

Aan : Ruimte en Ontwikkeling
Van : verkeersspecialist Openbare Ruimte
Datum : 15 april 2024
Betreft : visie verkeersontsluiting Valderse III

Ontsluiting woonwijk Valderse III

Inleiding

Naar aanleiding van de ter inzage legging van het ontwerpbestemmingsplan Valderse III, zijn zienswijzen ingediend. Een aantal daarvan heeft betrekking op de verkeersontsluiting van de nieuw te realiseren wijk. In een van de zienswijzen wordt aangegeven dat het verkeersonderzoek uitgaat van drie ontsluitingen terwijl in het ontwerpbestemmingsplan en op de verkavelingsschets wordt uitgegaan van twee auto-ontsluitingen.

Hierover het volgende. In de onderbouwing (hoofdstuk 3) van het ontwerpbestemmingsplan wordt ingegaan op Verkeer en Parkeren. Er wordt bij de verkavelingsschets en in de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan uitgegaan van twee ontsluitingen, via Nijverheidsweg en via Kibbelstuk (zwarte cirkels) en twee fietsverbindingen op Kibbelstuk en De Kampen (rode cirkels).



Bureau BVA heeft in opdracht van initiatiefnemer ter onderbouwing van het bestemmingsplan een verkeersonderzoek uitgevoerd. Het verkeersrapport is opgesteld in maart 2023. Het ontwerpbestemmingsplan is in december 2023 ter inzage gelegd. Tussen maart 2023 en december 2023 zijn wij in overleg met de initiatiefnemer en de verkeerskundige adviseur(s) tot de conclusie gekomen dat een auto-ontsluiting op De Kampen niet wenselijk wordt geacht. De verkavelingstekening in het ontwerpbestemmingsplan en de toelichting is hierop aangepast, het verkeersonderzoek niet. Dit neemt niet weg dat het onderzoek wat betreft gehanteerde verkeersgeneratiegegevens onjuist is. Het gaat alleen uit van een 3^e auto-ontsluiting die volgens ons achterwege gelaten kan worden. Hierover het volgende.

Naar aanleiding van bovenstaande en de zienswijze is het onderdeel “verkeersontsluiting” opnieuw tegen het licht gehouden. In de zienswijzen wordt aangegeven dat de twee ontsluitingen zoals in het ontwerpbestemmingsplan wordt voorgesteld, niet de meest ideale oplossing lijkt. Er wordt de suggestie gedaan om de voorgestelde fietsverbinding vanuit de nieuwe wijk naar de bestaande weg De Kampen open te stellen voor verkeer. Hierdoor kan volgens indieners de hoeveelheid verkeer voor de Kibbelstuk ontlast worden.

Verkeersonderzoek BVA, maart 2023

Er is gekeken naar de ontsluiting van de wijk via 3 mogelijke routes; Kibbelstuk (noord), Nijverheidsweg via bedrijventerrein en De Kampen, zie onderstaand figuur. Het betreft hier, zoals



overal in Dwingeloo en conform landelijk en gemeentelijk beleid, erftoegangswegen met een maximumsnelheid van 30 km/uur. Uit onderzoek is gebleken dat de verkeersgeneratie van de nieuwe wijk maximaal 775 motorvoertuigen per werkdag zal zijn op basis van de CROW kencijfers (publicatie 381). Hierbij wordt aangetekend dat deze schatting waarschijnlijk aan de (erg) hoge kant zal zijn. Enerzijds omdat het aantal woningen aan de onderkant van de markt (met een lagere verkeersproductie) percentueel de overhand heeft in de nieuwe wijk. Anderzijds omdat uit verkeerstellingen blijkt dat de bestaande situatie een aanzienlijk lager aantal verkeersbewegingen aangeeft dan de

gehanteerde kengetallen. Conclusie is dat er sprake zal zijn van een toename van het verkeer op alle 3 de ontsluitingswegen: Kibbelstuk, Nijverheidsweg en De Kampen.

In absolute zin gaat het echter om een zeer gering aantal extra motorvoertuigbewegingen die in de praktijk eenvoudig en veilig kunnen worden afgewikkeld. Landelijk wordt voor erftoegangswegen namelijk op basis van diverse CROW publicaties gesteld dat 5.000 à 6.000 motorvoertuigen per etmaal acceptabel is, met een spitsuurpercentage van 10%. Zelfs wanneer we dit halveren omdat we hier op het platteland zijn, waar doorgaans sprake is van iets lagere (gewenste) intensiteiten, valt de verkeersgeneratie nog ruim binnen de acceptabele marges. Voor de lange termijn is het wel zinvol te kijken naar een ontsluiting via de oostzijde richting de N855. De huidige grootte en bijbehorende verkeersgeneratie van de wijk Valderse III rechtvaardigt deze ontsluiting (op N855) niet.

