



Gemeente
Woudenberg

Studie toenemend verkeer gemeente Woudenberg

Plaats, datum: Woudenberg, 13 november 2019

Opgesteld door: B. van den Hoven

Opdrachtgever: Wethouder A. Vlam (bestuurlijk), S.M.T. van der Marck (ambtelijk)

Projectleider: B. van den Hoven

Versie Versie: 6.0

Kenmerk 235080

Aangeboden *aan:* College van B&W *geagendeerd:* *status:*

**Inhoudsopgave Studie toenemend verkeer
gemeente Woudenberg**

1. Achtergrond.....	2
2. Oorspronkelijk verkeersstructuur.....	2
3. Huidige verkeersstructuur.....	4
4. Analyse.....	5
5. Advies.....	6
6. Conclusie.....	6

1. Achtergrond

Naar aanleiding van Motie vreemd aan de orde van de dag CDA GBW CU PvdA-onderzoek verkeersintensiteit-unaniem aangenomen op 2018-01-25, is onderhavige onderzoek uitgevoerd. In het onderzoek zijn de verkeersgegevens van de tellussen uit 2017 vergeleken met de verkeersgegevens van de tellussen uit 2019.

In dit rapport leest u de resultaten van bovenstaand onderzoek. Tevens wordt specifiek gekeken naar de route Scherpenzeel-Amersfoort. En dan met name de filevorming voor de rotonde N224-N226. In de daaropvolgende paragrafen volgt de analyse van de eerste twee paragrafen en mogelijke te nemen verkeersmaatregelen. In de conclusie zal een verbinding worden gelegd met de verkeersintensiteit op de provinciale wegen.

1.1 Toetsingskader

De normen die gehanteerd worden in het onderzoek zijn landelijk geaccepteerde richtlijnen en zijn voor erftoegangswegen vastgesteld op maximaal 2250 motorvoertuigen per rijrichting¹. De Stationsweg-West (tussen de Europaweg en Ekris) en Europaweg zijn gebiedsontsluitingswegen en voor desbetreffende wegen geldt een hogere norm, namelijk 5000 motorvoertuigen per rijrichting². De gebruikte normen zijn vastgesteld door het CROW en SWOV (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid). De gebruikte onderzoeksmethode is beschrijvend van aard. De verkeersgegevens van 2017 (juni) zijn vergeleken met de verkeersgegevens van 2019 (juni). Zodoende is vast te stellen of er een daling of stijging van de verkeersintensiteit heeft plaatsgevonden. De metingen hebben plaatsgevonden op gemeentelijke wegen. Dit omdat deze wegen in het beïnvloedingsgebied liggen van de gemeente. Dit neemt echter niet weg dat de provinciale wegen, door de ligging van Woudenberg, een significante rol spelen in de bereikbaarheid van Woudenberg en dat deze wegen ook invloed hebben op gemeentelijke wegen.

2. Bevindingen verkeersintensiteit 2017-2019

In de jaren 2017 en 2019 zijn door middel van mechanische tellingen (telslangen op het wegdek) de verkeersintensiteiten van motorvoertuigen geteld. Vanuit deze gegevens is het mogelijk om de groei/krimp percentages te bepalen van de wegvakken. Daarnaast is er onderscheid gemaakt in rijrichting. In de onderstaande kaarten is dit weergegeven.

De verkeersintensiteitsnormen zijn wenselijk om aan te houden. Dit omdat een lagere norm niet automatisch geassocieerd kan worden met betere verkeersveiligheid. Minder verkeer is namelijk niet altijd wenselijk. Op wegen met een lage verkeersintensiteiten neemt de kans op onoplettendheid van alle verkeersdeelnemers toe en dit geldt tevens voor de rijnsnelheid. Deze combinatie zorgt ervoor dat botsingen op dergelijke wegen onevenredig ernstig zijn³.

