

Memo verkenning verkeersontsluiting uitbreidingsplan Bovenkamp III Heerde

Projectcode: P04680

Versie: D3.2

Colofon

Titel:	Memo verkenning verkeersontsluiting uitbreidingsplan Bovenkamp III Heerde
Projectcode	P04680
Versie:	D3.2
Auteur:	Egbert Dijkshoorn
Opdrachtgever:	VOF Bovenkamp B.V. (BPD Ontwikkeling BV / Van Wijnen Projectontwikkeling Midden BV)
Opdrachtnemer:	Buro Noord, onderdeel van DAGNL
	Tukseweg 75
	8331 LB Steenwijk
Telefoon:	0521 – 513 441
Email:	info@dagnl.nl
Website:	www.dagnl.nl
Contactpersoon:	Egbert Dijkshoorn
Telefoon:	06 – 3034 2683
Email:	Egbert.dijkshoorn@buronoord.nl
Datum:	16-10-2023

Memo verkenning verkeersontsluiting uitbreidingsplan Bovenkamp III Heerde

Inleiding

In de gemeente Heerde is de voorbereiding gestart voor het uitbreidingsplan Bovenkamp III. Voor deze ontwikkeling is recent een Nota van Uitgangspunten vastgesteld. Deze nota geeft voor deze ontwikkeling vanuit het huidige gemeentelijk beleid aan waar mogelijk de infrastructuur zo efficiënt en duurzaam mogelijk te benutten en aansluiting te zoeken bij de bestaande stedenbouwkundige structuren. In het conceptuele document “Planvisie Bovenkamp” dat in de voorbereiding van Bovenkamp II is geschetst (september 2008) was de gedachte om de gedeeltes Bovenkamp I, II en III niet met elkaar te verbinden voor autoverkeer. Net zoals deze planvisie voor Bovenkamp II als leidraad voor de ontwerpers heeft gediend, is het huidige, nieuwe gemeentelijk beleid voor Bovenkamp III als vertrekpunt gehanteerd om te onderzoeken of het (verkeerstechnisch) mogelijk is gebruik te maken van de bestaande wegenstructuur van Bovenkamp II en I. Hiermee wordt de aanleg van niet noodzakelijke nieuwe verharding en infrastructuur zoveel mogelijk voorkomen. In het stedenbouwkundige plan voor Bovenkamp III is op basis hiervan voor de ontsluiting tot dusver dan ook uitgegaan van een aansluiting op Bovenkamp II. In deze memo wordt op de verkeersontsluiting van dit uitbreidingsplan ingezoomd. Mogelijkheden worden vergeleken en beoordeeld. Naast varianten met een volledige ontsluiting via de Elburgerweg en/of Scholtenspad wordt o.a. ook een ontsluitingsvariant onderzocht die in lijn is met de oorspronkelijke “Planvisie Bovenkamp” en waarbij Bovenkamp II en III wel grotendeels van elkaar zijn gescheiden voor autoverkeer.

Het uitbreidingsplan Bovenkamp III bevat een oppervlakte van 3,1 ha, met daarop de ontwikkeling van een 80 - 100-tal woningen. Op basis van dit aantal woningen is in een separate memo de verkeersgeneratie per etmaal berekend worden. Hiervoor zijn kencijfers gebruikt van het CROW, publicatie 381 “Toekomstig bestendig parkeren – Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie”.



Afbeelding 1 Ligging plangebied Bovenkamp III

Verkeersgeneratie uitbreidingsplan Bovenkamp III

In de aparte memo over de verkeersgeneratie is berekend welke intensiteit te verwachten is bij de ontwikkeling van Bovenkamp III. Hiervoor is het stedenbouwkundige plan dd 25-04-2023 (zie bijlage 1) doorgerekend en de maximaal mogelijke invulling van het plan. Aanpassingen binnen het plan in bouwvolumes en percentage sociale huur/koop verlagen de te verwachten intensiteiten. Deze nu berekende intensiteiten zijn naast de huidige, getelde intensiteiten gelegd.

