

datum 3 september 2013
aan Hester van Griensven
Charlotte van den Hombergh
van Lesley Pluim
Marjolein Scheepers
kopie
project Woningbouwlocatie De Vliert te Dorst
projectnummer 252204
betreft Verkeerskundige toets ontsluitingsweg De Vliert

Inleiding

Bouwfonds is voornemens om aan de noordwestzijde van de kern Dorst in de gemeente Oosterhout een woningbouwlocatie te ontwikkelen. Het gaat om een voormalig bedrijfsperceel aan de noordzijde van de spoorlijn Breda-Tilburg en aan de westzijde van het al bestaande woongebied rond De Elzent en De Wildert. De woningbouwlocatie wordt via de bestaande De Vliert en de Vijftig Bunderweg ontsloten op de Wethouder van Dijkweg.

Als gevolg van de woningbouwlocatie zal de verkeersintensiteit op De Vliert en de Vijftig Bunderweg toenemen. Gevraagd wordt om te toetsen of de toekomstige verkeersintensiteit binnen het huidige profiel van De Vliert en de Vijftig Bunderweg kan worden afgewikkeld, of dat verbreding van de weg noodzakelijk is. Dit memo doet verslag van deze toetsing.

Uitgangspunten

Voor de verkeerskundige toets van De Vliert gelden de volgende uitgangspunten:

- Er worden in totaal 98 woningen in het plangebied gerealiseerd;
- De verkeersgeneratie bedraagt 8 motorvoertuigbewegingen per woning per etmaal (uitgangspunt gemeente Oosterhout);
- Op basis van het beleid is het uitgangspunt van de gemeente Oosterhout dat al het verkeer van en naar de ontwikkelingslocatie over De Vliert afgewikkeld moet kunnen worden, om de huidige uitstraling van de Vijftig Bunderweg te behouden. Bouwfonds geeft aan behoefte te hebben aan inzicht in de eventuele technische mogelijkheden van de Vijftig Bunderweg, ondanks de beleidsmatige argumenten van de gemeente. Er wordt geen knip of een andere fysieke barrière aangelegd. Het verkeer kan vrij kiezen in haar route.
- Op de wegen in de nieuwbouwlocatie is een maximumsnelheid van 30 km/h van kracht. Dit geldt ook voor de ontsluitingsweg De Vliert en de Vijftig Bunderweg;
- De huidige vormgeving van de wegen is bepaald op basis van de GBKN en Google Streetview;
- In overleg met de gemeente Oosterhout zijn de verkeersintensiteiten uit het prognosemodel 2020 van de gemeente Oosterhout niet gebruikt. De prognoses zijn namelijk hoger dan aannemelijk is. Op basis van de 50 woningen in De Elzent en het bos wordt een inschatting gemaakt van de verkeersintensiteit op De Vliert en de Vijftig Bunderweg.

Verkeersgeneratie en verkeersintensiteiten

Uitgaande van 98 woningen en 8 motorvoertuigbewegingen per woning per etmaal bedraagt de verkeersgeneratie van de nieuwbouwlocatie ongeveer 784 motorvoertuigbewegingen per etmaal (mvt/etm), af te ronden op 800 mvt/etmaal. Dit betekent dat de verkeersintensiteit op de ontsluitende wegen met (in totaal) ongeveer 800 mvt/etm toeneemt.

De Vliert en de Vijftig Bunderweg zijn doodlopend. Via deze wegen worden in de autonome situatie circa 50 woningen ontsloten en wordt toegang geboden naar het bos. De circa 50 woningen hebben een verkeersgeneratie van maximaal 400 mvt/etmaal. Daarnaast wordt rekening gehouden met een verkeersgeneratie van autoverkeer van/naar het bos van maximaal 100 mvt/etmaal. Dit betreft een hoge inschatting. Indien met deze schatting het verkeer goed kan worden afgewikkeld, kan dat ook met minder verkeer. De totale verkeersgeneratie in de autonome situatie bedraagt maximaal 500 mvt/etmaal. Dit is het totaal van de intensiteiten op De Vliert en de Vijftig Bunderweg bij elkaar opgeteld. Dit verkeer zal ongelijk gelijk zijn verdeeld over De Vliert en de Vijftig Bunderweg.

Op basis van het verkeersmodel wordt geconcludeerd dat er meer verkeer is georiënteerd in zuidelijke richting dan in noordelijke richting. Voor het bepalen van de verdeling van het verkeer over De Vliert en de Vijftig Bunderweg is ook de wijze van aansluiten van het plan op deze wegen van belang. In het huidige ontwerp is dit vergelijkbaar (afstand aansluiting Vijftig Bunderweg ten opzichte van de aansluiting De Vliert). Naar verwachting is 75% gericht op het zuiden (het spoor over in de richting van Dorst). De overige 25% op het noorden (richting Oosterhout/A27). Dit betekent een toename van verkeer op De Vliert van (75% van 800 mvt/etm) 600 mvt/etm en op de Vijftig Bunderweg van (25% van 800 mvt/etm) 200 mvt/etm.

