



Verkeersparagraaf bestemmingsplan Eikenlaan 1 Heerde

Bestemmingsplan groepsaccommodatie

15 februari 2019



BVA
verkeersadviezen
vormgevers van mobiliteit

Verkeersparagraaf bestemmingsplan Eikenlaan 1 Heerde

Bestemmingsplan groepsaccommodatie

15 februari 2019

in opdracht van

opdrachtgever
F. Nieswaag

pagina's

14

publicatienr.

18127

auteur(s)

J. Haveman & M. Gassner

BVA Verkeersadviezen

Stationsplein 6
8011 CW Zwolle
(038) 460 67 47
www.bvaverkeer.nl



BVA
verkeersadviezen
vormgevers van mobiliteit



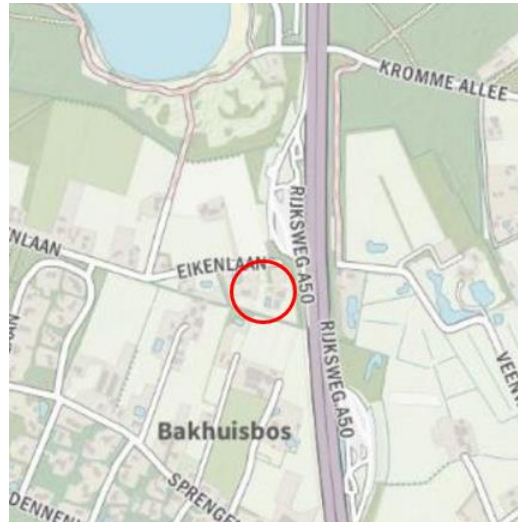
Inhoudsopgave

1. Inleiding	3
2. Beschrijving huidige situatie	4
2.1. Ontsluitingsstructuur	4
2.2. Inrichting wegen	5
2.3. Huidig gebruik wegen	7
3. Toekomstige situatie & verkeersgeneratie	9
3.1. Planbeschrijving	9
3.2. Verkeersgeneratie	10
3.3. Beoordeling verkeersafwikkeling	10
3.4. Beoordeling verkeersveiligheid	12
4. Conclusies & aanbevelingen	13



1. Inleiding

In het zuidwestelijke kwadrant van de rijksweg A50 en de Eikenlaan te Heerde bevindt zich het perceel aan de Eikenlaan 1 (zie figuur 1). In de huidige situatie is het perceel bestemd als agrarische-kwekerij en op het circa 16.000 m² grote terrein bevinden zich een woning, een zwembad met een technische ruimte, een garage en twee grote bijgebouwen. Er bestaan plannen de bestemming op het perceel aan de Eikenlaan 1 te wijzigen en een groepsaccommodatie te realiseren. Het realiseren van deze voorziening past echter niet binnen de kaders van het vigerende bestemmingsplan, reden waarom een bestemmingsplanwijziging nodig is.



Figuur 1: Ligging perceel aan de Eikenlaan 1 te Heerde

Een van de onderdelen die in (de toelichting op) het nieuwe bestemmingsplan aanwezig moeten zijn, is een verkeersparagraaf. Hierin moet worden aangegeven welke verkeerseffecten als gevolg van het wijzigen van de bestemming worden verwacht en of door de geprognosticeerde hoeveelheid verkeer knelpunten gaan ontstaan. Knelpunten in parkeren, verkeersafwikkeling of verkeersonveiligheid.

U heeft BVA Verkeersadviezen gevraagd de verkeerskundige onderbouwing bij de bestemmingsplanwijziging op te stellen. In voorliggende rapportage geven wij onze bevindingen weer.

- **Leeswijzer**

Hoofdstuk 2 beschrijft de huidige situatie van het onderzoeksgebied. Vervolgens gaan we in hoofdstuk 3 in op de toekomstige situatie en bepalen de verwachte verkeersgeneratie op basis van het verwachte aantal bezoekers, waarna de verkeersafwikkeling en -veiligheid in de toekomstige situatie wordt beoordeeld. Ten slotte zijn de conclusies samengevat in hoofdstuk 4.