Visie gemeente

In afstemming met de initiatiefnemer hebben wij de conclusie getrokken dat de wijk via twee ontsluitingswegen (Nijverheidsweg en Kibbelstuk) ontsloten kan worden.

Wij stellen in ons mobiliteitsbeleid ‘de fiets’ als vervoermiddel steeds meer boven of in ieder geval gelijk aan de auto. Ook in het kader van duurzaamheid krijgt de fiets op velerlei vlak prioriteit en/of extra aandacht. Hoewel het een gegeven is dat op een plattelandsgemeente als Westerveld de auto ‘onmisbaar’ is, betekent dit niet dat bij alle nieuwe ontwikkelingen de auto als uitgangspunt genomen moet worden en dat de inrichting en ontsluiting van bijvoorbeeld een woonwijk puur en alleen uitgaat van de auto.

Op die manier hebben wij gekeken naar de nieuwe wijk Valderse III. Op basis van het onderzoek van BVA (14 maart 2023) kan gesteld worden dat de verkeersgeneratie dusdanig laag is dat de afwikkeling daarvan niet voor problemen zal zorgen, zelfs in het worst case scenario niet.

Samen met het feit dat het verkeer vooral op het noorden georiënteerd zal zijn (N855) en dus qua ontsluiting gebruik zal maken van de Kibbelstuk en Nijverheidsweg, komen wij tot de conclusie dat een zuidelijke ontsluiting via De Kampen slechts een zeer beperkt voordeel heeft. De kleine hoeveelheid verkeer die hiervan mogelijk gebruik maakt, zal via een omweg dan alsnog weer via de Levimaat in noordelijke richting op de Valderseweg uitkomen. Er is geen doorgaande route voor gemotoriseerd verkeer via De Kampen door de Valderse II naar bijvoorbeeld de Lheeweg richting het zuiden. Dit is een fietsverbinding: zie figuur hieronder.

