



Aan Sander Slijkhuis, BJZ.nu

Van Jan Haveman, BVA Verkeersadviezen

Datum 14 maart 2023

Betreft Verkeerskundige effecten woningbouw Valderse III Dwingeloo

1. Inleiding

BJZ.nu is betrokken bij de uitbreiding van de kern Dwingeloo gemeente Westerveld. De uitbreiding van Dwingeloo is gepland aan de oostzijde van de kern, ten zuiden van het bedrijventerrein De Valderse en ten oosten van de bestaande woonbebouwing. De woonuitbreiding heeft de naam Valderse III gekregen en voorziet vooralsnog in de realisatie van ongeveer 100 woningen. In figuur 1 zijn de globale ligging en omvang van de wijk weergegeven.



Figuur 1: Globale omvang en ligging plangebied Valderse III

BJZ.nu heeft BVA Verkeersadviezen gevraagd de verkeerskundige effecten van de realisatie van de wijk in beeld te brengen. Het gaat hierbij dan in hoofdzaak om de wijze waarop de wijk wordt ontsloten en de effecten die de realisatie van woningen heeft op de omliggende wegen. De te verwachten hoeveelheid verkeer na voltooiing van de wijk speelt hierbij uiteraard een belangrijke rol. In voorliggende notitie doen

wij verslag van onze bevindingen, waarbij wij in paragraaf 2 ingaan op de invulling en ontsluiting van de wijk. In paragraaf 3 wordt vervolgens ingegaan op de huidige verkeersbelasting op de bestaande omliggende wegen en op de verkeersgeneratie en de effecten van deze hoeveelheid verkeer op deze wegen. In hoofdstuk 4 ten slotte vatten wij de bevindingen nog eens samen en trekken wij conclusies en doen wij aanbevelingen.

2. Valderse III

• *Omvang en samenstelling wijk*

In de inleiding is al aangegeven dat de wijk aan de oostzijde van de kern Dwingeloo wordt gerealiseerd en dat de woonuitbreiding ongeveer 100 woningen zal bevatten. De wijk zal met betrekking tot het aantal en type woningen voorzien in de woningbehoefte, die in het kader van deze woonuitbreiding is vastgesteld aan de hand van onderzoek onder belangstellenden voor nieuwbouwwoningen in Dwingeloo. In tabel 1 is de voorlopige invulling van de wijk in type woningen weergegeven.

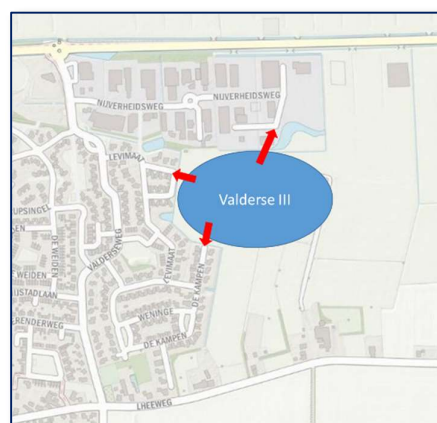
Tabel 1: Type woningen Valderse III

Type woningen
Vrijstaande woning
2 onder 1 kapwoning
Tussen/hoekwoning
Appartementen
Beneden-/bovenwoningen

Uit de tabel blijkt dat er sprake is van de realisatie van diverse woningtypen.

• *Ontsluitingsstructuur*

Valderse III krijgt drie ontsluitingsmogelijkheden voor het gemotoriseerd verkeer. Deze ontsluitingsmogelijkheden bevinden zich aan de noord-, west- en zuidzijde van de wijk. Aan de noordzijde wordt aangesloten op het bedrijventerrein Valderse via de Nijverheidsweg. De westelijke ontsluitingsmogelijkheid vindt plaats via de naastgelegen woonwijk en is verbonden met de noordelijke tak van het Kibbelstuk. De zuidelijke ontsluiting ten slotte vindt eveneens plaats via de naastgelegen wijk en verloopt via De Kampen. In figuur 2 is de ontsluitingsstructuur weergegeven. De ontsluitingsmogelijkheden zijn onderling verbonden, waardoor door de wijk heen gereden kan worden van en naar de genoemde ontsluitingswegen.



