



Aan L. Arends, Buro SRO

Van M. Ruigrok

Datum 3 december 2019

Projectnr 19134

Betreft Beantwoording zienswijzen verkeer nieuwbouwontwikkeling Maanwijk Leusden

1. Inleiding

Het ontwerpbestemmingsplan verbrede reikwijdte Maanwijk voorziet in de realisatie van de nieuwe woonwijk Maanwijk te Leusden. Deze nieuwe woonwijk zal ruimte gaan bieden aan circa 120 woningen. Op het ontwerpbestemmingsplan zijn een aantal zienswijzen binnen gekomen. De ingebrachte zienswijzen hebben deels ook betrekking op de onderbouwing van de effecten op het gebied van verkeer.

Buro SRO heeft BVA Verkeersadviezen gevraagd de verwachte verkeerskundige consequenties van de komst van de Maanwijk verder uit te werken en te beoordelen om zodoende de binnen gekomen zienswijzen te kunnen beantwoorden. In het vervolg van deze notitie wordt allereerst een nadere verkeerskundige beoordeling van het plan Maanwijk beschreven. Daarna worden de vragen en opmerkingen ten aanzien van verkeer uit de zienswijzen beantwoord. BVA Verkeersadviezen is verder niet betrokken geweest bij de planontwikkeling Maanwijk in Leusden.

2. Situatieschets Maanwijk

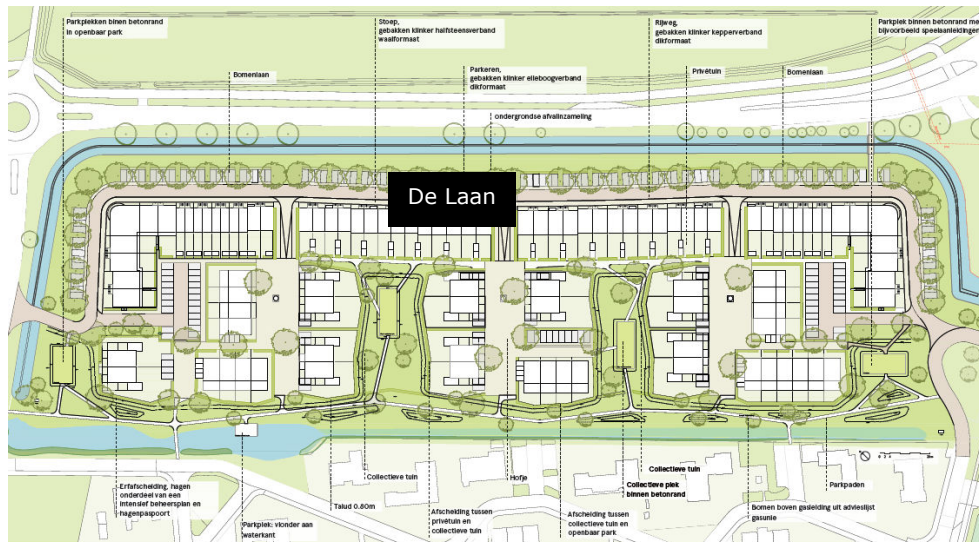
De nieuwe woonwijk 'Maanwijk' in Leusden sluit in het zuiden aan op de bestaande wijk Leusden-Zuid. Het vormt de noordelijke grens van deze wijk, die stamt uit medio jaren '60. Maanwijk maakt de stedenbouwkundige structuur, die wordt omsloten door de Arnhemseweg (N226), de Maanweg, de Groene Zoom en De Roo van Alderwereltlaan, compleet.





De Maanwijk vormt daarmee naar het noorden de entree van Leusden-Zuid, met name voor de bezoekers of bewoners van Leusden die via de Groene Zoom het dorp binnenrijden.

Het voornemen is om in Maanwijk circa 120 woningen te bouwen. De totale verkeersgeneratie voor deze 120 woningen is vastgesteld op 840 ritten per etmaal. In het ochtend- en avondspitsuur wordt naar verwachting 10% (80 tot 90 ritten) van het totaal aantal ritten gegenereerd.



