Notitie

Verkeersadvies ontsluiting Kerkenweide Bergharen

Notitie

Documentnummer:	NO1-D03-51013213-rvn3
Status en datum:	Definitief/02 16 juni 2023
Opdrachtgever:	ErfGoed BV

Inleiding

ErfGoed BV werkt aan de planologische planvoorbereiding voor het project 'Kerkenweide' in Bergharen. Roelofs Advies en Ontwerp is gevraagd te adviseren over de ontsluiting van de voorgenomen ontwikkeling. Deze notitie bevat de resultaten van dit advies.

Planontwikkeling

Het planvoornemen betreft de realisatie van 23 woningen, bestaande uit grondgebonden woningen op het terrein ten westen van de Dorpsstraat te Bergharen (zie figuur 1).

Concreet bevat het plan het volgende woningbouwprogramma:

- 5 vrijstaande woningen (koop);
- 1 tuinwoning;
- 4 twee-onder-een-kap woningen (koop);
- 13 rijtjeswoningen (koop).

In dit onderzoek zijn de 4 'rijwoningen senior' beschouwd als 'rijtjeswoning' en toegevoegd aan de overige 9 rijwoningen, aangezien het gaat om dezelfde type woningen. De tuinwoning is in de verkeerskundige uitwerking als een vrijstaande woning beschouwd.



Figuur 1: stedenbouwkundig plan Kerkenweide

Verkeerskundige effecten

Om te adviseren over de ontsluiting zijn eerst de verkeerseffecten van het planvoornemen inzichtelijk gemaakt. In dit hoofdstuk wordt achtereenvolgens ingegaan op de volgende verkeersaspecten:

- verkeersgeneratie;
- verkeersontsluiting;
- verkeersafwikkeling.

Verkeersgeneratie

Om de verkeersgeneratie van het initiatief te berekenen is gebruik gemaakt van de kencijfers voor verkeersgeneratie, zoals opgenomen in CROW publicatie 381. Voor de aanwezige functies is hierbij uitgegaan van het 'maximale kencijfer' voor de 'rest gebouwde kom' in 'weinig stedelijk' gebied.

De planontwikkeling leidt tot de volgende verkeersgeneratie op een gemiddelde weekdag:

- 6 vrijstaande woningen (koop) * 8,6 mvt/etmaal = 51,6 mvt/etmaal;
- 4 twee-onder-een-kap woning (koop) * 8,2 mvt/etmaal = 32,8 mvt/etmaal;
- 13 rijtjeswoning (koop) * 7,8 mvt/etmaal = 101,4 mvt/etmaal;

totale verkeersgeneratie planvoornemen = 185,8 mvt/etmaal

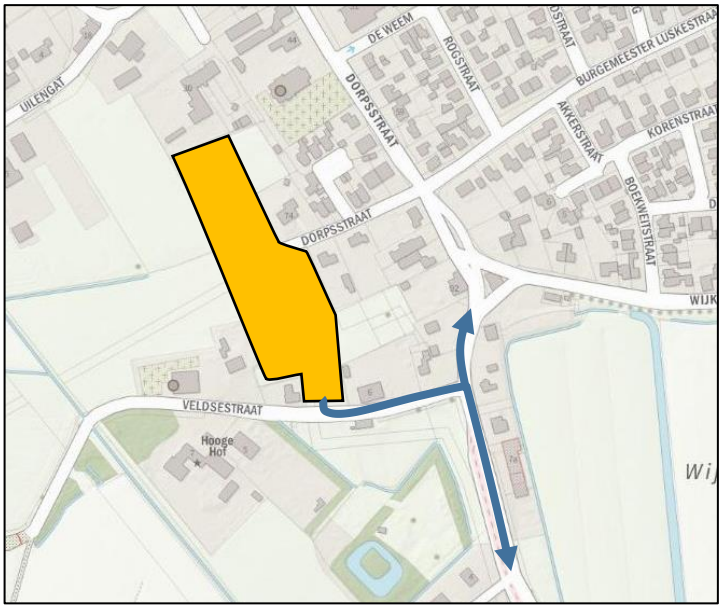
Per saldo leidt het planvoornemen voor 'Kerkenweide' tot een verkeersgeneratie van afgerond 185 voertuigbewegingen per gemiddelde weekdag. Uitgaande van een omrekenfactor van 1,11 (bron: CROW publicatie 381, functie wonen), leidt dit tot een verkeersgeneratie van 206 (= afgerond 210) voertuigbewegingen per gemiddelde werkdag.

Verkeersontsluiting

De voorgenomen ontsluiting van het plangebied voor het gemotoriseerd verkeer loopt via de zuidzijde, via de Veldsestraat en vervolgens de Stompendijk (zie figuur 2).

De Veldsestraat (zie figuur 3 links) is in de wegencategorisering van de gemeente formeel gecategoriseerd als een 'erftoegangsweg 30 km/uur'. De weg is doodlopend en ontsluit een zestal woningen, een kerk en een aantal landbouwpercelen.

