



BVA
verkeersadviezen
vormgevers van mobiliteit

Kantoorcomplex 'Mexichem'
Stationsplein 6
8011 CW Zwolle
postbus 40089
8004 DB Zwolle
T (038) 460 6747
E bva@bvaverkeer.nl
I www.bvaverkeer.nl

Aan Frans Hoogenraad

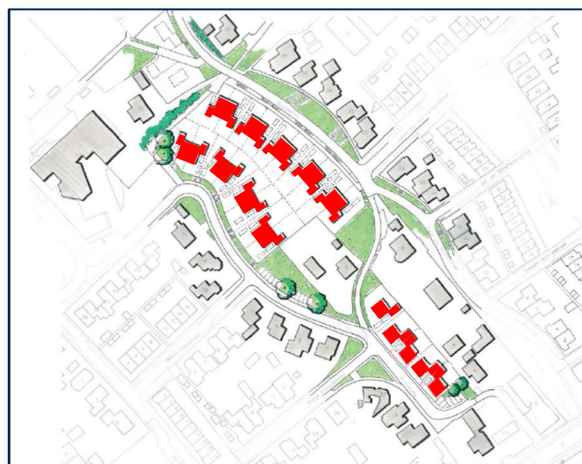
Van Jan Haveman

Onderwerp Verkeersstructuur Buurskamp Wezep

Datum 21 december 2021

1. Inleiding

In het noordoostelijke deel van de kern Wezep wordt één van de laatste delen van (woonwijk) Wezep-Noord ontwikkeld. Het betreft het gedeelte van de wijk dat ligt in de omgeving van de Buurskamp. Op het terrein dat ligt ten noorden van perceel Buurskamp 5 en dat verder in hoofdlijnen wordt omsloten door de Buurskamp en de Aletta Jacobsstraat wordt de realisatie van 23 woningen voorzien. Het betreft hier 18 twee onder een kap woningen en 5 multifunctionele bungalows. In nevenstaande figuur is de projectie van de woningen weergegeven en tevens de wijze waarop de woningen worden ontsloten.



Opzet woonontwikkeling Buurskamp

De ontsluiting van deze nieuwbouw vindt plaats op verschillende wegen. 10 tweekappers worden ontsloten op het noordelijke deel van de Buurskamp en 8 van de woningen van dit type sluiten aan op de Aletta Jacobsstraat. De bungalows ontsluiten op het zuidelijke deel van de Buurskamp. De bestaande wegenstructuur in deze omgeving wordt hierbij niet gewijzigd. Dat wil zeggen dat de voetgangersverbinding tussen de Aletta Jacobsstraat en (het zuidelijke



Voetgangersverbinding Aletta Jacobsstraat - Buurskamp

deel van) de Buurskamp, die overigens naar verwachting ook veelvuldig door fietsers wordt gebruikt, in stand blijft. De verwachting dat deze verbinding ook veelvuldig door fietsers



wordt gebruikt komt voort uit het feit dat de rijloper en voetpad op één niveau liggen (zie foto op pagina 1).

Het centraal gelegen deel van de weg Buurskamp, dat ligt ten zuid-oosten van het perceel Buurskamp 5, zal het ondergeschikte karakter dat deze weg momenteel heeft behouden en daarmee in vormgeving ook afwijken van het overige deel van de Buurskamp en de omliggende wegen. Op nevenstaande foto is dit weggedeelte te zien. De Aletta Jacobsstraat en het noordelijke deel van de Buurskamp zullen aan de planontwikkelingszijde worden voorzien van een voetpad/loopstrook.



Ondergeschikte vormgeving centrale deel Buurskamp

De hiervoor beschreven ontsluitingsstructuur en vormgevingssuggesties zijn weergegeven in de notitie Stedenbouwkundig schetsontwerp Buurskamp – Wezep d.d. 20-12-2017, Nikkels/SACON. In deze notitie is de volgende passage opgenomen. *De vraag is gerezen of het noordelijk deel van de Buurskamp bij het toevoegen van het beoogde aantal woningen nog wel veilig is als doodlopende weg. Wij zien mogelijkheden dit probleem te ondervangen door een (nader uit te werken) verbinding tussen de Buurskamp en het noordelijker gelegen Troelstrahof. Mogelijk kan dit integraal worden meegenomen/mee-ontworpen bij de (visie op de) uitgifte van een tweetal kavels voor vrijstaande woningen ter plaatse.*

De gemeente Oldebroek heeft BVA Verkeersadviezen gevraagd op deze vraag een antwoord te geven. In voorliggende notitie gaan wij in op de vraagstelling en de effecten die de voorgestelde kortsluiting met zich meebrengt.