Figuur 1: ruimtelijke opbouw Maanwijk

De 120 woningen worden ontsloten via De Laan. De Laan wordt zowel aan de oost- als westzijde van de wijk aangesloten op het ontsluitend wegennet. In de planvorming is er voornamelijk vanuit gegaan dat het verkeer zich over beide aansluitingen in gelijke mate verdeelt. Een nadere verkenning van de ligging van het plangebied maakt echter duidelijk dat deze aanname niet reëel is. Inwoners van Leusden zijn voor werk- en winkelvoorzieningen sterk georiënteerd op Amersfoort en de A28 en ook op de N226/A12. Het ligt in die zin zeker in de verwachting dat, zeker met de goede verkeersafwikkeling, de westelijke ontsluitingsroute via de Maanweg voor een groot deel van het autoverkeer de geprefereerde route is. Op basis van expert judgement lijkt een verdeling 75% over de Maanweg en 25% over de Hekkerdreef realistisch. Zowel het verkeer naar de Maanweg als Hekkerdreef zal voor het merendeel rijden van en naar de Groenezoom en verder. De extra belasting op woonstraten ten zuiden van het plangebied is nihil omdat hier geen belangrijke bestemmingen liggen die specifiek door bewoners met de auto zullen worden aangedaan.

In figuur 2 is de extra verkeersdruk als gevolg van de planontwikkeling Maanwijk weergegeven. Voor deze berekening zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Aantal verplaatsingen in het etmaal: 840
- Percentage verplaatsingen in het spitsuur: 10%
- Verdeling aantal aankomsten en vertrekken ochtendspits: 20/80
- Verdeling aantal aankomsten en vertrekken avondspits: 80/20
- Oriëntatie van verkeer Maanweg/Hekkerdreef: 75/25

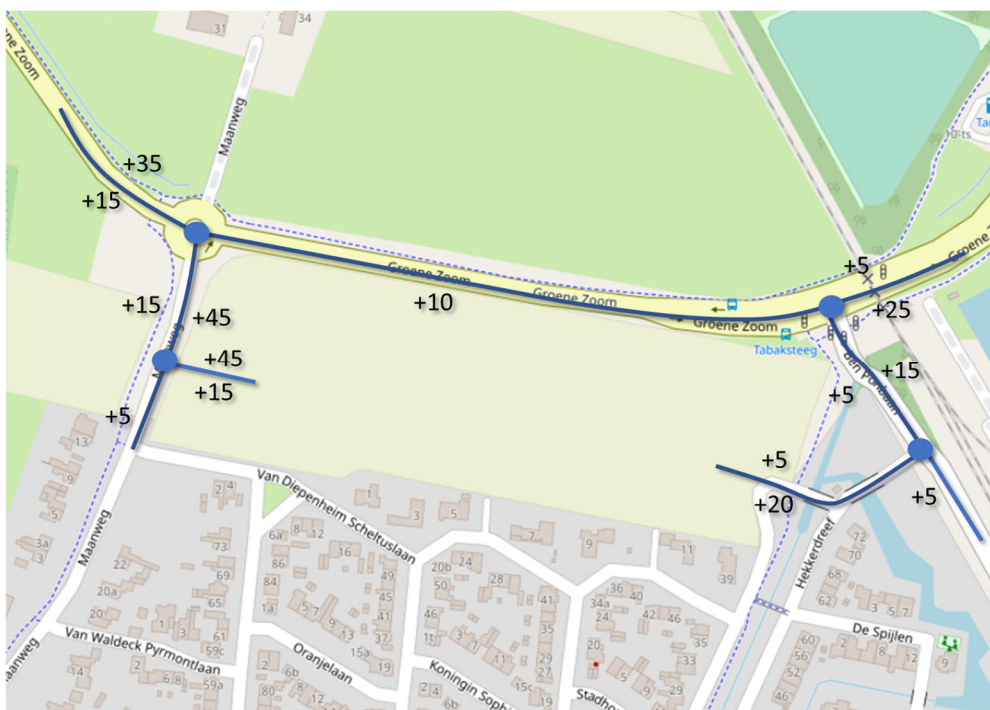


	Richting								
	Maanweg (naar rotonde Groenezoom)			Hekkerdreef (naar Ben Pon Baan)			Totaal		
	Aankomsten	Vertrekken	totaal	Aankomsten	Vertrekken	totaal	Aankomsten	Vertrekken	totaal
Aantal ritten etmaal	315	315	630	105	105	210	420	420	840
Aantal ritten Ochtendspitsuur	13	50	63	4	17	21	17	67	84
Aantal ritten Avondspitsuur	50	13	63	17	4	21	67	17	84

