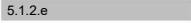
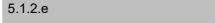
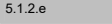


referentienummer 01
datum 8 juli 2022
aan 




van 
kopie 

projectnummer 0477139.100
project Verkeersonderzoek impact ontwikkelingen De Geer III Wijk bij Duurstede
betreft Impact scenario De Geer III 900 woningen op verkeersafwikkeling 2030

1. Aanleiding en doel

De gemeente Wijk bij Duurstede is voornemens nieuwbouwwijk De Geer III te realiseren aan de westzijde van de bebouwde kom. De huidige Romeinenbaan tussen de Hordenweg en Geerweg komt te vervallen: rond De Geer III wordt een nieuwe rondweg aangelegd. In het kader van de ruimtelijke procedures is verkeersonderzoek gedaan naar de situatie waarin 530 woningen worden aangelegd. Dit onderzoek is vastgelegd in het rapport *Verkeersonderzoek impact ontwikkelingen De Geer III Wijk bij Duurstede*, dd. 08-07-2022. Aanvullend op het voornemen om 530 woningen te realiseren (middels de lopende ruimtelijke procedures), is er sprake van een scenario waarin in een later stadium 370 extra woningen in De Geer III worden gerealiseerd: het totaal wordt dan 900 woningen.

Als verkenning voor deze eindsituatie met 900 woningen is de verkeerskundige impact hiervan beoordeeld, op dezelfde manier als voor 530 woningen is gedaan. Het resultaat van deze analyse is in deze notitie opgenomen.

2. Onderzoeksopzet en uitgangspunten

De onderzoeksopzet is nagenoeg gelijk aan de aanpak die gehanteerd is voor de analyse naar de impact van het ontwikkelen van 530 woningen: deze aanpak is beschreven in hoofdstuk 2 van de genoemde verkeerskundige rapportage. Voor deze aanvullende analyse geldt dat de input voor wat betreft de verkeersgeneratie afwijkt, omdat er met 900 woningen is gerekend in plaats van 530 woningen. Dit is in Tabel 1 weergegeven. De verkeersgeneratie per werkdag neemt toe van circa 3.500 motorvoertuigen/etmaal (mvt/etm) naar bijna 6.000 mvt/etmaal als gevolg van het toevoegen van de 370 woningen.

Voor deze analyse is er alleen gerekend met het basisscenario van de ontwikkeling van De Geer, waarin 35% van de woningen het type sociale huur heeft.

Tabel 1: Verkeersgeneratie scenario 530 en 900 woningen

Categorie	Type	Aantal basisscenario 530 woningen	Aantal basisscenario 900 woningen	Verkeersgeneratie 530 woningen	Verkeersgeneratie 900 woningen
Appartement	Sociale huur	186	315	743	1260
Appartement	Koop, midden	132	225	795	1350
Rijthuis/ patiowoning	Koop	148	251	1109	1883
Twee-onder-één- kap	Koop	51	87	420	713
Vrijstaand	Koop	13	22	111	189
Totaal weekdag		530	900	3178	5395
Totaal werkdag (*1,11)				3495	5935

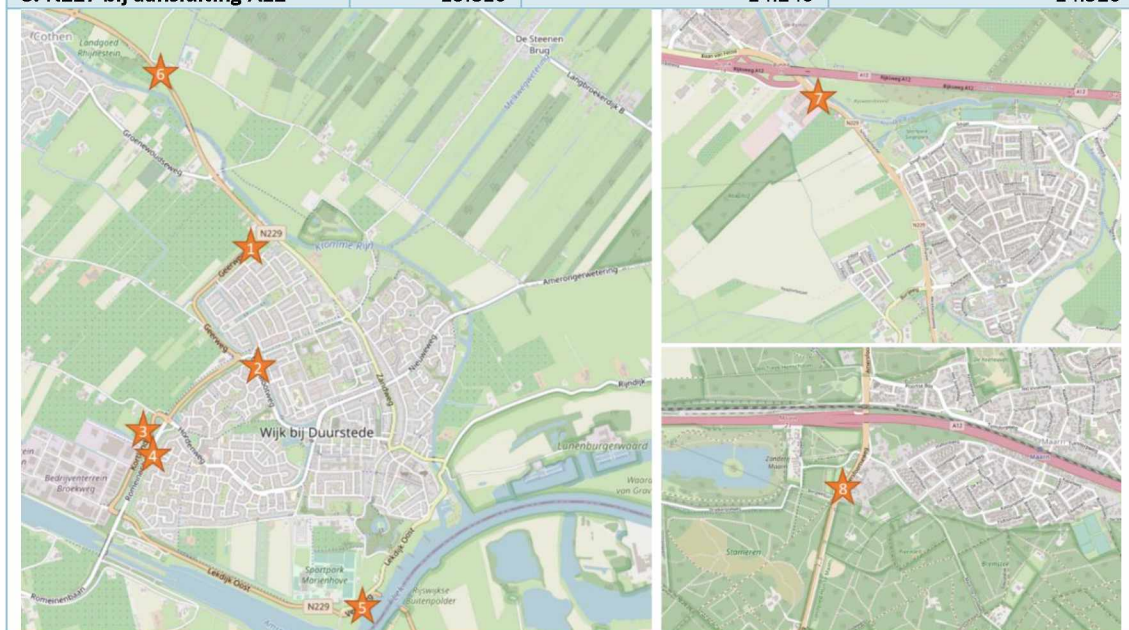
3. Verkeerskundige impact scenario 900 woningen

