

MEMO



Aan : De gemeenteraad
Van : College van B&W
Onderwerp : Verkeersonderzoek planontwikkeling Dwingel 6 in De Goorn
Datum : 21 juli 2023
Documentnr : D23.007037
Zaaknummer : ZK23001815

Geachte raadsleden,

Op 30 mei 2022 is de motie Vreemd aan de orde van de dag – HOED op de Dwingel door de gemeenteraad aangenomen.

In die motie is voor de vestiging van het HOED-initiatief op de locatie Dwingel/ voormalige Jozefschool het college onder andere verzocht het volgende nader uit te werken:

- a) Een door SWOV getoetste uitwerking van de aspecten parkeren, verkeersveiligheid en verkeersbewegingen voor:
 - I. De directe locatie Dwingel/Jozefschool;
 - II. Het gebied eromheen, waarbij de reikwijdte zich strekt tot alle locaties waar een significant effect opgenoemde aspecten te verwachten is;
 - III. Piekmomenten van direct omliggende sportvoorzieningen en horeca;
 - IV. Het scenario waarin 'anderhalvelijnszorg' met medewerking van het Dijklander Ziekenhuis op de HOED-locatie geboden gaat worden.

Inleiding

In deze memo informeren wij u over de uitkomsten van de gevraagde uitwerkingen in de motie.

Het vervolgonderzoek van het verbeteren van de verkeersveiligheid op de schoolfietsroutes naar de Droomgaard (motie veilige schoolfietsroute), en dan met name het gedeelte van De Goorn tussen de Zuid-Spierdijkerweg en de Dwingel is in deze uitwerking niet opgenomen. Naar aanleiding van dat uitgevoerde vervolgonderzoek vindt er momenteel een uitwerking van mogelijke maatregelen plaats. In oktober 2023 informeren wij u over de resultaten van dit vervolgonderzoek naar de veilige schoolfietsroutes. Hierin wordt de koppeling gemaakt met de resultaten die voortvloeien uit deze memo om zodoende alle informatie samen te voegen die nodig is om waar mogelijk te komen tot het inzetten van verkeersmaatregelen.

Uitwerking motie

Dit verkeersonderzoek is uitgevoerd door adviesbureau Sweco en niet door SWOV. SWOV is het nationaal wetenschappelijk instituut voor verkeersveiligheidsonderzoek, die geen verkeersonderzoeken uitvoert op gemeentelijk niveau. Op basis van het vastgestelde Stedenbouwkundig Plan en het vastgestelde doelgroepenbesluit is het verkeersonderzoek uitgevoerd. De rapportage van het verkeersonderzoek is bijgevoegd en in deze memo informeren wij u over de resultaten van dit onderzoek.

Parkeren

Het Koggenbad en de Koggenhal inclusief het café hebben beide volgens de Nota Parkeernormen van de gemeente Koggenland en de CROW op 's avonds en op zaterdagmiddag een aanwezigheidspercentage van 100%. Dit houdt in dat op deze dagdelen de parkeervraag voor het Koggenbad en de Koggenhal het hoogst is met een totaal van 91 parkeerplaatsen. Op het parkeerterrein bij deze sportfuncties zijn in de huidige situatie 56 parkeerplaatsen aanwezig. In de huidige situatie leidt dit niet tot parkeerproblemen, mede omdat er uitgeweken kan worden naar de parkeerplaatsen aan de Dwingel en naar het parkeerterrein aan de andere zijde van de Dwingel.

De parkeervraag van de planontwikkeling en de bestaande sportfuncties is op een werkdagavond het hoogst met 131 parkeerplaatsen. Net als in de huidige situatie kunnen bezoekers van het Koggenbad en de Koggenhal 's avonds en op zaterdagmiddag uitwijken naar de parkeerplaatsen aan de Dwingel en naar het parkeerterrein aan de andere zijde van de Dwingel. Met dit gegeven is de parkeervraag, de planontwikkeling en de bestaande sportfuncties op een werkdagochtend het hoogst met 109 parkeerplaatsen. In het plan zijn 110 parkeerplaatsen opgenomen, waarmee er wordt voldaan aan de parkeervraag. Op basis van het bovenstaande worden op gebied van parkeren geen problemen voorzien.

Verkeersgeneratie

De planontwikkeling genereert gemiddeld ongeveer 1030 motorvoertuigen per etmaal. De Jozefschool genereerde ongeveer 386 motorvoertuigen per etmaal.