Figuur 2: Verkeersgeneratie en verdeling van het verkeer planontwikkeling Maanwijk

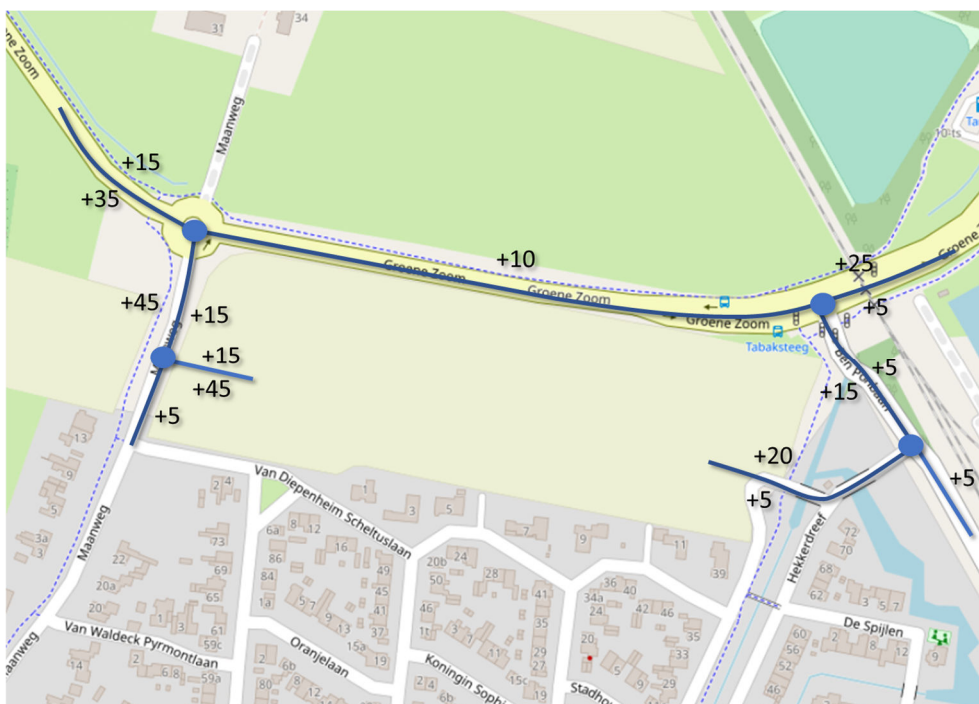
3. Verkeerskundige analyse verkeersafwikkeling en veiligheid

Op basis van de ritgeneratie zoals berekend in figuur 2 is vervolgens een nadere inschatting gemaakt van de verdeling van het verkeer over het netwerk¹. Dit is enkel gedaan voor het ochtend- en avondspitsuur, omdat deze drukste perioden van de dag vanuit een verkeerskundige analyse het meest relevant zijn.



Figuur 3: Verwachte verkeerstoename ochtendspits

¹ De getallen uit figuur 2 zijn naar boven afgerond op vijftallen.



Figuur 4: Verwachte verkeerstoename avondspitsuur

Vastgesteld wordt dat de verkeerstoename zich sterker voordoet aan de westzijde van het plangebied. De Maanweg zal ten noorden van de nieuwe aansluiting iets drukker gaan aanvoelen. De huidige intensiteiten zijn hier met circa 1.500 mvt/etmaal nog zeer laag, met voldoende ruimte voor groei. Ook de verkeersmodelgegevens van 2030 laten met een verwachte intensiteit van 1.800 op de Maanweg nog zien dat er op dit wegvak voldoende ruimte is om de extra vraag op te vangen.



Figuur 5: Verkeersintensiteiten 2030 Hoog scenario



Voor de rotonde Maanweg – Groene Zoom is vooralsnog geen doorrekening voor de verkeersafwikkeling uitgevoerd. Als vuistregel wordt algemeen gehanteerd dat een enkelstrooksrotonde 20.000 - 25.000 mvt/etm kan verwerken in de gunstigste omstandigheden en zonder aanwezigheid of voorrang van fietsverkeer en voetgangers. Met een verwacht aantal van 11.700 verkeersbewegingen in 2030 en in de wetenschap dat fietsers uit de voorrang zijn op deze rotonde, mag geconcludeerd worden dat het toevoegen van maximaal 600 tot 700 voertuigbewegingen per etmaal van en naar de Maanwijk geen belemmering zal vormen voor de kwaliteit van de doorstroming op de rotonde Maanweg en Groene Zoom.