3.1 Verkeersintensiteiten

In Tabel 2 zijn de etmaalintensiteiten voor 2030 in de referentiesituatie en de scenario's met 530 en 900 woningen opgenomen.

Tabel 2: Verkeersintensiteiten op wegvakken (doorsnede) per werkdag etmaal in de verschillende scenario's (Bron: STRAVEM 1.1)

Wegvak	Etmaalintensiteit 2030 [mvt]		
	Referentie	Basisscenario 530 woningen	Basisscenario 900 woningen
1. Geerweg	11.590	13.950	15.230
2. Boterslootweg	3.000	2.320	3.160
3. Kortland	6.620	7.370	7.770
4. Romeinenbaan	1.320	1.220	1.390
5. Veerweg	3.600	3.920	4.100
6. N229 ten oosten van Cothen	22.720	24.310	25.400
7. N229 bij aansluiting A12	32.900	33.810	34.520
8. N227 bij aansluiting A12	13.810	14.240	14.520



De routes van het verkeer van en naar De Geer III zijn in het scenario 900 woningen naar verhouding vergelijkbaar met het scenario 530 woningen: voornamelijk georiënteerd op de N229 richting de A12. Vooral op de Geerweg wordt de toename aanzienlijk groter, dit geldt ook voor de belasting van de nieuwe rondweg.

Doordat de nieuwe rondweg zwaarder belast wordt met verkeer van en naar De Geer III, treedt in het verkeersmodel ook enigszins een verdrijvend effect op, waardoor verkeer uit de rest van Wijk bij Duurstede minder van de nieuwe rondweg gebruik maakt, maar juist andere routes kiest binnen Wijk bij Duurstede. Dit leidt ook tot net iets andere kruispuntbelastingen in het scenario 900 woningen dan in het scenario 530 woningen: niet altijd zonder meer een hogere belasting, maar in sommige gevallen een andere verdeling over de richtingen op het kruispunt of de rotonde.

3.2 Verkeersafwikkeling

Op basis van de verkeersintensiteiten voor het scenario 900 woningen uit STRAVEM 1.1 is de verkeersafwikkeling op kruispuntniveau doorgerekend. De resultaten hiervan zijn opgenomen in Tabel 3. Het resultaat is naast de conclusie van het hoofdrapport over de referentie en het scenario 530 woningen gezet. Hieruit blijkt dat de algemene conclusie voor alle kruispunten en rotondes hetzelfde blijft: er zijn geen knelpunten, behalve indien de huidige vormgeving van Rtonde De Geer gehandhaafd zou worden. Hier biedt de voorkeursvariant (meerstrooksrotonde met fietstunnel) uitkomst voor een acceptabele verkeersafwikkeling. Overigens is de belasting op de Rtonde De Geer in het scenario 900 woningen op de maatgevende tak lager dan in het scenario 530 woningen. Dit is het gevolg van het verdrijvend effect van de hogere belasting van de nieuwe rondweg, dat in paragraaf 3.1 beschreven is.

De impact op de afwikkeling ter hoogte van de aansluiting A12-N229 is kwalitatief beoordeeld op basis van de kruispuntvertragingen die in STRAVEM in de ochtend- en avondspits uit de statische doorrekening van de kruispunten volgen. In de referentie zijn de vertragingen op de verschillende rijrichtingen van de aansluiting circa één minuut. De toename als gevolg van de ontwikkeling van De Geer III (530 woningen) is circa één tot drie seconden, afhankelijk van de richting. Bij het scenario 900 woningen gaat het eveneens om circa één tot drie seconden, de extra impact is marginaal. De verkeersimpact van De Geer III wikkelt tevens af op de minder zwaar belaste richtingen van de aansluiting. Er kan dus gesteld worden dat de impact van De Geer III op de verkeersafwikkeling bij de aansluiting A12-N229 minimaal is.