2. Verkeerskundige afweging

In het verleden is ten aanzien van de ontsluiting van Wezep-Noord en meer specifiek onderhavig plangebied, al een aantal suggesties gedaan. Een van de suggesties was toentertijd om de verbinding van Wezep-Noord naar de Zuiderzeestraatweg via de Buurskamp af te sluiten. Deze afsluiting is inmiddels geëffectueerd. Daarnaast is geadviseerd het woongebied “Willem de Zwijger” los te koppelen van Wezep-Noord en als zelfstandige wijk te ontsluiten op de Zuiderzeestraatweg. Deze suggestie is tot op heden niet overgenomen.

● **Verkeersveiligheid**

In het stedenbouwkundige plan wordt de vraag gesteld of (het noordelijke deel van) de Buurskamp nog wel veilig is bij het toevoegen van het aantal beoogde woningen. Op het betreffende wegvak worden momenteel vier woningen ontsloten. Hieraan worden zoals al aangegeven tien woningen (5 twee onder een kappers) toegevoegd. Verkeerskundig gezien is dit geen enkel probleem. Dit aantal woningen genereert slechts een beperkt aantal ritten. Naar verwachting gaat het hierbij in totaliteit om circa 100 voertuigbewegingen per etmaal. Deze kunnen zonder problemen worden afgewikkeld en ook de verkeersveiligheid kan hier-



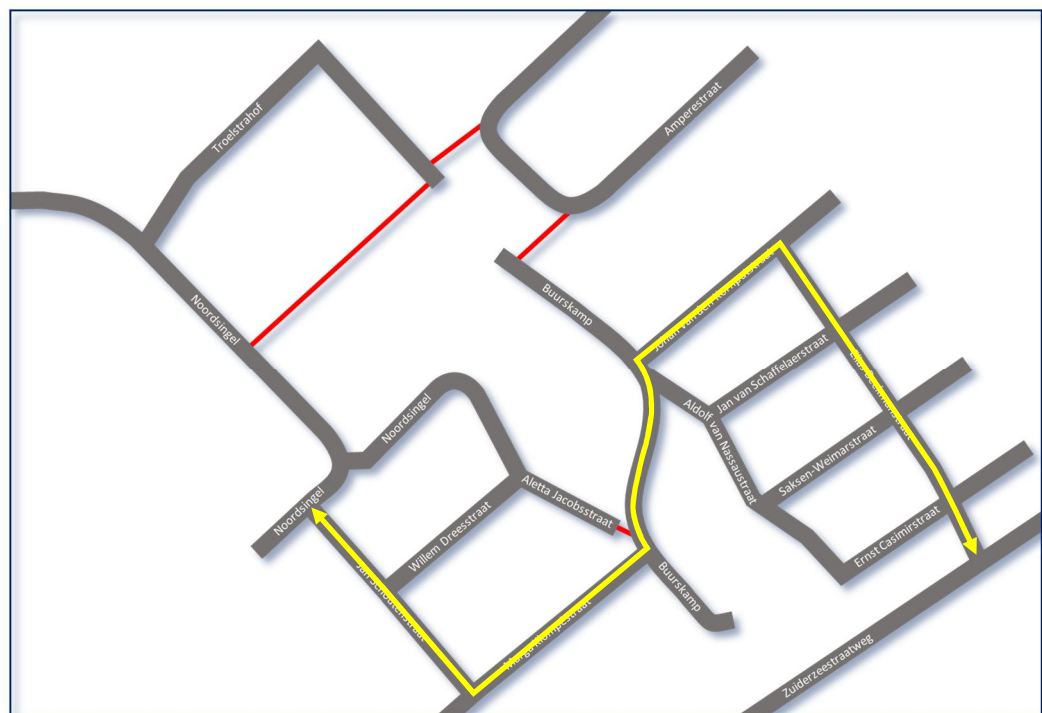
mee zeer zeker worden gewaarborgd. Mede omdat het allemaal lokaal bekend verkeer betreft dat deze weg zal gaan belasten. Het is immers een doodlopende straat waar alleen de aanwonenden (en eventueel bezoekers van deze woningen) rijden. Bovendien is de snelheid laag, aangezien het een doodlopende straat met beperkte lengte betreft. Naar verwachting maakt de straat onderdeel uit van het (om de omliggende straten reeds ingestelde) woon-erfregime, waarmee de maximum snelheid is beperkt tot stapvoets (juridisch vastgesteld op maximaal 15 km/uur).

De verkeersveiligheid is dan ook niet in het geding en om deze reden is een doorkoppeling van dit deel van de Buurskamp niet nodig.