	Mvt/etmaal werkdag	Mvt/spitsperiode werkdag
Bovenkamp II, werkelijk gemeten	703	70/uur
Bovenkamp III cf Stedenbouwkundig plan dd 25-04-2023	668	67/uur
Totaal intensiteit	1371	137/uur
Capaciteit erftoegangsweg	3500	
I/C-verhouding	0,39	

Tabel 1 Verhouding intensiteit/capaciteit bij invulling conform Stedenbouwkundig plan dd 25-04-2023

	Mvt/per etmaal	Mvt/spitsperiode werkdag
Bovenkamp II, werkelijk gemeten	703	70/uur
Bovenkamp III cf maximale invulling plangebied met 100 woningen	776	78/uur
Totaal intensiteit	1479	148/uur
Capaciteit erftoegangsweg	3500	
I/C-verhouding	0,42	

Tabel 2 Verhouding intensiteit/capaciteit bij maximale planinvulling

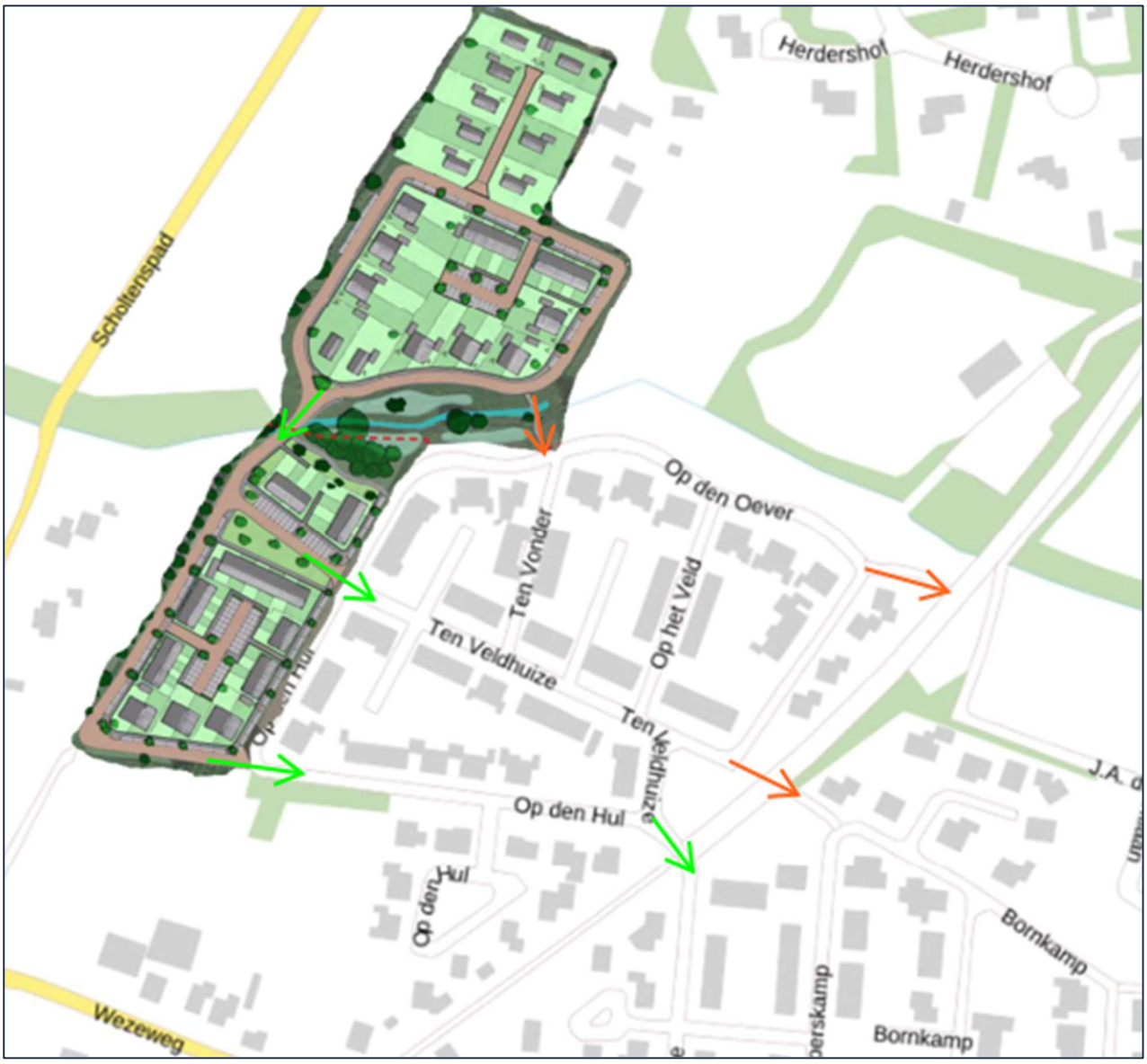
De conclusie uit de memo verkeersgeneratie, samengevat in bovenstaande twee tabellen, is dat in beide gevallen de capaciteit van het wegvak Ten Veldhuize (tot aan de kruising met het fietspad op de voormalige spoorbaan) voldoende is om de intensiteit van het verkeer van Bovenkamp II en III te verwerken. Ook het opvolgende wegvak Ten Veldhuize tussen de kruising met het fietspad en de Wezeweg heeft voldoende capaciteit om de toename van intensiteit door Bovenkamp III aan te kunnen.