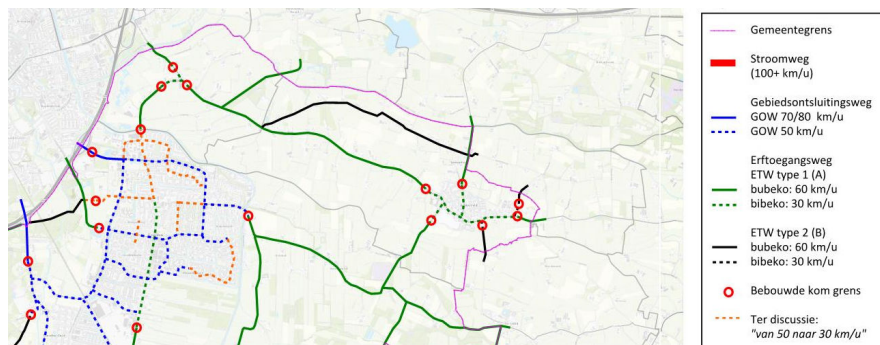
Het ruimtelijk plan van de Maanwijk voorziet verder in een oostelijke ontsluiting via het laatste deel van de De Roo van Alderwereltlaan, om vervolgens via de Hekkerdreef en de Ben Pon Baan op de Groene Zoom uit te komen. Via de Groene Zoom zal het verkeer vervolgens voornamelijk westelijk georiënteerd zijn richting de hoofdkern Leusden. In het etmaal gaat het naar schatting om 210 extra verkeersbewegingen, verdeeld over 105 aankomsten en 105 vertrekken. In het ochtendspitsuur gaat het dan om afgerond 5 aankomsten en 20 vertrekken en in de avondspitsuur is juist het tegenovergestelde verkeerspatroon waarneembaar.

Capaciteitsberekeningen met dergelijke lage aantallen extra verkeer zullen op voorhand niet leiden tot andere resultaten ten aanzien van de afwikkelingskwaliteit van de huidige situatie versus de situatie met de nieuwbouwontwikkeling Maanwijk. Ook ter hoogte van de fietsverbinding De Roo van Alderwereltlaan leiden maximaal 20 extra voertuigen in het drukste uur (1 auto per 3 minuten) niet tot een meetbare verslechtering van de verkeersafwikkeling voor het autoverkeer op de De Roo van Alderwereltlaan, waar nu circa 1.000 tot 1.200 mvt/etmaal rijden². Een eerste berekening Sidra Intersection maakt duidelijk dat de verkeersafwikkeling voor het autoverkeer goed is en minimale verliestijden en wachtrijen³ door het verlenen van voorrang aan fietsers. Het huidige verkeer op de De Roo van Alderwereltlaan zal bij een de toename van verkeer vanuit het plangebied Maanwijk weinig merken omdat dit verkeer voorrang moet geven aan voertuigen op de De Roo van Alderwereltlaan. Tijdelijke verkeersdruk ter hoogte van de aansluiting op de De Roo van Alderwereltlaan zal opgevangen worden op de nieuwe verbindingsweg van de Maanwijk.

Ook verder op de route Hekkerdreef (max. 4.600 mvt/etmaal) en de Ben Pon Baan (8.700 mvt/etmaal) zal de ontwikkeling Maanweg met in de drukste uren 25 extra voertuigbewegingen geen meetbare invloed hebben op de kwaliteit van de verkeersafwikkeling ten opzichte van de situatie zonder deze nieuwbouwontwikkeling. De Ben Pon Baan is in de gemeentelijke wegencategorisering als gebiedsontsluitingsweg opgenomen, terwijl het noordelijkste deel van de Hekkerdreef ook een duidelijke inrichting heeft om het verkeer uit de wijk te verzamelen en te ontsluiten naar het hoofdwegennet.

² Gebaseerd op resultaten verkeersmodel Leusden 2030 Hoog scenario.

³ Gemiddelde wachttijd ruimschoots onder de 15 seconden, en deze neemt niet toe als gevolg van de 25 extra voertuigbewegingen in het drukste uur.



