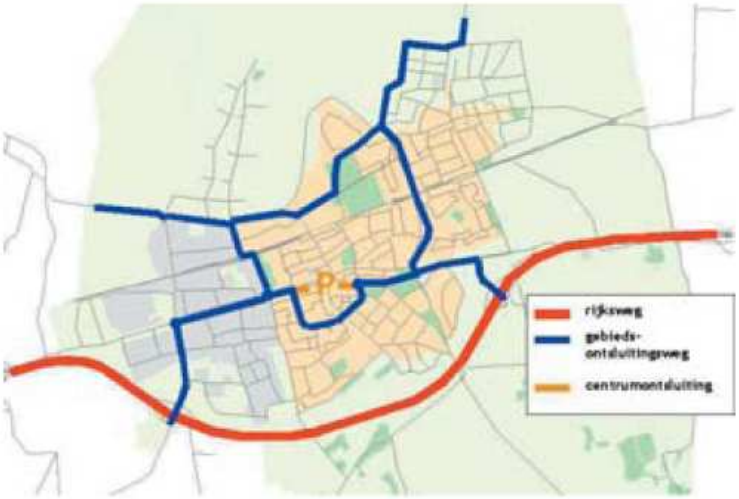
MEMO
verkeersgegevens t.b.v. bijeenkomst klankbordgroep Spoorzone d.d. 15 december 2010

Inleiding

Tijdens de bijeenkomst van de klankbordgroep op 17 november 2010 zijn vragen gesteld die betrekking hebben op de verkeersafwikkeling. In deze memo zijn de antwoorden op deze vragen bijeen gebracht.
Het uitgangspunt is de besluitvorming over de wegenstructuur, zoals vast gelegd in eerdere besluiten van de gemeenteraad. Deze besluiten kunnen worden ingezien op de gemeentelijke website onder www.etten-leur.nl > Wonen & Leven > Ruimtelijke Plannen > Structuurvisie Spoorzone.

Functietoekenning wegen

Op 4 juli 2005 heeft de gemeenteraad aan alle wegen in Etten-Leur een functie toegekend, waarbij de Concordialaan als onderdeel van de Kleine Ring de functie van gebiedsontsluitingsweg heeft gekregen.



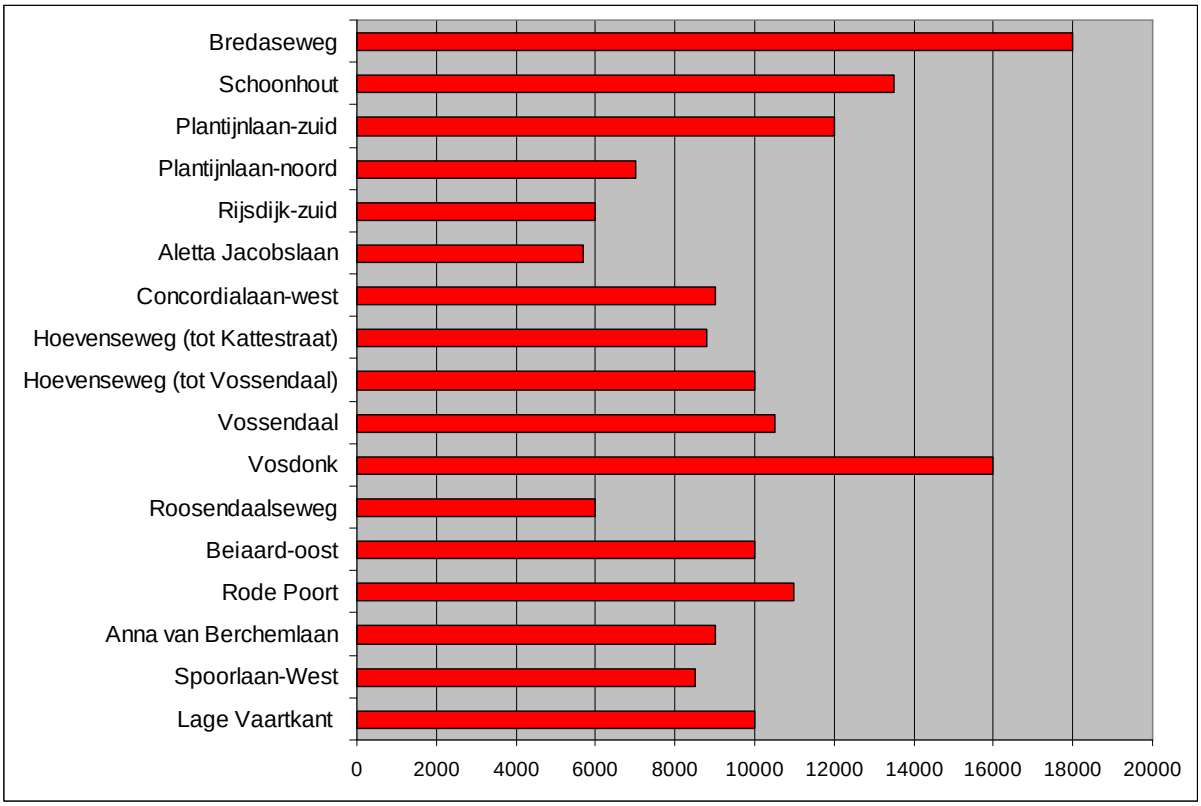
figuur 49, kleine ring-model (bron: DHV)

