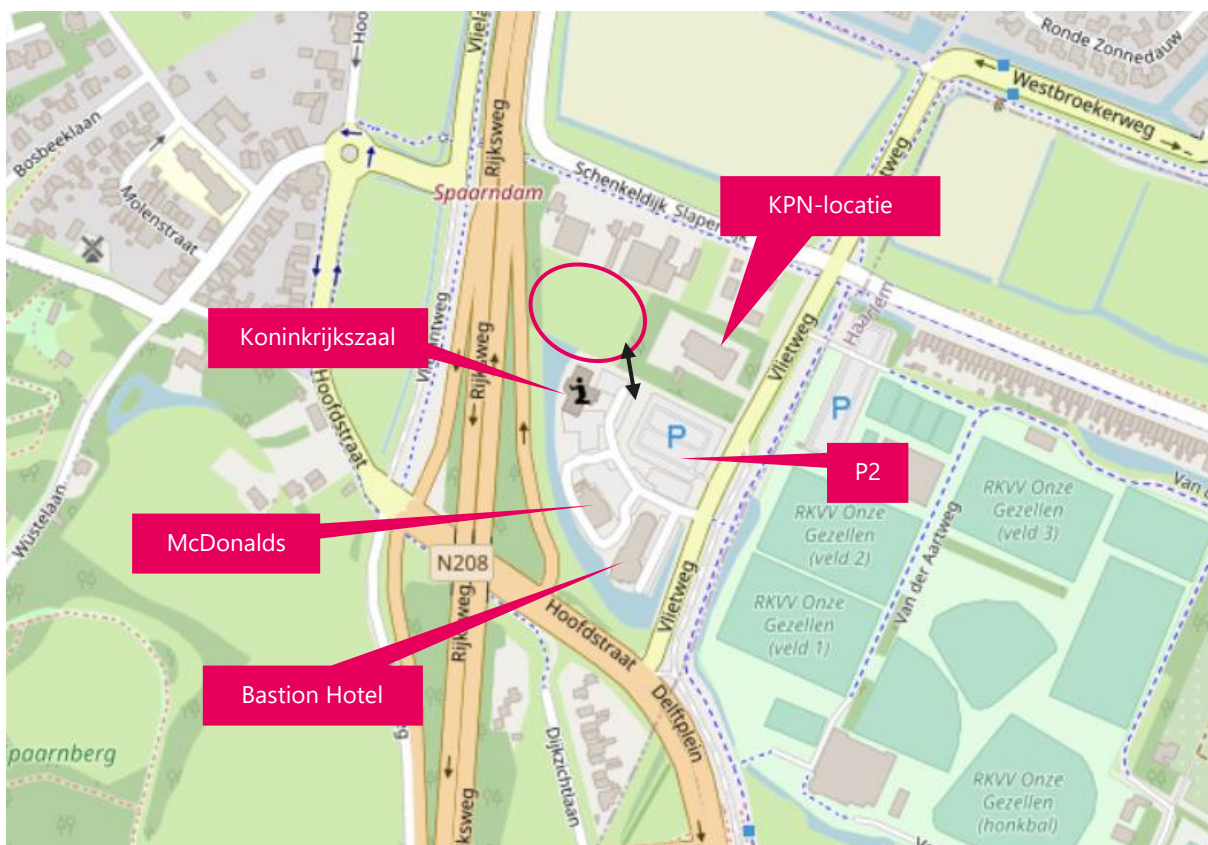
<b>1. Inleiding</b>	<b>1</b>
1.1 Het plan 1828 Santpoort Noord	1
1.2 Beschrijving omgeving	3
1.3 Doel mobiliteitsplan	6
<b>2. Parkeerbeleid</b>	<b>7</b>
<b>3. Bepalen parkeerbehoefte</b>	<b>9</b>
3.1 Parkeerbehoefte – auto	9
3.2 Parkeerbehoefte - fiets	12
<b>4. Verkeersgeneratie en ontsluiting</b>	<b>14</b>
4.1 De verkeersgeneratie van het plan	14
4.2 Ontsluiting	15

# 1. Inleiding

Dit rapport bevat een mobiliteitsplan voor de ontwikkeling van een woonlocatie voor jongeren aan de Vlietweg in Santpoort Noord. Deze inleiding schetst de achtergrond van deze ontwikkeling en de ligging van het plangebied in haar omgeving. Daarnaast is de huidige parkeersituatie beschreven en het doel van dit mobiliteitsplan nader toegelicht (paragraaf 1.3).

## 1.1 Het plan 1828 Santpoort Noord

1828 BV ontwikkelt woonlocaties voor jongeren: de doelgroep van 18 tot 28 jaar. Het plan is om voor deze doelgroep woonruimte te creëren aan de Vlietweg in Santpoort Noord, gemeente Velsen.