Tabel 3: Resultaat analyse verkeersafwikkeling scenario 900 woningen en vergelijking met referentie en scenario 530 woningen

Netwerkdeel	Knelpunt Referentie?	Knelpunt 530 woningen?	Knelpunt 900 woningen?	Toelichting resultaat scenario 900 woningen
Rotonde De Geer (Geerweg-N229)				
1. Enkelstrooks rotonde (huidig)	Ja	Ja	Ja	De gemiddelde wachttijd bij Rotonde De Geer (huidige vormgeving) is 57 seconden in de ochtendspits en 38 seconden in de avondspits. De wachttijd in de ochtendspits is te hoog, de huidige rotonde wikkelt niet voldoende af in de plansituatie.
2. Meerstrooks rotonde met fietstunnel (voorkeursvariant)	Nee	Nee	Nee	De gemiddelde wachttijd bij Rotonde De Geer (voorkeursvariant) is 7 seconden in de ochtendspits en 14 seconden in de avondspits.
Rotonde Geerweg - Trekweg	N.v.t.	Nee	Nee	Met een verzadigingsgraad van maximaal 0,44 en een gemiddelde wachttijd van 5 seconden in de spitsen ontstaat er geen knelpunt bij vormgeving als enkelstrooksrotonde.
Romeinenbaan – Hordenweg – Kortland				
1. Grote ovonde	N.v.t.	Nee	Nee	De maximale verzadigingsgraad in de spitsen treedt op bij de Hordenweg (0,41), de gemiddelde wachttijd is 4 seconden.
2. Ovonde met daarbinnen rotonde	N.v.t.	Nee	Nee	Met een verzadigingsgraad van maximaal 0,28 en een gemiddelde wachttijd van 4 seconden in de spitsen ontstaat er geen knelpunt bij deze vormgeving (de rotonde is maatgevend binnen de ovonde).
3. Rotonde met voorrangskruispunt	Nee	Nee	Nee	Met een verzadigingsgraad van maximaal 0,21 en een gemiddelde wachttijd van 3 seconden in de spitsen ontstaat er geen knelpunt bij de huidige vormgeving. De gemiddelde wachttijd op het voorrangskruispunt is 8 seconden.
Rotonde Hordenweg - Frankenweg	Nee	Nee	Nee	Met een verzadigingsgraad van maximaal 0,16 en een gemiddelde wachttijd van 3 seconden in de spitsen ontstaat er geen knelpunt.
Rotonde N227-N229	Nee	Nee	Nee	De huidige vormgeving kent een verzadigingsgraad van maximaal 0,46 en een gemiddelde wachttijd van 9 seconden in de spitsen.

4. Conclusie

In deze notitie zijn de resultaten van de analyse van het scenario van de ontwikkeling van 900 woningen voor De Geer III te Wijk bij Duurstede behandeld. De ontwikkeling van 530 woningen zit in de ruimtelijke procedure, de mogelijkheden voor 900 woningen worden verkend.

De wegen rondom De Geer III, vooral de Geerweg, de nieuwe rondweg en de N229 worden zwaarder belast door de hogere verkeersgeneratie van de 370 extra woningen. Door de hogere intensiteiten op de nieuwe rondweg kiest verkeer van en naar (schil) centrum Wijk bij Duurstede soms andere routes dan in het scenario met 530 woningen. De verkeersafwikkeling op de kruispunten en rotondes is vervolgens getoetst met de nieuwe verkeersintensiteiten voor het jaar 2030 (900 woningen) en vergeleken met de resultaten uit het referentiescenario en het scenario 530 woningen. Hieruit blijkt dat de algemene conclusies over de verkeersafwikkeling gelijk zijn aan die voor het scenario 530 woningen. Ondanks dat de belasting op de kruispunten toeneemt, ontstaan er geen nieuwe knelpunten. Rotonde De Geer voldoet in de huidige vormgeving niet, maar de voorkeursvariant (meerstrooksrotonde met fietstunnel wel).

Ook op de turborotonde N229-N227 blijft de verkeersafwikkeling acceptabel bij realisatie van 900 woningen. Daarnaast volgt uit de statische berekeningen voor de aansluiting A12-N229 dat de vertraging op dit kruispunt als gevolg van de ontwikkeling van 900 woningen minimaal toeneemt.