● **Ontsluitingsstructuur**

Verkeersveiligheid is dan ook geen argument om te kiezen voor deze kortsluiting. Andere overwegingen voor het desondanks maken van deze keuze kunnen eventueel zijn een betere ontsluitingsstructuur voor het gebied. In het navolgende gaan wij op dit aspect in. Hierbij bepalen wij welke effecten een doorkoppeling heeft op de ontsluiting van de wijk en het gebruik van de wegen. Tevens houden wij hierbij de voorgestelde ontsluitingsstructuur tegen het licht.

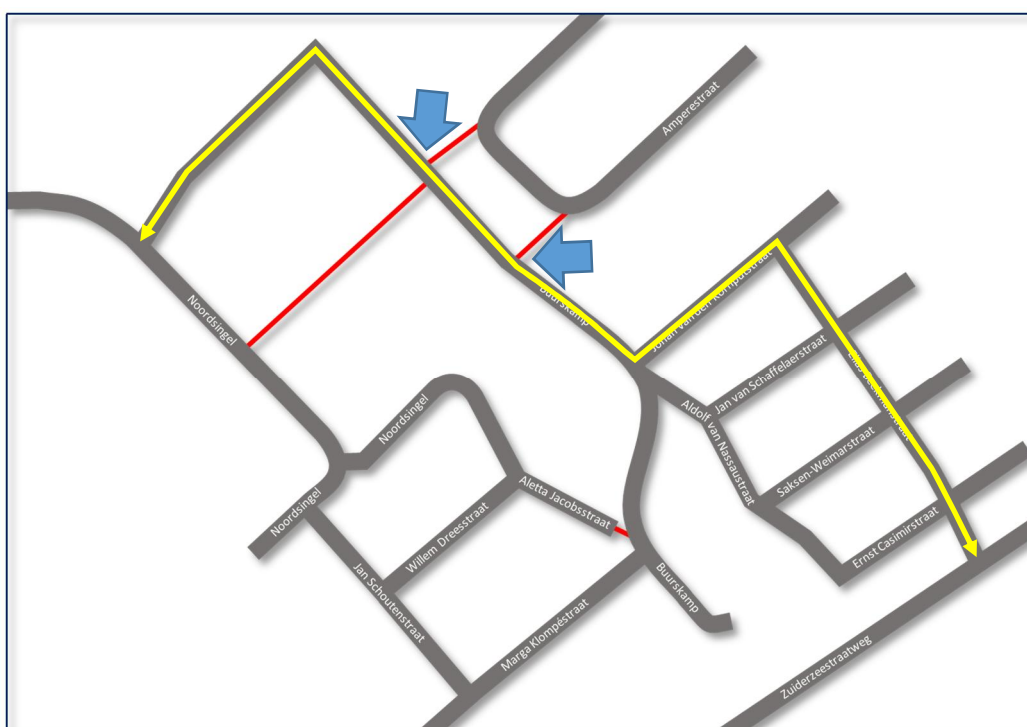
Met de huidige voorgestelde verkeersstructuur blijft er een mogelijkheid om het woongebied van noord naar zuid (vice versa) te doorkruisen. Het gaat hierbij om de route waarbij vanaf de Noordsingel via de Jan Schoutenstraat, de Marga Klompéstraat, het ondergeschikte deel van de Buurskamp (centrale deel) en de Willem de Zwijgerwijk de Zuiderzeestraatweg worden bereikt (zie onderstaande figuur). Hiermee is er sprake van een verbinding tussen de Zuiderzeestraatweg en de Noordsingel (en verder naar de Rondweg). Deze route is echter als gevolg van het verloop door de wijk niet erg aantrekkelijk en wij verwachten niet dat deze route (substantieel) door doorgaand verkeer gebruik zal gaan worden.





Wel biedt deze structuur voor het meest oostelijke deel van Wezep-Noord een mogelijkheid in beide richtingen de wijk te verlaten. Kwetsbaar aspect blijft echter het gebruik van de ondergeschikte verbinding Buurskamp. Het centrale deel van de Buurskamp maakt integraal onderdeel uit van de ontsluitingsstructuur van dit deelplan en is daarnaast een schakel in de 'doorgaande verbinding'. Het zal daarmee niet eenvoudig zijn dit gedeelte van Buurskamp te ontlasten van verkeer. Overigens bestaat niet de indruk dat dit wegvak momenteel (te) zwaar door verkeer wordt belast en het is ook niet de verwachting dat dit in de toekomst wel het geval zal zijn. Maar het ontlasten van dit wegvak is met de gekozen verkeersstructuur, ondanks de voorgenomen ondergeschikte functie en inrichting nauwelijks mogelijk.