Wegprofiel De Vliert

Het dwarsprofiel van De Vliert tussen de Wethouder van Dijkstraat en de Wildert bestaat uit een rijbaan voor gemengd verkeer en een voetpad aan de noordzijde van de rijbaan. Vanaf de GBKN is op twee locaties op dit weggedeelte de breedte van de rijbaan opgemeten. Ter hoogte van huisnummer 5 is een breedte van 5,29 meter gemeten en ter hoogte van huisnummer 11 een wegbreedte van 5,27 meter.

Het dwarsprofiel van De Vliert tussen de Wildert en de Elzent bestaat uit een rijbaan voor gemengd verkeer, parkeerhavens aan de noordzijde en een voetpad aan de noordzijde. Vanaf de GBKN is ter hoogte van huisnummer 6 een wegbreedte van 5,41 meter en ter hoogte van huisnummer 10 een wegbreedte van 5,43 meter gemeten.

Het dwarsprofiel van De Vliert tussen de Elzent en het punt waar de weg overgaat in een fietspad bestaat louter uit een rijbaan voor gemengd verkeer. Tot en met huisnummer 12 ligt aan de noordzijde van de weg een voetpad, direct ten westen van huisnummer 12 eindigt het voetpad. Ter hoogte van huisnummer 12 bedraagt de wegbreedte 5,44 meter gemeten vanaf de GBKN. Verder naar het westen loopt de wegbreedte op naar 6 meter. Hier is plaatselijk sprake van overhangend groen, maar na snoeien zal de volledige rijbaan beschikbaar zijn.



Profiel De Vliert, gezien in oostelijke richting (Bron: Google Streetview)

Wegprofiel Vijftig Bunderweg

Het dwarsprofiel van de Vijftig Bunderweg bestaat uit een rijbaan. Fietsers en voetgangers maken gebruik van de rijbaan. Parkeren vindt plaats in de zuidelijke berm. Vanaf de GBKN is op twee locaties op de Vijftig Bunderweg de breedte van de rijbaan opgemeten (ter hoogte van de aansluiting met de Wethouder van Dijklaan en ter hoogte van de aansluiting met De Elzent). De wegbreedte varieert tussen de 3,80 en 4,30 m. De Vijftig Bunderweg maakt deel uit van het recreatieve fietsnetwerk.



Profiel Vijftig Bunderweg, gezien in oostelijke richting (Bron: Google Streetview)

Aanbevelingen ASVV voor erftoegangswegen

In de ASVV 2012 (Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom) worden onder andere aanbevelingen gegeven voor de inrichting van erftoegangswegen binnen de bebouwde kom. Voor erftoegangswegen met autoverkeer en fietsverkeer in twee richtingen, wordt in de ASVV een wegbreedte van 5,80 meter aanbevolen uitgaande van een ideaalprofiel en ontwerpvoertuig personenauto. Binnen dit profiel kunnen personenauto's fietsers inhalen, ook als er tegemoetkomende auto's zijn.

Indien wordt uitgegaan van een minimaal profiel, dan wordt in de ASVV een wegbreedte van 4,80 meter aanbevolen met daarnaast een voetpad van minimaal 1,80 m. Bij dit profiel is bij tegemoetkomend verkeer (fiets of auto) het inhalen van fietsers niet mogelijk.

De benodigde ruimte voor een personenauto (30 km/h) inclusief koersafwijking bedraagt 2,40 m. De benodigde ruimte voor een rijdende vrachtauto (30 km/h) inclusief koersafwijking bedraagt 3,10 m. Een rijdende fietser heeft een ruimte nodig van 1,00 m.

Het Handboek Wegontwerp geeft voor erftoegangswegen buiten de bebouwde kom een indicatie voor het optreden van bermshade. Dit zijn indicaties voor 60 km/h-wegen. Bij een wegbreedte van 4,00 m bedraagt de maximale intensiteit 575 mvt/etm en bij een wegbreedte van 3,50 m 400 mvt/etm (uitgaande van een gemiddeld percentage vrachtverkeer voor erftoegangswegen buiten de bebouwde kom). Wordt deze grens overschreden, zal bermshade optreden.