De intensiteiten op de Dwingel ter hoogte van de brug zijn iets hoger dan de intensiteiten oostelijker op de Dwingel. Het drukste uur van de verkeersstelling in 2022 ter hoogte van de brug op de Dwingel is gemeten tussen 17:00 en 18:00 uur. De intensiteit in dit uur bedraagt ongeveer 450 motorvoertuigen, ofwel iedere 8 seconden één voertuig. Bij het bepalen van de verkeerskundige impact van de planontwikkeling is uitgegaan van het slechtste scenario, waarbij al het verkeer van en naar de planontwikkeling in het drukste uur via de brug in de Dwingel rijdt en niet via het oostelijke gedeelte van de Dwingel rijdt. De exacte spreiding van het door de planontwikkeling gegenereerde verkeer is vooraf zeer moeilijk te bepalen. In dit soort gevallen wordt vaak als vuistregel genomen dat 10% van de etmaalintensiteit in het 'drukste uur' rijdt. Dit is een verkeerskundige vuistregel die veel wordt gehanteerd bij het beoordelen van de verkeerskundige impact van ruimtelijke ontwikkelingen. Gezien de functies die binnen de planontwikkeling worden gerealiseerd zal de spreiding van verkeer vanuit de planontwikkeling in de praktijk veel beter over de dag verdeeld zijn.

Met de vuistregel neemt de intensiteit op de brug in de Dwingel toe van 450 motorvoertuigen per etmaal naar ongeveer 550 motorvoertuigen per etmaal tijdens het slechtste scenario. In de oude situatie passeerde iedere 8 seconden één voertuig ter hoogte van de brug; in de nieuwe situatie is dit iedere 7 seconden. Intensiteiten als deze resulteren in een normaal wegbeeld voor dit type straten en vallen binnen de marge zoals gesteld door het CROW in onder andere het ASVV2021.

Uit verkeersstellingen blijkt dat de intensiteiten op de Dwingel de afgelopen jaren sterk zijn afgenomen. Naast de sluiting van de Jozefschool kan dit het gevolg zijn van meerdere factoren, zoals de verdwijning van het postkantoor aan de Dwingel, de aangelegde verkeersplateaus op de Dwingel en de Rietsikkel en de wijziging van supermarkt Deen naar Albert Heijn in het winkelcentrum.

De bekende intensiteiten uit de tellingen gecombineerd met de verkeersgeneratiecijfers van de ontwikkeling, leiden niet tot een etmaalintensiteit die verkeersonveilige situaties veroorzaakt voor een erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 30km/u. De verkeersdata laten zien dat er in

eerdere jaren een stuk meer verkeer over de Dwingel reed. Op basis van deze intensiteiten, het verdwijnen van de Jozefschool en de nieuwe intensiteiten worden geen problemen op gebied van doorstroming en verkeersafwikkeling verwacht. De intensiteiten op de Dwingel en op de andere omliggende wegen blijven wij ook na de planontwikkeling monitoren.

Verkeersveiligheid

Met een verplaatsing van bepaalde functies, zoals een bundeling van vier huisartsenpraktijken vindt ook een verplaatsing van verkeersstromen plaats. Om het effect van deze verplaatsing op de verkeersveiligheid te onderzoeken is gebruik gemaakt van verkeersongevallengegevens van de jaren 2017 t/m 2021. Op basis van ongevallengegevens van deze jaren is het kruispunt De Leet – Zuid-Spierdijkerweg – Singel het enige verkeersveiligheidsknelpunt in De Goorn.

Een deel van het verkeer dat via de meest logische route vanuit de omgeving van de oude huisartsenpraktijken richting de nieuwe HOED rijdt, komt langs dit kruispunt. In 2019 is dit kruispunt heringericht, waarna het in 2020 nogmaals is aangepast aan de hand van de meest recente CROW-richtlijnen. Tussen de herinrichting en de aanpassingen van het kruispunt vonden er binnen een jaar vier geregistreerde ongevallen plaats. Sinds de laatste aanpassingen in 2020 hebben er twee geregistreerde ongevallen plaatsgevonden op dit kruispunt. Hiermee is het aantal geregistreerde ongevallen op dit kruispunt sterk verminderd. De toename in verkeer ten behoeve van de planontwikkeling op de omliggende wegen, waaronder dit kruispunt wordt dermate laag geacht dat verwacht wordt dat nieuwe intensiteiten niet leiden tot een mindere verkeersveiligheid. Wij monitoren continu de verkeersveiligheid in de gemeente en blijven dit ook na de planontwikkeling doen op de omliggende wegen.