2. Beschrijving huidige situatie

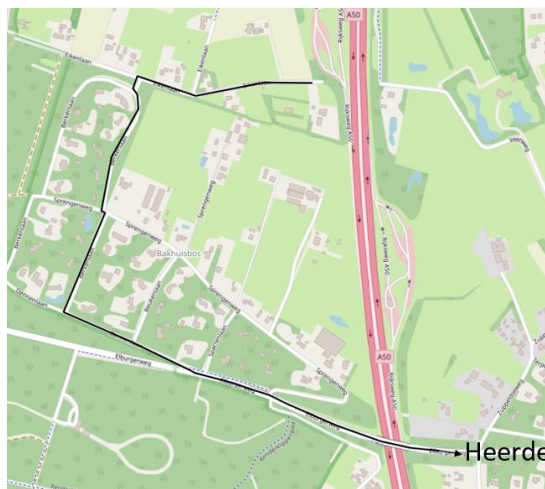
Zoals in de inleiding al is aangegeven bevindt het perceel aan de Eikenlaan 1 zich in het zuidwestelijke kwadrant van de rijksweg A50 en de Eikenlaan. Op het perceel bevinden zich momenteel een bedrijfswoning, een zwembad met een technische ruimte, een garage en twee grote bijgebouwen (zie figuur 2). Deze bedrijfswoning wordt momenteel niet bewoond en ook de bedrijfsgebouwen staan leeg. Daarnaast is op het terrein een parkeerplaats aanwezig met een capaciteit van 14 parkeerplaatsen.



Figuur 2: Huidige bebouwing Eikenlaan 1

2.1. Ontsluitingsstructuur

Het perceel aan de Eikenlaan 1 ligt aan het einde van de doodlopende Eikenlaan. Het terrein wordt via het Bakhuisbos ontsloten op de Elburgerweg. De meest voor de hand liggende route tussen beide wegen wordt gevormd de verbinding via de Berkenlaan en de Dennenlaan (vice versa). Vervolgens kan verkeer de Elburgerweg in oostelijke richting naar Heerde en de A50 volgen. Naast de percelen aan de Eikenlaan worden ook een aantal vrijstaande woningen in het Bakhuisbos ontsloten via de genoemde wegen. Daarnaast maakt deze route ook deel uit van het fietsknooppuntennetwerk. In de navolgende paragraaf gaan we in op de inrichting van deze wegen.



Figuur 3: Ontsluitingsstructuur perceel Eikenlaan 1

2.2. Inrichting wegen

• Inrichting Eikenlaan

De gehele Eikenlaan ligt buiten de bebouwde kom en is gecategoriseerd als erftoegangsweg type II. Op de weg is een maximale snelheid van 60 km/uur toegestaan. Voor zover het gemotoriseerd verkeer betreft mag de Eikenlaan alleen worden gebruikt door bestemmingsverkeer. Deze toegangsbeperking is middels bord C12 (RVV 1990) geformaliseerd. (Brom)fietsverkeer is uiteraard wel gewoon toegestaan op de Eikenlaan.



Figuur 4: Westelijke deel wegvak Eikenlaan

De Eikenlaan bestaat min of meer uit twee delen. Het deel gelegen ten westen en het deel gelegen ten oosten van de aansluiting met de Berkenlaan. Op beide wegvakken ontsluit slechts een beperkt aantal (circa 6) percelen. Voor onderhavige onderbouwing is alleen het oostelijke deel van de Eikenlaan relevant, omdat op het westelijke deel van genoemde weg geen invloed te verwachten is. Het betreft hier evenals het oostelijke deel een doodlopend wegvak.



Figuur 5: Eikenlaan in westelijke richting

Op het oostelijke wegvak varieert de breedte van de weg tussen 3,2 en 3,5 meter en is de weg voorzien van een asfaltverharding (zie figuur 4).

Tussen de percelen Eikenlaan 4 en Eikenlaan 8 sluit aan de noordzijde van de Eikenlaan een solitair fietspad aan. Het fietspad vormt een belangrijke verbinding voor langzaam verkeer tussen het Heerderstrand en Heerde.

