

VanWestrenen BV
Concept

Huddingweg 18 Putten

Verkeerseffecten functieverandering

Omdat we ons verplaatsen



adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**

VanWestrenen BV
Concept

Huddingweg 18 Putten

Verkeerseffecten functieverandering

CONCEPT

Datum
Kenmerk
Eerste versie

11 juni 2012
VWB001/Vnj/concept

Documentatiepagina

Opdrachtgever(s)	VanWestrenen BV Concept
Titel rapport	Huddingweg 18 Putten Verkeerseffecten functieverandering
Kenmerk	VWB001/Vnj/concept
Datum publicatie	11 juni 2012
Projectteam opdrachtgever(s)	Sjaak van Schaik
Projectteam Goudappel Coffeng	Floris Frederix, Joost Verhoeven, Rogier van der Gugten (Tauw)

Inhoud	Pagina
1 Ribo van Kempen Fourage	1
2 Verkeerssituatie	2
3 Verkeersstromen	4
3.1 Verkeer op de Huddingweg	4
3.2 Verkeersproductie Ribo van Kempen Fourage	4
3.3 Vergelijking telcijfers met toekomstige situatie	5
4 Draagkracht van de Huddingweg	6
4.1 Verkeersgegevens	6
4.2 Staat van de asfaltverharding	6
4.3 Onderhoud in de toekomst	7
5 Conclusie	8
Bijlage 1 Locaties constructieboringen	1
Bijlage 2 Resultaten constructieboringen	1

1 Ribo van Kempen Fourage

Aan de Huddingweg te Putten is op nr. 18 het bedrijf Ribo van Kempen Fourage gevestigd. Van oorsprong een melkveehouderij is het bedrijf zich steeds meer gaan toeleggen op foerage: hooi, kuilgras en stro. Intussen is dat de hoofdactiviteit geworden, het melkveebedrijf is afgestoten. De handel, opslag en transport van kuilgras, stro, strooisel en hooi past niet in het bestemmingsplan.

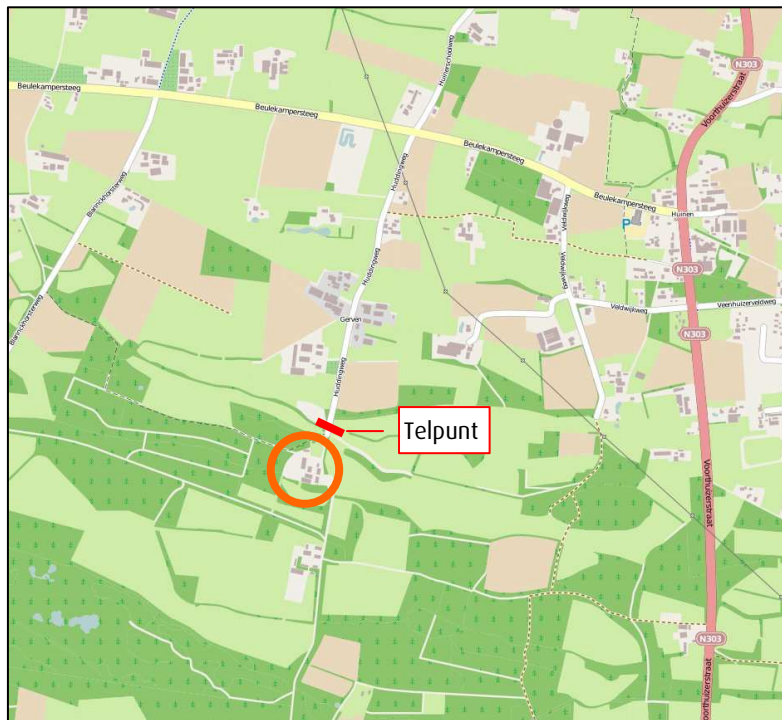
Om te beoordelen of de functieverandering van het perceel Huddingweg 18 te Putten mogelijk is, heeft de gemeente Putten gevraagd om een verkeersadvies. Dit advies moet antwoord geven op de volgende vragen:

- Hoe kunnen de verkeersstromen veilig gepasseerd worden?
- In welke mate ontstaat extra schade aan de bermen en hoe kan deze schade voorkomen worden?
- In hoeverre is de draagkracht van de huidige asfaltconstructie toereikend voor de extra verkeersstromen en op welke wijze kan de draagkracht verbeterd worden zodat deze toereikend is voor de extra verkeersstromen?