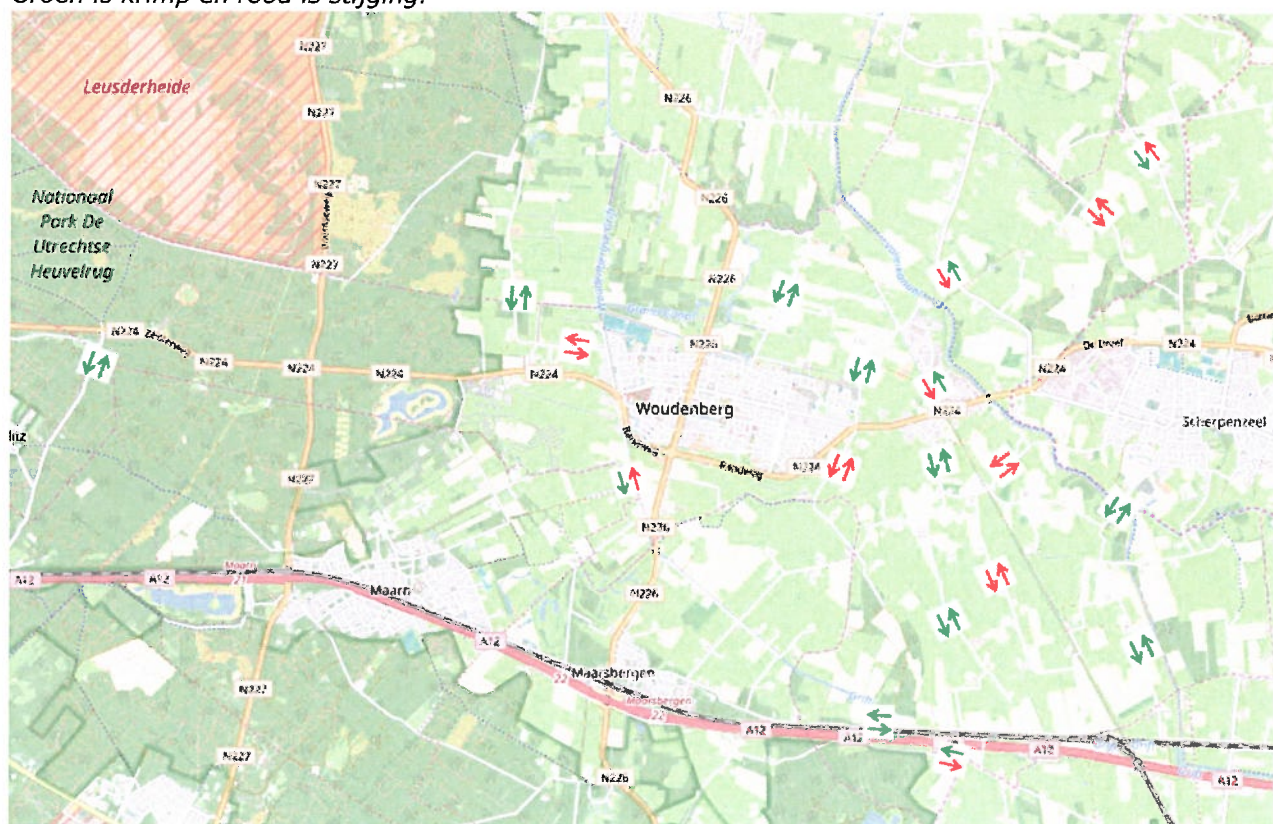
¹ Deze normen zijn richtlijnen afkomstig van het CROW (kennisinstituut voor infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer, en werk en veiligheid).

² Richtlijn van het SWOV (Janssen, 2004; Reurings & Janssen, 2007)

³ CROW; Publicatie 221, Stedenbouw en verkeer, Ede 2006;



Afbeelding met groei/krimp telpunten (tevens locatie tellussen) binnen de bebouwde kom. De rijrichting is gespecificeerd, bijvoorbeeld Schans richting het noorden is er sprake van een afname en in zuidelijke rijrichting is sprake van een toename. De rijrichtingen zijn als pijlen weergegeven. Groen is krimp en rood is stijging.



Afbeelding met groei/krimp telpunten buiten de bebouwde kom.