• Inrichting Berkenlaan

Tussen de percelen Eikenlaan 10 en Eikenlaan 12 sluit vervolgens de Berkenlaan aan. (zie figuur 6). Ook de Berkenlaan kent de functie erftoegangsweg type II, is voorzien van asfaltverharding en ook hierop geldt een maximale snelheid van 60 km/uur. Op het wegvak tussen de Eikenlaan en de Sprengenweg varieert de breedte van de weg nogal. Het meest noordelijke deel is het smalste met een breedte van circa 3,2 meter, maar het overgrote deel van de Berkenlaan is 4,0 meter



Figuur 6: Aansluiting Eikenlaan op Berkenlaan

breed of breder. In totaal worden zes woningen op het genoemde wegvak ontsloten. Verderop in zuidelijke richting kruist de Berkenlaan met de Sprengenweg. Het kruispunt is vormgegeven als (linkse) bajonetaansluiting (zie figuur 7). Er is overeenkomstig de functie erftoegangsweg geen voorrangregeling aanwezig. Het tweede deel van de Berkenlaan vertoont qua breedte grote gelijkenissen met het noordelijke deel. Ook hier is het meest noordelijke deel het smalst en varieert de breedte van minimaal 3,3 meter tot overwegend (ruim) 4,0 meter. De Berkenlaan mondt aan de zuidzijde uit op de Dennenlaan



Figuur 7: Kruispunt Berkenlaan-Sprengenweg

• Inrichting Dennenlaan

Qua functionaliteit, snelheidsregime en verhardingssoort komt de Dennenlaan overeen met de beide andere wegen. Op het wegvak tussen de Berkenlaan en Elburgerweg varieert de breedte van de weg tussen 3,7 en 4,3 meter (zie figuur 8).



Figuur 8: Dennenlaan op het wegvak tussen Sprengenlaan en Elburgerweg

De Dennenlaan vormt de ontsluiting naar de Elburgerweg voor alle vrijstaande woningen langs de Berkenlaan en Beukenlaan. De aansluiting van de Dennenlaan op de Elburgerweg is vormgegeven als voorrangskruispunt, waarbij verkeer op de Dennenlaan voorrang dient te verlenen aan het verkeer op de Elburgerweg (zie figuur 9).



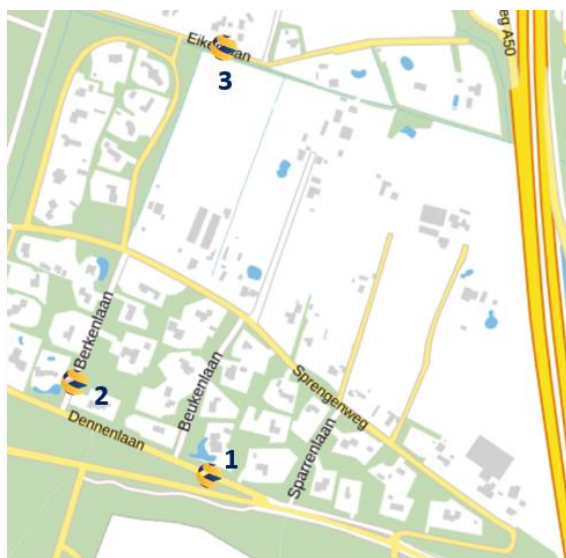
Figuur 9: Aansluiting Dennenlaan op Elburgerweg



2.3. Huidig gebruik wegen

• Gemotoriseerd verkeer

Om een goede basis te hebben voor de prognose van de toekomstige intensiteiten is de huidige verkeersbelasting op de ontsluitende route Eikenlaan-Berkenlaan-Dennenlaan in beeld gebracht. Op een drietal locaties is de intensiteit van het verkeer geregistreerd. De tellingen hebben plaatsgevonden van dinsdag 29 januari t/m maandag 4 februari 2019. De exacte tellocaties zijn weergegeven in figuur 10. In onderstaande tabel 1 zijn de resultaten opgenomen van de tellingen. Het betreft hier per locatie het aantal voertuigen per rijrichting (en totaal) op de gemiddelde werkdag. Tabel 2 bevat dezelfde informatie, maar dan voor de gemiddelde weekenddag.



Figuur 10: Locaties mechanische tellingen

Tabel 1: Intensiteiten gemotoriseerd verkeer (in motorvoertuigen/etmaal, gemiddelde werkdag)

Tellocatie	Richting	Aantal motorvoertuigen/etmaal	
Dennenlaan	Beukenlaan	148	283
	Elburgerweg	135	
Berkenlaan	Dennenlaan	65	131
	Sprengenweg	66	
Eikenlaan	Berkenlaan	21	42
	Kromme Allee	21	

Tabel 2: Intensiteiten gemotoriseerd verkeer (in motorvoertuigen/etmaal, gemiddeld weekend)

