



Aan [REDACTED], Salverda Bouw BV

Van [REDACTED], BVA Verkeersadviezen

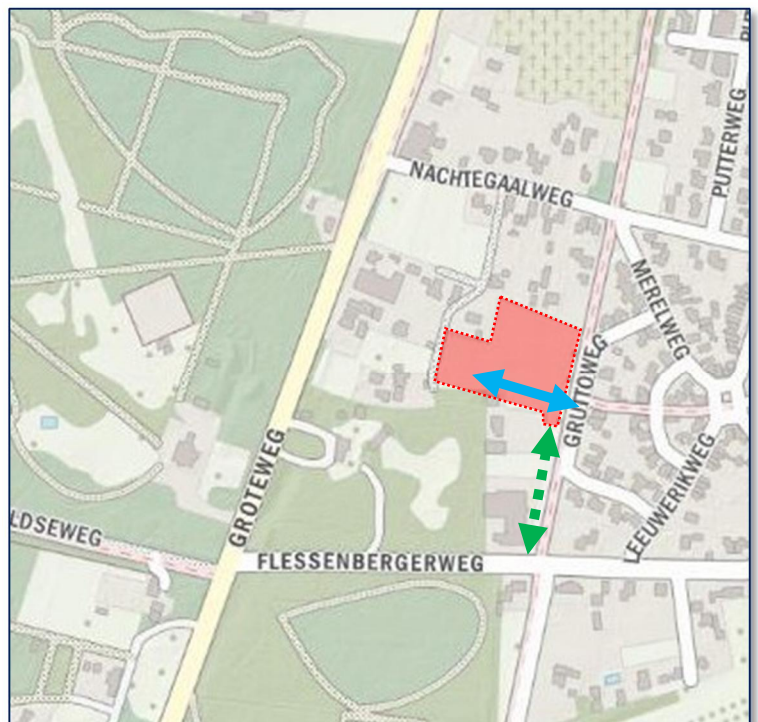
Datum 8 oktober 2021

Betreft Alternatieve ontsluitingsstructuur woningbouwlocatie Gruttoweg Wapenveld

1. Inleiding

Salverda bouw is bezig met het ontwikkelen van een aantal woningen aan de westzijde van de kern Wapenveld. Het plangebied bevindt zich aan de zuidwestzijde van de kern ten westen van de Gruttoweg en ongeveer in het midden tussen de Nachtegaalweg aan de noordzijde en de Flessenbergerweg aan de zuidzijde (zie figuur 1 voor de ligging van het plangebied).

De oorspronkelijke ontsluiting van het gebied is voorzien aan de oostzijde van het plangebied, aansluitend op de Gruttoweg (zie blauwe pijl in nevenstaande figuur). In het voorjaar van 2021 heeft BVA Verkeersadviezen de effecten van deze ontsluitingsstructuur voor de omliggende wegen inzichtelijk gemaakt, waarbij specifieke aandacht is besteed aan de kruising met het vrijliggende (onverplichte) fietspad. Geconcludeerd is dat deze ontsluitingsstructuur niet tot verkeerskundige problemen leidt qua afwikkeling en verkeersveiligheid, mits de kruising met het fietspad op een juiste wijze wordt vormgegeven. Echter gedurende de planontwikkeling is ook een alternatieve ontsluitingsstructuur voor het voetlicht gekomen, waarbij de ontsluiting in zuidelijke richting plaatsvindt en de ontsluitingsweg aansluit op de Flessenbergerweg (zie groene pijl in bovenstaande figuur).



Figuur 1: Ligging plangebied en ontsluitingsstructuur

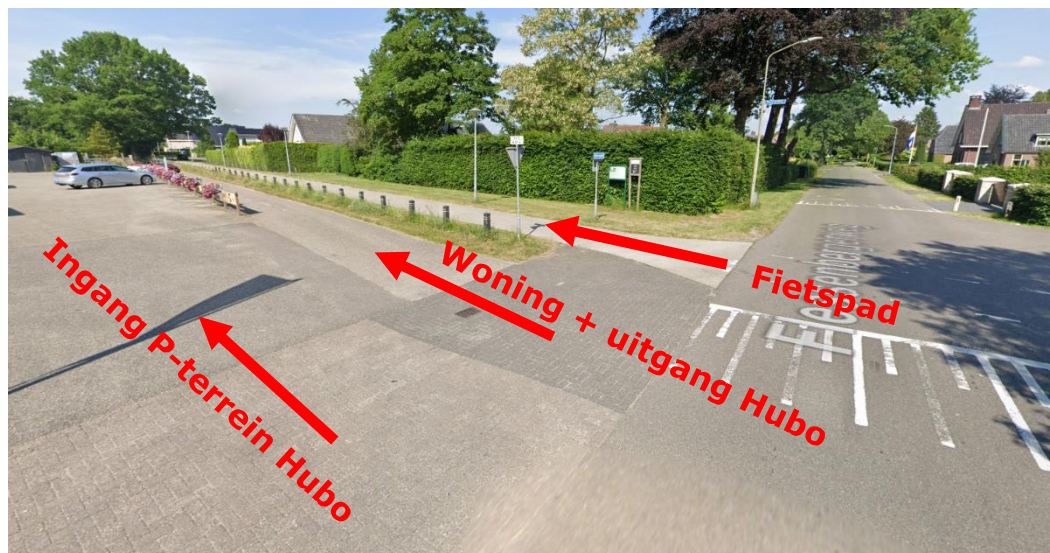
Geconcludeerd is dat deze ontsluitingsstructuur niet tot verkeerskundige problemen leidt qua afwikkeling en verkeersveiligheid, mits de kruising met het fietspad op een juiste wijze wordt vormgegeven. Echter gedurende de planontwikkeling is ook een alternatieve ontsluitingsstructuur voor het voetlicht gekomen, waarbij de ontsluiting in zuidelijke richting plaatsvindt en de ontsluitingsweg aansluit op de Flessenbergerweg (zie groene pijl in bovenstaande figuur).

