Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Opdrachtgever	Gemeente Lingewaard
Datum	4 juni 2024
Auteur	Floris Frederix en Joran van Kessel
Kenmerk	017752.20240528.N2.02
Status	Definitief
Pagina	1/5

Ontsluiting woningbouw Sallandstraat te Haalderen

Aanleiding

De gemeente Lingewaard wil graag circa 50 flexwoningen en mogelijk aanvullend maximaal 80 permanente woningen realiseren ten noordoosten van de Sallandstraat in Haalderen. Eind 2023/begin 2024 heeft Goudappel een actualisatie van het verkeersonderzoek[1] naar deze ontwikkeling uitgevoerd waarbij rekening is gehouden met de meest recente inzichten met betrekking tot de woningaantallen en ontsluiting.

In deze verkeersstudie is uitgegaan van één ontsluiting van het woningbouwplan op de Sallandstraat (zie Figuur 1). Uit de analyse van de verkeerseffecten blijkt dat met het nemen van enkele (relatief kleinschalige) infrastructurele maatregelen de huidige wegenstructuur toereikend is om de verwachte verkeerstoename te verwerken. Het verkeer maakt daarbij gebruik van de Kolkweg, Domakkerstraat en Sallandstraat voor het bereiken van de Van der Mondeweg/N839.

Bewoners in deze directe omgeving van het plangebied herkennen zich echter niet in de conclusies en vinden dat wegen als de Kolkweg, Domakkerstraat en Sallandstraat mede door de beperkte rijbaanbreedte en de nabije ligging van een school niet geschikt zijn om de verwachte verkeerstoename veilig te verwerken.

Als alternatief pleiten bewoners van de Sallandstraat en Domakkerstraat daarom onder meer voor een ontsluiting van het woningbouwplan via De Hoek, ten oosten van de ontwikkeling (zie Figuur 1). Dit is een doodlopende weg ten westen van het woningbouwplan met ontsluiting op de Van der Mondeweg.

In deze notitie wordt de mogelijkheid om De Hoek als ontsluiting te gebruiken verkend. De beoogde zuidelijke ontsluiting op de Sallandstraat komt daarmee te vervallen (voor

[1] Verkeersstudie woningbouw Sallandstraat Haalderen met kenmerk: 016395.20231211.R1.02

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

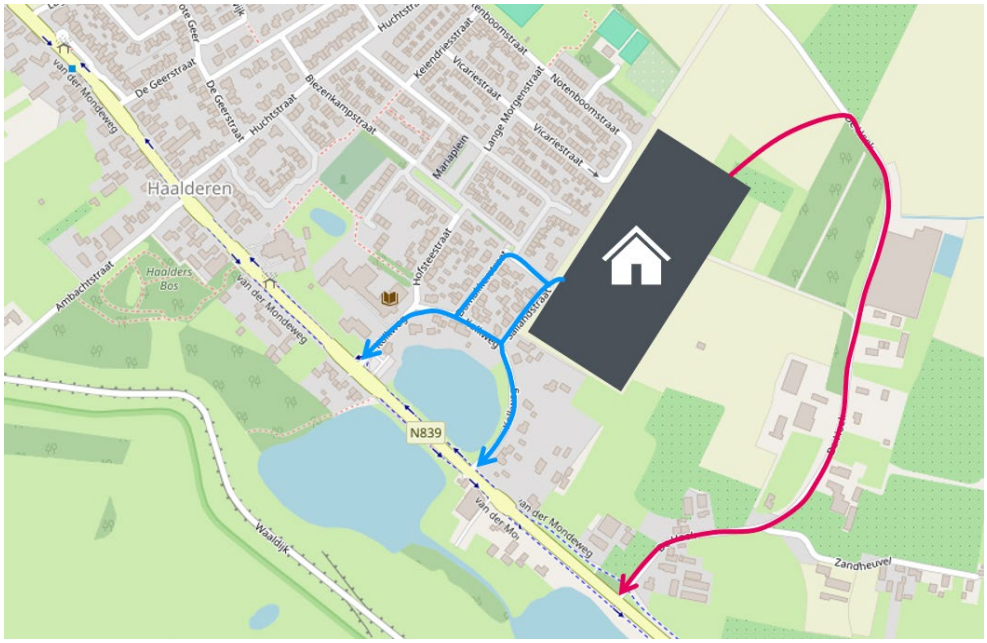
Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32

gemotoriseerd verkeer). Dit wordt dan een ontsluiting voor voetgangers/fietsers en te gebruiken tijdens calamiteiten.

Eerst wordt de huidige vormgeving beoordeeld. Vervolgens worden eventueel benodigde maatregelen beschreven om deze weg als ontsluiting te gebruiken.



Figuur 1: Blauw = beoogde zuidelijke ontsluiting woningbouwplan via Sallandstraat met routes richting de Van der Mondeweg, rood = alternatieve aangedragen ontsluiting via De Hoek

Analyse huidige situatie De Hoek

De Hoek is een erftoegangsweg met ligging buiten de bebouwde kom en limiet van 60 km/h. Het is een doodlopende weg met aansluiting op de Van der Mondeweg. De weg dient als ontsluiting van circa 15-20 adressen. De verkeersintensiteit zal daarom beperkt zijn met naar verwachting maximaal 100 motorvoertuigen per etmaal.

De rijbaanbreedte is circa 3,5-3,8 meter. Het zuidelijk wegvak bestaat uit asfaltverharding en het noordelijk wegvak heeft een betonnen verharding. Er is geen voetpad/trottoir aanwezig.