Tellocatie	Richting	Aantal motorvoertuigen/etmaal	
Dennenlaan	Beukenlaan	115	212
	Elburgerweg	97	
Berkenlaan	Dennenlaan	49	103
	Sprengenweg	54	
Eikenlaan	Berkenlaan	20	39
	Kromme Allee	19	



Het aantal motorvoertuigen dat gedurende de meetperiode op een gemiddelde werkdag gebruik maakt van het oostelijke gedeelte van de Eikenlaan is beperkt en bedraagt slechts 42 motorvoertuigen. Van deze 42 voertuigen vallen er 2 in de categorie middelzware voertuigen. Uit de telresultaten blijkt verder dat de etmaalintensiteiten op deze locatie in het weekend van dezelfde orde van grootte zijn. Omdat het perceel aan de Eikenlaan 1 momenteel leeg staat en derhalve nauwelijks verkeersbewegingen genereert, mag ervan uit worden gegaan dat de geregistreerde motorvoertuigen bewoners/bezoekers zijn van de overige percelen die op het meest oostelijke gedeelte van de Eikenlaan ontsluiten. Het gaat hierbij in totaal om zeven percelen. Een en ander betekent dat op een gemiddelde werkdag circa 6 ritten per perceel worden gegenereerd.

Op de Berkenlaan ligt het aantal motorvoertuigen iets hoger met ruim 130 motorvoertuigen per etmaal op de gemiddelde werkdag. Er is sprake van een constante verdeling over beide rijrichtingen. Als de ontsluitingsstructuur van het gebied wordt beschouwd dan mag worden verondersteld dat circa 20 percelen via de Berkenlaan worden ontsloten. Hiermee ligt het aantal voertuigbewegingen per perceel in lijn met de eerder genoemde 6 voertuigen per perceel. In het weekend ligt het aantal motorvoertuigen wat lager met ruim 100 motorvoertuigen per etmaal.

De Dennenlaan wordt op de gemiddelde werkdag op de drukste gedeelte belast door circa 280 motorvoertuigen per etmaal. In het weekend ligt het aantal motorvoertuigen wat lager met ruim 210 motorvoertuigen per etmaal.

- **(Brom)fietsverkeer**

De hoeveelheid (brom)fietsverkeer is tijdens de mechanische tellingen niet geregistreerd. De verbinding Eikenlaan-Berkenlaan-Dennenlaan maakt weliswaar deel uit van het fietsknooppuntennetwerk, maar gezien de ligging van deze wegen in de totale verkeersstructuur en het aantal aanliggende en achterliggende bestemmingen is er naar verwachting geen sprake van een grote hoeveelheid utilitaire (brom)fietsers. De wegen worden naar verwachting overwegend door recreatieve fietsers die zich voornamelijk buiten de reguliere spitsperiodes en in het recreatie seizoen afwikkelen.



3. Toekomstige situatie & verkeersgeneratie

Om te kunnen bepalen of de huidige ontsluitingsstructuur voldoet, dient bekend te zijn hoeveel verkeersbewegingen de nieuwe functie gaat genereren. In het vervolg van deze paragraaf geven we eerst een beschrijving van de voorgenomen ontwikkeling van het plangebied. Vervolgens gaan we in op de te verwachten verkeersgeneratie van deze ontwikkeling en beoordelen we de toekomstige verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid.

3.1. Planbeschrijving

De toekomstige invulling van het plangebied bestaat uit een B&B faciliteit met 36 slaapplekken, gedeeltelijk als twee persoonskamers en gedeeltelijk als groepsaccommodatie. Het huidige bijgebouw naast de bedrijfswoning zal worden verbouwd tot 3 kamers (voor 2 personen) en in het andere bijgebouw komt een groepsaccommodatie voor 10 personen. Daarnaast zullen twee nieuwe gebouwen met ruimte voor 5 kamers per gebouw, geschikt voor mindervaliden, worden gerealiseerd. Hiermee komt het totaal aantal personen dat de accommodatie kan herbergen op 36. De voorzieningen hebben geen hotelfunctie, dat wil zeggen dat er geen restaurant aanwezig is. Ontbijt kan wel worden genuttigd. De bedrijfswoning zal blijven bestaan voor een beheerder. De geplande ontwikkelingen zijn in figuur 11 in beeld gebracht.



Figuur 11: Geplande ontwikkelingen aan de Eikenlaan 1

Om in de extra parkeerbehoefte te voorzien worden op het terrein naast de al aanwezige 14 parkeerplaatsen nog 15 extra parkeerplaatsen aangelegd.



