

## MEMO

PROJECT : Puiflijk, Houtsestraat 14  
PROJECTNUMMER : P24-0814

ONDERWERP : Verkeersgeneratie en afwikkeling

DATUM : 3 juli 2025  
OPGESTELD DOOR : J. Hoekstra

---

### 1 Inleiding

Bouwbedrijf M. van Lambalgen B.V. is bezig met het herontwikkelen van een perceel aan de Houtsestraat 14 te Puiflijk. Op dit perceel worden nieuwe woningen gebouwd en een bestaande schuur omgevormd naar woningen. De toename van woningen leidt tot een toename van verkeer. In deze memo kijken wij naar de toename van verkeer en of deze toename van verkeer tot nieuwe aandachtspunten of problemen in de omgeving leidt.



Afbeelding 1.1; ligging plangebied

## 2 Ritgeneratie

Voor het bepalen van de verkeersgeneratie is gebruik gemaakt van de publicatie *Parkeercijfers 2024* van het kennisinstituut CROW. In deze publicatie wordt op basis van stedelijkheidsgraad, ligging, type bestemming de verkeersgeneratie weergegeven. Dit betreft het aantal auto-bewegingen op een gemiddelde weekdag. Andere modaliteiten van transport, zoals OV, fietsen en wandelen, zijn hierin niet opgenomen.

### Stedelijkheidsgraad

De norm kent 5 stedelijkheidsgraden van niet stedelijk tot sterk stedelijk. Deze stedelijkheidsgraad is gekoppeld aan de hoeveelheid adressen per km<sup>2</sup>.

| ADRESSENDICHTHEID                            | STEDELIJKHEIDSGRAAD  |
|----------------------------------------------|----------------------|
| > 2.500 adressen per km <sup>2</sup>         | zeer sterk stedelijk |
| 1.500 tot 2.500 adressen per km <sup>2</sup> | sterk stedelijk      |
| 1.000 tot 1.500 adressen per km <sup>2</sup> | matig stedelijk      |
| 500 tot 1.000 adressen per km <sup>2</sup>   | weinig stedelijk     |
| < 500 adressen per km <sup>2</sup>           | niet stedelijk       |

**Tabel 2.1; stedelijkheidsgraad**

Volgens de CBS-cijfers heeft gemeente Druten een omgevings-adressendichtheid van 812 woningen per km<sup>2</sup>. De te hanteren klasse in de berekening is vastgesteld op de stedelijkheidsgraad, *weinig stedelijk*<sup>1</sup>.

### Ligging

De ligging is onderverdeeld in centrum, schil centrum, rest bebouwde kom en buitengebied. Hiervoor is de ligging *rest bebouwde kom* aangehouden.

### Type bestemmingen

Het betreft een ontwikkeling van 49 woningen in diverse typologieën. In tabel 2.2 wordt een overzicht van de woningen weergegeven.

| AANTAL | OMSCHRIJVING ONTWIKKELAAR | GEHANTEERDE CROW-KLASSE                                              |
|--------|---------------------------|----------------------------------------------------------------------|
| 2      | Koop, huis, vrijstaand    | Koop, huis, vrijstaand                                               |
| 8      | Koop, huis, 2 onder 1 kap | Koop, huis, 2 onder 1 kap                                            |
| 4      | Koop, seniorappartement   | Koop, appartement, >100m <sup>2</sup>                                |
| 6      | Koop, seniorappartement   | Koop, appartement, 75m <sup>2</sup> -100m <sup>2</sup>               |
| 3      | Seniorenwoningen          | Koop, huis, rijwoning                                                |
| 4      | Schuurwoningen            | Koop, huis, rijwoning                                                |
| 8      | Koop, BeBo woning         | Huur, appartement, 75m <sup>2</sup> - 100m <sup>2</sup>              |
| 7      | Sociale huur, BeBo woning | Huur, appartement, sociale huur 75m <sup>2</sup> - 100m <sup>2</sup> |
| 7      | Sociale huur, BeBo woning | Huur, appartement, sociale huur < 75m <sup>2</sup>                   |

### Verkeersgeneratie

Het CROW kent een minimale en maximale ritgeneratie. In deze notitie wordt *worst case* uitgegaan van de maximale ritgeneratie.