Figuur 6: wegcategorisering 2019

4. Beantwoording verkeerskundige opmerkingen in zienswijzen Maanwijk

In de voorgaande hoofdstukken is nadere verkeerskundige beschouwing uitgevoerd van de planontwikkeling Maanwijk in Leusden. Op het ontwerpbestemmingsplan zijn een aantal zienswijzen binnen gekomen. De ingebrachte zienswijzen hebben deels ook betrekking op de onderbouw van de effecten op het gebied van verkeer. In het vervolg van het hoofdstuk worden de zienswijzen ten aanzien van verkeer beantwoord.

4.1. Zienswijze 1 en 2

- 1) Wij zijn van mening dat een goede ruimtelijke ordening niet kan samengaan met de voorgestelde verkeersontsluiting aan de oostzijde van de geplande wijk. Nu al is deze verkeersbrug, de Hekkerdreef en de Ben Pon Baan te zwaar belast, zowel wat betreft verkeersbewegingen (zie bijlage 'Analyse snelheid Ben Pon Baan.pdf' en bijlage 'Analyse snelheid Hekkerdreef.pdf') als wat verkeersincidenten betreft (zie bijlage 'Verkeersongevallen Maanwijk.pdf').

Antwoord: Uit een nadere verkeerskundige analyse blijkt dat de westelijke aansluiting van de Maanwijk voor de bewoners van de nieuwe wijk de meest interessante route is. Dit heeft enerzijds te maken met de verwachte oriëntatie van het verkeer, daarnaast is de doorstroming/reistijd op deze route beter in vergelijking met routes via de oostelijke ontsluiting. De verwachting is dan ook dat de westelijke ontsluiting duidelijk meer zal worden gebruikt dan waar in de eerdere verkeerskundige beoordeling vanuit is gegaan. Dit betekent automatisch dat de verkeersdruk op de oostelijke ontsluiting afneemt en de impact op de verkeersdruk aldaar zeer beperkt is. Overigens zijn de wegdelen van de Hekkerdreef en Ben Pon Baan die te maken krijgen met een lichte toename van verkeer qua inrichting geschikt om het huidige en toekomstige verkeer zorgvuldig af te wikkelen.

- 2) Bij de schatting van het aantal verkeersbewegingen in het jaar 2029, wordt uitgegaan van een jaarlijkse groei van het aantal verkeersbewegingen ten opzichte van de huidige situatie van 1,5% per jaar. De werkelijke groei van het aantal verkeersbewegingen op de Hekkerdreef en de Ben Pon baan (telpunt 95 en telpunt 97) heeft de afgelopen 5 jaar een stijging laten zien van 20%, derhalve een aanzienlijk hogere stijging dan 1,5% per jaar. In werkelijkheid zal het



aantal verkeersbewegingen in 2029 dan ook aanzienlijk hoger uitvallen dan waar in het akoestisch onderzoek mee is gerekend. De werkelijke overschrijding van de voorkeurswaarden zal daarmee ook aanzienlijk hoger zijn.

Antwoord: Tellingen laten het hele jaar door fluctuaties zien. Het is niet mogelijk om op basis van 2 tellingen te stellen dat de verkeerstoename van 20% heeft plaatsgevonden. Zo dient er bijvoorbeeld rekening te worden gehouden met weersomstandigheden of incidenten/evenementen tijdens de telling. En wellicht kan de groei ook deels verklaard worden door eventuele nieuwbouw die in die periode op andere locaties heeft plaatsgevonden. Een groei van 20% in 5 jaar enkel door autonome groei (groei als gevolg van toegenomen mobiliteit van mensen) lijkt niet reëel. Het aanhouden van 1,5% groei per jaar voor de autonome groei (dus exclusief de groei van het verkeer als gevolg van de komst van nieuwe woningen en bedrijvigheid) is conform de landelijke trends in de groei van de verkeersintensiteiten. Voor de duidelijkheid wordt gesteld dat in een verkeersmodel zowel een groei van verkeer door de komst van nieuwe woningen als bedrijvigheid wordt berekend als een autonome groei van het verkeer (in dit geval 1,5%) die daar nog eens bovenop wordt gezet. Het verkeersmodel is het meest betrouwbare instrument om een inschatting te maken van de hoeveelheid verkeer.