Figuur 1.1: Locatie van het plan 1828 (omcirkeld)

Het plan 1828 bevat 200 appartementen als volgt verdeeld:

type	omvang m <sup>2</sup> gbo	aantal
type A appartementen	24,2	171
type C appartementen	48,8	29
totaal		200

Tabel 1.1: Programma Plan 1828 Santpoort Noord

Het voornemen is het plangebied te ontsluiten via de bestaande parkeerplaats P2 en gebruik te maken van de bestaande aansluiting op de Vlietweg, zie figuur 1.1. Deze keuze heeft een aantal voordelen, zoals het feit dat het plan naar het zuiden gericht is en er geen extra ontsluiting/oversteek op/van de Vlietweg plaats hoeft te vinden. Tevens biedt dit de mogelijkheid om de bebouwing in zuidelijke richting te verplaatsen, conform de verzoeken van omwonenden. Ten noorden van het plangebied liggen bedrijfshallen met woningen aan de Slaperdijk.



Figuur 1.2: Aansluiting van P2 op de Vlietweg (boven) en de nabij gelegen aansluiting van het Bastion Hotel en MacDonalds (onder)

Ten oosten van het gebouw zijn 29 tot 31 parkeerplaatsen ontworpen<sup>1</sup> en fietsenstallingen met plaats voor 238 fietsen en 20 scooters. In dit rapport wordt nader ingezoomd op de parkeerbehoefte van het plan.



Figuur 1.3: Ontwerp van het plan 1828

## 1.2 Beschrijving omgeving

Het plan 1828 ligt bij de Vlietweg, achter een KPN-locatie. In de directe omgeving zijn meerdere functies gevestigd:

- McDonalds met een McDrive.
- Bastion-hotel.
- Koninkrijkszaal van de Jehova's getuige.
- Parkeerplaats P2 met 128 parkeerplaatsen.

<sup>1</sup> Dit aantal hangt af hoeveel trafo's er bij het gebouw dienen te komen: bij één trafo kunnen hier 31 pp worden gerealiseerd, bij twee trafo's is dit 29. In dit rapport wordt zekerheidshalve uitgegaan van de realisatie van 29 parkeerplaatsen.



*Figuur 1.4: De huidige aantakking van de parkeerplaats P2 op de Vlietweg*

### **Parkeeronderzoek P2**

Het parkeerterrein P2 heeft momenteel 128 parkeerplaatsen en draagt het teken van McDonalds, maar de locatie wordt nauwelijks door klanten van deze keten gebruikt. Op P2 is een fysieke hoogtebeperking opgenomen om te voorkomen dat het wordt gebruikt als vrachtwagen parkeerplaats.

P2 heeft een overloopfunctie voor de sportvelden aan de overzijde van de Vlietweg: als de parkeerplaatsen bij de sportvelden vol zijn, wordt P2 gebruikt. Om zicht te krijgen op het daadwerkelijk gebruik van de parkeerplaats P2 zijn een parkeeronderzoek gehouden:

- Op twee weekenden in september 2021. Dit waren weekenden waarin de sportvelden volop werden gebruikt.
- Op diverse dagen en tijdstippen in de periode 5 - 10 april en 10 - 15 mei 2022.

De resultaten van het parkeeronderzoek zijn weergegeven in de tabel 1.2 op de volgende pagina.