Figuur 2: Ontsluitingsstructuur Valderse III

3. Verkeerskundige effecten.

● *Huidige situatie*

Om een goed beeld te krijgen van de verkeerskundige effecten van de realisatie van de wijk is de bestaande situatie in kaart gebracht. Op de bestaande wegen om en nabij de locatie waar de nieuwe wijk zal worden aangesloten, zijn mechanische verkeerstellingen verricht. In figuur 3 zijn de tellocaties weergegeven. De tellingen hebben gedurende een volledige week plaatsgevonden van woensdag 24 november tot en met dinsdag 30 november 2021.



Figuur 3: Tellocaties

In tabel 2 zijn de resultaten van de tellingen opgenomen. Uit de tabel blijkt dat de intensiteiten op de wegen in het woongebied zeer laag zijn. Vooral de intensiteit op De Kampen is met ongeveer 40 voertuigbewegingen op een gemiddelde werkdag zeer beperkt te noemen. En ook de intensiteit op het noordelijke deel van Kibbelstuk is met ongeveer 50 voertuigbewegingen op een gemiddelde werkdag niet veel hoger. Beide lage waarden zijn te verklaren doordat slechts een beperkt aantal bestemmingen via deze wegen wordt ontsloten en er geen sprake is van doorgaand verkeer. Met andere woorden beide wegen hebben alleen een functie voor direct aanwonenden, zogenaamd bestemmingsverkeer. Voor De Kampen geldt zelfs dat het hier een doodlopende weg betreft, waardoor doorgaand verkeer in het geheel niet eens mogelijk is.

Tabel 2: Resultaten mechanische verkeerstellingen

Dag/datum		1. Nijverheidsweg	2. Kibbelstuk	3. De Kampen
Woensdag	24-11-2021	894	43	44
Donderdag	25-11-2021	1.014	57	40
Vrijdag	26-11-2021	1.024	64	46
Zaterdag	27-11-2021	806	71	72
Zondag	28-11-2021	148	33	32
Maandag	29-11-2021	949	49	32
Dinsdag	30-11-2021	917	42	40
Gemiddelde werkdag		960	51	40

De intensiteit op de Nijverheidsweg ligt met een kleine 1.000 voertuigbewegingen per etmaal aanzienlijk hoger. Dit houdt vooral verband met de tellocatie aan de westzijde van deze weg, waardoor al het verkeer dat een herkomst of bestemming op het bedrijventerrein heeft deze tellocatie passeert.

● *Verkeersgeneratie Valderse III*

Nu inzicht bestaat in de huidige verkeersbelasting op de omliggende wegen is het van belang een beeld te krijgen in welke mate de intensiteiten gaan toenemen als

gevolg van de realisatie van Valderse III. Hiervoor bepalen wij als eerste de te verwachten verkeersgeneratie van de te realiseren woningen. Voor het prognosticeren van de verkeersgeneratie maken wij gebruik van CROW-publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren' en de digitale (actuelere) versie hiervan. In deze publicatie wordt met betrekking tot de verkeersgeneratiecijfers onderscheid gemaakt naar stedelijkheidsgraden en de specifieke ligging van het gebied. Voor Valderse III gaan wij uit van de gebiedstypering 'niet stedelijk gebied' en 'rest bebouwde kom'. Voor alle voorzieningen zijn in de genoemde CROW-publicatie minimale en maximale kengetallen opgenomen. Voor Valderse III wordt met betrekking tot de verkeersgeneratiecijfers uitgegaan van de gemiddelde waarde van het minimale en maximale kengetal zoals opgenomen in genoemde CROW publicatie.

Tabel 3: Verkeersgeneratie Valderse III (in aantal ritten per weekdag)

Functie	Norm		
	min	max	gemiddeld
Vrijstaande woning	7,8	8,6	8,2
2 onder 1 kapwoning	7,4	8,2	7,8
Tussen/hoekwoning	7,0	7,8	7,4
Appartementen	5,6	6,4	6,0
Beneden-/bovenwoningen	5,2	5,6	5,4
Totaal			7,0

In tabel 3 is het te verwachten aantal ritten ten gevolge van de verschillende typen woningen weergegeven. De exacte invulling van het plangebied staat nog niet definitief vast. Uitgaande van een evenredige verdeling van de woningtypen over het gebied, bedraagt de gemiddelde verkeersgeneratie per woning 7,0 ritten per etmaal. De gepresenteerde waarde heeft betrekking op de verkeersgeneratie op een gemiddelde weekdag. Om te komen tot de verkeersgeneratie voor een gemiddelde werkdag dient deze waarde met een factor 1,11 te worden vermenigvuldigd, waarmee het gemiddelde kengetal op 7,77 motorvoertuigbewegingen per woning per werkdag etmaal komt.

