

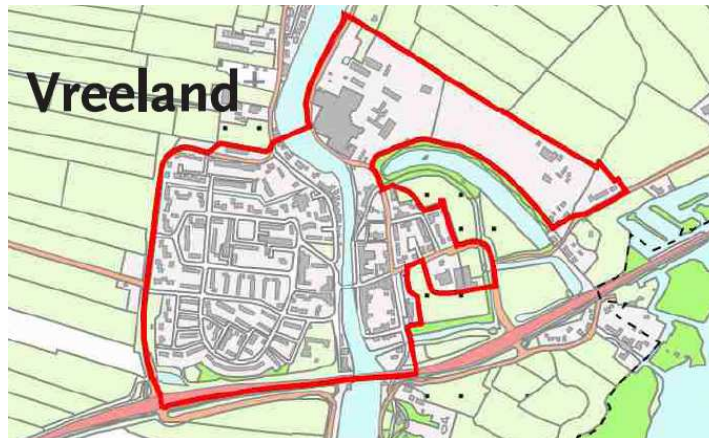
Driessen Vreeland BV

Ontsluiting woonwijk via de Kleizuwe te Vreeland

Datum 30 juni 2010
Kenmerk TMU091/Kpe/0806
Eerste versie 9 april 2010

1 Inleiding

Driessen Vreeland BV is voornemens een plan te ontwikkelen voor woningbouw op het eigen terrein dat momenteel in gebruik is voor de eigen bedrijfsvoering. Als eerste fase is het de bedoeling 60 woningen te realiseren in het meest zuidoostelijke deel van het gebied dat voor Vreeland is aangegeven binnen de rode contouren van het streekplan van de provincie Utrecht (zie figuur 1.1).



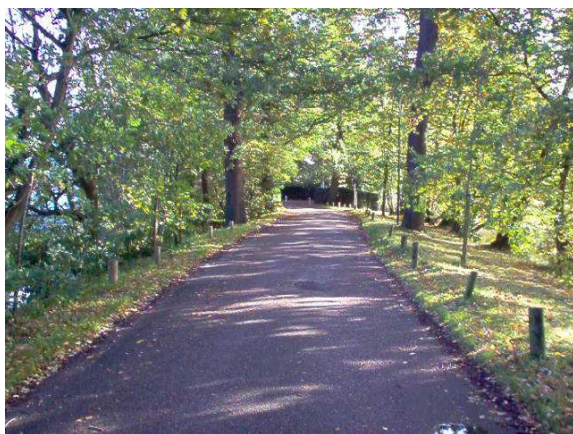
Figuur 1.1: Uitsnede kaart rode contouren uit streekplan

Voor de verkeersontsluiting van deze eerste fase wordt uitgegaan van het gebruik van de bestaande ontsluiting van het huidige bedrijf gelegen aan de Kleizuwe. Bij een verdere ontwikkeling van het gebied is tevens een verkeersontsluiting voorzien vanuit het noordwestelijke deel van het plangebied. Deze verkeersontsluiting is in eerste instantie alleen bestemd voor hulpdiensten en noodgevallen. Deze ontsluiting heeft dus geen effect op de intensiteiten op de Kleizuwe.

Goudappel Coffeng BV is gevraagd om te bekijken of er door de ontwikkeling van 60 woningen er knelpunten te verwachten zijn op de Kleizuwe en daarvoor oplossingsrichtingen aan te dragen.

2 Huidige situatie

Het algemene beeld van de weg en de karakteristieke elementen binnen het huidige profiel van de Kleizuwe is die één met veel bomen en een smalle rijbaan (zie figuur 2.1). Het huidige snelheidsregime van 60km/h en de huidige verkeersintensiteit van 141 mvt/etm (telling 2009) passen binnen dit beeld van een verblijfsgebied buiten de bebouwde kom. De Kleizuwe heeft geen belangrijke verkeersontsluitingsfunctie voor Vreeland, maar is een erftoegangsweg. De nabij gelegen N201 heeft een belangrijke functie als regionale ontsluitingsweg. Bij filevorming op de N201 komt er druk te staan op de Kleizuwe als sluiproute. Door middel van verkeersborden wordt dit tegengegaan aan de noordzijde van de Kleizuwe nabij de Gabriëlweg.