Verkeersstructuur uitbreidingsplan Bovenkamp II en III

In het stedenbouwkundig plan dd 25-04-2023 (zie bijlage 1) is de wegenstructuur voor het uitbreidingsplan Bovenkamp III zichtbaar, ingegeven door de Nota van Uitgangpunten om aan te sluiten op de bestaande wegenstructuur. Deze wegenstructuur is ingepast op de bestaande infrastructuur van Bovenkamp II, zie afbeelding 2.

Het gedeelte Bovenkamp II ten noordwesten van het fietspad heeft als ontsluiting de huidige Ten Veldhuize (groene pijl). In het geval van een calamiteit of gepland onderhoud op deze verbinding is er een calamiteitenverbinding op de hoek Ten Veldhuize/Op den Oever en is er even verderop nog een noodverbinding naar het fietspad vanaf de Op de Oever (beiden rode pijl).

Het noordelijk deel van Bovenkamp III ontsluit straks met één verbinding op het zuidelijke gedeelte (groene pijl). In het geval van een calamiteit of geplande werkzaamheden op deze ene verbinding is er een calamiteitenverbinding naar de Op den Oever voorzien (rode pijl). Het zuidelijk deel van Bovenkamp III sluit straks op de bestaande Op den Hul en de Ten Veldhuize van Bovenkamp II aan (groene pijlen).



Afbeelding 2 Indicatieve ontsluiting Bovenkamp II en III

Het nieuwe gedeelte Bovenkamp III, samen met het noordwestelijk gedeelte Bovenkamp II, hebben in praktijk straks gezamenlijk een voorgestelde ontsluiting via de kruising met het fietspad op de voormalige spoorbaan. Dit betreffende wegvak, de Ten Veldhuize, voldoet zoals geconcludeerd in de memo verkeersgeneratie aan een acceptabele I/C-verhouding.

Aanvullend zijn er door de huidige bewoners van Bovenkamp al eerder zorgen geuit over de huidige verkeerssituatie en verkeersdruk in de wijk. Verzocht is om te verkennen of en zo ja waar een extra ontsluiting kan bijdragen aan een grotere verkeersveiligheid van het gebied, aangezien rond de (speelplaats bij) de aansluiting Ten Veldhuize / fietsoversteek verkeersonveiligheid wordt ervaren. Naast de ontsluiting via de Ten Veldhuize zijn hiervoor vier alternatieve verbindingen verkend en beschreven (zie ook afbeelding 3):

1 Op den Hul – Wezeweg
2 Ten Veldhuize – Scholtenspad
3 Bovenkamp III noord – Elburgerweg
4 Bovenkamp III noord – Elburgerweg met knip
5 Oldekampshof – Op den Oever

Eventuele extra, nieuwe of te reconstrueren wegen of verbindingen dienen te voldoen aan de huidige Inrichtingseisen infrastructuur en openbare ruimte van de gemeente Heerde. In praktijk betekent dit voor de aanleg van een erftoegangsweg een profiel van 5,00 meter wegbreedte met hiernaast 2,00 meter trottoir/groenstrook. Als snelheidsregime wordt voor een erftoegangsweg uitgegaan van 30 km/h. Deze inrichtingseisen zijn als uitgangspunt gehanteerd bij de verkenning van de verbindingen.



Afbeelding 3 Mogelijkheden extra ontsluiting Bovenkamp II en III

<u>Voorgestelde ontsluiting via Ten Veldhuize</u>
Aansluiting van Bovenkamp III op de Op den Hul en Ten Veldhuize past qua intensiteit/capaciteit op dit wegvak. Na toevoeging van Bovenkamp III wordt circa 40% van de capaciteit van de weg gebruikt en is nog zo'n 60% beschikbaar. De inrichting van deze ontsluiting voldoet reeds aan de Inrichtingseisen infrastructuur en openbare ruimte van de gemeente Heerde.
Het verkeer uit Bovenkamp III vindt zijn route over de Ten Veldhuize en Op den Hul. Deze straten zijn, net als de rest van Bovenkamp II en I deels voorzien van snelheidsremmende maatregelen. Metingen geven aan dat de snelheid van het verkeer hier nu rond de 30 km/h ligt. De Ten Veldhuize en Op den Hul komen bij elkaar nabij de fietsoversteek over de voormalige spoorbaan en het groenvak waar ook de wijk-speelvoorziening ligt. Het huidig gebruik en gedrag in de wijkstraten door bewoners en overig verkeer maakt, zo geven huidige bewoners aan, wel dat er nadrukkelijk aandacht nodig is voor de verkeerveiligheid rondom ook met name de locatie fietsoversteek/speelvoorziening.