In deze notitie worden deze vragen behandeld. Hoofdstuk 2 gaat daartoe in op de huidige verkeerssituatie, hoofdstuk 3 op de verkeersstromen en hoofdstuk 4 op de draagkracht van de Huddingweg. Zo wordt gekomen tot de conclusie in hoofdstuk 5: het antwoord op bovenstaande vragen.

2 Verkeerssituatie

De Huddingweg ligt in het buitengebied van Putten. Direct ten zuiden van nummer 18 is de weg gesloten voor gemotoriseerd verkeer. De weg heeft alle kenmerken van een erftoegangsweg type II. Dat wil zeggen een smalle rijbaan van minder dan 4,5 m zonder markering en zonder fietsvoorzieningen (zie de foto's op de volgende pagina). De intensiteit op een erftoegangsweg mag variëren tussen enkele honderden auto's per dag tot 5.000 à 6.000. Bij een intensiteit van 1.000 voertuigen per dag of meer moet de verharding breder zijn dan 3,50 m om bermschade te voorkomen. De kans op bermschade is afhankelijk van de grondslag en de intensiteit. Bij een intensiteit van een paar honderd voertuigen per dag is de kans op bermschade klein: het zal niet vaak voorkomen dat twee auto's elkaar op dezelfde plek moeten passeren.



Figuur 1: Ligging van het bedrijf in het buitengebied van Putten

Er is in januari 2011 gedurende twee weken een telling van het verkeer op de Huddingweg uitgevoerd, ten noorden van huisnummer 18. Op een gemiddelde werkdag over deze twee weken rijden daar 142 auto's, waarvan 29 vrachtauto's (20%). Dit verkeer is deels toe te rekenen aan Ribo van Kempen, ten zuiden van huisnummer 18 gaat de Huddingweg over in een zandweg, maar enig verkeer zal daar toch gebruik van maken. Deze gemeten intensiteit past prima bij de functie van de weg. De intensiteit ter hoogte van de Beulekampersteeg is niet bekend.



Figuur 2: Huddingweg nummer 18 vanaf de zuidkant (foto Cyclomedia, februari 2012)



Figuur 3: Huddingweg, overgang klinkers – asfalt (foto Cyclomedia, februari 2012)



Figuur 4: Huddingweg gezien vanaf Beulekampersteeg (foto Cyclomedia, februari 2012)

3 Verkeersstromen

3.1 Verkeer op de Huddingweg

In de huidige situatie is op de Huddingweg op werkdagen een intensiteit van 142 voertuigen per etmaal geteld, waarvan 29 vrachtauto's. Het telpunt lag tussen de huisnummers 16 en 18 (Ribo van Kempen). Omdat de weg direct na huisnummer 18 gesloten is voor doorgaand verkeer, zal het vrachtverkeer voor het overgrote deel een relatie hebben met Ribo van Kempen en het naastgelegen bedrijf op huisnummer 20/20a.

3.2 Verkeersproductie Ribo van Kempen Fourage

Voormalige situatie: melkveehouderij

Als huidige situatie geldt als uitgangspunt een melkveehouderij op dit adres. Er bestaan geen standaard kengetallen voor de verkeergeneratie van een melkveehouderij. Maar indicatief is daar wel iets over te zeggen op basis van de informatie van de firma Van Kempen en op basis van onderzoek elders.

- Melk wordt drie keer per week opgehaald (6 vrachtautoverplaatsingen: heen en terug);
- Krachtvoer, kunstmest worden meerdere malen per maand met bulkwagens aangevoerd;
- Er vindt met enige regelmaat veetransport plaats;
- Mest wordt afgevoerd met tankwagens;
- In de periode dat ruwvoer wordt ingekuild is er intensief verkeer met grote voertuigen.

Het aantal vrachtautobewegingen komt daarmee op gemiddeld zeven per week, het aantal tractorritten gemiddeld op 5 per week (deels wellicht over eigen terrein, het andere deel voer de weg).

