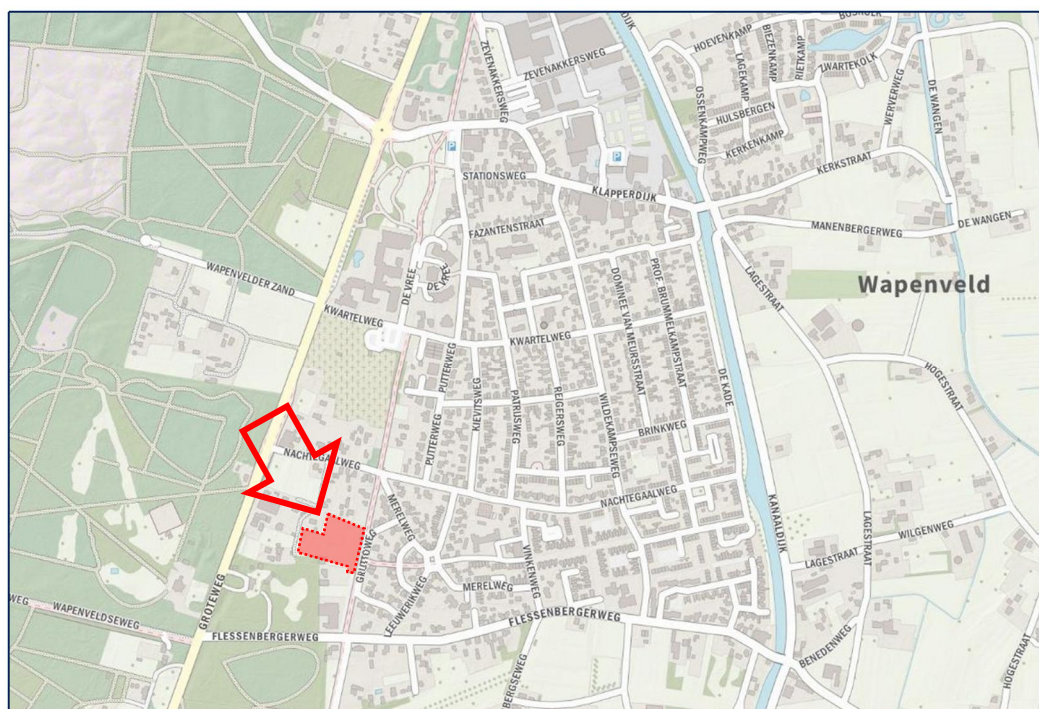




Aan [REDACTED], Salverda Bouw BV
Van [REDACTED], BVA Verkeersadviezen
Datum 14 juli 2022
Betreft Globale beschouwing verkeerskundige effecten woningbouwlocatie Gruttoweg Wapenveld

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).



Figuur 1: Ligging plangebied

De ontsluiting van het gebied is voorzien aan de oostzijde van het plangebied, aansluitend op de Gruttoweg. Salverda Bouw heeft BVA Verkeersadviezen gevraagd deze ontsluitingsstructuur verkeerskundig te beoordelen. In voorliggende notitie doen wij verslag van onze bevindingen.

2. Analyse

Om te kunnen bepalen of een ontsluiting aan de oostzijde mogelijk is en niet zal leiden tot onacceptabele effecten voor de omliggende wegen, dient te worden vastgesteld hoeveel verkeer de nieuwbouw zal gaan genereren. Om prognoses op te stellen voor woningbouwlocaties met betrekking tot de te verwachten hoeveelheid verkeer zijn kengetallen beschikbaar. Hiervoor maken wij gebruik van de CROW rapportage Toekomstbestendig parkeren (publicatie 381, d.d. december 2018). In genoemde publicatie zijn voor diverse woningtypen kengetallen opgenomen. Hierbij wordt naast het woningtype rekening gehouden met het gebied waar de woningen zich bevinden. Voor onderhavige locatie worden hiervoor de gebiedsdefinities "weinig stedelijk gebied" en "rest bebouwde kom" aangehouden.

Zoals plannen nu voorliggen worden er 24 woningen gerealiseerd. In tabel 1 is aangegeven om welke woningtypen dit gaat, in welke categorie deze woningen conform de CROW woningindeling vallen en hoeveel verkeersbewegingen deze woningen samen gaan genereren. Hierbij merken wij op dat het CROW een minimale en maximale waarde per woning aangeeft. In deze situatie is gerekend met de gemiddelde waarde.

