

Bestemmingsplan Lith-oost - 2011

bijlage 16 - Notitie Verkeersconsequenties doortrekken
Moleneind en Lange Weide

Vastgesteld

werknummer	GOS1103b
project	Ontwikkeling nieuwbouwplan Lith-oost en verkeersconsequenties doortrekken Moleneind en Lange Weide
opdrachtgever	Gemeente Oss
datum	11 maart 2011
van	André van Nieuwenhuijzen, Megaborn
aan	Gemeente Oss

Aanleiding

In het kader van de bestemmingsplanprocedure voor het woningbouwplan Lith-oost zijn vanuit enkele bewoners van het Moleneind en Lange Weide zienswijzen ingediend. In de zienswijzen worden kanttekeningen geplaatst over het doortrekken van de nu doodlopende wegen Moleneind en Lange Weide naar het woningbouwplan Lith-oost.



Figuur 1. Woningbouwplan Lith-oost met aansluiting op de nu doodlopende wegen Moleneind en Lange Weide

De zienswijzen zijn samen te vatten in:

- De straten Moleneind en Lange Weide zijn niet geschikt om extra verkeer te verwerken;
- De doortrekking leidt tot verkeersonveiligheid;
- Doortrekking leidt tot parkeeroverlast.

Om de zienswijzen op het gebied van verkeer te kunnen beoordelen worden het Moleneind en de Lange Weide beoordeeld op de volgende aspecten:

1. *Verkeersintensiteiten, dimensionering en geschiktheid*; welke extra verkeersintensiteiten gaan er rijden en zijn beide straten geschikt om dit extra verkeer te kunnen verwerken?
2. *Verkeersveiligheid*; ontstaan er door het doortrekken verkeersonveilige situaties?
3. *Parkeren*; Voldoet het woningbouwplan Lith-oost aan de gestelde parkeernormen en is overlast voor beide straten te verwachten.

Verkeersintensiteiten, dimensionering en geschiktheid straten

Verkeersintensiteiten Moleneind en Lange Weide

In de huidige situatie zijn beide straten doodlopend en rijdt er enkel bestemmingsverkeer. Zij hebben dan ook het karakter van een rustig woonstraatje in een 30 km/uurzone. Een voetpad ontbreekt. Lopen dient op de straat plaats te vinden, gemengd met het incidentele autoverkeer. Om te bepalen of de doorstroming en passeerbaarheid van het verkeer op het Moleneind en Lange Weide na realisatie van het woningbouwplan Lith-oost in het geding komt, is het van belang inzicht te hebben in de verwachte verkeersintensiteiten.

In het Megaborn- rapport 'Verkeersadvies ontsluiting woningbouwplan Lith-oost' d.d. 20 oktober 2010, met als kenmerk GOs1005) is een aanname gedaan dat van de 1070 verwachte verkeersintensiteiten die worden gegenereerd door het woningbouwplan Lith-oost, circa 10% van dit verkeer van beide straten gebruik zal gaan maken. Dit betekent dat er circa **54** verkeersbewegingen aan Lith-oost verkeer per etmaal door het Moleneind gaat rijden en **54** verkeersbewegingen via Lange Weide na doortrekking.

Voor woongebieden zijn in het gemeentelijk beleid acceptabele verkeersintensiteiten vastgesteld. Deze liggen tot 3.000 motorvoertuigen per etmaal (bron GVVP gemeente Oss 2002). Het CROW hanteert als richtgetal overigens 5.000 motorvoertuigen als maximum verkeersintensiteiten per etmaal in een 30 km/uurzone. In de huidige situatie rijdt er op het Moleneind en Lange Weide uitsluitend bestemmingsverkeer. Na realisatie van de doortrekking komt er ook het Lith-oostverkeer bij. Ook zal een beperkt aandeel verkeer van de bestaande wijk deze route gaan nemen om Lith uit te rijden (bewoners van de Moleneind en Lange Weide zelf). Globaal genomen wordt verwacht dat de verkeersintensiteiten tussen de 100 tot 150 motorvoertuigen gaan bedragen na doortrekking.