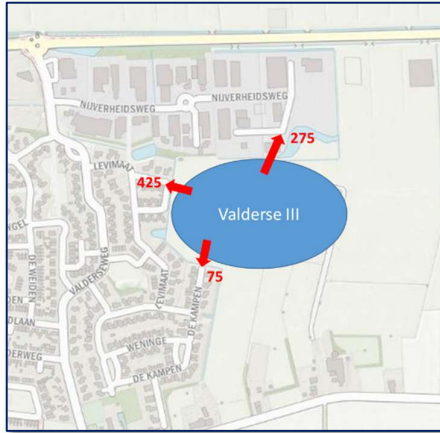
Naar verwachting zal het aantal woningen aan de 'onderkant' van de markt procentueel wat hoger liggen, waardoor het bepaalde gemiddelde als worst case kan worden beschouwd. Daarnaast lijken de kengetallen sowieso aan de hoge kant als een vergelijking wordt gemaakt met de resultaten uit de tellingen. Op De Kampen worden 12 woningen ontsloten. Uit de tellingen blijkt dat de intensiteit op deze weg ongeveer 40 motorvoertuigbewegingen per werkdag etmaal bedraagt. Dit komt neer op een verkeersproductie van circa 3,4 motorvoertuigbeweging per woning, aanzienlijk lager dus dan de theoretische kengetallen.

Het is dan ook de verwachting dat de intensiteiten (aanzienlijk) lager zullen uitvallen dan de 775 voertuigbewegingen die uit de berekening volgen. In het vervolg van deze notitie houden wij echter de berekende waarde aan.

Zoals al aangegeven vindt de ontsluiting van de wijk plaats aan de noord-, west-, en zuidzijde. Om een prognose te kunnen maken van de verdeling van het wijkgebonden verkeer over de ontsluitingsmogelijkheden, is inzicht in de oriëntatie van dit verkeer nodig. Een deel van het verkeer uit de wijk zal intern verkeer zijn, dat wil zeggen verkeer van en naar de wijk met een herkomst of bestemming binnen de kern Dwingeloo en een deel zal een externe herkomst of bestemming (buiten de kern Dwingeloo) hebben. Gezien de ligging van de wijk aan de oostzijde van de kern en

de ligging van de hoofdwegenstructuur aan de noordzijde (N855 Lheedermade), ligt het voor de hand om aan te nemen dat verreweg het grootste deel van het verkeer van en naar de wijk een oriëntatie in westelijke en noordelijke richting zal hebben.

Wij gaan er vanuit dat slechts een beperkt deel van de ritten een zuidelijke oriëntatie heeft en de wijk via De Kampen zal bereiken of verlaten. Hierbij gaan wij uit van ongeveer 75 ritten. De resterende 700 voertuigbewegingen worden vervolgens via de westelijke en noordelijke ontsluiting afgewikkeld. De keuze voor een van beide routes zal ingegeven zijn door het exacte vertrek/aankomstpunt binnen de wijk en de herkomst en bestemming elders. Gezien de ligging van deze beide ontsluitingsmogelijkheden verwachten wij dat de westelijke ontsluiting (iets) zwaarder zal worden belast dan de noordelijke ontsluiting. Vooralsnog gaan wij uit van een verdeling van 60% (circa 425 motorvoertuigen) via het Kibbelstuk en 40% (circa 275 motorvoertuigbewegingen) via de Nijverheidsweg (zie figuur 4). In beide gevallen mondt dit verkeer uit op de Valderseweg, waarbij het verkeer vanaf het Kibbelstuk eerst nog (een deel van) de Levimaat belast.



Figuur 4: Aantal motorvoertuigbewegingen per etmaal

4. Conclusies en aanbevelingen

Uit het voorgaande blijkt dat de realisatie van de wijk Valderse III leidt tot een toename van het aantal verkeersbewegingen van maximaal 775 motorvoertuigbewegingen per etmaal op een gemiddelde werkdag. Om verschillende redenen mag worden aangenomen dat de hoeveelheid verkeersbewegingen in de praktijk lager zal uitvallen. Enerzijds omdat het aantal woningen aan de onderkant van de markt (met een lagere verkeersproductie) percentueel de overhand heeft. Anderzijds omdat de huidige praktijk (verkeerstellingen) uitwijst dat de gehanteerde kengetallen hoger liggen dan de verkeersgeneratie uit de bestaande (vergelijkbare) wijken. Desondanks houden wij in deze notitie rekening met het aller slechtste scenario. Op basis van een veronderstelde oriëntatie van het verkeer is een prognose gemaakt van de belasting van de bestaande omliggende wegen. Voor de zuidelijke ontsluiting via De Kampen geldt dat de intensiteit op De Kampen zal toenemen van 40 motorvoertuigbewegingen per etmaal naar ruim 100 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Bijna een verdrievoudiging, maar het betreft hier in absolute zin slechts een gering aantal motorvoertuigbewegingen, die in de praktijk eenvoudig en veilig kunnen worden afgewikkeld.