moment	bezet	onbezet	bezettingsgraad
Zaterdag 11 sept. 2021, 10.00 uur	35	93	27%
Zaterdag 11 sept. 2021, 15.00 uur	20	108	16%
Zondag 12 sept. 2021, 10.00 uur	3	125	2%
Zaterdag 18 sept. 2021, 10.00 uur	20	108	16%
Zaterdag 18 sept. 2021, 15.00 uur	32	96	25%
Zondag 19 sept. 2021, 10.00 uur	14	114	11%
Dinsdag 5 april 2022, 12.00 uur	1	127	1%
Woensdag 6 april 2022, 16.00 uur	2	126	2%
Woensdag 6 april 2022, 17.00 uur	3	125	2%
Woensdag 6 april 2022, 18.00 uur	4	124	3%
Woensdag 6 april 2022, 19.00 uur	12	116	9%
Woensdag 6 april 2022, 20.00 uur	17	111	13%
Woensdag 6 april 2022, 21.00 uur	17	111	13%
Zaterdag 9 april, 2022, 10.30 uur	8	120	6%
Zaterdag 9 april 2022, 12.30 uur	9	119	15%
Zaterdag 9 april 2022, 14.30 uur	24	104	19%
Zondag 10 april 2022, 10.30 uur	7	121	5%
Zondag 10 april 2022, 12.30 uur	9	119	7%
Zondag 10 april 2022, 14.30 uur	17	111	13%
Zondag 10 april 2022, 20.30 uur	6	122	5%
Dinsdag 10 mei 2022, 12.00 uur	0	128	0%
Woensdag 11 mei 2022, 16.00 uur	3	125	2%
Woensdag 11 mei 2022, 17.00 uur	9	119	7%
Woensdag 11 mei 2022, 18.00 uur	6	122	5%
Woensdag 11 mei 2022, 19.00 uur	8	120	6%
Woensdag 11 mei 2022, 20.00 uur	9	118	7%
Woensdag 11 mei 2022, 21.00 uur	18	110	14%
Zaterdag 14 mei 2022, 10.30 uur	9	119	7%
Zaterdag 14 mei 2022, 12.30 uur	19	109	15%
Zaterdag 14 mei 2022, 14.30 uur	21	107	9%
Zondag 15 mei 2022, 10.30 uur	11	117	9%
Zondag 15 mei 2022, 12.30 uur	17	111	13%
Zondag 15 mei 2022, 14.30 uur	9	119	17%
Zondag 15 mei 2022, 20.30 uur	5	123	4%

Tabel 1.2: Resultaten parkeeronderzoek september 2021 en mei 2022

De hoogste totale bezetting van de openbare parkeerplaats P2 was op zaterdag 11 september 2021 - 10 uur met 35 plaatsen in gebruik. De bezettingsgraad was toen 27%. Er zijn dan nog 93 plaatsen vrij. Uitgaande van een bezettingsgraad van 85% is er dan een **restcapaciteit van 73 plaatsen**. Op alle andere momenten is de restcapaciteit hoger.



### 1.3 Doel mobiliteitsplan

Doel van dit mobiliteitsplan is om te komen tot een passende parkeeroplossing (auto en fiets) voor het project 1828 Santpoort Noord. Deze oplossing dient te voldoen aan de volgende doelstellingen:

- Het parkeeraanbod dient passend te zijn bij de parkeerbehoefte van de verschillende functies in het project.
- Er dient geen parkeeroverlast op te treden voor de omgeving.
- Er wordt geen overmaat aan parkeerplaatsen gerealiseerd, want dit geeft extra kosten en een overmaat aan verhard oppervlakte.

## 2. Parkeerbeleid

Dit hoofdstuk beschrijft het parkeerbeleid dat gemeente Velsen hanteert. Dit gaat over de parkeernormen, aanwezigheidspercentages ter berekening van dubbelgebruik van parkeerplaatsen en de regels voor toepassing van deelmobiliteit.

### Parkeernormen

De gemeente Velsen heeft haar parkeerbeleid vastgelegd in de Nota Parkeernormen 2022. Met haar beleid sluit de gemeente aan bij de kencijfers parkeren van het CROW en heeft deze vertaald naar de lokale situatie. Het plangebied ligt in 'Schil centrum'.

In de nota Parkeernormenbeleid heeft de gemeente de volgende normen opgenomen voor gestapelde woningen:

categorie	P-norm	bewoners	bezoekers	fietsparkeren
Koop, klein (< 65 m <sup>2</sup> bvo)	1,0	0,7	0,3	2
huur vrije sector	1,2	0,9	0,3	3
sociale huur	0,8	0,5	0,3	2
kamerverhuur zelfstandig	0,5	0,3	0,2	1

Tabel 2.1: Parkeernormen gemeente Velsen voor gestapelde woningen (voor fietsen is sprake van kentallen)

Opvallend is dat in het beleid van de gemeente er geen onderscheid is naar grootte voor de huurappartementen vrije sector, maar wel bij de koopappartementen. In dit project vallen de 29 grotere appartementen (48,8 m<sup>2</sup> gbo) formeel onder 'huur vrije sector', maar de oppervlakte is nogal wat kleiner dan de grenswaarde van de kleine koopappartementen, waarvoor een lagere parkeernorm geldt. Zekerheidshalve wordt uitgegaan van 'huur vrije sector'.

Voor de 166 eenkamerappartementen (type A) wordt daarom de norm toegepast van 'kamerverhuur zelfstandig', mede omdat bij de doelgroep (eenpersoonshuishoudens, 18 tot 28 jarigen) sprake is van een lager autobezit dan gemiddeld<sup>2</sup>.

Voor wonen wordt in de Nota Parkeerbeleid 100 meter als een maximaal acceptabele loopafstand gehanteerd naar de parkeerplaats. Voor bezoekers geldt een loopafstand van 100-250 meter.