Wat betreft de exacte groei/krimp percentages, deze zijn over het algemeen binnen de normen (ca. 2% tot ca. 5% per jaar). Enkele uitzonderingen zijn de Nico Bergsteijnweg, tussen de N226 en de Prins Hendrikstraat, Voorstraat tussen de Kerkstraat en Middenstraat, Ekris tussen de Eshoflaan en Laan van Blotenburg. Op deze weggedeelten zijn de verkeersintensiteiten met hogere percentages toegenomen (gemiddeld 20%). Deze weggedeelten blijven onder de norm van richtlijn van 2250 motorvoertuigen per rijrichting per dag. Met uitzondering van het weggedeelte Nico Bergsteijnweg, tussen de N226 en de Prins Hendrikstraat.

Daarnaast zijn er een aantal punten waar de verkeersintensiteit met meer dan 5 procent per jaar is gekrompen. Dit zijn de Prins Bernhardstraat van de Prins Clausstraat richting Kostverloren, Laanzicht van De Korte Wetering richting Jacobshoeve-Erf, Nico Bergsteijnweg van de Prins Hendrikstraat richting rotonde N226, Rumelaarseweg in beide richtingen tussen de N224 en Monnickendijk, Lambalgseweg in beide richtingen tussen de Lambalgseweg Zuid en Polschesteeg, Stationsweg-West in beide richtingen tussen de Zegheweg en Rozensingel.

De prognose is dat de mobiliteit (aantal afgelegde kilometers per vervoersmiddel) gelijk blijft met de afgelopen jaren⁴. Hierbij dient de opmerking worden geplaatst dat voor het landelijke gebied, de groei van het autoverkeer doorzet. Met gemiddeld ca. 2 tot 5 procent per jaar.

3. Bevindingen verkeersonderzoek route Scherpenzeel - Amersfoort

Er is daarnaast gekeken naar de specifieke route Scherpenzeel- Amersfoort. Dit is onderzocht door middel van floating car data aangeleverd door de provincie Utrecht. Hieruit wordt anoniem informatie vanuit navigatiesystemen geanalyseerd. Hieruit is gebleken dat in de ochtendspits 8 % (200 motorvoertuigen) van het verkeer komende vanuit Scherpenzeel richting Woudenberg zijn doel heeft ten noorden van de N226. Dit verkeer zou de snelste route moeten volgen via de N224 en bij de rotonde (N224-N226), rechtsaf slaan de N226 op.

Van de 200 motorvoertuigen gaat 90% via de rotonde naar het doel ten noorden van de N226. De overige 10% (ca. 20 motorvoertuigen) van de voertuigen "sluipen" door het dorp o.a. via de Europaweg, Stationsweg-West, Ekris en Nico Bergsteijnweg.

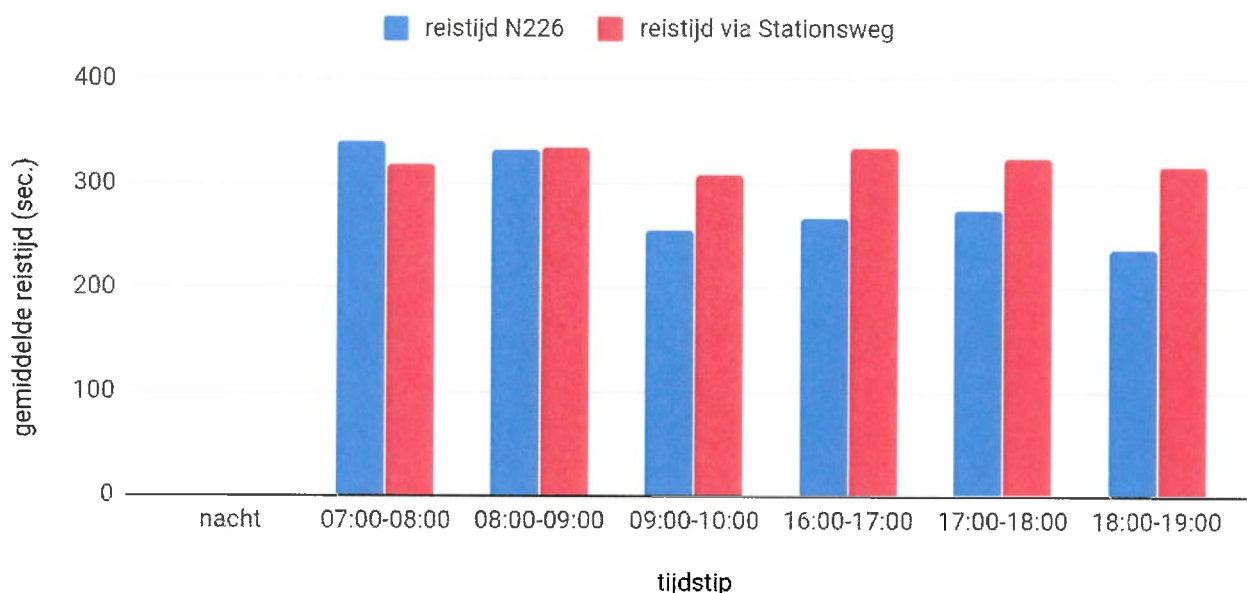
Gelet op de historische data afkomstig van TomTom⁵, is gebleken dat tussen 7:00 en 8:00 op een gemiddelde werkdag, het sneller is om te reizen via de Stationsweg-West. Tussen 8:00 en 9:00 is het reistijdverschil nihil. Gesteld kan worden dat de route via de Stationsweg-West tussen 7:00 en 8:00 objectief sneller is dan de route via de rotonde N224-N226.