Hiermee komt het aantal parkeerplaatsen in totaliteit op 29. Uitgaande van twee parkeerplaatsen voor de beheerderswoning resteren 27 plaatsen voor de B&B. Dit komt neer op 1,5 parkeerplaats per twee personen. Hoewel geen kengetallen voor deze functie beschikbaar zijn is dit naar verwachting ruim voldoende. Indien de kengetallen van engszins vergelijkbare voorzieningen worden beschouwd (huisjescomplex en hotel) dan blijken de kengetallen veel lager te liggen dan de hier aanwezige 1,5 parkeerplaats per 'kamer'. Bovendien is er op het terrein afgezien van de te realiseren parkeerplaatsen ook nog voldoende ruimte aanwezig om eventueel meer voertuigen te parkeren. Het is dan ook niet waarschijnlijk dat (een deel van) de parkeervraag van de B&B op de openbare ruimte zal worden afgewenteld.

3.2. Verkeersgeneratie

De verkeersgeneratie van geplande voorzieningen wordt over het algemeen bepaald op basis van (landelijke) kengetallen. Echter voor de geplande verblijfsaccommodatie zijn geen landelijke kengetallen beschikbaar. Om tot een goede inschatting van de toekomstige verkeersgeneratie te komen, maken we daarom geen gebruik van kengetallen, maar vormt het verwachte aantal bezoekers in de nieuwe situatie hiervoor de basis.

Voor de berekening van de verwachte verkeersgeneratie gaan we uit van het piekmoment waarop alle beschikbare kamers en de groepsaccommodatie volledig bezet zijn. Dit is een worst case situatie, aangezien de verblijfsaccommodatie over het jaar gemiddelde gezien niet volledig bezet zal zijn. Naar verwachting ligt de bezetting buiten de vakantieperioden aanzienlijk lager.

Wij gaan er vanuit dat de gasten meerdere verplaatsingen per dag uitvoeren om te recreëren of andere voorzieningen zoals restaurants of de supermarkt te bezoeken, aangezien de planvorming niet voorziet in de realisatie van een eigen restaurant. Uitgaande van gemiddeld zes ritten per persoon per dag en een gemiddelde voertuigbezetting van 2 personen, leidt dat op een gemiddelde dag tot circa 108 ritten/etmaal (54 voertuigen heen en terug). Nogmaals merken wij op dat hierbij sprake is van een worst case scenario, omdat de gemiddelde jaarbezetting van de verblijfsaccommodatie lager ligt. Bovendien is een gemiddelde bezettingsgraad van 2 personen per voertuig relatief laag, omdat er ook een groepsaccommodatie van 10 personen in het complex is gevestigd. Groepen zullen met meer dan 2 personen per voertuig een verplaatsing maken. Bovendien gaat het overwegend om recreatieverkeer dat, eenmaal aangekomen op locatie, zich ook veelal per fiets zal verplaatsen.

3.3. Beoordeling verkeersafwikkeling

Op een piekdag wordt verwacht dat de geplande verblijfsaccommodatie 108 ritten/etmaal genereert. Dergelijke aantallen kunnen in theorie uiteraard eenvoudig worden afgewikkeld via de verbinding Eikenlaan, Berkenlaan en Dennenlaan. Immers een algemene vuistregel voor de theoretische capaciteit van een weg is het afwikkelen van één voertuig per twee seconden, in theorie dus 1.800 motorvoertuigen per uur per richting. Een veelvoud dus al van de hoeveelheid verkeer die per etmaal moet worden verwerkt.



Hierbij wordt echter voorbijgegaan aan het feit dat er ook ontmoetingen kunnen plaatsvinden. Voor een deel is de wegbreedte onvoldoende om elkaar op de rijbaan te kunnen passeren. Dit betekent dat op de betreffende locaties bij een ontmoeting uitgeweken moet worden naar de berm. Hierbij is wel enige aanpassing van de snelheid noodzakelijk. In het vervolg van deze paragraaf gaan we voor de genoemde wegen in op het verwachte aantal ontmoetingen en beoordelen of de toekomstige situatie vanuit verkeersafwikkelingsperspectief acceptabel is.