<sup>2</sup> Zo ligt het autobezit voor bewoners van eenpersoonshuishoudens in Velsen gemiddeld op 0,51 auto/huishouden en voor woningen tot 50 m<sup>2</sup> gbo is het autobezit gemiddeld 0,31 auto/huishouden (bron CBS 2022). Te verwachten valt dat dit voor de doelgroep vanwege de jonge leeftijd nog lager uitvalt.

Bij openbaar toegankelijke parkeerplaatsen is dubbelgebruik door bewoners en bezoekers mogelijk en mag rekening worden gehouden met de volgende aanwezigheidspercentages:

categorie	werkdag-ochtend	werkdag-middag	werkdag-avond	koop-avond	werkdag-nacht	za-middag	za-avond	zo-middag
wonen	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
bezoek	10%	20%	80%	70%	0%	60%	80%	70%

Tabel 2.2: Aanwezigheidspercentages Nota Parkeernormenbeleid 2022

### Deelauto's

In de nota Parkeernormenbeleid geeft de gemeente aan dat door het plaatsen van deelauto's vier reguliere autoparkeerplaatsen kunnen worden vervangen. Deze substitutie is voor maximaal 20% van de parkeereis mogelijk.

# 3. Bepalen parkeerbehoefte

In dit hoofdstuk wordt de parkeerbehoefte van het Plan bepaald voor auto (3.1) en fiets (3.2).

## 3.1 Parkeerbehoefte – auto

Alle te realiseren appartementen vallen volgens het beleid van de gemeente in de categorie zeer klein. Toepassing van de gemeentelijke parkeernormen levert de volgende bruto parkeerbehoefte op:

type	aantal	P-norm	P-behoefte
bewoners A app (kamer, zelfstandig)	171	0,3	51,3
bewoners C app (huur, vrije sector)	29	0,9	26,1
bezoekers A app (kamer, zelfstandig)	171	0,2	34,2
bezoekers C app (huur, vrije sector)	29	0,3	8,7
<b>totaal</b>			<b>120,3</b>

Tabel 3.1: Toepassing parkeernorm gemeente Velsen

Toepassing van de parkeernormen van de gemeente Velsen levert een bruto parkeerbehoefte van 120 parkeerplaatsen op, waarvan 77,4 voor bewoners en 42,9 voor bezoekers. Bij het toepassen van de normen van kleine koopappartementen (i.p.v. huur vrije sector), voor de C-appartementen zou het totaal 6 pp lager uitvallen.

### Toepassen deelauto's

De ontwikkelaar is voornemens deelvervoer in te zetten, mede omdat de verwachting is dat een groot deel van de jonge doelgroep geen auto bezit en incidenteel een auto nodig heeft. Hierdoor is de noodzaak voor bewoners om een eigen auto aan te schaffen lager. Voor het bepalen van het aantal deelauto's wordt ervan uitgegaan dat 20% van de parkeervraag van bewoners kan worden vervangen door deelauto's: 20% van 77,4 is 15,5 pp.

Afgerond kunnen 4 deelauto's worden ingezet, waarmee de parkeervraag voor bewoners uitkomt op  $(77,4 - 16 =) 61,4$  pp.

Mocht de vraag naar deelauto's, vanwege de specifieke groep bewoners hoger uitvallen, dan is er de bereidheid dit aantal te verhogen.

### Toepassen medegebruik

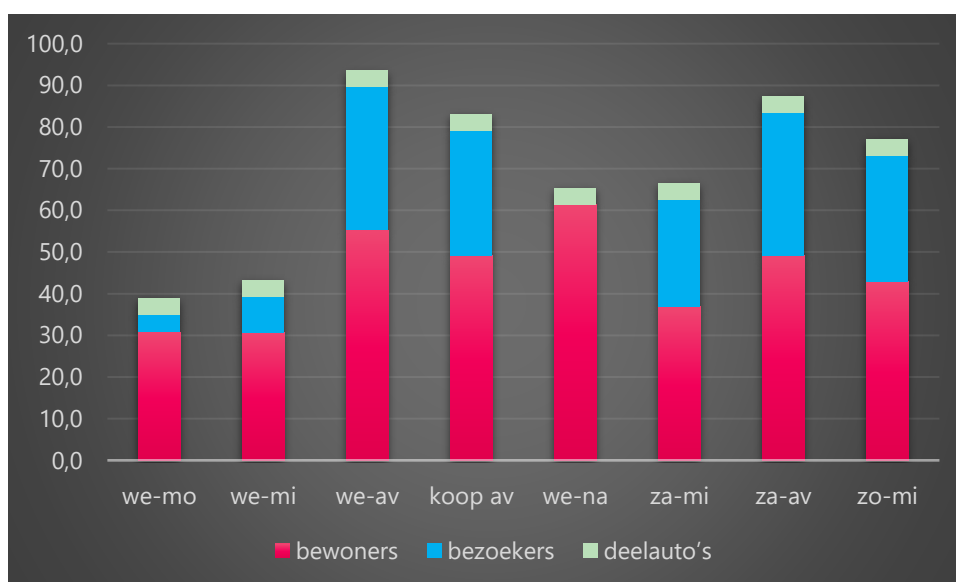
Bij volledig medegebruik mag rekening worden gehouden met de aanwezigheidspercentages uit tabel 1.2. Dit resulteert in het volgende overzicht:

	bruto	we-mo	we-mi	we-av	koop av	we-na	za-mi	za-av	zo-mi
bewoners	61,4	30,7	30,7	55,3	49,1	61,4	36,8	49,1	43,0
bezoekers	42,9	4,3	8,6	34,3	30,0	0,0	25,7	34,3	30,0
deelauto's	4	4	4	4	4	4	4	4	4
<b>totaal</b>	<b>108,3</b>	<b>39,0</b>	<b>43,3</b>	<b>93,6</b>	<b>83,2</b>	<b>65,4</b>	<b>66,6</b>	<b>87,4</b>	<b>77,0</b>

Tabel 3.2: Berekening van de maatgevende parkeervraag

Bij volledig medegebruik van de parkeerplaatsen is de maatgevende parkeervraag 94 plaatsen. Deze parkeervraag treedt op gedurende de werkdagavonden. Ook tijdens zaterdagavonden is de vraag hoog met 87 plaatsen. Als er geen sprake is van medegebruik zijn er 108 parkeerplaatsen nodig.

Grafisch is dit de weergave van de parkeervraag op de verschillende tijdstippen:



Figuur 3.1: Parkeervraag in aantal parkeerplaatsen naar categorie op de verschillende tijdstippen

Uit de tabel en figuur blijkt dat de parkeerbehoefte van bewoners het grootst is gedurende de avonden als er zowel een hoge parkeervraag is van bewoners, als van bezoekers.

### Parkeeroplossing

De parkeervraag van het plan (bij medegebruik 94 pp) overstijgt het aantal parkeerplaatsen in het plangebied (29 pp). Er resteert een parkeervraag van 65 pp bij medegebruik. Echter op P2 is ruimte beschikbaar: zie hoofdstuk 1.

Op P2 vervallen echter een aantal pp vanwege:

- Het plaatsen van afvalcontainers (-2 pp) en
- De draaicirkels van afvalwagens en andere vrachtauto's (-3 pp).

Zie figuur 3.2. Dat betekent dat er 123 pp overblijven en, rekening houdend met een maximale bezettingsgraad van 85%, is de bruikbare capaciteit **105 pp**.



Figuur 3.2: Parkeerterrein P2 met vervallen parkeerplaatsen

Uitgaande van de bruikbare capaciteit is in de tabel de resterende parkeervraag (vraag minus 29 pp op eigen terrein) vergeleken met de maatgevende restcapaciteit op P2. Hierbij zijn alleen de meest kritische momenten weergegeven:

Kritisch moment	Resterende P-vraag Plan	Restcapaciteit P2	Saldo
Werkdagavond	64,6	87	22
Werkdagnacht	54,2	87*	33
Zaterdagavond	58,4	81*	23
Zondagmiddag	48,0	88	40

Tabel 3.1: Resterende parkeervraag van het plan en de maatgevende bruikbare capaciteit van P2

\*De parkeertelling heeft niet plaatsgevonden op werkdag nacht en zaterdag avond. Hier is de maatgevende restcapaciteit van het dichtstbijzijnde moment genomen op werkdag avond en zaterdag overdag.

Uit tabel 3.1 valt af te lezen dat op het maatgevende moment (werkdagavond) er minstens 22 bruikbare parkeerplaatsen overblijven. Op andere momenten is het overschot hoger.

Hierbij past nog de volgende opmerking:

- In het parkeerbeleid wordt gerekend met een hoge norm voor bezoekers (0,2 en 0,3), zeker voor kleine appartementen die door jongeren worden bewoond. Uit recent onderzoek blijkt dat een bezoekersnorm van 0,15 pp/woning voor 'gewone' woningen passend is en het is aannemelijk dat dit voor de doelgroep nog lager ligt.

Kortom, er is gerekend met worst-case situatie, waarbij verwacht wordt dat de parkeer-situatie uiteindelijk ruimer uitvalt.

Indien wenselijk kan ook een parkeerplaats voor mindervaliden worden gereserveerd bij de ingang van het complex. Ook is het mogelijk specifieke bewoners gereserveerde plaatsen te geven naast het geplande gebouw.

