

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Postbus 161
7400 AD Deventer
T +31 (0)570 666 222
goudappel@goudappel.nl

Den Haag
Anna van Buerenplein 46
2595 DA Den Haag

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Eindhoven
Emmasingel 15
5611 AZ Eindhoven

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

Gemeente Duiven

Uitbreiding woningbouw

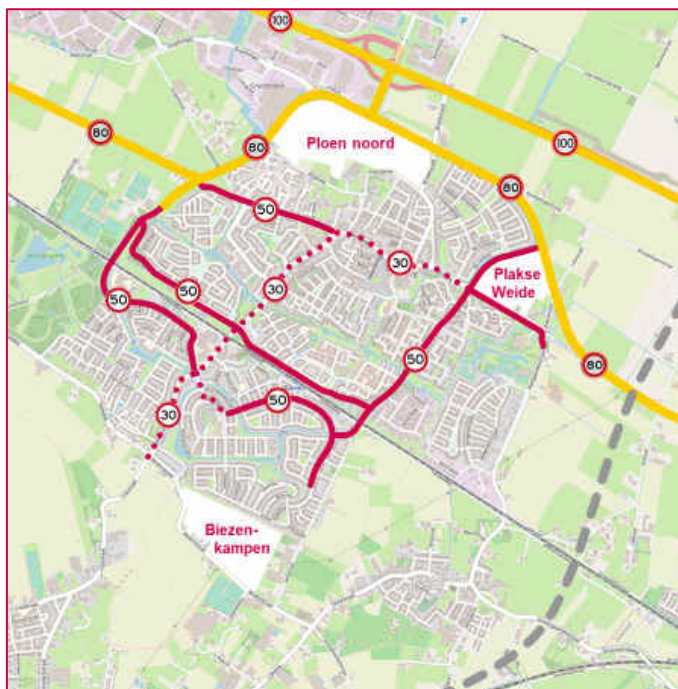
Verkenning ontsluitingsmogelijkheden

Datum
Kenmerk
Eerste versie

20 oktober 2020
007472.20200904.N1.03
Joost Verhoeven

1 Inleiding

De gemeente Duiven heeft de ambitie om de komende 10 jaar 450 nieuwe woningen te bouwen. Voor een deel kan deze opgave op inbreidingslocaties worden opgelost. Maar er is ook een uitbreidingslocatie nodig voor 250 tot 300 woningen. Deze uitbreidingslocatie moet aansluiten bij de huidige bebouwing. Daarvoor zijn er drie opties, de Biezenkampen aan de zuidzijde, Ploen noord aan de noordzijde en de Plakse Weide in het noordoosten.



Figuur 1.1: De hoofdwegenstructuur van Duiven met de drie woningbouwlocaties

Alle uitbreidingslocaties liggen direct tegen de bestaande kern aan en worden daar op termijn onderdeel van. De bewoners maken van dezelfde dagelijkse voorzieningen gebruik als de huidige inwoners van Duiven. We verwachten daarom voor de nieuwe bewoners hetzelfde autogebruik als in de rest van Duiven.

In deze notitie gaan we in op de mogelijkheden om de drie locaties te ontsluiten.

2 Woningbouwprogramma

Voor alle drie de locaties is een wijk van 300 woningen het uitgangspunt. De 'Vervolgnottitie versnelling woningbouw gemeente Duiven' gaat uit van de volgende verdeling van de woningen.

Categorie	Prijscategorie	Type woning	Percentage (+/- 5%)
Sociale huur*	< € 607,- per maand	Appartementen voor 1- en 2- persoons huishoudens	10%
Middeldure huur*	€ 720,- tot € 900,- per maand	Appartementen voor 1- en 2- persoons huishoudens	20%
Betaalbare koop	< € 210.000,- V.O.N.	Grondgebonden rijwoning max. 90 m2 GBO	30%
Middeldure koop	€ 210.000,- tot € 310.000,- V.O.N.	Bungalows/begijnhofjes, evt. klein aantal grotere rijwoningen/hoekwoningen	30%
Dure koop	> € 310.000,- V.O.N.	2^1 kap, vrijstaand, kavels	10%

* Indien er in de bestaande woningvoorraad sociale huurwoningen doorschuiven naar middeldure huur komt er meer ruimte in de categorie sociale huur (nieuwbouw) en minder ruimte in de categorie middeldure huur (nieuwbouw).