Daarnaast zijn er incidenteel andere leveringen en er zijn verplaatsingen met personenauto's of bestelbusjes.

Het aantal voertuigbewegingen is uiteindelijk ook afhankelijk van de omvang van het bedrijf. Milieuwetgeving en het bestemmingsplan maakt doorgroei mogelijk tot een melkveehouderij met 200 melkkoeien en 140 stuks jongvee.

Beoogde situatie: foeragebedrijf

Voor een deel wordt op eigen land geoogst. Daarvoor zijn de gebruikelijke tractoren en werktuigen aanwezig. Het opslaan van verpakte balen kuilgras vindt op het terrein plaats. De opslag van de overige gewassen vindt plaats in de aanwezige en nieuw te realiseren bebouwing. Het bedrijf vervoert balen kuilgras, hooi stro en strooisel voor opslag naar het bedrijf. En vanaf het bedrijf naar de klant. Voor het transport tractoren en vrachtwagens (maximaal 5) aanwezig.

Het personeel (7 mensen) parkeert op het terrein en gaat vanaf daar verder met tractor of vrachtwagen. De vrachtwagens zijn niet altijd op het bedrijf aanwezig maar zijn regelmatig meerdere dagen onderweg of worden bij het personeel thuis geparkeerd. Op werkdagen wordt vier tot vijfmaal een vracht verladen. In het oogstseizoen (stro) rijden er overdag en 's avonds vrachtwagens en tractoren die het stro komen aanleveren.

Op een dag dat alle werknemers aanwezig zijn en 's avonds weer terugkeren, geldt dat er 14 personenautoverplaatsingen zijn en 12 bewegingen met vrachtauto's en/of tractoren. Daarbovenop komen 8 a 10 vrachtwagen verladingen. In totaal 36 voertuigbewegingen, waarvan 22 vrachtauto's. In de praktijk is dit meestal minder, omdat een deel van het personeel de vrachtauto 's avonds mee naar huis neemt of nog onderweg is.

Dit is iets hoger maar wel in een zelfde orde van grote als de verkeersgeneratie van een distributiebedrijf. Uitgaande van 7 personeelsleden geldt daarvoor een ritproductie van 29 voertuigbewegingen op een gemiddelde werkdag (CROW rekentool Verkeersgeneratie, distributiebedrijvigheid in landelijk gebied).

Een andere check is de vuistregel dat een bedrijf ongeveer 4,5 autoverplaatsingen per arbeidsplaats genereert (CROW-publicatie 256: Verkeersgeneratie woon- en werkgebieden). Op basis van 7 arbeidsplaatsen betekent dat 32 voertuigbewegingen per dag.

3.3 Vergelijking telcijfers met toekomstige situatie

Telcijfers

In de huidige situatie is op de Huddingweg op werkdagen een intensiteit van 142 voertuigen per etmaal geteld, waarvan 29 vrachtauto's. Voor een belangrijk deel is dit verkeer gerelateerd aan Ribo van Kempen, aangezien het telpunt dicht bij het bedrijf lag en verder naar het zuiden de weg nog maar door een beperkt aantal bestemmingen wordt gebruikt (enkele veehouderijen en woningen) en na zonsondergang de weg is afgesloten voor gemotoriseerd verkeer (uitgezonderd bestemmingsverkeer).

Toekomstige situatie

In de toekomst genereert het bedrijf door het jaar heen 30 tot 40 voertuigbewegingen per etmaal, waarvan 22 vrachtautobewegingen. Ook het naastgelegen bedrijf genereert enig verkeer. Het aantal vrachtwagens lijkt daarmee ten opzichte van de telgegevens niet toe te nemen.

Conclusie

Er is geen aanleiding om te veronderstellen dat de totale hoeveelheid verkeer op de Huddingweg wijzigt.

4 Draagkracht van de Huddingweg

4.1 Verkeersgegevens

In theorie (en praktijk) is het mogelijk dat er 12 aan- en afvoerbewegingen zijn op een dag van eigen vrachtwagens, tractoren en eventueel een enkele vrachtwagen van derden. Het aantal vrachtwagenbewegingen is zodanig beperkt, dat in de afgelopen vier jaar is het niet voorgekomen dat vrachtwagens van Van Kempen elkaar zijn gepasseerd op de Huddingweg.