## 3.2 Parkeerbehoefte - fiets

In het ontwerp is plaats gereserveerd voor 238 fietsen en 20 scooters. De totale parkeer-behoefte voor de bewoners aan fietsparkeerplaatsen (fpp) in het plan is als volgt:

type	aantal	fietsparkeernorm	totaal
type A-appartement	171	1	171
type C-appartement	29	2(3)	58 (87)
<b>totaal</b>	<b>200</b>		<b>229 (258)</b>

Tabel 3.3: Berekening totale parkeerbehoefte fietsen

Gelet op het beperkte oppervlakte van de C-appartementen (49 m<sup>2</sup> gbo) worden de kentallen van kleine koopappartementen gevolgd, namelijk 2 pp per appartement. Dit komt ook overeen met het Bouwbesluit waarbij wordt uitgegaan van 1 fpp per 25 m<sup>2</sup> gbo. Hiermee komt de parkeervraag voor fietsen op 229 pp.

Geconcludeerd kan worden dat het aantal fietsparkeerplaatsen, dat is opgenomen in het plan, passend is voor de berekende parkeervraag. Daarnaast wordt voorzien in aanvullende

ruimte voor specifieke voertuigen, zoals: snorfietsen, scooters, fietsen met krat, bakfietsen et cetera.

Het voornemen is om in te spelen op de daadwerkelijke vraag, zoals deze optreedt bij de gebruikers en hierop de ruimte adequaat in te richten. Mocht er ruimte tekort komen voor de fietsen, scooters of andere voertuigen, dan is er ruimte om parkeerplaatsen om te zetten naar stallingsplaatsen voor deze voertuigen.



# 4. Verkeersgeneratie en ontsluiting

## 4.1 De verkeersgeneratie van het plan

De verkeersgeneratie kan worden bepaald met behulp van de kentallen van het CROW conform de publicatie 381. In deze publicatie staan kencijfers voor het aantal parkeerplaatsen en kencijfers voor de verkeersgeneratie per weekdagemaal en op deze wijze kan de verkeersgeneratie per parkeerplaats worden bepaald. Dit is gedaan in tabel 4.1; hierbij is gewerkt met de gemiddelde waarden van de kencijfers uit CROW 381, waarbij het plangebied ligt in een schil van een sterk stedelijke gemeente.

categorie	P-norm	VG/app	gemiddelde VG/pp
huur app middelduur	1,0	3,2	3,2
kamerverhuur zelfstandig	0,35	1,65	4,7
gemiddeld (gewogen)			4,5

Tabel 4.1: Berekening gemiddelde verkeersgeneratie (VG) per weekdagemaal per parkeerplaats (pp)

Voor deelauto's wordt uitgegaan van een dubbele verkeersgeneratie: 9 ritten per deelauto. Dit resulteert in de volgende berekening:

	aantal pp	verkeersgeneratie/pp	totale verkeersgeneratie
aantal pp	92	4,5	414
aantal deelauto's	4	9	36
<b>totaal</b>	<b>96</b>		<b>450</b>

Tabel 4.2: Berekening gemiddelde verkeersgeneratie (per weekdagemaal)

450 ritten per weekdagemaal komt overeen met 495 autoritten per werkdagemaal.

De berekende ritten betreffen zowel aankomende als vertrekkende ritten.

Van het gemiddelde aantal van 495 per werkdagemaal wordt:

- 7% (35 ritten) afgelegd in het drukste ochtendspitsuur en
- 9% (45 ritten) afgelegd in het drukste avondspitsuur.

## 4.2 Ontsluiting

De drukste momenten van verkeer van/naar de locatie 1828, namelijk de ochtend- en avondspits, vallen deels wel en deels niet samen met die van de andere bestemmingen, onderstaand is dit inzichtelijk gemaakt:

bestemming	ochtendspits	avondspitsuur
Koninkrijkszaal		
McDonalds		X
Bastionhotel	X	X
overloop parkeren sportvelden		

Tabel 4.3: Samenvallen spits 1828 met andere bestemming rond P2

De huidige aansluiting van het gebied P2 met de Vlietweg is vormgegeven zonder een middenberm op de Vlietweg en zonder fietsoversteek. De aansluiting van P2 ligt vlakbij:

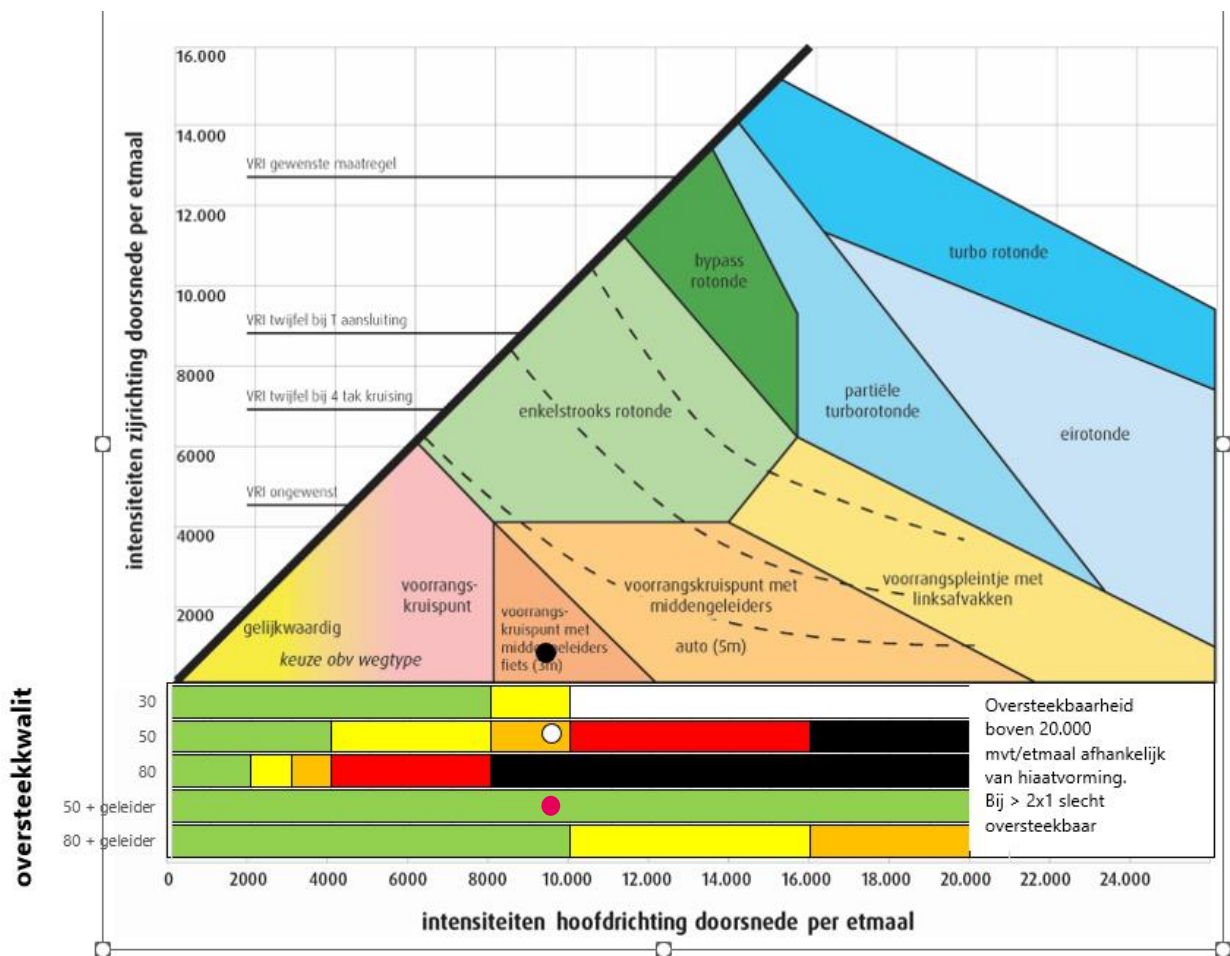
- de Bastionhotel/McDonalds (afstand 20 m): deze aansluiting is vormgegeven met een middenberm en fietsoversteek;
- de aansluiting van de busbaan op de hoofdrijbaan (afstand 20 m tot de stopstreep); deze aansluiting is met verkeerslichten geregeld.

Fietsers moeten de Vlietweg oversteken bij het Bastionhotel om het fietspad te bereiken.



Figuur 4.1: Aansluiting op de Vlietweg

Op de Vlietweg rijden in 2030 in totaal 9.500 mvt/etm (bron verkeersmodel Noord-Holland Zuid, versie 3.1) en van/naar P2 circa 750 mvt/etm op de zijrichting (nieuw + bestaand verkeer) is in de figuur de kruispuntverkenner uit de Wegenscan opgenomen (figuur 4.1). Hier geeft de zwarte punt aan welk kruispunttype het meest geschikt is en de witte stip hoe de oversteekwaliteit voor fietsers en voetgangers is.