Tabel 2.1: Verdeling woningcategorieën uit de Vervolgnottitie versnelling woningbouw gemeente Duiven

3 Verkeersbeeld

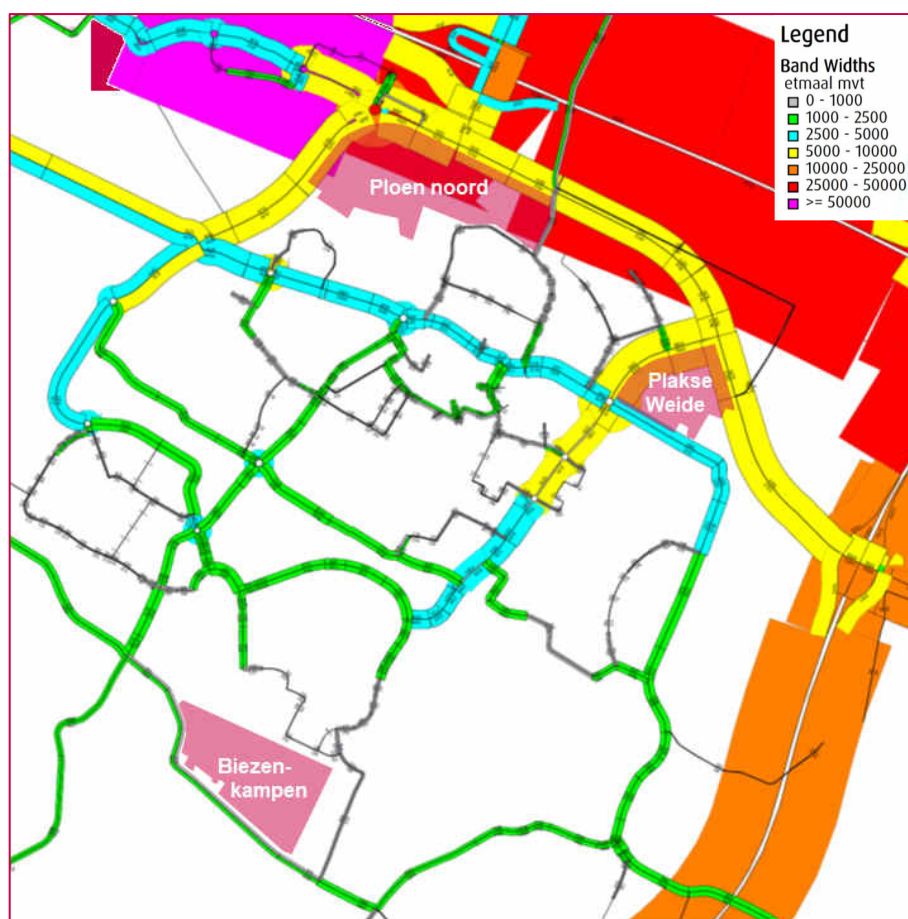
Ten behoeve van deze analyse is het verkeersmodel voor de gemeente Duiven geactualiseerd. Het verkeersmodel is nagelopen op de ontwikkelingen die de komende tijd nog te verwachten zijn. Tabel 3.1 geeft een overzicht.

bestaande plannen anno 2020	2020-2025	2025-2030
VCD Winkelhart	35	
VCD Woonpark/Schoollocatie Remigius		50
Westreenen Loo	18	
Welleveld	15	
Thuvinepark	17	
Achterste hoek/Akkerwinde	9	
Eltensestraat 17	24	
Centrum Groessen	25	
Loo voormalige kleuterschoollocatie	4	
Rijksweg 62	11	

bestaande plannen anno 2020	2020-2025	2025-2030
Regina Pacis	25	
Weidekervel	12	
De Timp	14	
Totaal	209	50

Tabel 3.1: Overzicht van de plannen voor de komende jaren

In bijlage 1 is een plot van het geactualiseerde verkeersmodel opgenomen met de werkdag-etmaalintensiteiten voor planjaar 2029. Deze intensiteiten gebruiken we als uitgangspunt bij het beoordelen van de aansluitingen van de woningbouwgebieden.



Figuur 3.1: Uitsnede uit het verkeersmodel met rechts de nieuwe A15

4 Verkeersgeneratie

Voor de ontsluiting van het autoverkeer is het nodig om te weten hoeveel verkeer de nieuwe woonbuurt genereert. De hoeveelheid verkeer hangt direct samen met het

aantal woningen, maar het type woning is ook bepalend. Verder maakt het verschil of woningen in een binnenstad staan van een grote stad of in een dorp.

We hanteren de kencijfers voor de ritgeneratie, zoals die door het CROW zijn weergegeven in de publicatie 'Toekomstbestendig parkeren - Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' uit december 2018. Voor Duiven geldt de kwalificatie 'matig stedelijk', de woningbouwlocaties liggen allemaal buiten het centrum, binnen de bebouwde kom. Tabel 4.1 geeft voor een aantal type woningen de kengetallen voor de ritgeneratie voor de gemiddelde weekdag. Om te komen tot een gemiddelde werkdag geldt een omrekenfactor van 1,11.

woningtype	min	max
koopwoning, vrijstaand	7,8	8,6
koopwoning, twee onder een kap	7,4	8,2
koopwoning, tussen- of hoekwoning	6,7	7,5
koopappartement, middensegment	5,2	6,0
huurwoning, vrije sector	6,7	7,5
sociale huurwoning	4,5	5,3
huur appartement, middensegment/sociaal	3,2	4,0

Tabel 4.1: Ritgeneratie per gemiddelde weekdag voor verschillende type woningen

Indien de mix van nieuwbouwwoningen wordt nagestreefd die de gemeente als ambitie heeft gesteld voor de hele gemeente (met een nadruk op betaalbare huur- en koopwoningen), is de gemiddelde ritgeneratie van 5,7 tot 6,5 ritten per woning per gemiddelde weekdag. Op wijkniveau betekent dat op basis van 300 woningen 1.720 tot 1.960 ritten per dag. Op een gemiddelde werkdag gaat het om 1.910 tot 2.180 ritten per dag.