Het realiseren van een verbinding tussen de Buurskamp en de Troelstrahof heeft als gevolg dat er naast de eerder genoemde route nog een verbindingsmogelijkheid door de wijk ontstaat van noord naar zuid (vice versa). Door de ligging van deze verbinding en het meer gestrekt zijn van het tracé, is er een risico dat deze verbinding ook door gebiedsvreemd verkeer gebruikt gaat worden. De verbinding tussen de Noordsingel en de Willem de Zwijgerwijk, wordt bijvoorbeeld veel aantrekkelijker via deze route. Dit aspect is een reden om niet te kiezen voor de doorkoppeling in de voorgestelde ontsluitingsstructuur. Mede omdat deze verbinding ook twee keer wordt gekruist door een langzaam verkeer verbinding van en naar de scholen (Agnietencollege en de Uilenhorst).



Ondanks dat deze doorkoppeling het verkeersluw maken van het centrale deel van de Buurskamp wel eenvoudiger maakt. Dit wegvak hoeft in dat geval geen deel meer uit te maken van de ontsluitingsstructuur.

In dat geval kan er zoals in een eerder stadium ook al is aangegeven er beter voor worden gekozen de verbinding tussen de Adolf van Nassaustraat/Johan van den Kornputstraat en

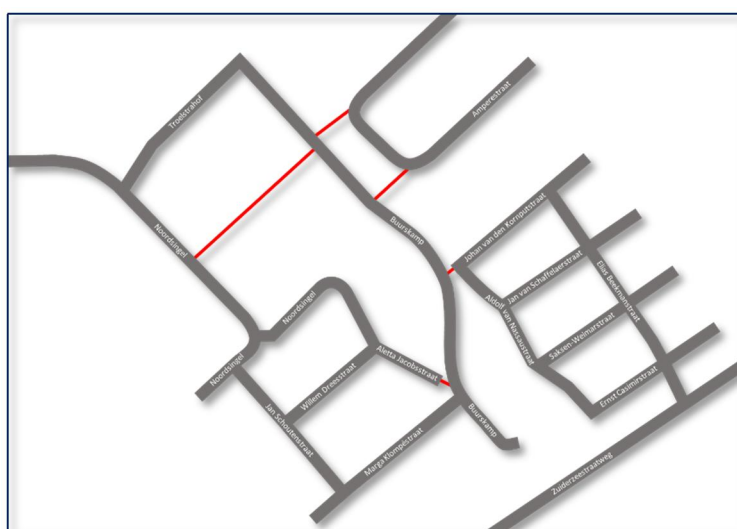


de Buurskamp op te heffen, waardoor de Willem de Zwijgerwijk een verkeerskundig zelfstandig functionerende wijk wordt die volledig wordt ontsloten op de Zuiderzeestraatweg. Er is dan geen mogelijkheid voor doorgaand verkeer door de wijk. Ook dit biedt extra mogelijkheden om de ondergeschikte verbinding Buurskamp verkeersluw te krijgen. In dat geval kan er zelfs voor worden gekozen dit deel van Buurskamp autovrij te maken en alleen voor de ontsluiting van het perceel Buurskamp 5 toegankelijk te houden. Het noordelijke deel van Buurskamp kan dan via de Troelstrahof worden ontsloten.

3. Conclusies en aanbevelingen.

Met betrekking tot de realisatie van de wijk Buurskamp rijst de vraag of het wenselijk is een kortsluiting te realiseren tussen het noordelijke deel van de Buurskamp en de Troelstrahof in verband met de verkeersveiligheid op dit deel van de Buurskamp. Geconcludeerd kan worden dat het gezien de te verwachten verkeersintensiteit op dit deel van de Buurskamp vanuit verkeersveiligheidsoptiek niet nodig is om de betreffende doorkoppeling te maken. Sterker nog het realiseren van deze doorkoppeling zou wel eens een averechts effect kunnen hebben op de veiligheidssituatie. De koppeling tussen beide wegen leidt er namelijk toe dat er een aantrekkelijke verbinding tussen de Noordsingel en de Zuiderzeestraatweg ontstaat. Dit kan leiden tot extra (doorgaand) verkeer door Buurskamp. Kenmerk van doorgaand verkeer is over het algemeen dat de snelheid wat hoger ligt, verkeer heeft immers geen directe relatie met de omgeving en wil zo snel mogelijk passeren. Dit gegeven, in combinatie met een toenemende intensiteit als gevolg van oneigenlijk gebruik, leidt eerder tot een verslechtering van de verkeersveiligheidssituatie dan een verbetering. Om deze reden wordt een doorkoppeling in combinatie met de huidige verkeersstructuur afgeraden. De omvang van de problematiek moet weliswaar niet worden overdreven, maar het realiseren van deze verbinding kan leiden tot ongewenste effecten die eenvoudig kunnen worden voorkomen door de verbinding niet te realiseren. Dit ondanks dat de verbinding kansen biedt het centrale deel van de Buurskamp te ontlasten.