Een gebiedsontsluitingsweg is een weg ter ontsluiting van de wijk met een duidelijke verzamelfunctie voor gemotoriseerd verkeer. Het aanbod aan auto's op wegen met deze functie bedraagt 10.000 motorvoertuigen of meer. Het profiel van de weg is afgestemd op het aanbod maar tevens op een vlotte verkeersafwikkeling.
Als principeprofiel voor dit type weg wordt uit gegaan van een rijweg van 5.5 tot 6 meter breed met aan beide zijden een fietspad of aan een zijde een dubbel fietspad. De rijweg en het fietspad worden afhankelijk van de situatie door een groenstrook gescheiden.
Het profiel kent ook een trottoir. Een afwijking van het principeprofiel is gemotiveerd mogelijk.
Het snelheidsregiem voor de auto op een gebiedsontsluitingsweg bedraagt 50 km per uur.

De meeste andere wegen in Etten-Leur (zoals de Zonnestad) hebben een erftoegangsfunctie. Zij zijn gericht op het toegankelijk maken van de directe woon- en leefomgeving. De wegen met een erftoegangsfunctie kennen een beperkt verkeersaanbod (bovengrens ligt op 5000 - 6000 motorvoertuigen per etmaal). De inrichting is afgestemd op het verblijfskarakter; de rijsnelheid bedraagt 30 km per uur. Om dit af te dwingen worden snelheidsremmende maatregelen getroffen.

Verkeersaanbod op wegen

In onderstaande tabel is het verkeersaanbod op de wegen in de Kleine Ring en op enkele andere belangrijke wegen in beeld gebracht.



Telresultaten verkeersaanbod (motorvoertuigen)

Voor de goede orde zijn in deze memo opnieuw de resultaten uit een telling in mei 2010 opgenomen.

Weg (deel)	**Gemiddeld werkdag**	**Woensdag**	**Woensdag ochtendspits 8:00 – 9:00 uur**	**Woensdag avondspits 17:00 – 18:00 uur**
Concordialaan Hoevenseweg-Veldweg	4407 + 4278 = **8685**	4473 + 4412 = **8885**	449 + 246 = **695**	308 + 493 = **801**
Concordialaan Veldweg - Zonnestad	3917 + 3914 = **7831**	4263 + 4296 = **8859**	261 + 407 = **668**	467 + 327 = **794**
Hoevenseweg	3778 + 3775 = **7553**	3852 + 3847 = **7699**	367 + 162 = **529**	319 + 369 = **688**
Zonnestad	372 + 283 = **655**	355 + 266 = **621**	48 + 22 = **70**	31 + 21 = **52**

Toename verkeersaanbod naar functies

Om enig inzicht te bieden in de toename van het verkeer op bestaande wegen is per functie een berekening gemaakt. De berekeningen zijn gebaseerd op een modellen en kengetallen. De uitkomst geeft een goede indicatie van de toename maar geen absoluut aantal.
Soms is een correctie nodig.
De uitkomsten van de berekeningen vormen vooral een hulpmiddel bij de discussie over de inrichting van het gebied Spoorzone.

Basisonderwijs + peuterspeelzaal

De nieuwe brede school in de Spoorzone is vooral bestemd voor kinderen in het noordwestelijk deel van de gemeente. De kinderen komen vooral uit de wijken Klein en Groot Sander, Lage Banken, De Grient en een deel van De Baai. Thans maken de kinderen uit deze wijken gebruik van de basisscholen D'n Overkant, De Hasselbraam en Het Voortouw. De kinderen uit de wijken Centrum-West en Centrum-Oost zullen straks in hoofdzaak gebruik maken van de scholen in het zuidwestelijk deel van de gemeente (brede school Centrum, brede school Banakkers en brede school Grauwe Polder). De schoolbesturen zijn bereid bij de toelating van kinderen met dit spreidingsprincipe rekening te houden.