Als in de hier bekeken uitbreidingslocaties vooral eengezinswoningen worden gerealiseerd, is de ritgeneratie 7 tot 8 ritten per woning. Het aantal ritten op een gemiddelde weekdag wordt dan 2.250, op een gemiddelde werkdag wordt dat 2.500 ritten per dag. Gezien de onzekerheid over het woningbouwprogramma nemen we deze laatste waarden als basis voor de analyses in deze notitie.

In deze notitie beperken we ons tot een eerste toets op de aansluiting van de woningbouwlocaties op het omliggende wegennet. In een later stadium worden de woningbouwlocaties opgenomen in het verkeersmodel. Dan ontstaat nader inzicht in de wijze waarop het verkeer zich verdeelt over het wegennet.

5 Ontsluitingsmogelijkheden

Hierna beschrijven we kort de ontsluitingsmogelijkheden van de drie woningbouwlocaties. In de volgende hoofdstukken gaan we nader in op de afzonderlijke locaties.

5.1 Biezenkampen

In het verleden is er bij de opzet van Zuidoost rekening gehouden met uitbreiding van de wijk aan de zuidzijde. Dat is in het bestemmingsplan Duiven-Zuid vastgelegd: de mogelijkheid is opgenomen de Kleipeer en de Bellefleur door te trekken als ontsluiting van de Biezenkampen. Deze aansluiting op het 30 km/h-gebied nemen we als eerste optie. Aan de zuidzijde wordt de Biezenkampen begrensd door de Molenstraat. Daarmee biedt ook de Molenstraat een ontsluitingsmogelijkheid.



Aansluiting op Duiven-Zuid

Ontsluiting via de Kleipeer en de Bellefleur betekent dat het verkeer van en naar de Biezenkamp zich over deze twee wegen zal verdelen. Op een gemiddelde werkdag houden we rekening met ongeveer 2.500 ritten. Hoe die verdeling precies is, is niet goed aan te geven, maar we gaan ervan uit dat de verkeersstructuur voorkomt dat alle verkeer naar één van beide aansluitingen trekt. We houden rekening met een bandbreedte voor beide wegen: een verkeerstoename van 1.000-1.500 ritten per dag op de Kleipeer en Bellefleur, 100 tot 150 auto's in het drukste spitsuur.

Zowel op de Kleipeer als op de Bellefleur is de intensiteit op het meest zuidelijke deel, ter hoogte van de Conference en Elstar, heel laag, minder dan 2.000 auto's per etmaal (modelwaarde 2029). Daar zal een toename van 1.000 tot 1.500 auto's per dag duidelijk merkbaar voor de huidige bewoners. Maar de intensiteiten zijn passend bij een ontsluitende 30 km/h-sstraat.

Verder naar het noorden gaat de Kleipeer over op de Vlielandlaan. Bij de aansluiting van de Terschellingstraat is de intensiteit op de Vlielandlaan ongeveer 2.600 voertuigen per etmaal. Met de toename door de Biezenkampen wordt dat 3.600 tot 4.100 voertuigen per etmaal, druk maar passend bij de functie van de weg. Bij het Eilandplein wordt het ook druk, maar niet zo druk dat er problemen ontstaan. Ter hoogte van de Terschellingstraat en op de rotonde Eltensestraat verdeelt het verkeer zich over andere wegen. Vanaf die aansluitingen gaat de verkeerstoename op in het overige verkeer.

Op de Bellefleur is de intensiteit direct ten noorden van de Sterappel ongeveer 1.400 voertuigen per etmaal. Dit neemt toe tot 2.500 à 3.000 voertuigen per uur. Deze intensiteit kan verwerkt worden, voorrang voor verkeer van rechts is hier een passende oplossing, aangevuld met een kruispunt-plateau. Ter hoogte van de Gloster rijden ongeveer 3.300 voertuigen per etmaal. Dat neemt toe tot 4.400 à 5.100 voertuigen per etmaal. De Bellefleur is hier een 50 km/h-sstraat met parallelvoorzieningen voor de fiets en parkeren. Deze intensiteit past bij deze inrichting. Bij de aansluiting van de Zuidsingel en de Visserlaan Oost verdeelt het verkeer zich over meerdere wegen en gaat de verkeerstoename op in het overige verkeer.