<u>1 Op den Hul – Wezeweg</u>
Deze verbinding betreft een weg over een afstand van ongeveer 120 meter. Voor een deel van Bovenkamp III is dit een alternatieve autoverbinding in de route naar de Wezeweg – rotonde Eperweg. Voor het merendeel van de bewoners van Bovenkamp II is dit geen logische verbinding de wijk uit, hooguit een enkeling die de Ten Veldhuize wil vermijden. Fietsers vanuit Bovenkamp III kunnen deze ontsluiting en de Wezeweg ook gebruiken, wat voor meer ongewenste inmenging van fietsers op de smalle Wezeweg zorgt. Fietsers vanuit het buitengebied (viaduct onder A50) krijgen met deze ontsluiting ook een verbinding door Bovenkamp heen, waar juist het fietspad op de voormalige spoorbaan voor bedacht is.

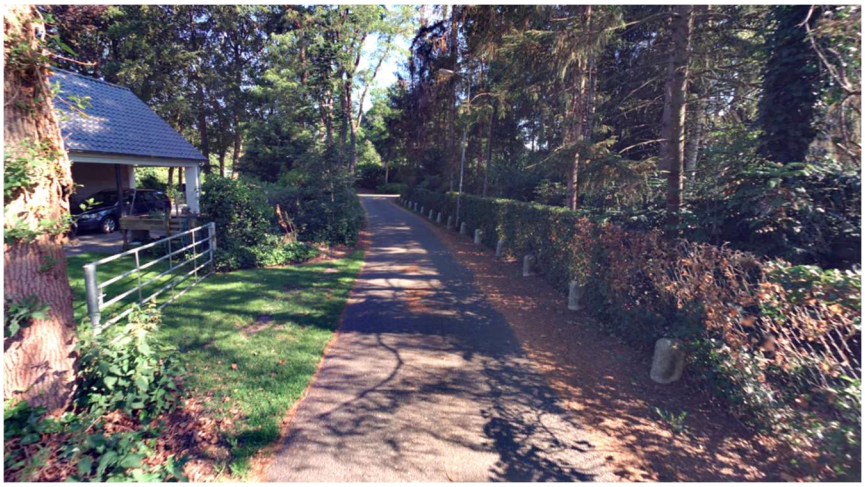
Om voor deze route ook de verbinding richting de rotonde Eperweg op orde te maken, moet de Wezeweg tussen de nieuwe verbinding en het fietspad op de voormalige spoorbaan over een lengte van 175 meter ook verbreed worden. De fietsoversteek wordt door meer gebruik van de Wezeweg door autoverkeer drukker en verkeersonveiliger.
Dit gedeelte Wezeweg ligt daarbij nu ook buiten de bebouwde kom en heeft een snelheidsregime van 60 km/h. De bebouwde komgrens dient hiervoor verplaatst te worden of (opnieuw) bij de aansluiting van de nieuwe verbinding gelegd te worden.



2 Ten Veldhuize – Scholtenspad

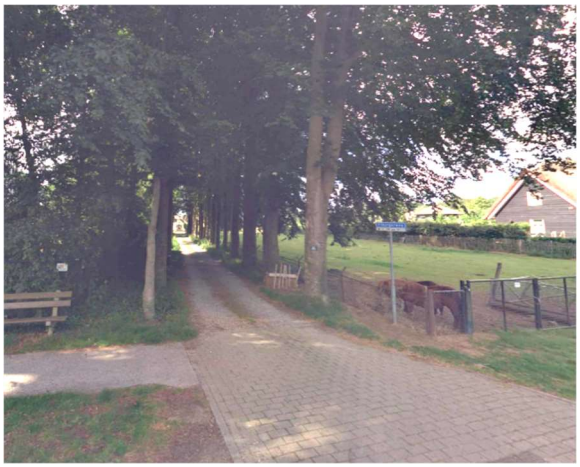
Deze verbinding betekent een nieuw wegvak van 85 meter aan de zuidzijde van de waterloop. De aanliggende percelen waarin de breedte gevonden moet worden hebben momenteel een agrarische functie met landschappelijke waarde. Ook naast het Scholtenspad, waar deze nieuwe verbinding op uitkomt, hebben de percelen een landschappelijke waarde. Vanaf de nieuwe verbinding tot aan de Elburgerweg voldoet de weg niet aan de benodigde breedte van 5+2 meter en dient deze over een afstand van 325 meter verbreed te worden.