Om de geschetste negatieve effecten te voorkomen zou kunnen worden overwogen om de verbinding tussen de Adolf van Nassastraat/Johan van den Kornputstraat en de Buurskamp op te heffen. Hierdoor is doorgaand verkeer niet meer mogelijk en de Willem de Zwijgerwijk

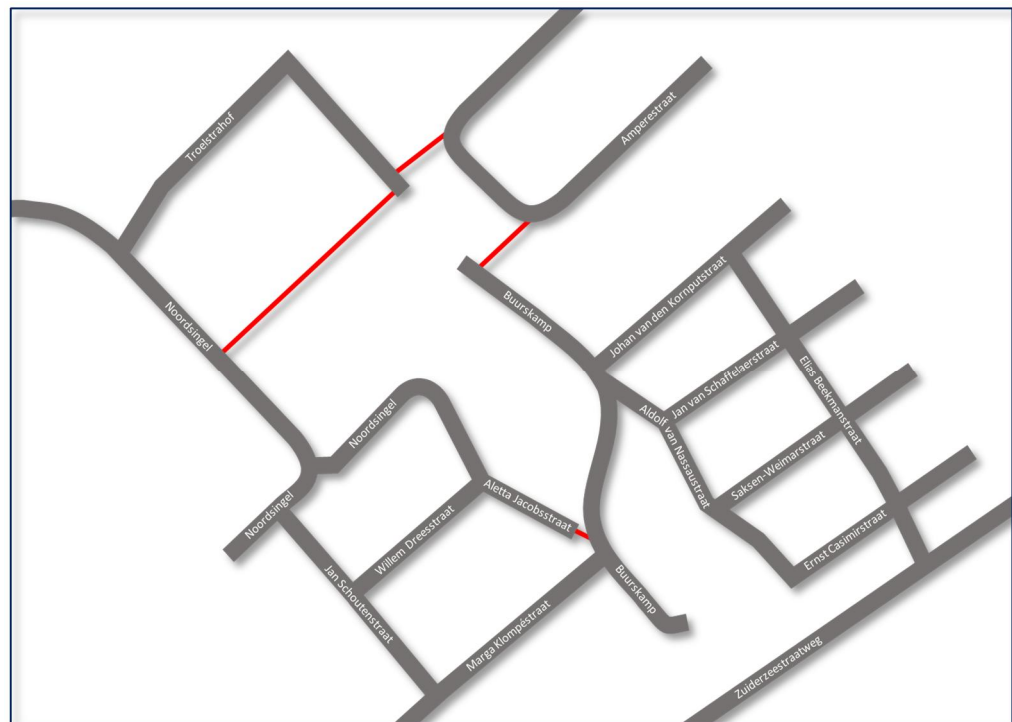


wordt dan een verkeerskundig zelfstandig functionerende wijk die uitsluitend op de Zuiderzeestraatweg wordt ontsloten. Buurskamp ontsluit dan evenals in de huidige situatie aan de noordzijde op de Noordsingel. Het centrale deel van de Buurskamp maakt dan weliswaar nog onderdeel uit van de ontsluitingsstructuur, maar zal gezien de ligging van dit wegvak nauwelijks met verkeer worden belast. Er kan worden overwogen om dit deel af te sluiten, maar dan wordt het noordelijke deel van de Buurskamp een doodlopende straat. Hoewel zoals eerder al is aangegeven dit op zichzelf

geen probleem is en negatieve veiligheidseffecten heeft, gaat de voorkeur hier niet naar uit. De winst voor het centrale deel van de Buurskamp weegt gezien het geringe verwachte verkeersaanbod niet op tegen de nadelen die het realiseren van een doodlopende straat heeft.



Echter de mogelijkheden om de aansluiting van de Buurskamp op de Johan van den Kornputstraat op te heffen zijn beperkt, vanwege de noodzakelijke verwerving van particuliere eigendommen. Deze maatregel lijkt om die reden niet haalbaar. In dat geval is een verbinding tussen de Buurskamp en de Troelstrahof ook niet wenselijk. Hiermee ontstaat de voorkeursontsluitingsstructuur zoals die in onderstaande figuur is opgenomen.



Voorkeursontsluitingsstructuur Buurskamp