De conclusie is dat de verkeerstoename past bij de inrichting van de ontsluitende straten in Duiven-Zuid. De verkeerstoename zal merkbaar zijn, zeker in het rustige zuidelijke deel van beide straten.

We bevelen aan om de inrichting van beide straten tegen het licht te houden. Beide wegen hebben een verharding van asphalt, er zijn nauwelijks snelheidsremmende voorzieningen aanwezig. Met de toename van het verkeer is het goed om een aantal verkeersdrempels of kruispuntplateaus op te nemen. Daarmee vervalt de noodzaak voor de verkeerssluisjes in de Kleipeer. Deze worden wellicht ook storend bij een toename van het verkeer.

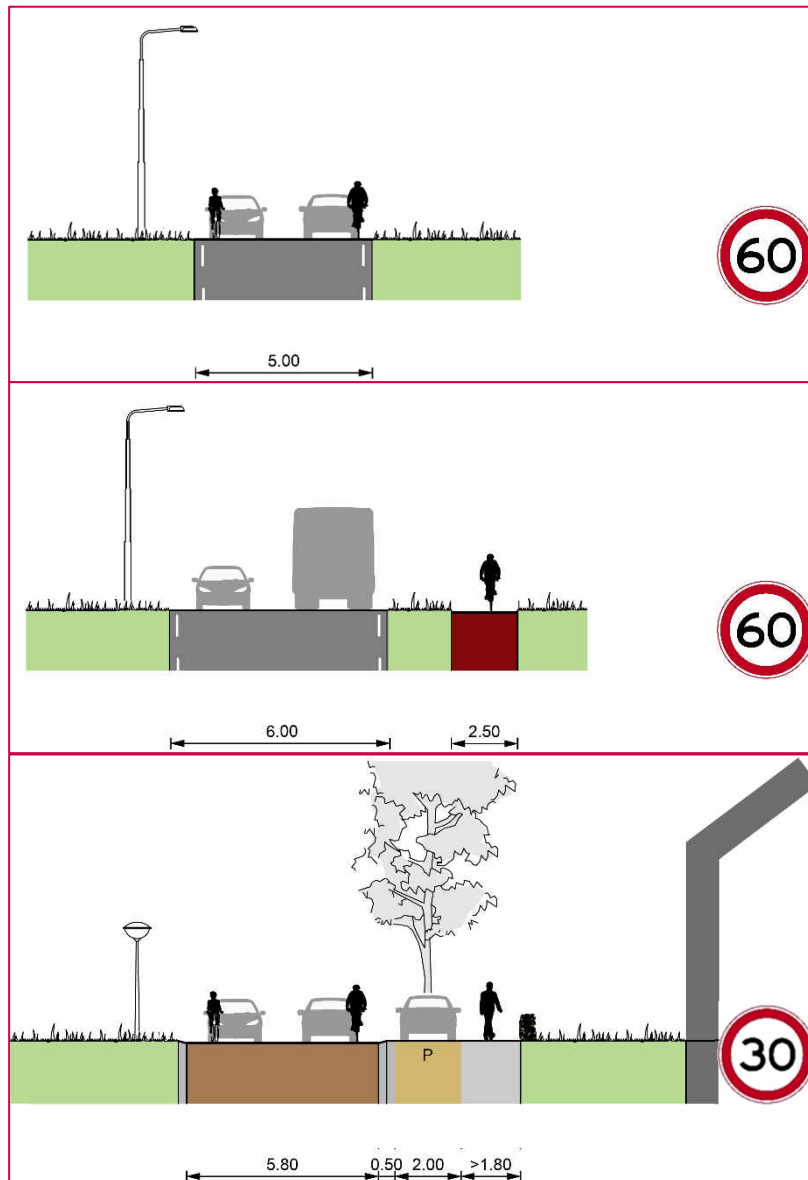
Aansluiting op de Molenstraat



Figuur 5.1: De Molenstraat

De Molenstraat is een smalle 60 km/h-weg buiten de bebouwde kom met een intensiteit van 2.200 voertuigen per etmaal (modelwaarde 2029). Deze intensiteit ligt op de grens van wat op deze weg verwerkt kan worden. Indien de hele Biezenkampen hierop ontsloten wordt, neemt de verkeersintensiteit toe tot 4.700 voertuigen per etmaal, een intensiteit die niet verwerkt kan worden bij de huidige 60 km/h-inrichting. Indien de weg buiten de bebouwde kom blijft, zijn bij deze intensiteiten een bredere rijbaan en een vrijliggende fietsvoorziening nodig. Alternatief is de komgrens verleggen en de weg inrichten als een veilige ontsluitingsstraat met voetpad binnen de bebouwde kom.