- 3) Verkeersontsluiting in het ontwerpbestemmingsplan is onevenwichtig. Een goede ruimtelijke ordening vereist een evenwichtige verdeling van het aantal verkeersbewegingen in de naastgelegen 30-zones van het plangebied, vanuit de leefbaarheid, verkeersveiligheid en geluids- en trilbelasting bezien. De Maanweg kent thans ca. 1.500 verkeersbewegingen per dag. De Hekkerdreef, meer specifiek het gedeelte waar de voorgenomen ontsluiting moet gaan plaatsvinden, kent thans ca. 5.000 verkeersbewegingen per dag. Het aantal verkeersbewegingen op de Hekkerdreef is meer dan is voorzien voor deze als 30-zone ingerichte weg. Algemeen wordt aangenomen dat een goede ruimte ordening meebrengt dat het aantal verkeersbewegingen in een 30-zone de grenswaarde van 5.000 niet overschrijdt. Vergelijk onderstaande tabel uit de publicatie 'Geschikte grootte van verblijfsgebieden' van J. van Minnen (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, 1999, rapportnummer R-99-25, <https://www.swov.nl/sites/default/files/publicaties/rapport/r-99-25.pdf>):
- 3000 auto's per etmaal in kleinere kernen en typische woongebieden;
 - 4000 auto's per etmaal in grote kernen en stadswijken;
 - 5000 auto's per etmaal in typische centrum- en winkelgebieden.
- De ontsluiting van het plangebied kan derhalve bezwaarlijk via de Hekkerdreef plaatsvinden, nu met een dergelijke ontsluiting 450 verkeersbewegingen worden toegevoegd aan een (klinker(!))weg die in de huidige plansituatie al aan een maximaal aantal verkeersbewegingen zit. Volgens het akoestisch onderzoek zou het aantal verkeersbewegingen op de Hekkerdreef groeien naar 5.900 motorvoertuigen per dag (zoals hierboven betoogd bestaan goede redenen om aan te nemen dat het werkelijke aantal verkeersbewegingen nog hoger zal uitvallen).



Uit een nadere verkeerskundige analyse blijkt dat de westelijke aansluiting van de Maanwijk voor de bewoners van de nieuwe wijk de meest interessante route is. Dit heeft enerzijds te maken met de verwachte oriëntatie van het verkeer, daarnaast is de doorstroming/reistijd op deze route beter in vergelijking met routes via de oostelijke ontsluiting. De verwachting is dan ook dat de westelijke ontsluiting duidelijk meer zal worden gebruikt dan waar in de eerdere verkeerskundige beoordeling vanuit is gegaan. Dit betekent automatisch dat de verkeersdruk op de oostelijke ontsluiting afneemt en de impact op de verkeersdruk aldaar zeer beperkt is. Overigens zijn de weggedelen van de Hekkerdreef en Ben Pon Baan die te maken krijgen met een lichte toename van verkeer qua inrichting geschikt om het huidige en toekomstige verkeer zorgvuldig af te wikkelen. De Ben Pon Baan is in de gemeentelijke wegencategorisering als gebiedsontsluitingsweg opgenomen, terwijl het noordelijkste deel van de Hekkerdreef, welke te maken krijgt met een lichte stijging van het verkeer als gevolg van de realisatie van de Maanwijk, ook een duidelijke inrichting heeft om het verkeer uit de wijk te verzamelen en te ontsluiten naar het hoofdwegennet.

- 4) Een goede ruimtelijke ordening brengt veeleer mee dat ontsluiting van het plangebied via de Maanweg plaatsvindt. Het aantal ongelukken dat nu al plaatsvindt aan de Oostzijde van het plangebied (De Roo Alderwereltlaan/Hekkerdreef/Ben Pon Baan) is aanzienlijk hoger dan het aantal ongelukken aan de Westzijde van het plangebied (Maanweg), zie bijlage 'Verkeersongevallen Maanwijk.pdf'. Ontsluiting aan de Oostzijde gaat ten opzichte van ontsluiting van de Westzijde gepaard met het onnodig oversteken van één extra fietspad en twee extra kruisingen (Hekkerdreef en Ben Pon Baan) welke kruisingen nu al 5.000, resp. 7.000 verkeersbewegingen per dag tellen en op welke kruisingen structureel zeer fors te hard gereden wordt. Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid verdient ontsluiting uitsluitend via de Westzijde (1.500 verkeersbewegingen per dag) de voorkeur.