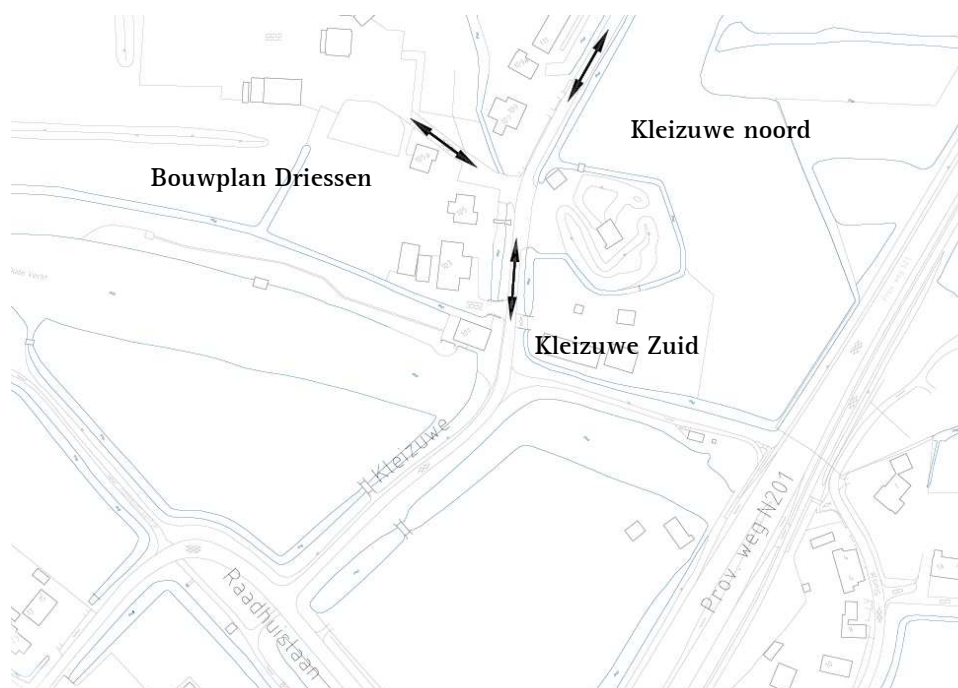
Figuur 2.1: Karakteristiek beeld van Kleizuwe

Op basis van de intensiteiten (zie tabel 2.1) die op verschillende punten zijn gemeten (zie figuur 2.2) en mede door de nabijheid van een aansluiting op de N201 bij Driessen Vreeland BV is er een tweedeling te maken van de Kleizuwe. Het aan de zuidkant gelegen gedeelte vanaf de Raadhuislaan tot Driessen Vreeland BV en een noordelijke deel loopt vanaf Driessen Vreeland BV tot de Gabriëlweg.

Kenmerkend is dat het verkeer dat van en naar het bouwplan van Driessen rijdt via de Raadhuislaan en het zuidelijke deel van de Kleizuwe naar de aansluiting met de N201 rijdt. Het noordelijke gedeelte wordt door dit verkeer niet tot nauwelijks gebruikt. Op de Kleizuwe ten zuiden van het bouwplan komt verkeer van de noordelijke Kleizuwe en het verkeer van Driessen samen.

huidige situatie	intensiteiten (mvt/etm)		totaal
	personenauto's	vrachtauto's	
noordelijke deel Kleizuwe	131	10	141
bestaande activiteiten Driessen	130	30	160
totaal op Zuidelijke deel Kleizuwe	261	40	301

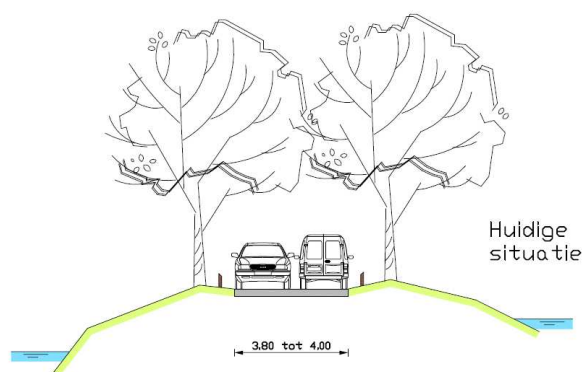
Tabel 2.1: Huidige intensiteiten Kleizuwe op een gemiddelde werkdag