Figuur 5.2 laat zien welke profielen daarvoor gelden. In beide gevallen is extra ruimte nodig en wellicht onteigening van grond. Daarmee is de Molenstraat als hoofdontsluiting van de Biezenkampen een dure optie.



Figuur 5.2: Huidige profiel van de Molenstraat (boven), principeprofiel voor drukker 60 km/h-weg met fietspad en principeprofiel als 30 km/h-straat

De hoofdontsluiting op de Molenstraat betekent dat het verkeer zich zal verdelen over de Eltensestraat en de Veldstraat (en verder over de Bellefleur). Hoe de verdeling zal zijn is niet bekend, maar de verwachting is dat het grootste deel via de Eltensestraat zal rijden. Ter hoogte van de rotonde is de intensiteit daar 3.200 voertuigen per etmaal, dat neemt toe tot mogelijk 5.200 voertuigen per etmaal. De Eltensestraat kan dit verkeer niet veilig verwerken, een verbreding van de rijbaan en betere fietsvoorzieningen zijn hier noodzakelijk. Een nadere analyse is nodig om te onderzoeken of deze rotonde het extra verkeer goed kan verwerken.

Als uiteindelijk toch een flink deel van het verkeer via de Veldstraat rijdt, moet worden onderzocht wat dit betekent voor de inrichting van de Veldstraat en voor de verkeers-afwikkeling ter hoogte van spoorovergang in de Zuidsingel.

Aansluiting op Duiven-Zuid en op de Molenstraat

Een combinatievariant is ook denkbaar. Indien er woningen rechtstreeks aan de Molenstraat komen te staan, gebeurt dat al vanzelf. Maar afhankelijk van de stedenbouwkundige opzet kan de Molenstraat ook als volwaardige derde ontsluiting worden benut. Ook in dat geval geldt dat de Molenstraat als 60 km/h-straat niet geschikt is om veilig duidelijk meer dan het huidige verkeer te verwerken.

Conclusie

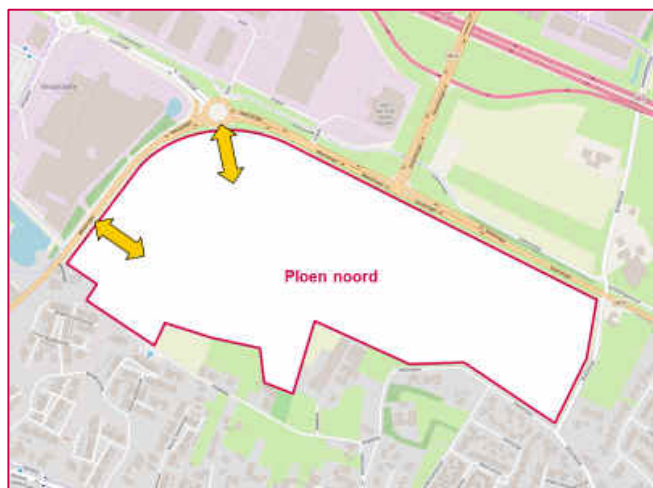
De Kleipeer en de Bellefleur kunnen met extra verkeersveiligheidsmaatregelen het verkeer uit de Biezenkampen opvangen. Er is geen noodzaak om de Biezenkampen een derde ontsluiting te geven of om te zoeken naar alternatieve ontsluitingsmogelijkheden. Er is geen bezwaar tegen om een klein deel van de woningen in de Biezenkampen te ontsluiten via de Molenstraat. Maar de Molenstraat, de Eltensestraat en de Veldstraat zijn in de huidige vorm niet geschikt als hoofdontsluiting van de wijk.

5.2 Ploen noord

Voor Ploen noord is de Westsingel (80 km/h-weg buiten de bebouwde kom) de meest logische ontsluiting, met een rechtstreekse aansluiting op de rotonde bij de Graafsingel als optie. Een aansluiting op de Oostsingel (ook 80 km/h) ligt niet voor de hand, het wordt bijzonder lastig een extra aansluiting in te passen tussen de Noordsingel en de Broekstraat.

Aan de zuid- en oostzijde grenst Ploen noord aan de Hogeweg, Ploenstraat en Broekstraat. Een auto-aansluiting op deze ondergeschikte wegen is niet wenselijk. Voor de fiets en eventueel calamiteiten is een ontsluiting mogelijk op de Ploenstraat en/of Broekstraat.

Het verkeer van en naar Ploen noord zal zich verdelen in verkeer richting de A12 en verkeer richting het zuiden. Die verdeling zal niet precies evenredig zijn, naar verwachting zal een wat groter deel richting de snelweg rijden (schatting 40% tegen 60%).