Tabel 1: Verkeersgeneratie plangebied

woningtype	CROW aanduiding	aantal	verkeersgeneratie (in aantal ritten)		
			kental per woning	gemiddelde weekdag	gemiddelde werkdag
Vrijstaand, koop	Koop, huis, vrijstaand	3	8,2	24,6	27,3
2 onder 1 kap, koop	Koop, huis, 2 onder 1 kap	8	7,8	62,4	69,3
Starterswoningen	Koop, huis, tussen/hoek	8	7,4	59,2	65,7
Seniorenwoningen	Koop, huis, tussen/hoek	5	7,4	37,0	41,1
Totaal		24		183,2	203,4

Uit de tabel blijkt dat er op een gemiddelde werkdag circa 200 motorvoertuigbewegingen worden gegenereerd. Wij merken hierbij nog op dat een deel van de woningen bestemd is voor senioren. In de berekeningen is uitgegaan van reguliere huishoudens, waardoor het aannemelijk is dat het aantal verkeersbewegingen in de praktijk lager zal uitvallen.

De ontsluiting van het plangebied is voorzien aan de zuidoostzijde van het plangebied (zie figuur 2, volgende pagina). Na het kruisen van het vrijliggende fietspad wordt aangesloten op de Gruttoweg. Omdat er sprake is van eenrichtingverkeer op de Gruttoweg (zuid-noord) kan het gebied alleen bereikt worden vanaf de Leeuwerikweg en worden verlaten via de Merelweg. Dit betekent dat beide zijden van de Gruttoweg (ten noorden en ten zuiden van de nieuwe ontsluitingsweg) met evenveel extra verkeer belast gaan worden (100 aankomsten en 100 vertrekken).

Met andere woorden de intensiteit op de Gruttoweg neemt zowel ten noorden als ten zuiden van de nieuwe aansluiting toe met 100 motorvoertuigen per werkdagemaal. Van de Gruttoweg zijn geen verkeersgegevens bekend, maar gezien de ligging van deze weg en het aantal woningen dat de weg ontsluit mag worden aangenomen dat de intensiteit op de Gruttoweg op de drukste delen in de huidige situatie de 100 motorvoertuigen per etmaal niet overstijgt. Er is dan ook ontegenzeggelijk sprake van een toename van verkeer op de Gruttoweg. Echter in het slechtste scenario wordt de

intensiteit op het drukste deel van de Gruttoweg niet hoger dan 200 motorvoertuigen per etmaal. Een dergelijke intensiteit is eenvoudig en veilig af te wikkelen en past zeer zeker binnen de kenmerken van een woonstraat. Ter indicatie: voor het drukste uur dient rekening te worden gehouden met circa 10% van de etmaalintensiteit. Dat betekent 20 voertuigen per uur, anders gezegd 1 voertuig per 3 minuten. Het is evident dit geen enkel probleem vormt om dit verkeer via de Gruttoweg veilig af te wikkelen.



Figuur 2: Invulling en ontsluiting plangebied

Aandachtspunt is wel het kruisen van het vrijliggende fietspad tussen de nieuwbouwlocatie en de Gruttoweg. Ook hier zijn qua verkeersafwikkeling uiteraard geen problemen te verwachten, maar het betreft wel een kruising met (veel) langzaam verkeersdeelnemers. Hiermee dient bij de verdere uitwerking van de planvorming rekening te worden gehouden. Belangrijk hierbij is het gegeven dat er voldoende uitzicht is en de snelheid van het gemotoriseerde verkeer laag is.

3. Conclusies

Uit de vorige paragraaf blijkt dat de realisatie van 24 woningen op de locatie ten westen van de Gruttoweg leidt tot een toename van het aantal verkeersbewegingen op de Gruttoweg. Deze toename bedraagt in het slechtste scenario 100 motorvoertuigen per etmaal. Echter vanwege het feit dat het plangebied seniorenwoningen be-

vat zal de intensiteit naar verwachting minder toenemen. Maar ook wanneer we uitgaan van het slechtste scenario, zijn er geen afwikkelings- en veiligheidsproblemen te verwachten. Wel dient aandacht te worden besteed aan de vormgeving van de kruising van de ontsluitingsweg met het vrijliggende fietspad. Lage snelheid van het gemotoriseerde verkeer en goed zicht tussen de verkeersdeelnemers onderling zijn de ingrediënten om op deze locatie een veilige situatie te realiseren. Hiervoor zijn diverse oplossingen denkbaar en bewezen effectief. Een en ander dient bij de verdere uitwerking te worden meegenomen in de planvorming.