- **Eikenlaan**

De Eikenlaan is circa 380 meter lang tussen het perceel van huisnummer 1 en het kruispunt met de Berkenlaan. Uitgaande van de vuistregel dat het spitsuur 10% van de etmaalintensiteit bedraagt, dat de verdeling in rijrichtingen een derde-twee derde is en de snelheid 40 km/uur, betekent dit dat op het meest oostelijke gedeelte van de Eikenlaan gemiddeld 0,009 ontmoetingen per uur plaatsvinden. Anders gesteld eens per circa 100 uur (ruim 4 dagen) is er sprake van een ontmoeting tussen voertuigen op dit wegvak.

Dit aantal ontmoetingen heeft betrekking op al het gemotoriseerde verkeer. Met deze zeer geringe kans en het feit dat passeren fysiek wel mogelijk is, er bovendien ter hoogte van uitritten en zijwegen mogelijkheden zijn om buiten de rijbaan te stoppen, is deze situatie vanuit verkeersafwikkelingsperspectief zeker acceptabel. Wij schatten de kans op bermschade dan ook als zeer gering in. Wij merken overigens op dat in het Handboek wegontwerp voor Erftoegangswegen een aantal indicatieve intensiteitsgrenzen ter voorkoming van bermschade zijn vastgelegd. Voor wegen met een wegbreedte van 3,5 meter zijn 400 motorvoertuigen per etmaal als intensiteitsgrens vastgelegd om bermschade te voorkomen, een waarde die ruimschoots onder de geprognosticeerde intensiteit van 150 motorvoertuigen per etmaal ligt. Ondanks dat de kans op bermschade als zeer gering wordt ingeschat, kan worden overwogen om de kwaliteit van de berm te verbeteren, door het aanbrengen van een strook grasbetonstenen. Deze maatregel is niet echter niet noodzakelijk.

- **Berkenlaan**

Naar verwachting wordt het wegvak tussen de Sprengenweg en Dennenlaan in toekomst op de gemiddelde werkdag met circa 240 motorvoertuigen per etmaal belast. Dit deel van de Berkenlaan wordt zwaarder met verkeer belast dan het deel ten noorden van de Sprengenweg en wordt om die reden als maatgevend beschouwd. Het wegvak heeft een lengte van circa 230 meter en de verhardingsbreedte varieert tussen 4,1 en 4,6 meter. De breedte is voldoende om twee personenauto's elkaar te kunnen laten passeren op de rijbaan.

Als voor de berekening van het aantal ontmoetingen tussen motorvoertuigen dezelfde uitgangspunten worden gehanteerd als bij de Eikenlaan, dan leidt dit tot de conclusie dat het aantal te verwachten ontmoetingen op dit wegvak nagenoeg even groot is als het te verwachten aantal ontmoetingen op de Eikenlaan. Dit heeft te maken met de beperktere lengte van dit wegvak ten opzichte van de lengte van de Eikenlaan, ondanks dat de intensiteit hier hoger ligt. Deze zeer geringe kans, in combinatie met de breedte van de Berkenlaan waarbij alleen bij de aanwezigheid van grote voertuigen naar de berm moet worden uitgeweken, en het feit dat ook langs deze weg uitritten aanwezig zijn



waar eventueel kan worden uitgeweken maakt dat ook hier geen afwikkelingsproblemen worden verwacht.

- **Dennenlaan**

Tot slot kijken we naar het aantal ontmoetingen op de Dennenlaan. Naar verwachting zal de Dennenlaan in toekomst circa 390 motorvoertuigen per etmaal op de gemiddelde werkdag moeten verwerken. De Dennenlaan is circa 300 meter lang tussen de aansluiting met de Berkenlaan en de Elburgerweg. Op het wegvak worden gemiddeld 0,04 ontmoetingen per uur verwacht. De kans op een ontmoeting tussen twee motorvoertuigen is weliswaar iets groter dan op de andere wegen maar kan niettemin nog steeds als zeer gering worden beschouwd. De verhardingsbreedte van de Dennenlaan varieert tussen 3,5 en 4,5 meter. Het zal dus niet overal nodig zijn om gebruik van de berm te maken als twee voertuigen elkaar passeren.