De bestaande weginrichting bestaat uit een rijbaan van klinkers zonder markering. Ook zijn er geen specifieke fiets- en/of voetgangersvoorzieningen.



Figuur 2: verkeersontsluiting gemotoriseerd verkeer

De huidige wegbreedte is met circa 4,30 meter formeel te smal voor een erftoegangsweg met verkeer in twee richtingen. Daarbij zijn ook fietsers en voetgangers aanwezig op de rijbaan. De richtlijnen van het CROW schrijven voor erftoegangswegen een minimale breedte van 4,8 m voor. Gevolg is dat tegemoetkomend verkeer elkaar lastig kan passeren. Gezien de lage intensiteiten brengt dit in de huidige situatie in praktijk geen problemen met zich mee. In de situatie met planontwikkeling neemt de intensiteit toe, waarmee ook de kans op twee tegemoetkomende voertuigen en/of fietsers/voetgangers groter wordt. Daarbij geldt wel geldt dat de berm op een aantal locaties extra uitwijkruimte biedt om elkaar te passeren. Dit biedt echter geen structurele oplossing voor de plansituatie, wat op basis van de bereikbaarheid wel gewenst is.

Nabij de ontsluiting van het plangebied (zie figuur 3 links) bevindt zich een gebouw direct naast de rijbaan. In combinatie met tuinhek van woning nummer 6 kunnen voertuigen elkaar op deze locatie niet passeren. Wel is er vanuit bereikbaarheid voldoende breedte (ook voor vrachtwagens en hulpdiensten) om in één richting te rijden.

Ter plaatse moet tegemoetkomend verkeer op elkaar wachten. Dit is in de huidige situatie geen probleem en zal, mede door de beperkte afstand, ook in de plansituatie (met aanvullende maatregelen) zonder problemen mogelijk moeten kunnen zijn.



Figuur 3: Veldsestraat (links) en kruispunt Stompendijk (rechts), bron: Cyclomedia

De Veldsestraat sluit als T-kruispunt aan op de Stompendijk (zie figuur 3 rechts). De Stompendijk is eveneens gecategoriseerd als 'erftoegangsweg 30 km/uur'. De weg is voorzien van asmarkering en heeft een trottoir aan één zijde. Bij het kruispunt gelden geen specifieke voorrangsregels en geldt 'rechts heeft voorrang' principe. Dit type kruispunt is passend voor beide type wegen. De zichtlijnen zijn goed, waardoor voertuigen elkaar over voldoende afstand ziet aankomen.

Verkeersafwikkeling

Om de effecten van het planvoornemen op de verkeersafwikkeling inzichtelijk te maken, is een beeld van de huidige intensiteiten nodig. Er zijn geen verkeerscijfers van de Veldsestraat beschikbaar. Op basis van expert-judgement, de huidige functies en het feit dat de kerk nog diensten organiseert[1] wordt de huidige verkeersintensiteit van de Veldsestraat op de drukste dag ingeschat op circa 100 mvt/etmaal.

De planontwikkeling leidt op de Veldsestraat tot circa (100 + 185 =) 285 voertuigbewegingen per weekdag. Op werkdagen zal dit aantal rond de 300 liggen. De geprognotiseerde intensiteiten liggen zeer ruim onder de wenselijke capaciteitsgrens voor erftoegangswegen 30 km/uur, waarbij vanuit de verkeersafwikkeling een ondergrens van 4.000 mvt/etmaal wordt aangehouden. De Veldsestraat is geen 'standaard' erftoegangsweg, dus hier gelden lagere wenselijke intensiteiten. Op basis van de weginrichting kan een grenswaarde van 1.000 mvt/etmaal worden aangehouden. Deze waarde wordt bij lage na niet benaderd.

Uit aangeleverde plots van het regionale verkeersmodel volgt voor de Stompendijk voor het peiljaar 2030 een prognose van circa 2.900 mvt/etmaal op de gemiddelde weekdag. Met de omrekenfactor van 0,9 komt dit neer op circa 3.225 mvt/etmaal op een werkdag. Op basis van de relatief lage intensiteiten in de plansituatie zijn er op het kruispunt met de Stompendijk geen capaciteit- en/of verkeersveiligheidsproblemen te verwachten.

Zoals hiervoor al beschreven, leidt het (te) smalle wegprofiel op de Veldsestraat, in combinatie met de verkeerstoename, tot een grotere kans dat twee voertuigen of een voertuig en een fietsers/voetganger elkaar tegemoet komen. De Veldsestraat ontsluit met name woningen. Kenmerkend voor dit type voorziening is het eenzijdige intensiteitsprofiel op werkdagen in de ochtend uitrijdend (richting werk) en in de middag inrijdend (naar huis). Dit geldt ook voor de activiteiten in de kerk (eerst arriveren en daarna gezamenlijk weer vertrekken).

