

Opdrachtgever	BPD Ontwikkeling BV
Datum	13 november 2023
Auteur	Martijn Ruijgers
Kenmerk	015225.20230706.N1.04
Status	Definitief
Pagina	1/5

## Verkeerseffecten Sensora

### 1. Inleiding

#### 1.1 Aanleiding

BPD Ontwikkeling BV wil het terrein van de voormalige Sensora fabriek in de Raambuurt in Deventer herontwikkelen. Hiervoor is een bestemmingsplanwijziging nodig, waarin onder andere de effecten van het verkeer van/naar de ontwikkeling in beeld worden gebracht. Ook moet onderzocht worden wat de geluidseffecten zijn en in hoeverre de stikstofdepositie van het verkeer toelaatbaar is.

Deze notitie gaat in op de volgende onderdelen:

- Beknopte analyse alternatieve verkeersgeneratie op basis van de door BPD Ontwikkeling aangeleverde woningtypen in combinatie met CROW-kengetallen en het verkeersmodel.
- Verandering in intensiteiten op werkdagen
- Effecten op de verkeersafwikkeling.
- Het verrijken van de intensiteiten als input voor de milieustudies.

#### 1.2 Uitgangspunten

Voor deze analyse zijn wij uitgegaan van de volgende uitgangspunten:

- Programma: 130 woningen + 650 m2 bvo commerciële ruimte (kantoor).
- Regionaal Verkeersmodel Overijssel 1.1
- Situatie in 2025 en 2040





Figuur 2: Groei (mvv) werkdagintensiteiten in 2040 als gevolg van Senzora-ontwikkeling

## 4. Verkeersafwikkeling

De relatieve toename van de drukte op het hoofdwegennet als gevolg van de ontwikkeling bedraagt een paar procent, zie figuren 3 en 4.



Figuur 3: Relatieve groei (%) werkdagintensiteiten in 2025 als gevolg van Sensora-ontwikkeling



Figuur 4: Relatieve groei (%) werkdagintensiteiten in 2040 als gevolg van Sensora-ontwikkeling

De Sluisstraat wordt niet gebruikt door doorgaand verkeer, omdat er geen mogelijkheid is de gracht te passeren. De Emmastraat wordt wel door bovenlokaal verkeer benut. Tijdens spitsperiodes komt het voor dat de capaciteit van de Emmastraat en omliggende kruispunten en wegvakken onvoldoende is om het verkeer zonder vertraging af te wikkelen. De groei van het verkeer als gevolg van de Sensora-ontwikkeling is zo beperkt dat deze niet tot een wezenlijke verdere verslechtering van de verkeersafwikkeling leiden.

## 5. Verrijking resultaten voor milieustudies

Voor milieuberekeningen (geluid, lucht en stikstof) moeten de werkdagcijfers worden omgerekend naar weekdagcijfers. Dus van het gemiddeld aantal voertuigen van maandag tot en met vrijdag naar het gemiddeld aantal voertuigen van maandag tot en met zondag. Vervolgens moeten de weekdagcijfers worden verdeeld over voertuiggrootte (auto, middelzwaar en zwaar vrachtverkeer) en de periode van de dag (dag, avond en nacht). Dit wordt verrijken genoemd.

De verrijking gaat uit van verdelingen in de hele provincie Overijssel. De verdeling in Overijssel is gebaseerd op tellingen.

De etmaalintensiteiten van de gemiddelde werkdag en de gemiddelde weekdag van alle bruikbare tellingen (van gemeenten, provincie en Rijkswaterstaat) zijn gemiddeld voor de drie modaliteiten. Hiermee zijn omrekenfactoren van werk- naar weekdag bepaald. De factor om werkdagintensiteiten om te zetten naar weekdagintensiteiten is voor auto 0,92 en voor middelzwaar en zwaar vracht 0,81 en 0,77. De werkdagintensiteiten uit het RVMO zijn met deze factoren omgezet naar weekdagintensiteiten.

De verdeling over de perioden van de dag is op basis van tellingen per wegtype bepaald voor auto en middelzwaar en zwaar vrachtverkeer. Deze zijn vervolgens omgezet naar uurpercentages. Met deze percentages worden intensiteiten berekend die nodig zijn voor de milieuberekeningen.

De intensiteiten uit het verkeersmodel zijn op bovenstaande manier omgerekend naar milieucijfers.