Figuur 2.2: Telpunten intensiteiten

De verkeersintensiteit op de Kleizuwe tussen Driessen BV en de Raadhuislaan is momenteel 301 mvt/etm. De Kleizuwe heeft op basis van de huidige intensiteit, vormgeving en omgeving het gebruik als een erf in een landelijke omgeving. Binnen een erf is een intensiteit van 1.000 mvt/etm acceptabel. De uitstraling en vormgeving van het gebied en wegen zijn hierbij belangrijker dan de intensiteit.

Dit komt vooral naar voren in het huidige profiel (zie figuur 2.3). Met een verhardingsbreedte variërend van 3,80 meter tot 4,00 meter met daarnaast de berm waarin houten paaltjes op ongeveer 0,50 meter van de rijbaan staan. De fysiek aanwezige ruimte is hierdoor beperkt. Voor erftoegangswegen buiten de bebouwde kom geeft het handboek wegontwerp bij de huidige verkeersintensiteiten een benodigde verhardingsbreedte van 4,00 meter.



Figuur 2.3: Huidige profiel Kleizuwe

In de huidige situatie maken ook fietsers en voetgangers gebruik van de Kleizuwe. Voornamelijk het zuidelijke deel van de Kleizuwe wordt gebruikt door fietsers en voetgangers van en naar het centrum van Vreeland en door voetgangers richting de bushalte aan de N201. De positie van fietsers en voetgangers is in de huidige situatie op de rijbaan. Dit is op een dergelijke erftoegangsweg met een erfkarakter door de lage intensiteit en bij een aangepast snelheidsgedrag geen probleem.

3 Toekomstige situatie

De toename in de verkeersintensiteit als gevolg van de in de toekomst geplande woningbouw zijn gering. Uitgaande van een uitbreiding van 60 woningen zal het bouwplan bij gemiddeld 5,5 autoritten per etmaal per woning een hoeveelheid verkeer genereren van 330 motorvoertuigen per etmaal. Voor deze woonomgeving wordt gerekend op maximaal 5% vrachtverkeer. In tabel 3.1 is een overzicht gegeven van de optredende verkeersintensiteiten, verdeeld in personenauto's (pa) en vrachtauto's (va). Ten opzichte van de intensiteit in de huidige situatie zorgt de woningbouw vooral voor een toename van personenauto's.

Naast de toename als gevolg van de ontwikkeling van het bouwplan, is voor het noordelijk deel van de Kleizuwe een autonome groei van het verkeer aangehouden van 1,5% per jaar. Het aandeel vrachtverkeer hier is gebaseerd op tellingen van de gemeente uit 2009 en bedraagt 7%.

De totale verkeersintensiteit blijft ook in de toekomstige situatie onder de 1.000 mvt/etm op het zuidelijke gedeelte van de Kleizuwe tussen het bouwplan en de Raadhuislaan.

	ontwikkeling 60 woningen		totaal
	pa	va	
noordelijke deel Kleizuwe	166	13	179
bouwplan Driessen	314	16	330
totaal op Zuidelijke deel Kleizuwe	480	29	509

Tabel 3.1: Toekomstige intensiteiten Kleizuwe op een gemiddelde werkdag

Voor de beeldvorming van de hoeveelheid verkeer bij 509 mvt/etm betekent dit dat er in het spitsuur 10% dus ongeveer 50 mvt/spitsuur voorbij komen. Dat is dan gemiddeld 1 motorvoertuig per minuut in het spitsuur.

Belangrijker dan de exacte omvang van het bouwplan is de bereikbaarheid voor bijvoorbeeld de brandweer, vuilnisauto, verhuiswagens. Ook in de bouwfase zal er behoefte zijn aan een voldoende breed profiel. In de huidige situatie wordt dit gedeelte van de Kleizuwe al gebruikt door vrachtverkeer van en naar Driessen Vreeland BV. Momenteel rijden er op een gemiddelde werkdag ongeveer 30 vrachtwagens van en naar dit bedrijf. Bij de ontwikkeling naar woningbouw zal van de te verwachte toename in verkeersintensiteit maximaal 5% tot het goederenvervoer behoren. Uitgaande van 330 mvt/etm betekent dit dat er ongeveer 16 vrachtwagens te verwachten zijn. Het aantal vrachtwagens is dus minder met de huidige situatie.