⁴ Afgelegde afstand door de Nederlandse bevolking (cijfers Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid)

⁵ Bron 2018 Onderzoek Hastig B.V.

reistijd N226 en reistijd via Stationsweg

TomTom historische data



Afbeelding vergelijking van reistijden per tijdstip (bron: TomTom)

Dit houdt in dat tussen 07:00 en 8:00 het gemiddeld ca. 34 seconde sneller is om via de Europaweg/Stationsweg-West/Ekris richting Amersfoort te rijden dan om aan te sluiten in de file voor de rotonde N224-N226. Dit is een onwenselijke ontwikkeling aangezien er verkeer door het dorp heen rijdt, wat eigenlijk op de provinciale wegen behoort te rijden. Wel dient te worden opgemerkt dat het om een beperkt aantal voertuigen gaat (ca. 20 voertuigen). Wel zal dit aantal naar alle waarschijnlijkheid gaan toenemen. Dit gelet op de autonome groei en de groei veroorzaakt door de nieuwe woonwijk Hoevelaar.

4. Analyse bevindingen

Gekeken naar de onderzoeken verkeersintensiteiten 2017-2019 en het reistijd onderzoek TomTom, komen de volgende onderstaande punten naar voren.

- Door de groei van Woudenberg aan de oostkant (Het Groene Woud) neemt de verkeersintensiteit toe op de wegen tussen de desbetreffende woonwijk en de N226. Deze toename blijft onder de daarvoor gestelde normen (richtlijn 2250 motorvoertuigen per rijrichting per dag erftoegangsweg).
- Door het centrumplan, en daarbij behorende eenrichtingsverkeer in de Dorpsstraat, is het aantal motorvoertuigen in de Nico Bergsteijnweg, in oostelijke rijrichting, toegenomen. Dit is een logisch gevolg van het eenrichtingsverkeer in de Dorpsstraat, welke is ingesteld van oost naar west. Dit heeft tevens geresulteerd in een afname op de Nico Bergsteijnweg, tussen de Prins Hendrikstraat en N224, in westelijke rijrichting.
- De verkeersregels inzake het eenrichtingsverkeer worden meer opgevolgd, dit geldt voor de Dorpsstraat alsmede de Prins Bernhardstraat. Dit is een positieve bevinding.
- Er is sprake van sluipverkeer door het dorp en tussen 7:00 en 8:00 is het objectief sneller om te rijden door het dorp voor de route Scherpenzeel-

Amersfoort. Hierbij moet worden opgemerkt dat de aantallen beperkt zijn en zodoende geen significante negatieve gevolgen hebben voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid.