Figuur 2: Beelden vormgeving De Hoek (van zuid naar noord)

Binnen het Wegencategoriseringsplan Lingewaard[2] is De Hoek gecategoriseerd als erftoegangsweg type 2. De huidige vormgeving van de weg past bij de functie als erftoegangsweg voor een beperkt aantal woningen en diverse agrarische percelen. Zo is de limiet 60 km/h en is er geen kantmarkering en rijrichtingscheiding aanwezig. Daarmee voldoet de inrichting aan de 'essentiële herkenbaarheidskenmerken' zoals opgenomen in het Wegencategoriseringsplan. Als voorkeurskenmerk wordt voor erftoegangswegen type 2 uitgegaan van een rijbaanbreedte van 5 meter met een maximale intensiteit van 2.500 motorvoertuigen per etmaal. De rijbaanbreedte van De Hoek is smaller, maar ook de verkeersintensiteit is zeer laag.

Vanwege de smalle rijbaanbreedte is het voor gemotoriseerde voertuigen niet mogelijk om elkaar te passeren. De kans dat twee motorvoertuigen elkaar tegenkomen is op dit moment echter klein vanwege de lage verkeersintensiteit. En wanneer dit wel gebeurd zullen de bestuurders dit onderling oplossen, bijvoorbeeld door uit te wijken naar de berm, zijwegen of inritten van woningen. Daarmee vormt de smalle rijbaanbreedte geen knelpunt in de huidige situatie.

Analyse toekomstige situatie bij ontsluiting via De Hoek

Een volledige ontsluiting van het woningbouwplan aan de Sallandstraat op De Hoek heeft als resultaat een verwachte toename van de verkeersintensiteit met 700 motorvoertuigen per etmaal (uitgaande van het maximale programma). Daarmee wordt de totale verkeersintensiteit circa 800 motorvoertuigen per etmaal. De Hoek krijgt dan in vergelijking van de huidige situatie een belangrijkere verkeersfunctie. Daarvoor is de huidige weg te smal en omdat er ook geen verharde uitwijkstrook aanwezig is, is een bredere rijbaan noodzakelijk om het verkeer goed te kunnen verwerken en bermschade te voorkomen (Wegencategoriseringsplan bevat rijbaanbreedte van 5,0 meter als voorkeurskenmerk).

[2] Wegencategoriseringsplan Gemeente Lingewaard (2020) en Addendum bij Wegencategoriseringsplan Lingewaard 2020 (2023)

Naast de beperkte verhardingsbreedte is een ontsluiting via De Hoek op basis van de wegenstructuur ook niet logisch. De Hoek is een erftoegangsweg met ligging buiten de bebouwde kom. Vanwege de functie en vormgeving van de weg is het gebruik als ontsluiting voor een woningbouwplan niet passend. Voor de wegenstructuur is het logischer als de wijk wordt ontsloten via erftoegangswegen binnen de bebouwde in plaats van deze weg waar ook landbouwverkeer gebruik van maakt.

Bovendien resulteert het gebruik van De Hoek als ontsluiting in een omrijbeweging voor gemotoriseerd verkeer (in vergelijking met ontsluiting via de Sallandstraat), van/naar de richting van Gendt, en nog sterker van/naar de richting van Bemmel/A15. Daarmee is de verbinding met de hoofdwegenstructuur minder direct met een grotere belasting op het onderliggende wegennet als gevolg.

Uitwerking maatregelen

Om De Hoek geschikt te maken als ontsluitingsroute voor het woningbouwplan is een reconstructie van de rijbaan noodzakelijk. De huidige rijbaanbreedte is circa 3,5-3,8. Een rijbaanbreedte van circa 5,0 meter is nodig zodat tegemoetkomend verkeer elkaar kan passeren.

Deze verbreding is lastig inpasbaar. Op basis van de ruimte tussen de huidige perceelgrenzen lijkt verbreding mogelijk. Maar de verbreiding zal in de praktijk een aanzienlijke ruimtelijke impact hebben waarbij enkele woningen zich op slechts een paar meter afstand van de rijbaan bevinden en ook aanpassingen aan erfaansluitingen en groen nodig zijn. Extra verkeer op zeer korte afstand van de woningen leidt ook tot een grotere kans op overlast door geluid en trillingen.

Bij het gebruik van De Hoek als ontsluiting is het vanwege de verkeersveiligheid wenselijk de limiet te verlagen naar 30 km/h. Daarvoor is het nodig de weg binnen de bebouwde kom te leggen. Echter voldoet dit niet aan de CROW richtlijnen, door de openheid van de omgeving en lage bebouwingsdichtheid is het verleggen van de komgrens niet passend en geloofwaardig.

Conclusie

Ontsluiting van het woningbouwplan aan de Sallandstraat via De Hoek heeft een aanzienlijke ruimtelijke en verkeerskundige impact op De Hoek. Om het verwachte toekomstige verkeer te kunnen verwerken is een reconstructie met verbreding van de rijbaan noodzakelijk. Deze verbreding is vanwege de beperkte beschikbare profielruimte zeer lastig inpasbaar.

Bovendien is De Hoek op basis van de wegenstructuur niet geschikt als ontsluiting voor het woningbouwplan. Het betreft een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom en de weg vormt geen logische en directe verbinding tussen het plan en de hoofdwegenstructuur (Van der Mondeweg).

Al met al wordt een ontsluiting via De Hoek niet aanbevolen. Ook vanwege het gegeven dat bij de beoogde ontsluiting via de Sallandstraat de huidige wegen met enkele relatief kleinschalige infrastructurele aanpassingen geschikt zijn om het verkeer te verwerken. Ontsluiting via de Hoek leidt daarmee niet tot meerwaarde: er vindt een verschuiving van de verkeerstromen plaats waarbij de benodigde infrastructurele maatregelen een aanzienlijke grotere omvang hebben en lastig haalbaar zijn.