Op basis van algemene kengetallen wordt er vanuit gegaan dat ongeveer 200 leerlingen met de auto naar brede school Spoorzone worden gebracht. De autoritten[1] concentreren zich op twee momenten van de dag. Vooral de ochtendpiek is van belang voor de verkeersafwikkeling omdat deze samen valt met de piek in het woon-werkverkeer.
De vestiging van een basisschool levert maximaal 800 autoritten per dag). De toevoer vindt grotendeels plaats via de Concordialaan. Een deel van de autoritten op de Concordialaan is nu ook al woon-schoolverkeer. Het exacte aantal is moeilijk in beeld te brengen. In de praktijk zal de toename van het aantal autoritten lager zijn. We hebben dan nog geen rekening gehouden dat de afstand tot de school aanleiding kan zijn de auto te laten staan en met de fiets of te voet naar school te gaan.
In het weekend trekt de school geen verkeer.

Wijkgebouw

De meeste bezoekers van een wijkgebouw komen te voet of met de fiets. Een zeer beperkt deel zal de auto gebruiken om een wijkgebouw te bezoeken. Verder is gebruik door de week heen zeer diffuus. Een concrete inschatting van het aantal autoritten is niet maken.

Wonen

Het is een algemeen aanvaard uitgangspunt om bij woningen uit te gaan van gemiddeld twee à drie ritten met de auto per woning per dag. Afhankelijk van het type woning kan het aantal ritten verschillen. Bij zorgspecifieke woningen moet rekening gehouden met bezoek van verzorgend personeel (twee keer per dag).

De invulling van het HLO terrein met 93 woningen leidt tot ca. 550 autoritten per dag.
Het aantal woningen in de Spoorzone staat nog niet vast. Een concrete indicatie van het aantal autoritten is thans niet te geven.

[1] Eén autorit is een rit van A naar B; de terugweg is een tweede autorit.

Supermarkt

Het verkeersaanbod bij een supermarkt wordt bepaald door diverse factoren zoals de omvang van de supermarkt, de formule (full service, discount) en de ligging.
In dit stadium kan alleen worden gewerkt met voorlopige aannames gebaseerd op een supermarkt met een winkelvloeroppervlak van 1500 m² en kengetallen voor het aantal bezoekers. Volgens de kengetallen bedraagt het bezoekersaantal bij een supermarkt van deze omvang per week ongeveer 12.000. De meeste bezoekers komen op de zaterdag namelijk een kwart van het weekbezoek ofwel ongeveer 3000 bezoekers.
Ongeveer 60 % van deze bezoekers komt met de auto.
Op zaterdag komen er dus ca. 1800 bezoekers met de auto; het aantal autoritten bedraagt: 3600. De bezoekers komen gespreid over de dag.
Doordeweeks wordt uitgegaan van een aantal van gemiddeld 1800 bezoekers per dag.
Dit komt uit op ca. 2160 autoritten per dag; per dag en tijdstip van de dag kan dat verschillen (bezoek maandag is ongeveer 12 %, woensdag 15 % en vrijdag 19 %) . De ervaring is dat het bezoek tijdens de ochtendspits doordeweeks beperkt is.
Daarnaast moet rekening worden gehouden 5 à 6 vrachtwagens.

De vorenstaande berekening is bedoeld als een model. Aan de aanname voor de omvang van de supermarkt kunnen geen rechten worden ontleend.
De uiteindelijke beslissing over inpassing, omvang en realisatie van supermarkt is van diverse factoren afhankelijk.

Zwembad

Grontmij/Marktplan heeft recent onderzoek gedaan naar nieuwbouw voor het zwembad.
Een nieuw zwembad trekt ongeveer 220.000 bezoekers per jaar.
Bij de berekening van de toename van het verkeersaanbod wordt uitgegaan van een percentage van 90 % autobezoek en gemiddeld 2.8 persoon per auto.
Op een doordeweekse dag komt gemiddeld 12 % van de bezoekers; per dag levert dat 320 autoritten op. Op de zaterdag bedraagt het percentage bezoekers ongeveer 17 % en op de zondag ongeveer 23 %; dit levert resp. 460 en 620 autoritten op.[2]
De ligging van het zwembad bepaalt overigens de omvang van het autobezoek.
Een zwembad in de Spoorzone is centraal gelegen; dit nodigt uit tot het gebruik van de fiets.
Het aantal autobezoekers kan lager uitkomen.

Gemeente Etten-Leur, afdeling GO d.d. 6 december 2010

[2] Bron rapport DHV voor het Triviumcomplex.