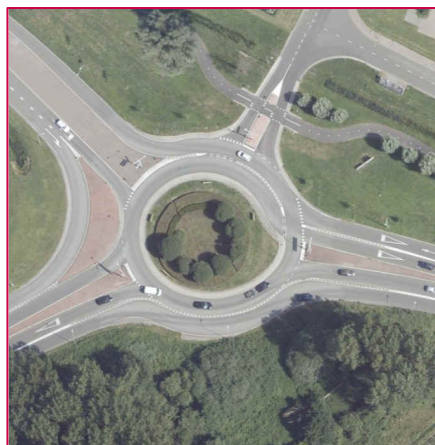
Aansluiting op de Westsingel

De intensiteit op de Westsingel is hoog, er rijden ter hoogte van de beoogde aansluiting dagelijks 12.200 auto's. Dat wordt (afhankelijk van de oriëntatie van het verkeer uit Ploen noord) 13.500 à 14.000 auto's. Het profiel van de Westsingel kan dit verkeer verwerken,

maar bij deze intensiteiten is een kruispunt met opstelvakken en verkeerslichten nodig om de Ploen noord veilig aan te sluiten. Het alternatief is wellicht een rotonde. Het verdient aanbeveling om de afwikkelingscapaciteit van de rotonde bij de Graafsingel en van het kruispunt met de Rijksweg te controleren om te zien of de verkeerstoename op die plekken goed verwerkt kan worden.

Aansluiting op de rotonde

De rotonde is vormgegeven als een turbo-rotonde met vier takken. Een vijfde tak inpassen is niet eenvoudig, omdat vanuit alle richtingen alle takken bereikbaar moeten zijn. De rotonde moet daartoe in elk geval deels van een derde rijstrook worden voorzien. Ook op een aantal takken zal een uitbreiding naar drie rijstroken nodig zijn. Daarmee heeft de rotonde naar verwachting wel voldoende afwikkelingscapaciteit om het extra verkeer te verwerken, maar dit moet in een later stadium met berekening of simulatie worden bepaald.



Conclusie

De aansluiting van Ploen noord op de Westsingel betekent een groot met verkeerslichten geregeld kruispunt. Aansluiting op de rotonde betekent daar een grote ingreep. Daar staat tegenover dat het verkeer direct op het hoofdwegennet rijdt en geen extra belasting geeft op straten met een woonfunctie. Aandachtspunt is dat er maar één ontsluiting is voor het autoverkeer, het wordt kostbaar om de beide opties te combineren. De wijk komt daarmee enigszins los te liggen van de andere woonbuurten. Met goede langzaam-verkeersverbindingen kan dit deels worden gecompenseerd. Een calamiteiten-ontsluiting moet via deze langzaam-verkeersverbindingen lopen.

5.3 Plakse Weide

Voor de Plakse Weide is een ontsluiting op de Vergertlaan mogelijk, tegenover de Schapenweide. Alternatief is een of meer aansluitingen op de Rijksweg. Een aansluiting rechtstreeks op de Oostsingel is niet goed inpasbaar. Er is onvoldoende ruimte tussen de aansluitingen van de Vergertlaan en de Laarstraat.



Aansluiting op de Vergertlaan

Op de Vergertlaan rijden in 2029 tussen de Schapenweide en de Oostsingel 18.000 voertuigen per werkdagemaal. Met een ontsluiting van de Plakse Weide neemt deze intensiteit verder toe. Als we ervan uitgaan dat 60% van het verkeer van en naar de Plakse Weide een relatie heeft met de A12 en de A15 neemt de intensiteit op de Vergertlaan toe tot 19.500 voertuigen per werkdagemaal. Een aansluiting van de Plakse Weide als vierde tak op het kruispunt met de Schapenweide betekent dat hier een kruis-punt met verkeerslichten moet komen, met opstelvakken op de Vergertlaan en op de beide zijwegen. De ruimtereserveringen op de Vergertlaan sluiten goed aan op uit-breiding tot een kruispunt. Hoe dit kruispunt er precies uit moet zien en hoe de aansluiting richting de Oostsingel wordt, moet nader worden onderzocht. De omvang van deze kruispuntaanpassing is fors, de investeringskosten zijn ondanks de al getroffen voorbereidingen waarschijnlijk ook fors. Of een rotonde hier een goed alternatief kan zijn, moet nader worden onderzocht.

We verwachten dat de verkeerstoename op de rotonde Vergertlaan - Rijksweg verwerkt kan worden, om hier zeker van te zijn is een nadere analyse van de verkeersafwikkeling op deze rotonde nodig.

Om te voorkomen dat de wijk in geval van een calamiteit niet te bereiken is, is een tweede ontsluiting wenselijk. Als calamiteitenontsluiting kan eventueel een fietsverbinding vanaf de Rijksweg dienen. Maar een tweede auto-ontsluiting vanaf de Rijksweg is hiervoor ook een oplossing.