<sup>1</sup> NB, voor de aanwezige woningen is geen verschil in ritgeneratie tussen *niet stedelijk* en *weinig stedelijk*

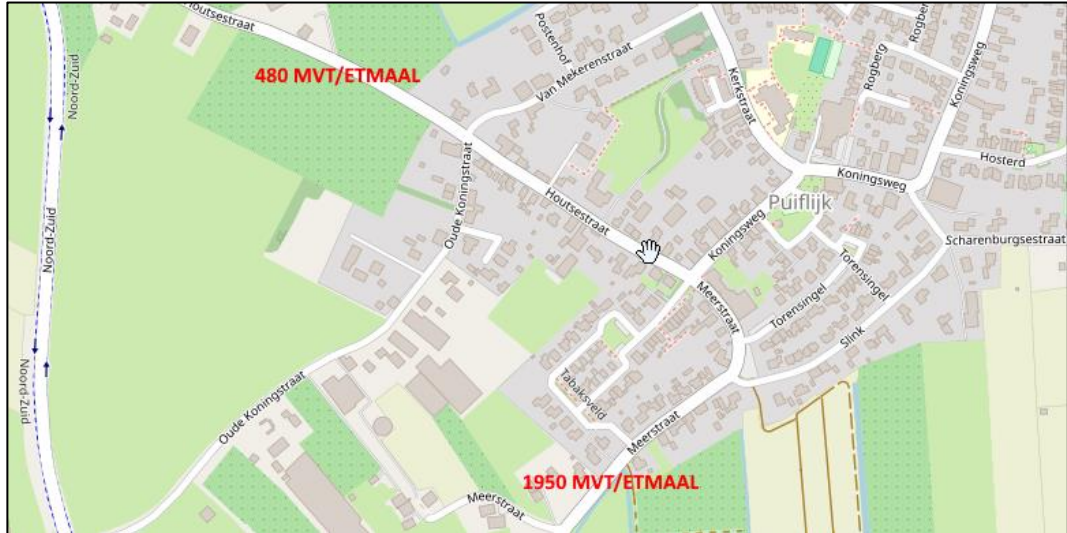
Op basis van de genoemde gegevens is de omvang van het verkeer ten gevolge van de realisatie van de 49 woningen bepaald. De uitkomsten hiervan zijn in tabel 2.2 opgenomen.

|          | MINIMALE RITGENERATIE | MAXIMALE RITGENERATIE | EENHEID                |
|----------|-----------------------|-----------------------|------------------------|
| Weekdag  | 270                   | 310                   | Motorvoertuigen/etmaal |
| Werkdag  | 300                   | 350                   | Motorvoertuigen/etmaal |
| Spitsuur | 30                    | 40                    | Motorvoertuigen/uur    |