Op de laatste 85 meter van het Scholtenspad tot aan de Elburgerweg ontbreekt de fysieke ruimte om een verbreding te kunnen realiseren doordat de eigendomsgrenzen van percelen, groen / bebouwing hier direct langs de bestaande weg liggen. De bestaande percelen en hun bebouwing ontnemen ook een veilig uitzicht op de Elburgerweg. Hierdoor is er geen verkeersveilige aansluiting te realiseren op de Elburgerweg.



3 Bovenkamp III noord – Elburgerweg

Een verbinding vanaf Bovenkamp III noordelijk gedeelte richting de Elburgerweg bestaat uit een wegvak van circa 100 meter naar de Elburgerweg. De bestaande oprijlaan met bomenrijen (die al de functie Verkeer als bestemming heeft) hiervoor gebruiken is niet haalbaar zonder dat voor een verbreding een of allebei de bomenrijen moeten verdwijnen. Daarbij is deze weg particulier eigendom.
Parallel aan de oprijlaan is een alternatieve variant bekeken, namelijk een verbinding over het naastliggende perceel.



De verbinding in deze optie sluit aan op de Elburgerweg, schuin tegenover de Terpweg. Voor de veiligheid van de weggebruiker dienen beide aansluitingen recht tegenover elkaar en haaks op de Elburgerweg te liggen. Doordat niet

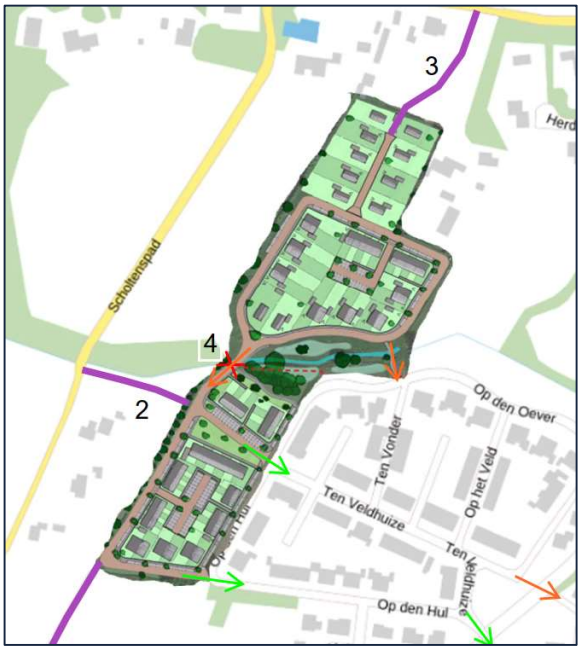
beide aansluitingen hier direct aan voldoen, ontstaat een verkeersonveilige kruising voor de weggebruiker. Een reconstructie van de kruising is dan ook nodig.



Met het creëren van deze verbinding ontstaat voor voornamelijk bewoners van het noordelijke gedeelte Bovenkamp III een ontsluitingsroute naar de Elburgerweg. Andere delen van Bovenkamp kunnen deze verbinding ook gebruiken als (sluip)route richting de Rhijnsburglaan / basisscholen De Streng / Het Talent en richting het centrum. Juist op deze Rhijnsburglaan wordt al sluipverkeer geconstateerd door de gemeente.

Dit ongewilde gebruik van deze verbinding maakt de aansluiting op de Elburgerweg en deze verbinding verkeersonveilig. Daarbij komt dat de Elburgerweg zelf nu al als zeer druk / onoverzichtelijk en druk bevonden wordt. Een extra aansluiting komt hier de verkeersveiligheid niet ten goede.

<u>4 Bovenkamp III noord – Elburgerweg met knip</u>



De bij optie 3 aangegeven verbinding vanaf Bovenkamp III noordelijk gedeelte richting de Elburgerweg kan aangevuld worden met het knippen van de verbindingen tussen de twee delen van Bovenkamp III (noordelijk en zuidelijk), zoals ook was voorgesteld in het conceptuele document “Planvisie Bovenkamp” uit september 2008. De verbinding tussen het noordelijk en zuidelijk deel van Bovenkamp III, ter hoogte van de watergang, wordt dan alleen toegankelijk voor langzaam verkeer en is te gebruiken bij calamiteiten.
Met het knippen van de verbinding blijft het zuidelijke gedeelte Bovenkamp III ontsloten worden via de bestaande infrastructuur van Bovenkamp II. Het noordelijke gedeelte krijgt een eigen verbinding naar de Elburgerweg, zoals ook bij optie 3, alleen wordt deze in veel mindere mate gebruikt dan in optie 3. De verbinding in deze optie sluit dus ook aan op de Elburgerweg, schuin tegenover de Terpweg. Voor de veiligheid van de weggebruiker dienen beide aansluitingen recht tegenover elkaar en haaks op de Elburgerweg te liggen. Doordat niet beide aansluitingen hier direct aan voldoen, ontstaat een verkeersonveilige kruising voor de weggebruiker. Een reconstructie van de kruising is dan ook nodig.