Aansluiting op de Rijksweg

De Rijksweg is een 50 km/h-weg, die verbinding geeft met het buitengebied tussen Duiven en Zevenaar. De intensiteit is 5.450 voertuigen per werkdagemaal (modelwaarde 2029). Bij een aansluiting van de Plakse Weide op de Rijksweg zal bijna al het aan de Plakse Weide gerelateerde verkeer via de Vergertlaan aankomen. Dat betekent dat de intensiteit op de Rijksweg toeneemt tot 7.950 tussen de aansluiting en de Vergertlaan. Het wegprofiel kan dat verkeer goed verwerken, door de aanwezigheid van fietspaden is er ook bij deze intensiteit sprake van een veilige situatie. Verkeerslichten zijn uit oogpunt van de verkeersafwikkeling van het autoverkeer waarschijnlijk niet nodig. Voor fietsers moeten brede middeneilanden aanwezig zijn om de Rijksweg ter plaatse van de aansluiting veilig over te kunnen steken.

De kosten voor deze aansluiting worden daarbij vooral bepaald door het inpassen van deze middeneilanden.

Het is mogelijk om de wijk op twee plaatsen op de Rijksweg aan te sluiten. Daarmee wordt het verkeer over twee aansluitingen verdeeld en is de bereikbaarheid ook bij calamiteiten gegarandeerd. Twee aansluitingen betekent dat er risico is op doorgaand verkeer door de wijk. In de stedenbouwkundige uitwerking moet dit worden voorkomen door een knip voor het autoverkeer.

We verwachten dat de verkeerstoename op de rotonde Vergertlaan - Rijksweg verwerkt kan worden, om hier zeker van te zijn is een nadere analyse van de verkeersafwikkeling op deze rotonde nodig.

Aansluiting op de Vergertlaan en op de Rijksweg

Als de aansluiting op de Rijksweg wordt gecombineerd met een aansluiting op de Vergertlaan betekent dat een kleinere verkeerstoename op de Rijksweg. De aanbeveling om middeneilanden voor de fiets te realiseren blijft daarbij staan.

Conclusie

Een aansluiting met verkeerslichten op de Vergertlaan tegenover de Schapenweide lijkt inpasbaar. Een aansluiting op de Rijksweg is mogelijk mits er goede oversteekmaatregelen voor de fiets worden gerealiseerd. Voor beide ontsluitingsvarianten is de verkeersafwikkeling op de rotonde Vergertlaan - Rijksweg een aandachtspunt. Het verdient aanbeveling om de kwaliteit van de verkeersafwikkeling door te rekenen met het extra verkeer vanaf de Plakse Weide.

6 Samenvatting en kostenindicatie

Hierna volgt een samenvatting van de bevindingen met een eerste inschatting van de kosten op basis van ervaringsprijzen elders.

Biezenkampen

De Biezenkampen kan aangesloten worden op de wegenstructuur van Duiven-Zuid. Op de Kleipeer/Vlielandlaan en op de Bellefleur is het noodzakelijk om aanvullende 30 km/h-maatregelen te nemen. Het maatschappelijk draagvlak voor meer verkeer door de bestaande wijk is waarschijnlijk niet groot. Een eerste inschatting van de kosten voor de noodzakelijke aanvullende 30 km/h-maatregelen is € 50.000,- tot € 100.000,-. Indien in samenspraak met de huidige bewoners wordt besloten tot een totale herinrichting, liggen de kosten op een veel hoger niveau.

Het is mogelijk een beperkt deel van de woningen via de Molenstraat te ontsluiten maar de Molenstraat is niet geschikt als hoofdontsluiting van de wijk. Als dat toch wenselijk is, moet de Molenstraat worden omgevormd tot een 60 km/h-weg met fietsvoorziening of worden ingericht als 30 km/h-straat met trottoir. De investeringskosten voor het wegvak tussen de Veldstraat en de Eltensestraat bedragen afhankelijk van de huidige staat van onderhoud € 500.000,- tot € 1.500.000,-. In dat bedrag zijn de kosten voor eventuele grondverwerving niet opgenomen.

Voor een goede ontsluiting moeten ook op de Eltensestraat en Veldstraat maatregelen worden getroffen. Op de Eltensestraat is een goede vrijliggende fietsvoorziening in beide richtingen nodig, daarnaast is het wenselijk om de huidige problemen met landbouw- en vrachtverkeer op te lossen door de rijbaan te verbreden. Dat is een zo grootschalige ingreep dat we de kosten op dit moment nog niet kunnen inschatten. Voor de Veldstraat zijn ingrepen nodig, die vergelijkbaar zijn met die op de Molenstraat. De kosten voor herinrichting van de Veldstraat tussen de Molenstraat en de Sterappel bedragen circa € 200.000,- tot € 600.000,-.