**Tabel 2.2; verwachte ritgeneratie (afgerond op tientallen)**

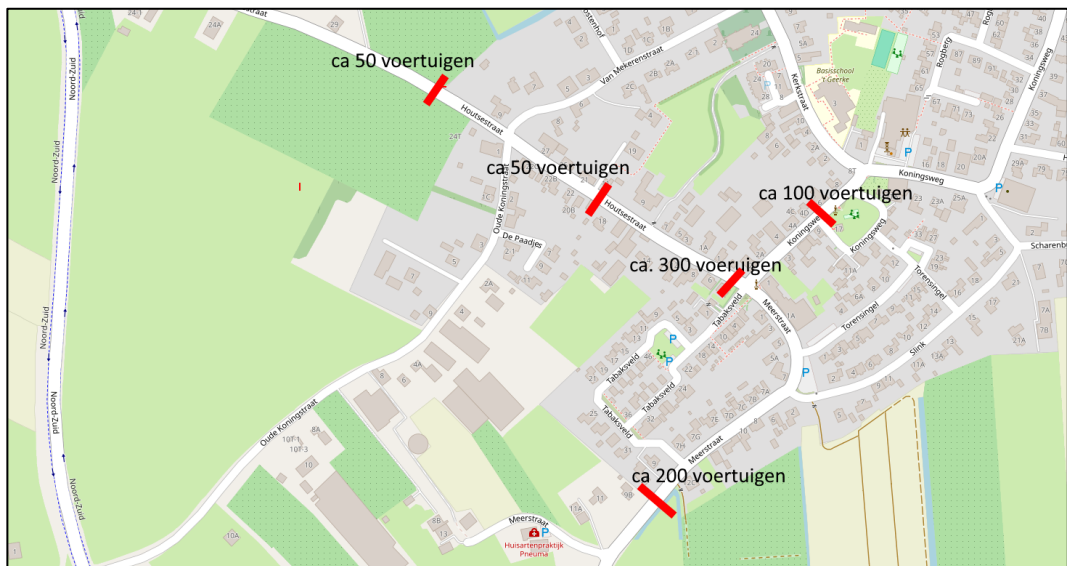
### 3 Afwikkeling verkeer

Vanuit de omgevingsdienst zijn de volgende intensiteiten op twee uitvalswegen bekend, deze zijn opgenomen in afbeelding 3.1 Dit betreft verwachte werkdagintensiteiten voor het jaar 2033.



**Afbeelding 3.1; bestaande intensiteiten**

De toevoeging van 350 motorvoertuigen op het wegennet is significant te noemen. Dit komt omdat bestaande intensiteiten laag zijn. Ook met de toevoeging blijft wel sprake van relatief lage intensiteiten. De verwachting is dat het merendeel van dit verkeer gebruik zal maken van de Meerstraat. Daarnaast zal de route via de Koningsweg gebruikt worden voor de diverse bestemmingen in Druten. De toename op de Houtsestraat richting het noord-westen zal aanmerkelijk kleiner zijn. Dit op basis van de ligging van het plan t.o.v. de kern Druten en de Provincialeweg N322.



**Afbeelding 3.2; verwachte globale toename verkeer afgerond op 50-tallen**

In het algemeen geldt dat fietsers en motorvoertuigen maken hierbij gebruik van dezelfde rijloper. Dit is bij een intensiteit onder de <2.500 motorvoertuigen per etmaal ook conform de aanbevelingen vanuit kennisinstituut CROW. Op basis hiervan zijn de bestaande wegprofielen passend bij het toekomstig verkeer.

De rijbaan binnen de bebouwde kom heeft een breedte van circa 5 meter exclusief goten. Dit is deels vormgegeven met asfalt en deels met straatstenen. Op enkele delen van de weg is geen trottoir aanwezig. Voor het deel op de Houtsestraat geldt dat de intensiteit duidelijk lager dan op de Meerstraat. Het incidenteel aanwezig zijn van voetgangers op de rijbaan is géén ideale situatie maar gezien de relatief lage intensiteit van het gemotoriseerd verkeer op dit deel ook niet onoverkomelijk. Voor de Meerstraat geldt dat in de huidige situatie de intensiteit al dusdanig is dat idealiter een trottoir aanwezig zou zijn. Dit ligt echter buiten de invloedssfeer van de projectontwikkelaar.

De rijbaan buiten de bebouwde kom heeft een asfaltbreedte van circa 4 meter. Deze heeft aan beide zijden een strook gasbetontegels waarmee voldoende ruimte aanwezig is voor het onderling passeren van twee personenauto's.

Voor de route naar Druten toe via de Koningsweg geldt dat deze veelal goed is ingericht, de toename hier zal naar verwachting minder dan op de Meerstraat en zal niet leiden tot problemen in de verkeersafwikkeling.

## 4 Conclusie

De ontwikkeling van 49 woningen aan de Houtsestraat te Puiflijk leidt tot een toename van gemotoriseerd verkeer. Deze toename bedraagt worst case 350 motorvoertuigen per etmaal. Deze intensiteit kan afgewikkeld worden op de bestaande wegen in Puiflijk. Punt van aandacht is wel de afwezigheid van een trottoir op de Meerstraat, dit is echter een bestaande situatie en niet ten gevolge van de planontwikkeling.