<u>5 Oldekampshof – Op den Oever</u>

Deze verbinding sluit de bestaande parkeerplaats van de Heerder Lawn Tennisclub (in het verlengde van Oldekampshof) aan op de Op den Oever in deelplan Bovenkamp II. Dit wegvak betreft een lengte van ongeveer 85 meter. Er loopt vanaf de parkeerplaats al een doorgang door het bos heen. Deze voldoet niet aan de gewenste wegbreedte en moet verbreed worden. Deze doorgang gaat met een duiker over de bestaande watergang heen, deze duiker is niet op de benodigde breedte en dient, ook qua sterkte, aangepast te worden. De wadi, die op de hoek Op den Oever vanuit het stedenbouwkundig plan Bovenkamp II is aangebracht, moet bij deze variant ook ingekort worden, wat betekent dat de waterbergingsopgave elders in het gebied moet worden ingepast.

Vanaf de parkeerplaats kan verkeer via de Oldekampshof richting de Elburgerweg rijden. Op de parkeerplaats zelf dient een herinrichting plaats te vinden. Een duidelijk onderscheid moet aangebracht worden tussen een

nieuwe weg en aanliggende parkeervakken/parkeerplaats. Uitgangspunt hierbij is dat er geen parkeercapaciteit verloren gaat, het is onzeker of dit past. Een verbindende route over de parkeerplaats vergroot daarbij de verkeersonveiligheid van de parkerende bezoekers van de tennisclub.





Het gedeelte Oldekampshof vanaf de parkeerplaats tot aan de fietsoversteek voldoet niet aan de gewenste wegbreedte + trottoir/groen en moet over een lengte van 80 meter verbreed worden.

De Oldekampshof tussen de fietsoversteek en de driesprong bij huisnummer 10 voldoet niet qua wegbreedte. Het realiseren van de gewenste 2 meter strook trottoir/groen wordt hier op delen krap gezien erf- en eigendomsgrenzen. De aansluiting van de Oldekampshof op de Elburgerweg wordt drukker, waardoor deze verkeersonveiliger wordt.

Deze route voorziet vooral in een directe extra ontsluiting voor het noordwestelijk deel van Bovenkamp II. In mindere mate is dit voor Bovenkamp III een alternatief. Deze verbinding geeft maar een minimale afname van de druk op de kruising Ten Veldhuize/fietsoversteek.

Door deze verbinding aan te brengen ontstaat voor andere bewoners wel een snellere ontsluitingsroute naar de Elburgerweg. Andere delen van Bovenkamp kunnen deze verbinding ook gebruiken als (sluip)route richting de Rhijnsburglaan / basisscholen De Streng en Het Talent en richting het centrum. Juist op deze Rhijnsburglaan constateert de gemeente al sluipverkeer. Dit ongewenste gebruik van deze verbinding maakt de aansluiting op de Elburgerweg en deze verbinding verkeersonveiliger.
Zowel op de parkeerplaats van de tennisclub als bij de aanwezige parkeerplaatsen bij de aansluiting Elburgerweg vind meer menging plaats van geparkeerde voertuigen, fietsers/voetgangers en autoverkeer, dit is voor een ontsluitende route onwenselijk.

Conclusies mogelijkheden extra ontsluiting Bovenkamp II en III

Op basis van de conclusies uit het verkeersonderzoek en de uitgevoerde verkeerstellingen is er gelet op de verwachte verkeersgeneratie van Bovenkamp III geen noodzaak voor een extra ontsluiting en kan worden volstaan met aansluiting op de Ten Veldhuize en de Op Den Hul in Bovenkamp II. Gelet op de beleving vanuit de omgeving zijn voor het verbeteren van de verkeersveiligheid een vijftal aanvullende ontsluitingsmogelijkheden verkend:

1 Op den Hul – Wezeweg
2 Ten Veldhuize – Scholtenspad
3 Bovenkamp III noord – Elburgerweg
4 Bovenkamp III noord – Elburgerweg met knip
5 Oldekampshof – Op den Oever

De 5 aanvullende ontsluitingsvarianten zijn beoordeeld aan de hand van een viertal aspecten. In volgorde van belangrijkheid zijn dit:

- Verkeersveilige aansluiting
- Ontlasting fietsoversteek Bovenkamp II
- Risico op sluipverkeer
- Ontsluiting voor Bovenkamp III

Onderstaande legenda geeft de betekenis van de gebruikte kleuren:

	Minimaal risico
	Laag risico
	Midden risico
	Hoog risico

Variant	Verkeersveilige aansluiting	Ontlasting fiets-oversteek BKII	Risico sluipverkeer	Ontsluiting voor BKIII
Basis				
1				
2				
3				
4				
5				

Tabel 3 Onderlinge vergelijking ontsluitingsvarianten

Geconcludeerd kan worden dat geen van de 5 extra onderzochte varianten direct een verkeersveilig alternatief biedt waarmee de druk op de kruising Ten Veldhuize/fietsoversteek afneemt. De varianten verhogen deels ook de kans op ongewenst sluipverkeer.

Variant 2 heeft nabij de aansluiting Elburgerweg te weinig fysieke ruimte door aanwezigheid van bebouwing / perceelgrenzen om hier een goede, verkeersveilige verbinding naar en op de Elburgerweg te kunnen realiseren. Deze verbinding is daarmee niet realistisch en valt als variant dan ook af.

De ligging van de varianten 1, 3, 4 en 5 maakt dat er voor slechts een klein deel van het verkeer uit Bovenkamp II en/of III een route ontstaat waarmee de kruising Ten Veldhuize/fietsoversteek logischerwijs vermeden gaat worden. De druk op deze kruising (die ook na ontwikkeling van Bovenkamp III een acceptabele I/C-verhouding heeft) neemt daarmee minimaal af waardoor de situatie maar beperkt verbeterd.

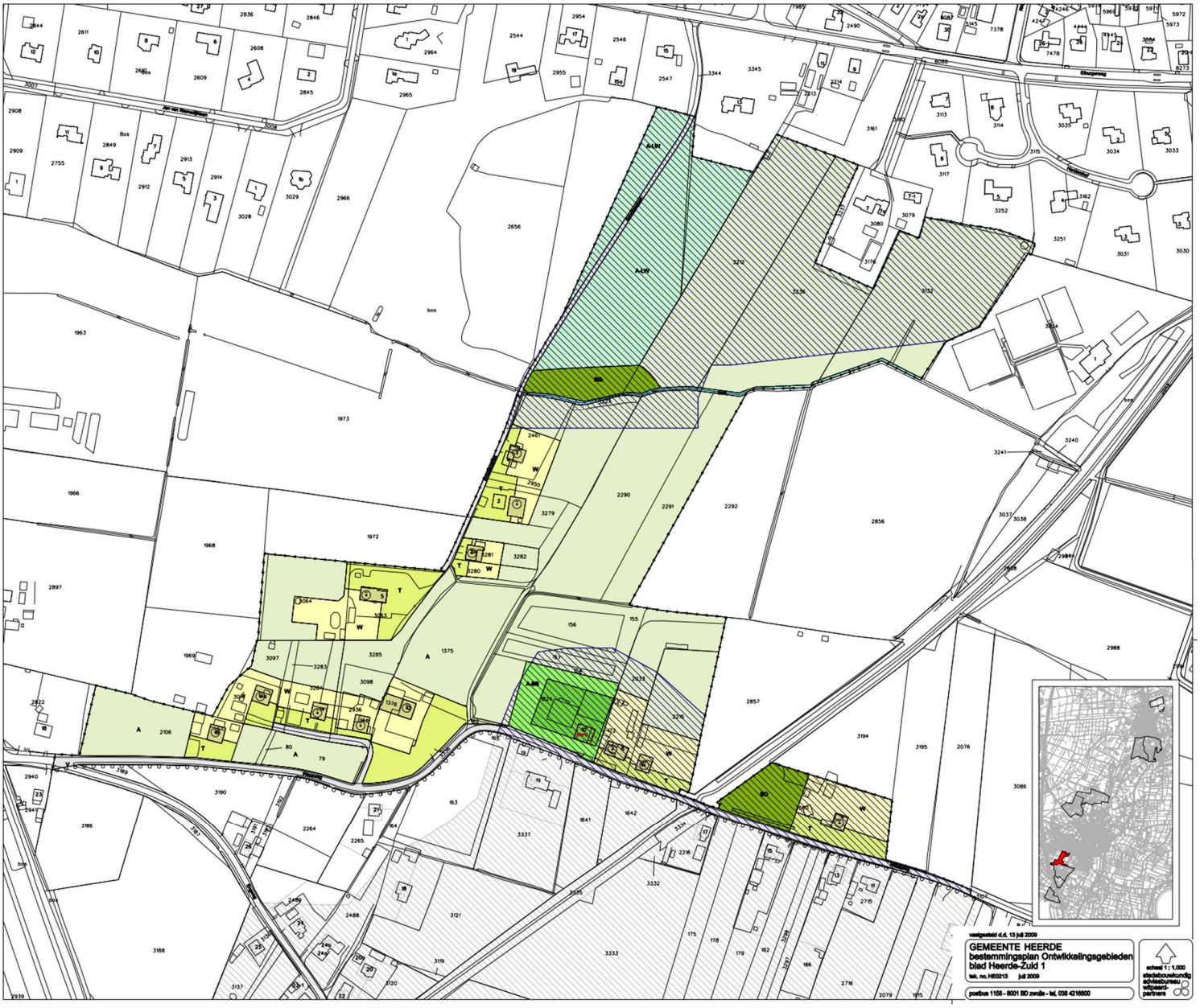
Variant 3, 4 en 5 zorgen voor meer verkeersonveiligheid bij de aansluiting op de Elburgerweg. Realisatie van de varianten 3 en 5 leidt er ook toe dat er een ongewenste sluiproute richting de Rhijnsburglaan / basisscholen De Streng / Het Talent en richting het centrum ontstaat, een route die momenteel al last heeft van sluipverkeer.