Ploen noord

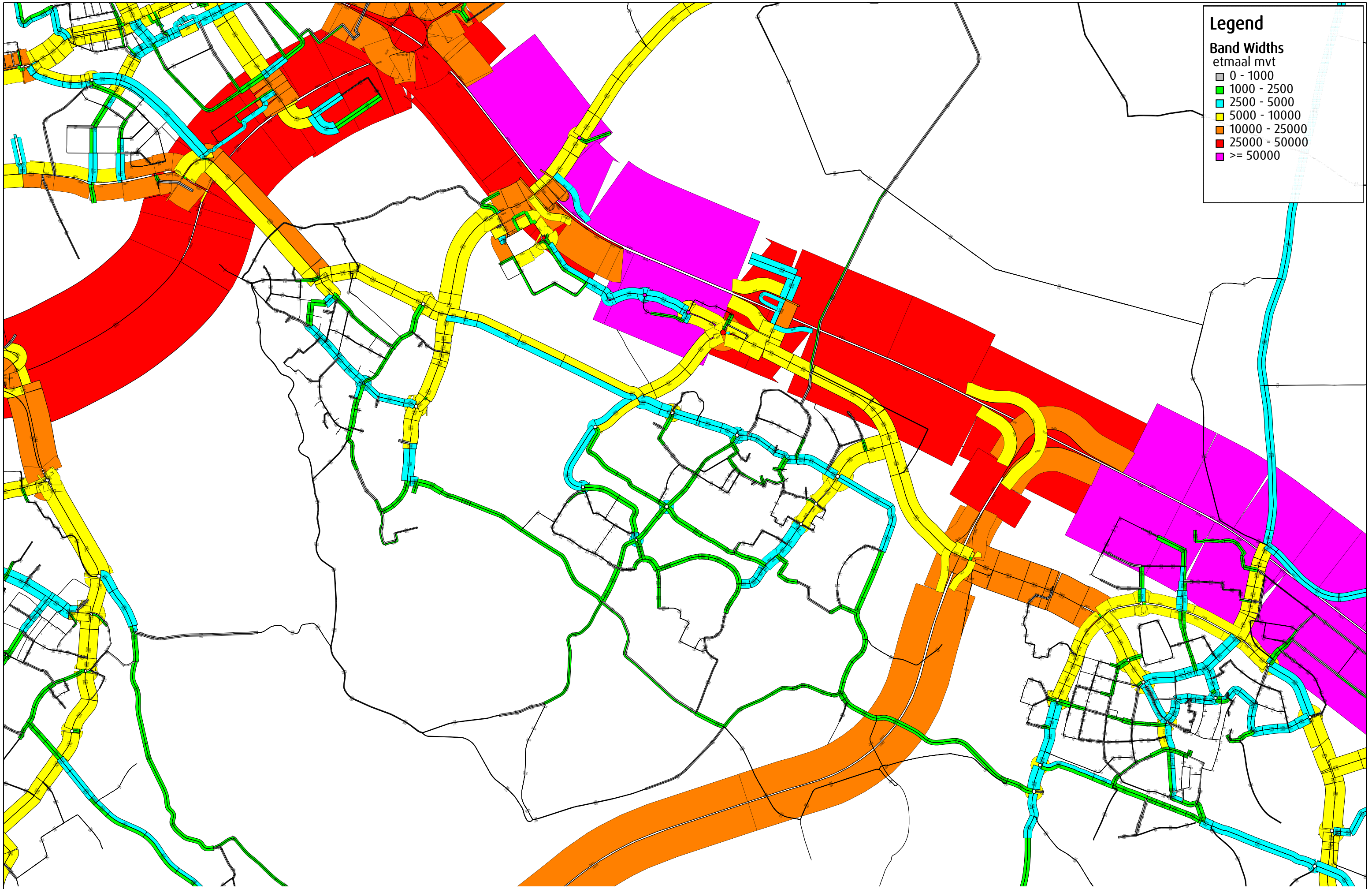
De Ploen noord ligt in de oksel van de drukke Westsingel. Een T-aansluiting op de Westsingel kan worden gerealiseerd met verkeerslichten of mogelijk een kleine rotonde. Investeringskosten orde van grootte € 500.000,- à € 1.000.000,-.

Een aansluiting op de rotonde met de Graafsingel vraagt een nadere studie om te onderzoeken of een aangepaste rotonde het verkeer goed kan verwerken, maar betekent in elk geval een uitbreiding van het aantal rijstroken op de rotonde en op de toeleidende wegen. Investeringskosten € 1.000.000,- tot € 2.000.000,-.

Plakse Weide

De Plakse Weide kan met verkeerslichten worden aangesloten op de drukke Vergertlaan tegenover de Schapenweide. Investeringskosten orde van grootte € 500.000,- à € 1.000.000,-. Een of twee T-aansluitingen op de Rijksweg is een goed alternatief met beperktere investeringskosten, orde van grootte € 100.000,- à € 200.000,- voor twee T-aansluitingen.

Bijlage 1 Geactualiseerd verkeersmodel Duiven



Legend

Band Widths
etmaal mvt

- 0 - 1000
- 1000 - 2500
- 2500 - 5000
- 5000 - 10000
- 10000 - 25000
- 25000 - 50000
- >= 50000