Antwoord: Zie antwoord onder punt 1. De verwachting is inderdaad dat de bewoners van de nieuwe wijk de voorkeur zullen geven aan de westelijke ontsluitingsroute omdat deze qua oriëntatie en aantal te passeren kruispunten gunstiger ligt. Voor sommige relaties zoals bijvoorbeeld naar de (winkel)voorzieningen in Leusden Zuid en Leusden centrum zal voor een klein deel van de bewoners de oostelijke ontsluiting de voorkeur hebben. Het gaat gedurende de dag echter om kleine aantallen die goed door de aanwezige infrastructuur kunnen worden opgevangen.

- 5) Daar komt nog bij dat het wegdektype ter plaatse van de voorgenomen ontsluiting aan de Oostzijde, in tegenstelling tot de voorgenomen ontsluiting aan de Westzijde, bestaat uit klinkers. Het toevoegen van extra verkeersbewegingen aan de Oostzijde leidt tot een relatief grotere geluids- en trilbelasting voor de leefomgeving ten opzichte van het toevoegen van verkeersbewegingen aan de Westzijde van het plangebied. Het wegdektype aan de Westzijde van het plangebied bestaat immers uit asfalt (= geluids- en trilbelastingvriendelijk). Nu al wordt een storende geluids- en trilhinder ervaren door de bewoners aan de Oostzijde.

Antwoord: Het gaat om zeer lage aantallen verkeer die maar op een klein weggedeelte van de De Roo van Alderwereltlaan en Hekkerdreef zullen rijden en waar de snelheden laag liggen. Deze aantallen zullen



naar verwachting geen merkbaar verschil opleveren qua geluid en trillingshinder.

- 6) Ontsluiting uitsluitend via de Westzijde van het plangebied kan eenvoudig gerealiseerd worden door invoering van tweerichtingsverkeer in het plangebied en door af te zien van een ontsluiting aan de Oostzijde op De Roo Alderwereltlaan.

Antwoord: Het huidige plan gaat juist uit van tweerichtingsverkeer. Verkeer kan bij de westelijke aansluiting zowel in als uit rijden. De verwachting is ook dat de westelijke aansluiting door meer verkeer zal worden gebruikt dan waar in de eerste verkeerskundige beoordeling, zoals opgenomen in de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan, vanuit is gegaan (zie ik antwoord onder punt 1).

- 7) De huidige voorgestelde ontsluiting zal leiden tot extra sluipverkeer over de Hekkerdreef via de Maanwijk richting de Maanweg om het verkeerslicht op de kruising Ben Ponbaan en Groene Zoom te voorkomen. In de geluidsmodellen is hier geen rekening mee gehouden.

Antwoord: Hier is inderdaad een mogelijkheid toe. Dit is wel sterk afhankelijk van de daadwerkelijke doorstroming op beide kruispunten, omdat voor het verkeer dat al op de Hekkerdreef rijdt de route richting de Ben Pon Baan en Groene Zoom in principe sneller is. Dit vereist wel dat de nieuwe verbindingstraat van de Maanwijk zodanig wordt ingericht dat 30 km/uur voor automobilisten vanzelfsprekend is.

- 8) Het oorspronkelijk voor eenrichtingsverkeer ontworpen en bestemde bruggetje aan de westzijde ter hoogte van de Hekkerdreef, is te smal en niet bedoeld voor tweerichtingsverkeer, laat staan voor het nog eens toevoegen van 450 verkeersbewegingen per dag. Daarbij komt nog dat:

- het huidige aantal verkeersbewegingen al leidt tot gevaarlijke situaties op de kruising weg met fietspad met schoolgaande kinderen.
- de brug of het wegdek (nog) verder verbreden zeker geen optie is, omdat daardoor het gebruik van deze route voor heel Leusden-Zuid juist gestimuleerd wordt, waardoor en nog veel meer verkeer komt over deze route.

Antwoord: Zie ook antwoord onder punt 1. De verwachting is dat de bewoners van de nieuwe wijk de voorkeur zullen geven aan de westelijke ontsluitingsroute omdat deze qua oriëntatie en aantal te passeren kruispunten gunstiger ligt. Voor sommige relaties, zoals bijvoorbeeld naar de (winkel)voorzieningen in Leusden Zuid en Leusden centrum, zal voor een klein deel van de bewoners de oostelijke ontsluiting de voorkeur hebben. Het gaat gedurende de dag echter om lage aantallen die goed door de aanwezige infrastructuur kunnen worden opgevangen. De huidige breedte van de brug is voldoende breed om elkaar met gepaste snelheid te passeren en fungeert zodoende als goede snelheidsremmende maatregel.