De toename in intensiteit op de Kleizuwe blijft beperkt en past binnen het functioneren als een erf. Voetgangers en fietsers kunnen dus ook in de toekomst gebruik blijven maken van de huidige rijbaan zonder dat er speciale voorzieningen getroffen moeten worden. Indien in de toekomst de intensiteiten toenemen door andere ontwikkelingen, dan wordt aanbevolen om te bekijken of speciale voorzieningen gewenst zijn voor met name de voetgangers.

De verhouding tussen middelzwaar en zwaar vrachtverkeer op de Kleizuwe is niet bekend. De verwachting is dat in de toekomstige situatie, door het verdwijnen van Driessen en de ontwikkeling van het bouwplan, het aandeel middelzwaar vrachtverkeer groter zal worden ten koste van het aandeel zwaar vrachtverkeer.

4 Ontwerp

De toename in intensiteit in de toekomstige situatie levert geen noemenswaardige problemen op. De intensiteit op het zuidelijke gedeelte van de Kleizuwe blijft onder de 1.000 mvt/etm die acceptabel is voor een gemengd gebruik van de rijbaan door motorvoertuigen, fietsers en voetgangers.

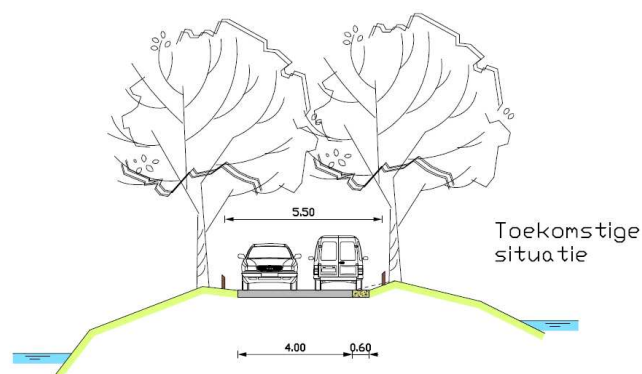
Voor erftoegangswegen buiten de bebouwde kom geeft het Handboek Wegontwerp een breedte van 4,5 meter bij deze verkeersintensiteiten. Het ASVV gaat uit voor erftoegangswegen binnen de bebouwde kom uit van een breedte van 4,6 meter.

Door het huidige profiel zo veel mogelijk te handhaven en op een aantal plaatsen verbredingen aan te brengen kan de Kleizuwe goed blijven functioneren. Een smal wegprofiel blijft gewenst in verband met de beperkte rijnsnelheid die nodig is voor de veiligheid van de voetgangers op de rijbaan. Extra aandacht is er in dit smalle profiel voor brandweer, vuilnisauto en verhuiswagens.

Een passende oplossing voor deze omgeving is een weg met een standaard verhardingsbreedte van 4,00 meter, met waar mogelijk een passeerstrook in halfverharding van 0,60 meter. Personenauto's kunnen elkaar plaatselijk goed passeren en een personenauto kan een vrachtauto daar stapvoets passeren. De vormgeving en het gebruik van dit gedeelte van de Kleizuwe zal daarmee vergelijkbaar worden met de huidige Raadhuislaan tussen het Jubileumlaantje en het centrum.

De fysieke ruimte dient daarbij 5,50 meter breed te zijn, met een voldoende stevige berm, zodat vrachtauto's elkaar kunnen passeren (zie figuur 3.1). Dit kan van belang zijn voor de bereikbaarheid van de brandweer. Dit betekent dat de ruimte tussen de aan beide zijden aanwezige houten paaltjes 5,50 meter moet bedragen. Dit profiel is conform het vastgestelde bestemmingsplan Vreeland.

Op een enkele plaats is een versmalling als snelheidsremming acceptabel en kan de huidige vormgeving gehandhaafd blijven. Deze maatregelen zijn opgenomen in het ontwerp voor het zuidelijke gedeelte van de Kleizuwe die als bijlage 1 is toegevoegd.



Figuur 3.1: Aanbevolen profiel Kleizuwe