De maximale lading op een vrachtwagencombinatie bedraagt 25 ton. Het totaalgewicht inclusief vrachtwagen bedraagt dan 42,5 ton verdeeld over 5 assen. De aslast is derhalve 8,5 ton. De aslast van een tractor met strolading is lager.

Gelet op de aanwezige bestemmingen en bedrijvigheid (veehouderijen en niet agrarische bedrijvigheid) is groot transportmaterieel een bekend gegeven op de Huddingweg. Voor veehouderijen worden doorgaans zwaardere transportmiddelen ingezet dan die benodigd zijn voor het foeragebedrijf.

4.2 Staat van de asfaltverharding

Gegevens over de historie van het onderhoud aan de Huddingweg zijn niet bekend. Volgens de gemeente is het laatste groot onderhoud rond 2001/2002 uitgevoerd. De huidige zichtbare schadebeelden op de asfaltverharding bestaan uit lichte rafeling, scheurvorming en randschade.

Constructieboringen

Om inzicht te verkrijgen in de opbouw van de bestaande asfaltconstructie zijn op 31 mei 2012 drie constructieboringen (met een diameter van 100 mm) uitgevoerd, waarbij de dikte en het type van de asfaltlagen, de fundering en de ondergrond (tot een diepte van circa 1,0 meter onder de bovenkant verharding) zijn vastgesteld en beschreven. Alle boorgaten zijn direct na het boren hersteld.

De locaties waar de constructieboringen zijn uitgevoerd zijn weergegeven in bijlage 1. De resultaten van de constructieboringen zijn opgenomen in bijlage 2.

Uit de constructieboringen blijkt dat de asfaltdikte varieert van circa 110 tot 190 mm. Hieronder is een fundering aangetroffen van puin met een dikte van 110 tot 150 mm puin. Onder de fundering bevindt zich een zandpakket van minimaal 700 mm. Tijdens het uitvoeren van de boringen is geen grondwater aangetroffen.

Staat van de asfalt verharding

In constructief opzicht is een goede opbouw van de asfaltverharding aanwezig. De aanwezigheid van een puinfundering onder het asfaltpakket is gunstig. De fundering is relatief dun. De aanwezigheid van een dik zandpakket is uit constructief oogpunt eveneens

gunstig. Het feit dat bij de constructieboringen (dus tot 1,0 m- mv) geen grondwater is aangetroffen, heeft eveneens een positief effect op de draagkracht.

4.3 Onderhoud in de toekomst

Het aantal extra voertuigbewegingen als gevolg van de functieverandering van het bedrijf op Huddingweg 18 is relatief beperkt. Op basis van de goede constructieve opbouw in combinatie met de beperkte toename van de verkeersbelasting maakt dat geen substantiële versnelling van het onderhoud aan de asfaltverharding te verwachten is.

5 Conclusie

Dit advies geeft antwoord geven op de volgende drie vragen:

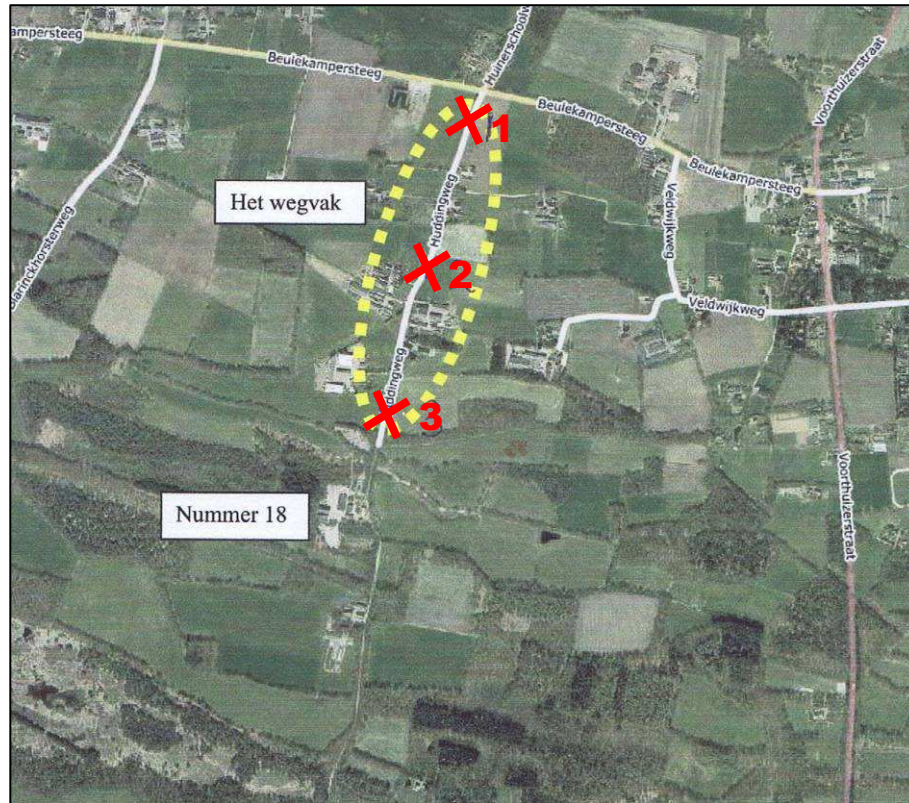
1. Hoe kunnen de verkeersstromen veilig gepasseerd worden?
2. In welke mate ontstaat extra schade aan de bermen en hoe kan deze schade voorkomen worden?
3. In hoeverre is de draagkracht van de huidige asfaltconstructie toereikend voor de extra verkeersstromen en op welke wijze kan de draagkracht verbeterd worden zodat deze toereikend is voor de extra verkeersstromen?

De huidige en toekomstige verkeersintensiteiten passen bij de inrichting en functie van de Huddingweg. Ten opzichte van de recent uitgevoerde verkeerstelling zal de toekomstige situatie nauwelijks tot een andere verkeersintensiteit leiden. De verkeersintensiteiten zijn laag, uitbreiding van de foeragehandel zoals in de plannen beschreven leidt niet tot een wezenlijke toename van het verkeer. De eerste vraag is daarmee beantwoord: het verkeer kan veilig worden verwerkt op de huidige weg.

De verkeersdruk neemt niet toe, er ontstaat dus ook geen extra schade aan de bermen. Dat is het antwoord op de tweede vraag. Dit laat onverlet dat in de oogsttijd tijdelijk meer zwaar verkeer van de weg gebruik zal maken. Voor die situatie geven we in overweging om passeerplaatsen (korte wegverbredingen) te realiseren. Deze kunnen samenvallen met de erftoegangen aan de weg, waarmee direct ook daar een beperking van eventuele bermschade de rest van het jaar wordt bereikt.

De asfaltverharding heeft een goede constructieve opbouw. Er is geen substantiële versnelling van het onderhoud aan de asfaltverharding te verwachten. Dat is het antwoord op de derde vraag.

Bijlage 1 Locaties constructieboringen



CONCEPT

Bijlage 2 Resultaten constructieboringen

Vorbereid door Arnhem - Diamant bv 7-6-2012

Pagina 1

		Arnhem-Diamant bv					http://www.arnhem-diamant.nl							
Opdrachtgever:		Tauf bv					office@arnhem-diamant.nl							
naam:		R. van der Gugten					Datum:		31 mei 12					
Werk:		Huddingweg te Putten					Uitgevoerd door:							
Opdrachtnr:		2010285					Ingevoerd door:							
nr:		Verharding	mm	Fundering	mm	Fundering	mm	Fundering	mm	Fundering	mm	Coördinaten		GW
1		asfalt	190	steenpuin	110	aangebracht zand	300	zand	400			169237 470763		
2		asfalt	145	steenpuin	170	aangebracht zand	200	zand	485			169139 470445		
3		asfalt	110	steenpuin	150	zand	740					169033 470102		

EPT

Vestiging Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0570) 666 222
F +31 (0570) 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

www.goudappel.nl
goudappel@goudappel.nl

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**