- Op de Nico Bergsteijnweg, tussen de Prins Hendrikstraat en de N226, komen de verkeersintensiteiten boven de daarvoor gestelde normen uit. Dit wordt meegenomen in het project Herinrichting Nico Bergsteijnweg. Dit project staat gepland in 2020.
- De verkeersintensiteiten op de erftoegangswegen en gebiedsontsluitingswegen in het dorp blijven onder de daarvoor gestelde normen, met uitzondering van hierboven genoemd weggedeelte.

5. Advies

De verkeersgegevens passen in het beeld van de verwachte groei. De wegen met groei zijn te verklaren door autonome groei en groei door de bouw van woningen. Daarnaast zijn de wegen met krimp te verklaren door veranderingen in de bevolkingssamenstelling. De toename van het gemotoriseerd verkeer in het dorp blijft binnen de normen en aanvullende maatregelen zijn derhalve niet wenselijk aangezien hiervoor wettelijk en objectief gezien geen grond bestaat, met uitzondering van de Nico Bergsteijnweg, tussen de Prins Hendrikstraat en de N226, dit weggedeelte wordt binnen het project Herinrichting Nico Bergsteijnweg separaat aangepakt.

Perceptie

Het dient opgemerkt te worden dat de perceptie van verkeersdruk lastig te weerleggen is. Wat voor de een als rustig wordt ervaren is voor de ander zeer druk. Echter indien gekeken wordt naar de normen blijven de wegen binnen het dorp, met eerdergenoemde uitzondering, binnen de normen. Met een gemiddeld groeipercentage blijven de verkeerscijfers voor de komende 10 jaar onder de eerder genoemde richtlijnen.

Wat betreft het sluipverkeer, dit is gelet op de totale hoeveelheid verkeer, niet significant te noemen. Het advies is om de hoeveelheid verkeer wel te blijven monitoren. Dit vanwege de groei in woningen aan de oostzijde van Woudenberg (Hoevelaar). Daarnaast is het aan te bevelen de provincie Utrecht op de hoogte te stellen van de uitkomsten van onderhavig onderzoek. Dit aangezien de ombouw van de rotonde N224-N226 noodzakelijk is om de groei van het autoverkeer in de toekomst op te vangen. De verwachting is dat door de groei van het verkeer de vertragingen in de toekomst op de provinciale wegen toenemen, en daardoor ook de hoeveelheid sluipverkeer. Derhalve is het wenselijk om dit belang te benadrukken.

6. Conclusie

Gelet op de vorige alinea's is het mogelijk om onderstaande conclusies te maken;

- Er is sprake van sluipverkeer in het dorp, tussen 7:00 en 8:00 is het objectief sneller om te rijden via de Europaweg en Stationsweg-West.
- De groei van het gemotoriseerd verkeer in het dorp, blijft op een locatie na, binnen de daarvoor geldende normen. Op de Nico Bergsteijnweg, tussen de Prins Hendrikstraat en N226 wordt de norm benaderd en in 2030 overschreden.
- De groei van het gemotoriseerd verkeer ontstaat door nieuwbouwwoningen in het dorp.
- het eenrichtingsverkeerregimes in de Dorpsstraat en in de Prins Bernhardstraat worden meer nageleefd, er is een grote afname van foutief rijdend verkeer.

- Het is onwenselijk om verkeersmaatregelen in het dorp uit te voeren die sluipverkeer tegen gaan. Dit omdat verkeersmaatregelen in het dorp, die dit sluipverkeer tegengaan, ook invloed hebben op het lokale verkeer in het dorp zelf. De oplossing voor dit probleem is te vinden in het aanpassen van de rotonde N224-N226 door middel het project VERDER. Dit is de meest duurzame en efficiënte oplossing zonder negatieve gevolgen voor het lokale verkeer en bereikbaarheid van bestemmingen in het dorp.
- Dit rapport wordt gebruikt als input bij verkeersprojecten uit de begroting 2020-2023.

Het is gewenst om de provincie Utrecht in kennis te stellen van bovenstaande conclusies. Daarnaast is het wenselijk desbetreffende lussenonderzoek om de 10 jaar uit te voeren.