De noordelijke ontsluiting verloopt via de Nijverheidsweg. Het betreft een route via het industrieterrein en er worden geen wegen door de woonwijken extra belast. Kanttekening hierbij is dat het interne verkeer, bijvoorbeeld richting het centrumgebied, uiteindelijk wel weer bestaande wegen binnen de kern zal gaan belasten. Er is dan echter sprake van zodanige verdunning van verkeer dat het effect hiervan op deze wegen verwaarloosbaar is. Gezien de vormgeving en ligging van de Nijverheidsweg kan deze weg de extra verkeersdruk eenvoudig aan. Wel betreft het een verkeerskundig

wat onlogische ontsluiting, vanwege het feit dat de woonwijk via een industrieterrein wordt ontsloten.

De meest kritische ontsluiting is die in westelijke richting. Enerzijds omdat deze ontsluiting het meeste verkeer afwikkelt, anderzijds omdat hierbij bestaande woonstraten (Kibbelstuk, Levimaat) extra worden belast. Qua hoeveelheid verkeer zijn de aantallen zeer zeker nog acceptabel voor een woonstraat. Ook met de toevoeging van het verkeer van en naar de nieuwe wijk zal de intensiteit op het Kibbelstuk de 500 motorvoertuigbewegingen per etmaal niet overschrijden, maar het betreft wel een aanzienlijke toename van verkeer. Desondanks worden met deze aantallen verkeersbewegingen geen afwikkelings- en veiligheidsproblemen verwacht op het Kibbelstuk. Ter illustratie: als we uitgaan van een aandeel van 10% van de etmaalintensiteit in het spitsuur, dan betreft het dus maximaal 50 motorvoertuigen in het drukste uur. Dat is minder dan één voertuig per minuut.

Geconcludeerd kan worden dat de realisatie van de wijk weliswaar effect heeft op de omliggende wegen, maar dat deze effecten verkeerskundig alleszins acceptabel zijn.

Verkeerskundig gezien zijn er evenwel een aantal opmerkingen te plaatsen. Ten eerste de al genoemde onlogische ontsluitingsstructuur via het bedrijventerrein. Overwogen zou kunnen worden deze ontsluiting niet te realiseren. Dit betekent echter een verder toenemende druk op het Kibbelstuk en de Levimaat. Ook dat is, ondanks dat de intensiteiten de maximaal aanvaardbare waarden voor woonstraten niet overschrijden, niet gewenst.

Ook kan worden overwogen de aansluiting Kibbelstuk niet open te stellen voor autoverkeer. Nadeel hiervan is dat de intensiteit op De Kampen enigszins gaat toenemen en dat een onlogische ontsluiting via het bedrijventerrein rest als enige ontsluitingsroute. In dat geval zou kunnen worden overwogen de mogelijkheden te onderzoeken om rechtsreeks op de 'rotonde' op het bedrijventerrein aan te sluiten. Ook dan vindt de ontsluiting nog steeds via het bedrijventerrein plaats, maar ligt de aansluiting logischer (minder perifeer) voor verkeer dat Dwingeloo wil verlaten. De meest optimale situatie lijkt het realiseren van een nieuwe oostelijk gelegen aansluiting aan de noordzijde op de N855. Deze verbinding kan met uitsluitend de realisatie van Valderse III naar verwachting niet worden verantwoord op basis van de hoeveelheid verkeer die van een dergelijke nieuwe verbinding gebruik gaat maken. Deze oplossing moet dan ook vooral worden gezien in het licht van een mogelijk verdere uitbreiding van de kern Dwingeloo aan de oostzijde.

Met de hiervoor aangegeven kanttekeningen lijkt de gekozen ontsluitingsstructuur voor dit moment de meest optimale oplossing. Voor de langere termijn is het wenselijk bij verdere ontwikkelingen aan de oostzijde van de kern een nieuwe aansluiting op de N855 in ieder geval niet onmogelijk te maken.