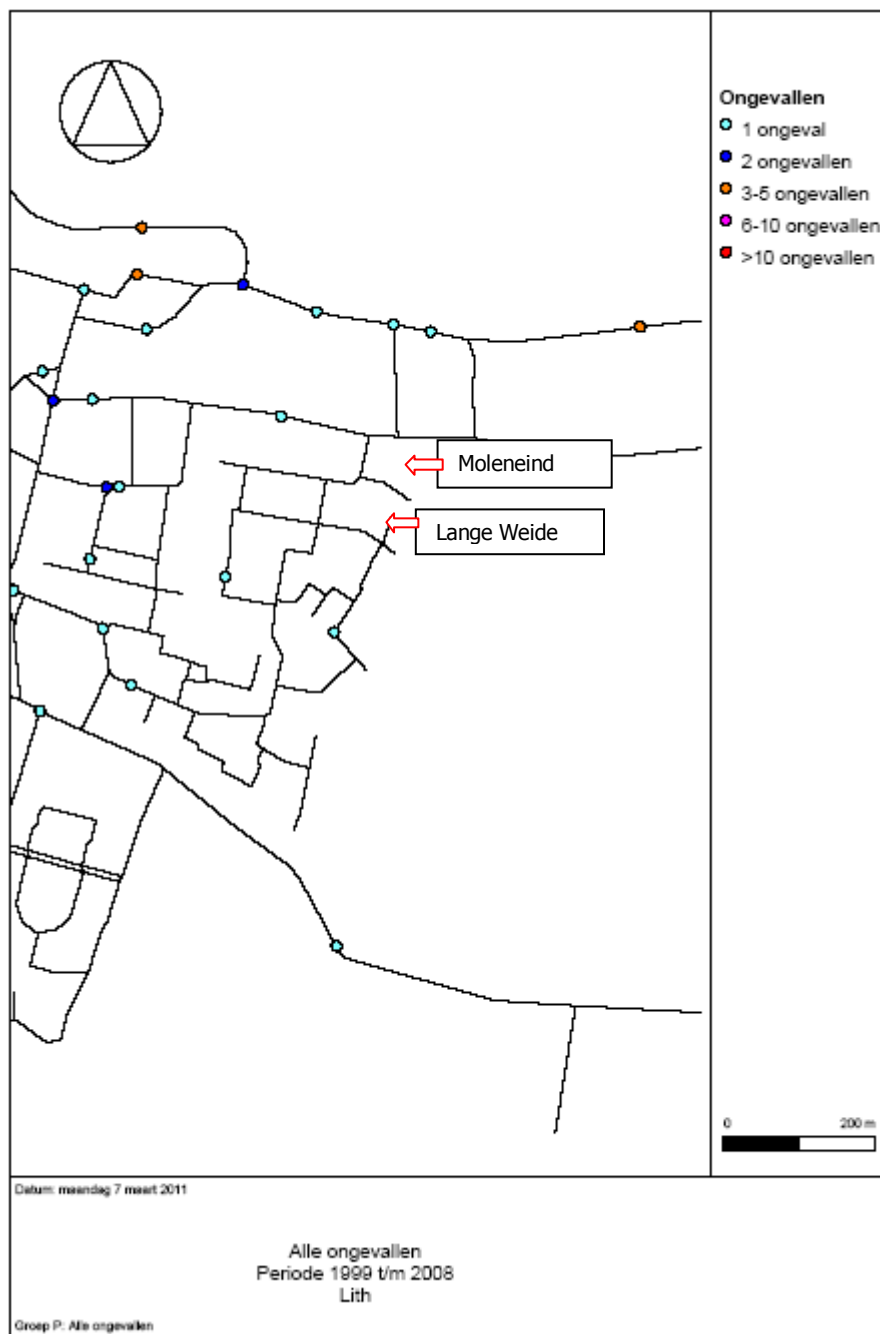
Vraag is of er door de 100 tot 150 motorvoertuigen sprake is van een verandering van het karakter van het verkeer. Geconcludeerd wordt dat dit niet het geval is. Er is geen sprake van doorgaand verkeer. De straten zijn alleen interessant voor bestemmingsverkeer van een klein gedeelte van de bestaande wijk en een klein gedeelte van de nieuwbouwwijk Lith-oost. De toename van het verkeer is absoluut gezien beperkt en past ruimschoots binnen het verkeersbeleid van de gemeente Oss.