Salverda Bouw heeft BVA Verkeersadviezen gevraagd ook deze ontsluitingsstructuur verkeerskundig te beoordelen en te bepalen welke van de twee varianten verkeerskundig de voorkeur heeft.

2. Analyse

Uit de eerdere analyse van de oorspronkelijke ontsluitingsstructuur is vastgesteld dat het plangebied circa 200 verkeerbewegingen per etmaal gaat genereren. Omdat er in deze alternatieve ontsluitingsstructuur sprake is van één ontsluitingsweg voor gemotoriseerd verkeer, wordt dat ook de belasting van de ontsluitingsweg. Aantallen die eenvoudig via een weg afgewikkeld kunnen worden. Met andere woorden ook voor deze variant geldt dat er geen afwikkelingsproblemen worden verwacht.

De weg verloopt vervolgens in zuidelijke richting naar de Flessenbergerweg en sluit daar net ten westen van het fietspad op aan.



Figuur 2: Aansluiting ter hoogte van Flessenbergerweg (bron Google Maps; opnamedatum juni 2021)

Hierbij verloopt de weg over een bestaand tracé, parallel aan het fietspad en langs het parkeerterrein van Hubo dat de ingang ook ter plaatse van de aansluiting op de Flessenbergerweg heeft. Het parkeerterrein van Hubo ontsluit niet alleen aan de zuidzijde direct op de Flessenbergerweg, maar ook aan de noordzijde op de al aanwezige ondergeschikte weg parallel aan het fietspad. De betreffende weg dient nu uitsluitend ter ontsluiting van een perceel ten noorden van de Hubo en dus ook (gedeeltelijk) ter ontsluiting van het parkeerterrein van Hubo. Het gaat hierbij om een smalle weg parallel aan het fietspad, die in het kader van de realisatie van de nieuwe woningen verbreed zal (moeten) worden. Welke impact dit heeft op het terrein van Hubo is vooralsnog niet duidelijk.

Door het toevoegen van nog een aansluiting op deze locatie, waar al diverse wegen (Parallelweg en ontsluitingsweg woning (en Hubo)), fietspaden (aansluiting doorgaande fietspad aan noord- en zuidzijde Flessenbergerweg) en percelen (toegang parkeerterrein Hubo) aansluiten, wordt de situatie niet overzichtelijker. De Flessenbergerweg is geen weg met zeer hoge intensiteiten, waardoor de gevaarstelling als gevolg van nog een aansluiting niet heel groot zal worden, maar hoe minder aansluitingen hoe beter. Daarnaast kan er een probleem ontstaan met betrekking tot de

eenduidigheid in voorrang. De aansluiting van de Parallelweg aan de zuidzijde van de Flessenbergerweg is een gelijkwaardige aansluiting. Het fietsverkeer op het fietspad dient daarentegen aan beide zijden voorrang te verlenen aan verkeer op de Flessenbergerweg. De toegang naar Hubo betreft een uitrit en is daarmee per definitie voorrangsgeregeld.

Maar wat met de nieuwe aansluiting naar de woonwijk? Dat betreft een reguliere zijweg, waarop in beginsel de voorrang niet geregeld zou moeten worden, analoog aan de situatie Parallelweg. Echter is er dan nog onderscheid te maken in de in/uitrit Hubo en de zijweg? Dit kan leiden tot misverstanden en daarmee tot onveilige situaties. Kortom het op deze wijze aansluiten van de wijk op de Flessenbergerweg is ongewenst.

3. Conclusies en aanbevelingen

Op basis van hetgeen hiervoor aan de orde is geweest kan worden geconcludeerd dat het toevoegen van een (minder ondergeschikte) aansluiting op deze locatie ongewenst is. De onoverzichtelijkheid neemt daardoor toe en de onduidelijkheid ten aanzien van de functie van de aansluitingen en daarmee de voorrangssituatie eveneens.

Bovendien is er sprake van een onlogische verkeersstructuur, omdat het de ontsluiting van een solitair woongebied betreft dat (gevoelsmatig) wordt ontsloten via het 'buitengebied'. De ontsluitingsstructuur via de Grutto maakt dat dit wijkje onderdeel gaat uitmaken van de westelijke woonwijk van Wapenveld en is daarmee logischer en eenduidiger.

Indien toch wordt gekozen voor een ontsluiting op deze locatie is herstructurering van de aansluiting op de Flessenbergerweg wenselijk. Het lijkt dan voor de hand te liggen om één centrale toegangsweg te realiseren voor Hubo, solitaire woning en woonwijk. Gezien het geringe gebruik van deze weg heeft het dan de voorkeur het fietspad hier eveneens onderdeel van uit te laten maken en het eerste deel hiervan als soort fietsstraat vorm te geven. In dat geval kan een gecombineerd gebruik worden gerealiseerd van toegangsweg en fietspad, waarbij de auto van ondergeschikt belang is. Hiermee wordt het aantal aansluitingen op de Flessenbergerweg sterk beperkt en de duidelijkheid vergroot.