Verkeersintensiteit versus wegbreedte

In de situatie met nieuwbouwlocatie zal de toekomstige verkeersintensiteit (2024) circa 850 mvt/etmaal bedragen. Indien 100% van de woningbouwontwikkeling via De Vliert wordt afgewikkeld, leidt dit tot een verkeersintensiteit van 1.050 mvt/etm. De intensiteit in de spits bedraagt circa 10% van de etmaalintensiteit (algemene vuistregel), dus respectievelijk circa 85 of 105 mvt per spitsuur. Aangezien het gaat om een woongebied, mag worden verwacht dat er in de ochtendspits vooral een uitgaande stroom zal zijn en in de avondspits vooral een ingaande stroom. Er zullen tijdens de spitsen relatief weinig ontmoetingen plaatsvinden tussen elkaar tegemoet komende motorvoertuigen.

De wegbreedte van De Vliert is voldoende om te voldoen aan het minimumprofiel van een erftoegangsweg met gemengd verkeer. Tegemoetkomende motorvoertuigen kunnen elkaar passeren. Fietsers kunnen echter niet worden ingehaald bij tegemoetkomend verkeer. Gelet op de dominante richting van het autoverkeer tijdens de ochtend- en avondspits en de relatief lage intensiteit tijdens de spitsuren worden geen problemen verwacht met betrekking tot het passeren van tegemoetkomend verkeer en het inhalen van fietsers. Met de huidige wegbreedte van De Vliert kan het verkeer van het bestaande woongebied en de nieuwbouwlocatie adequaat worden afgewikkeld. Ook indien 100% van de woningbouwlocatie via De Vliert wordt afgewikkeld, ontstaan er geen problemen.

De wegbreedte van de Vijftig Bunderweg is niet voldoende om te voldoen aan het minimumprofiel van het ASVV. Tegemoetkomende voertuigen zullen elkaar passeren door gebruik te maken van de berm. Een vrachtwagen kan een fietser niet (overal) inhalen zonder gebruik te maken van de berm. De vuistregel van circa 575 mvt/etm als indicatie voor de maximale intensiteit kan worden aangehouden voor de Vijftig Bunderweg met een breedte van 3,80 m à 4,30 m. Enerzijds bedraagt de intensiteit op de Vijftig Bunderweg 30 km/h in plaats van 60 km/h en de verwachting is dat op de Vijftig Bunderweg zich een lager percentage vrachtverkeer zal bevinden dan gemiddeld op een erftoegangsweg 60 m/h. Anderzijds betreft de Vijftig Bunderweg een recreatieve fietsroute en zal het aantal fietsers hoger zijn dan gemiddeld, ook vanwege de ontsluitende functie van de Vijftig Bunderweg voor fietsverkeer van en naar de woningen.

De verkeersafwikkeling van 25% van de verkeersgeneratie van de woningbouwlocatie leidt tot een verkeersintensiteit van 450 mvt/etm. Dit blijft onder de indicatie. Naar verwachting zal de toekomstige verkeersintensiteit zonder bermschade worden afgewikkeld.

Gevoeligheidsanalyse

Indien meer verkeer dan de verwachte 25% via de Vijftig Bunderweg wordt afgewikkeld, in plaats van via De Vliert, wordt wel de waarde bereikt wanneer bermschade optreedt. De afwikkeling van 40% van de verkeersgeneratie van de woningbouwlocatie via de Vijftig Bunderweg zou leiden tot een verkeersintensiteit van circa 570 mvt/etmaal. In deze situatie wordt de maximale intensiteit bereikt waarop er bermschade gaat optreden. De verwachte procentuele toename van 25% van de verkeersgeneratie betreft een aanname op basis van het verkeersmodel en is niet handhaafbaar. Bij aanpassing van het stedenbouwkundig plan, bij infrastructurele maatregelen op De Vliert of de Vijftig Bunderweg of bij een toevallige sterkere relatie tussen de woningbouwontwikkeling en het zuiden of juist het noorden, schuift dit percentage. Dit verdient aandacht. Dit mede vanwege de onzekerheid van de verkeersintensiteit in de autonome situatie. Een verkeerstelling kan inzicht bieden in dit laatste aspect.

Conclusie

Het wegprofiel van De Vliert is voldoende om het verwachte verkeer van/naar de ontwikkellocatie af te wikkelen. Ook indien 100% van het verkeer via De Vliert wordt afgewikkeld, ontstaan er geen problemen. Het wegprofiel van de Vijftig Bunderweg is onvoldoende breed om te voldoen aan het minimumprofiel van het ASVV. Bij de verwachting dat 25% van het extra verkeer van/naar de woningbouwlocatie via de Vijftig Bunderweg wordt afgewikkeld, ontstaan er geen problemen. Uit een gevoeligheidsanalyse blijkt dat wanneer dit percentage toeneemt naar circa 40% de maximale intensiteit wordt bereikt waarop bermschade gaat optreden.