Dimensionering en geschiktheid straten

Het Moleneind en Lange Weide kennen een wegprofiel van circa 5 meter. Er vindt menging plaats van motorvoertuigen en voetgangers. De vrees van omwonenden is dat het wegprofiel onvoldoende is voor verkeer om elkaar te passeren en hierdoor fietsers en voetgangers in de verdrukking komen. Na doortrekken van de straten is de kans immers groter dat twee voertuigen elkaar gaan passeren. Een wegbreedte van 5 meter is voldoende voor twee voertuigen om elkaar te laten passeren. Indien er nog een voertuig wordt geparkeerd op de weg ontstaat er een versmalling en dient verkeer even op elkaar te wachten. In de CROW publicatie ASVV 2004, pagina 170 wordt voor een wegprofiel van een erftoegangsgeweg uitgegaan van een breedte van 5,00 (krap profiel) tot 6,00 meter (ruim profiel). Voordeel van een krappe dimensionering is dat een lage snelheid van gemotoriseerd verkeer wordt afgedwongen. Hoewel er in den lande geen harde richtlijnen zijn op het gebied van wegbreedte en verkeersintensiteiten wordt over het algemeen aangehouden dat met verkeersintensiteiten <1.000 motorvoertuigen per etmaal er een prettige menging van voetgangers en motorvoertuigen plaats kan vinden. Op deze wijze wordt het verblijven versterkt en is het voor automobilisten helder dat deze te gast zijn. Geconcludeerd wordt dat met de wegbreedte van 5 meter het extra verkeer door woningbouwplan Lith-oost niet leidt tot een onacceptabele verkeerssituatie. De breedte van de weg, de inrichting van de weg en de omgeving blijven goed met elkaar in evenwicht. Deze kenmerken nodigen uit tot een verkeersgedrag met een lage snelheid en een hoog attentieniveau.

Verkeersveiligheid Moleneind en Lange Weide

In de periode 1999-2008 heeft zich in totaal één geregistreerde ongeval voorgedaan. Hierbij gaat het om een ongeval met uitsluitend materiële schade (schade aan een geparkeerd voertuig).



Figuur 2. Ongevallenbeeld Moleneind en Lange Weide (bron Veras)

Gezien het profiel van beide straten en de slechts beperkte toename van de verkeersintensiteiten ter plaatse, ligt het niet in verwachting dat het ongevallenbeeld zal gaan wijzigen.

Parkeren

In de zienswijzen is de vrees geuit voor parkeeroverlast door de komst van het woningbouwplan en het doortrekken van de straten. Het woningbouwplan dient in haar eigen parkeeropgave te voorzien, oftewel de door de nieuw gebouwde woningen ontstane parkeervraag dient binnen het woningbouwplan zelf te worden opgevangen. Een parkeertoets dient te zijner tijd aan te tonen dat er in het plangebied voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd op een logische plaats. Voorkomen dient te worden dat in een deel van het gebied wel voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd, maar deze voor een gedeelte van de wijk onlogisch liggen en men daardoor mogelijk toch uitwijkt naar andere, bestaande, wijken.

Kanttekeningen en randvoorwaarden

Moleneind en Lange Weide vallen in de categorie verblijfsgebied (30 km/uurzone). Het woningbouwplan Lith-oost valt ook in die categorie. Dit is conform de landelijke inrichting van wegen genaamd "Duurzaam Veilig". Dit houdt wel in dat het 30 km/uurregime afgedwongen dient te worden door de inrichting van de weg. Dit wordt gedaan met behulp van snelheidsremmende maatregelen. Dit heeft twee doelen: het dwingt de gewenste snelheid af én zorgt ervoor dat routes door de wijk niet interessant worden voor doorgaand verkeer. Een belangrijke randvoorwaarde is dat ook de inpridders naar de bestaande wijk voorzien worden van snelheidsremmers. Aanleg van snelheidsremmende maatregelen mag overigens niet te dicht bij woningen plaatsvinden in het kader van mogelijke trillingshinder of geluidsoverlast, zoals bijvoorbeeld klepperende aanhangwagentjes bij het overrijden van een drempel.

Samenvatting

- Bij doortrekking van de straten vindt een toename verkeersintensiteiten door woningbouwplan van circa 100 motorvoertuigen per straat;
- De verkeersintensiteiten op het Moleneind en Lange Weide blijven na realisatie woningbouwplan Lith-oost ver onder de door de gemeente Oss gehanteerde acceptabele intensiteit van 3.000 mvt/etmaal in verblijfsgebieden;
- Wegdimensionering van de straten blijft na realisatie woningbouwplan in overeenstemming met verkeersbeeld en functie;
- Er hebben geen ongevallen plaatsgevonden in de doodlopende straten (wel een ongeval met materiële schade verderop in de Lange Weide). Gezien de inrichting van de weg en beperkte toename van verkeersintensiteiten wordt niet verwacht dat dit beeld zal wijzigen;
- De inrichting van woningbouwplan Lith-oost dient te voldoen aan de landelijke richtlijn Duurzaam Veilig met voldoende snelheidsremmende maatregelen om ongewenste nieuwe routes door de nieuwbouwwijk en bestaande wijken te voorkomen;
- Woningbouwplan Lith-oost zal in haar eigen parkeeropgave moeten voorzien. Hierdoor ligt het niet in de verwachting dat de parkeerdruk langs de bestaande straten gaat toenemen met parkeeroverlast tot gevolg.