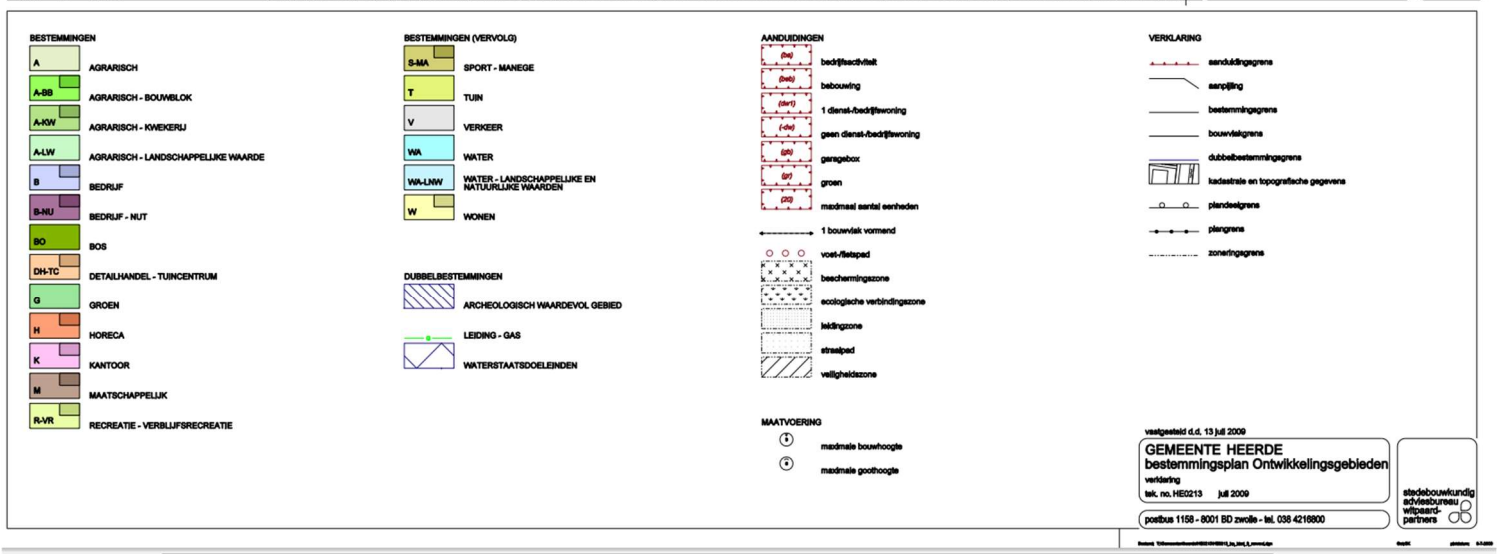
Gekeken naar de combinatie van de vier aspecten waarop de alternatieven zijn getoetst, is geen van de 5 opties gewenst. De basisvariant blijft daarmee de meest geschikte optie. De huidige intensiteit/capaciteit-verhouding geeft geen reden voor het aanbrengen van een tweede ontsluitingsroute.

Bijlage 1 Stedenbouwkundig plan dd 25-04-2023



Bijlage 2 Bestemmingsplan Ontwikkelingsgebieden blad Heerde-Zuid 1





Bijlage 3 Uitsnede Bestemmingsplannen Heerde-dorp blad 2 en 5