- 9) Verder er is er nu al met enige regelmaat sprake van filevorming - vaak door treinverkeer en een langdurig gesloten spoorwegovergang - voor het verkeerslicht bij de kruising Ben Ponbaan – Groene Zoom. Dat leidt tot overlast, onoverzichtelijke situaties en een concentratie van uitlaatgassen. Een toename van het verkeer via de Hekkerdreef zal deze situatie verder verslechteren.

Antwoord: De verwachte extra aantallen verkeer als gevolg van de realisatie van de Maanwijk zullen ten opzichte van het reeds aanwezige verkeer geen wezenlijk verschil opleveren.

4.2. Zienswijze 5

- 1) Toename van verkeersdruk. Cliënten vrezen een onevenredige toename van het verkeer en verslechtering van de verkeersveiligheid in de nabije omgeving. Dat de verkeersdruk te plaatse sterk toe zal nemen staat vast, met toename van o.a. geluid, lichtreflectie en fijnstof als gevolg. De woning van cliënten is vlak naast het plangebied gelegen. Door de toename van de verkeersintensiteit zullen cliënten overlast ondervinden van zowel geluidsoverlast als lichthinder. Deze punten zijn onvoldoende onderzocht en betrokken bij het ontwerpbestemmingsplan. De Maanwijk wordt ontsloten op de De Roo van Alderwereltlaan en de Maanweg. Onduidelijk is welke maatregelen genomen zullen worden om sluipverkeer ter hoogte van De Roo van Alderwereltlaan tegen te gaan.

Antwoord: Uit een nadere verkeerskundige analyse blijkt dat de westelijke aansluiting van de Maanwijk voor de bewoners van de nieuwe wijk de meest interessante route is. Dit heeft enerzijds te maken met de verwachte oriëntatie van het verkeer, daarnaast is de doorstroming/reistijd op deze route beter in vergelijking met routes via de oostelijke ontsluiting. De verwachting is dan ook dat de westelijke ontsluiting duidelijk meer zal worden gebruikt dan waar in de eerdere verkeerskundige beoordeling vanuit is gegaan. Dit betekent automatisch dat de verkeersdruk op de oostelijke ontsluiting afneemt en de impact op de verkeersdruk aldaar minder is.

Overigens zijn de wegdelen van de Hekkerdreef en Ben Pon Baan die te maken krijgen met een lichte toename van verkeer qua inrichting geschikt om het huidige en toekomstige verkeer zorgvuldig af te wikkelen. De Ben Pon Baan is in de gemeentelijke wegencategorisering als gebiedsontsluitingsweg opgenomen, terwijl het noordelijkste deel van de Hekkerdreef, welke te maken krijgt met een lichte stijging van het verkeer als gevolg van de realisatie van de Maanwijk, ook een duidelijke inrichting heeft om het verkeer uit de wijk te verzamelen en te ontsluiten naar het hoofdwegennet. De verwachte groei van het verkeer als gevolg van de realisatie van de Maanwijk zal ten opzichte van het reeds aanwezige verkeer geen wezenlijke invloed hebben op de kwaliteit van de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid in het omliggende woongebied.



- 2) Het project, in totaliteit, leidt tot een toename van de verkeersdruk in zowel het plangebied als daarbuiten. Wanneer het nieuwe plan tegen het licht van de oude situatie wordt gehouden, is het duidelijk op te maken dat hier sprake is van een aanzienlijke verkeersaantrekkende werking. **Antwoord:** Het realiseren van 120 woningen en de extra verkeersdruk die daarmee gepaard gaat, leidt niet tot een dusdanige groei van het verkeer dat er ten opzichte van de huidige situatie extra negatieve effecten optreden ten aanzien van doorstroming en verkeersveiligheid. Een nadere verkenning maakt duidelijk dat de bewoners van de nieuwe wijk qua auto-ontsluiting vooral op de westelijke ontsluiting georiënteerd zullen zijn. De Maanweg en aansluitend de Groene Zoom hebben voldoende capaciteit op zowel de wegvakken als aansluitende kruispunten om de groei van het verkeer zorgvuldig op te vangen.