3.4. Beoordeling verkeersveiligheid

In het voorgaande is uitsluitend gekeken naar de mate van verkeersafwikkeling. In het navolgende komt het verkeersveiligheidsaspect aan de orde. Dit aspect manifesteert zich vooral in de verkeersveiligheid voor het langzame verkeer. Hoewel de wegen buiten de bebouwde kom liggen blijkt dat het snelheidsbeeld op deze wegen te vergelijken is met de snelheid op 30 km/uur (hoofd)wegen binnen de bebouwde kom. Op de Dennenlaan ligt de snelheid het hoogste en bedraagt deze overdag 44 km/uur.

Gezien de intensiteiten op de wegen, het feit dat er sprake is van erftoegangswegen (buiten de bebouwde kom) en de geregistreerde snelheden is er geen enkele reden om te veronderstellen dat de combinatie van auto- en fietsverkeer zal leiden tot verkeersonveiligheid. Uiteraard zal er in het hoogseizoen sprake zijn van grote groepen fietsers, waarvan ook bekend is dat deze groepen zich niet altijd aan de verkeersregels houden, maar dat is niet uniek voor deze situatie en kan bovendien niet worden afgewenteld op de voorgenomen ontwikkeling.



4. Conclusies & aanbevelingen

De voorgenomen ontwikkeling leidt tot een toename van het aantal voertuigbewegingen van en naar de voorziening ten opzichte van de huidige situatie. Naar verwachting zal de geplande verblijfsaccommodatie op een gemiddelde werkdag in de worst case situatie (100% bezetting) maximaal 108 motorvoertuigen per etmaal genereren. Wij merken wel op dat het hierbij om de maximaal te verwachten hoeveelheid motorvoertuigen gaat, omdat de gemiddelde jaarlijkse bezetting van de verblijfsaccommodatie naar verwachting lager zal liggen dan 100%. Van piekmomenten met een bezettingsgraad van 100% zal voornamelijk sprake zijn tijdens de vakantieperiodes.

Voor de beoordeling van de verkeersafwikkelingskwaliteit is uitgegaan van het piekmoment (100% bezetting B&B). De meest voor de hand liggende route voor verkeer van/naar de Eikenlaan huisnummer 1 is de verbinding Eikenlaan-Berkenlaan-Dennenlaan (vice versa). Voor de afwikkelingsberekening is uitgegaan van 100% gebruik maken van deze route. Ook dat betreft een worst case benadering, omdat er ook nog enkele alternatieve routes beschikbaar zijn. Op basis van het te verwachten aantal ontmoetingen op wegvakken kan worden geconcludeerd dat er nauwelijks ontmoetingen tussen gemotoriseerd verkeer voorkomen, waarbij verkeer moet uitwijken naar de berm. Deze bevinding wordt ondersteund door de richtlijnen uit het Handboek Wegontwerp Erftoegangswegen, waarin is opgenomen dat op wegen met een breedte 3,5 meter bij een intensiteit van minder dan 400 motorvoertuigen per etmaal de kans op bermschade zeer gering is. Wel zou kunnen worden overwogen om de berm middels grasbetontegels op enkele locaties te verharden om de draagkracht te verbeteren.

Naast het verkeersafwikkelingsaspect is het verkeersveiligheidsaspect, met name voor langzaam verkeer, beoordeeld. Gezien de functie van de weg (erftoegangsweg), de relatief lage intensiteiten en de voor de wegen buiten de bebouwde kom zeer beperkte snelheid, is er geen enkele reden om te veronderstellen dat de combinatie van auto- en fietsverkeer zal leiden tot verkeersonveiligheid.

Ten slotte merken we nog op dat in voorliggende rapportage de effecten zijn beoordeeld ten opzichte van de huidige situatie. Zoals al aangegeven is het perceel momenteel niet in gebruik, maar rust hierop wel de bestemming agrarische-kwekerij. Voor een zuivere afweging zou deze situatie met de nieuwe situatie moeten worden vergeleken. Het gaat immers om een vergelijking tussen de mogelijkheden binnen het vigerende bestemmingsplan en het nieuwe bestemmingsplan. Deze vergelijking is niet gemaakt, omdat met de gekozen werkwijze een worst case vergelijking is gemaakt. Wel moet dus worden bedacht dat indien de bestemming niet wijzigt, het realiseren van een agrarische kwekerij tot de mogelijkheden behoort. Hoewel het niet direct de verwachting is dat een dergelijke voorziening veel meer verkeer zal genereren dan de nu voorziene B&B, zal er waarschijnlijk wel veel meer sprake zijn van vrachtverkeer. Of de verkeerssituatie hiermee gediend is, is zeer twijfelachtig.