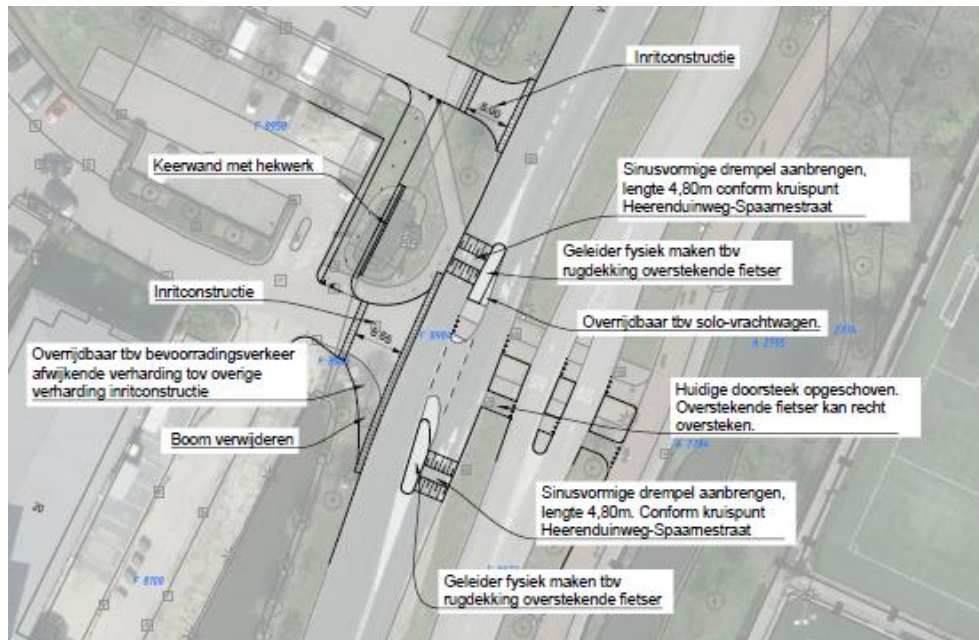


Figuur 4.2: Kruispuntverkenner van de wegscan

Op basis van de Kruispuntverkenner is er voor de oversteek van de fietsers een middengeleider nodig van 3 meter. Dit kan worden opgelost door de fietsers gebruikt te laten maken van de bestaande aansluiting bij het Bastionhotel: daar is een doorsteek naar het fiets-/ voetpad aanwezig en een middenberm. De oversteekwaliteit wordt met een middengeleider als 'goed' beoordeeld, zie rode punt. Wel vraagt het ontwerp van de aansluiting bij het Bastion-hotel verbetering, vanwege:

- de hoge snelheid van het autoverkeer ter hoogte van de oversteek.
- het feit dat vanaf de zuidzijde overstekende fietsers en voetgangers geen verticale 'bescherming' hebben. Dit zou de attentiewaarde van de oversteek verhogen.
- het feit dat de oversteek voor het langzaam verkeer naar het fietspad niet gestrekt en logisch is.
- Invoegende vrachtauto's die een stuk van de middenberm nodig hebben vanwege de scherpte van de bocht.
- Een ontbrekende goede fietsverbinding van de locatie jongerenhuisvesting naar de aansluiting Vlietweg.

Voor het oplossen van deze punten is een nieuw ontwerp gemaakt voor deze aansluiting:



Figuur 4.1: voorstel ontwerp aansluiting Bastion hotel op de Vlietweg

In het ontwerp is een fietsverbinding en een verbeterde oversteek voor zowel fiets als voetganger opgenomen, aangevuld met snelheidsremmers voor het autoverkeer en een verbeterde uitrijmogelijkheid voor het vrachtverkeer. Dit gaat echter wel ten koste van een boom.

Het autoverkeer maakt gebruik van de bestaande aansluiting van P2.

Het plan genereert 495 autoritten en uitgaande van een verdeling 80% zuid en 20% noord betekent dit een toename van:

- 396 autoritten op de Vlietweg-zuid wat neerkomt op een toename van 4%
- 99 autoritten op de Vlietweg-noord wat neerkomt op een toename van 1%

Het meeste verkeer gaat richting zuid: kruispunt Vlietweg – Hoofdstraat – Delftplein. Op dit kruispunt lijkt het verkeer in de avondspits wat op te stropen op de Vlietweg. Dat is qua planeffect niet de spitsrichting: die is in de avondspits richting noord en het plangebied. Op basis daarvan wordt niet verwacht dat deze ontwikkeling een merkbaar effect heeft op de verkeersafwikkeling van het kruispunt.



*Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland*

Snipperlingsdijk 4  
7417 BJ Deventer  
Nederland

Postbus 161  
7400 AD Deventer  
Nederland

+31(0) 570 666 222  
info@goudappel.nl  
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01  
KVK 3801 7479  
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32