[1] Bron: https://www.pkn-bergharen-horssen.nl/

Op basis van de verkeerskundige vuistregel dat 10% van de etmaalintensiteit aanwezig is tijdens het drukste spitsuur, komt dit op werkdagen neer op circa 30 voertuigen in het drukste uur, die grotendeels in dezelfde richting rijden.

Het eenzijdige intensiteitsprofiel en de beperkte afstand tot de Stompendijk (circa 110 m) leiden in de huidige situatie reeds tot een beperkte kans op tegemoet rijden verkeer. Indien dit wel het geval is, zijn er altijd nog incidentele uitwijkmogelijkheden in de berm aanwezig. Om in de plansituatie ook tot een robuuste ontsluiting te komen wordt aanbevolen om aanvullende maatregelen te treffen. Hiermee wordt de bereikbaarheid gegarandeerd en sluit het wegprofiel beter aan op de richtlijnen van het CROW (zie hiervoor het volgende hoofdstuk).

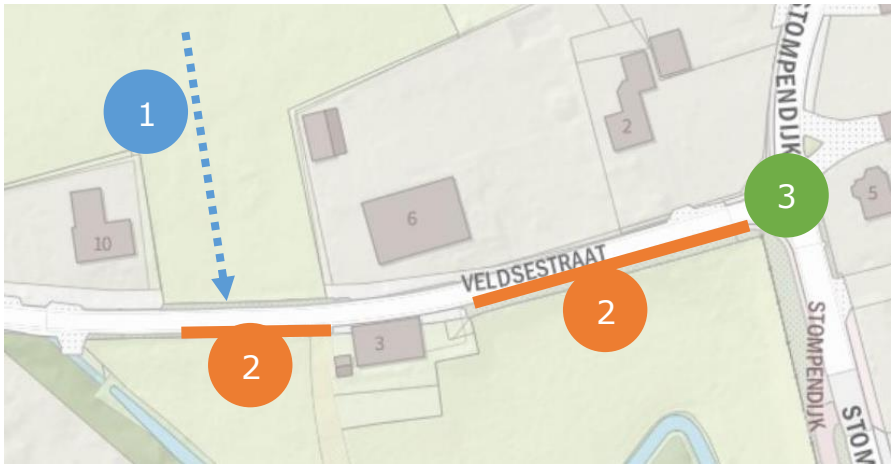
Advies ontsluiting

Om de doorstroming op de Veldsestraat in de plansituatie te garanderen, worden de volgende maatregelen geadviseerd (zie ook figuur 4):

1. Verplaatsen van de ontsluiting van het plangebied in westelijke richting, langs per perceel van huisnummer 10. Hiermee heeft het vertrekkende verkeer vanuit het plangebied circa 25 m recht zicht om te anticiperen op tegemoetkomend arriverend verkeer. Ook het anticipatiezicht voor arriverend verkeer wordt hiermee gewaarborgd;

2. Verbreden van Veldsestraat met 0,5 m tot rijbaanbreedte van 4,8 meter tussen de Stompendijk en het gebouw nummer 3 en vanaf dit gebouw tot de ontsluiting van het plangebied. Beide verbredingen kunnen aan de zuidzijde van de rijbaan binnen de bestaande grondeigendommen van de gemeente gerealiseerd worden. De technische uitwerking van de wegverbreding nabij de bomenrij moet nader onderzocht worden. Met de bestaande rijbaanbreedte van 4,3 m is er ook ter plaatse van de versmalling voldoende profielruimte voor hulpdiensten, afvalinzameling en vrachtwagens e.d. Wel wordt aanbevolen om de versmalling met straatmeubilair aan te duiden, zodat dit ook goed zichtbaar is in het donker.

3. Verwijderen asmarkering op Stompendijk ter hoogte van het kruispunt met de Veldsestraat. De markering kan de indruk wekken dat verkeer op de Stompendijk voorrang heeft, terwijl het een gelijkwaardig kruispunt (rechts heeft voorrang) betreft. Dit sluit ook aan bij andere gelijkwaardige kruispuntlocaties op de Stomendijk, waar ook geen asmarkering aanwezig is.



Figuur 4: Verbetervoorstellen ontsluiting planvoornemen

Conclusies & aanbevelingen

De Veldsestraat in de huidige situatie een smalle erftoegangsweg, die het huidige verkeer zonder problemen kan verwerken. In de plansituatie kent de Veldsestraat een geprognotiseerde intensiteit van circa 285 mvt per gemiddelde weekdag en circa 300 mvt per gemiddelde werkdag. Vanuit de verkeersafwikkeling zijn er ook in de plansituatie geen problemen te verwachten. Wel wordt de kans op twee tegemoet rijdende voertuigen groter, maar blijft dit met een paar kleine aanvullende maatregelen nog altijd beheersbaar.
Om de bereikbaarheid van het plangebied te garanderen worden dan ook de volgende maatregelen aanbevolen:

- verplaatsen ontsluiting plangebied in westelijke richting;
- verbreding Veldsestraat met 0,5 m;
- verwijderen asmarkering ter plaatse van aansluiting op Stompendijk.