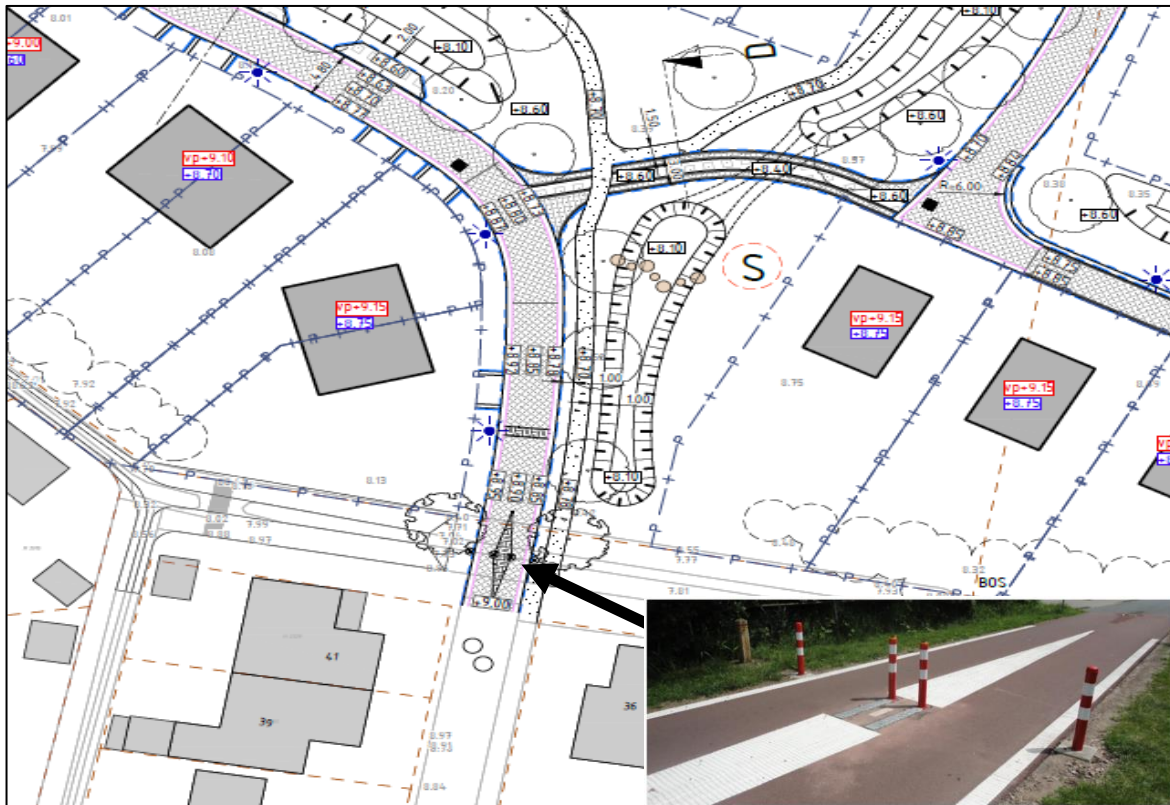


Fietsontsluiting naast gelegen wijk de Valderse II op Lheeweg

Omgekeerd zal het beperkte voordeel teniet worden gedaan doordat er naar verwachting verkeer vanuit Valderse II via de nieuw te realiseren wijk Valderse III richting de N855 zal gaan.

Was er *wel* een auto-ontsluiting geweest bij de Lheeweg dan was ontsluiting via De Kampen wellicht een optie geweest met enige toegevoegde waarde. Door deze ontsluiting via de Kampen niet te bieden voor motorvoertuigen (maar alleen voor fietsers en voetgangers in de vorm van een fietsdoorsteek) biedt deze keuze, wanneer we kijken naar de leefbaarheid en woongenot, juist een meerwaarde; minder (doorgaand) verkeer, en lagere gereden snelheden.

Het gaat bij woonwijken uiteindelijk om een verblijfsgebied conform Duurzaam Veilig en waar *verblijven* de prioriteit heeft boven de verkeersfunctie en verkeersdoorstroming. Voor de fiets biedt deze inrichting dan juist weer een 'plus' zoals wij op grond van ons beleid graag zien.



Voorstel: ontsluiting De Kampen alleen voor fietsers en voetgangers met inzet type toe te passen

M.b.t. Kibbelstuk zal sprake zijn van een procentueel gezien flinke verkeerstoename omdat er nu alleen sprake is van bestemmingsverkeer. Dit is de consequentie van een wijk in deze vorm op deze locatie. Of het in dit geval dan gaat om 425 motorvoertuigen (met mogelijkheid ontsluiting via De Kampen) of ca. 475 (zonder de ontsluiting via De Kampen) is dat geen noemenswaardig verschil.

Voor de betreffende bewoners erkennen wij dat er sprake zal zijn van een sterke procentuele toename van verkeer, zij het in absolute zin acceptabel. Zoals gezegd valt dit ruim binnen de aanvaardbare norm (5 a 6000 mvt/etmaal) voor dergelijke straten. Dat blijkt ook uit de praktijk.

De bestaande wijk Valderse II heeft feitelijk, net als in de nieuwe wijk is voorzien, ook een ontsluiting via 2 wegen (Levimaat en Hanzekamp op Valderseweg), waarbij naar verwachting de verdeling van het verkeer gelijkwaardig is aan die van Valderse III. Hier maakt het meeste verkeer gebruik van de meest westelijke ontsluiting via de Levimaat. Dit is vergelijkbaar met de nieuwe situatie Kibbelstuk. De bestaande wijk is in die zin vergelijkbaar met de nieuwe wijk Valderse III en functioneert, wanneer we kijken naar de ontsluiting, ook zonder problemen. Door deze wijken niet voor motorvoertuigen met elkaar te verbinden ontstaat er ook geen wijkvreemd (sluip)verkeer hetgeen de leefbaarheid weer ten goede komt.

Conclusie

Hoewel een ontsluiting voor motorvoertuigen via De Kampen mogelijk zou zijn, heeft deze volgens ons geen toegevoegde waarde. Met het oog op leefbaarheid en woongenot zou zelfs gezegd kunnen worden dat dit daaraan afbreuk doet. Al met al is de visie van de gemeente dat De Kampen ingericht als fietsdoorsteek meer oplevert voor de leefbaarheid en woongenot, dan dat het toevoegt als verkeersontsluiting voor motorvoertuigen.

Daarmee is onze eindconclusie dat de voorgestelde verkeersontsluiting via Kibbelstuk en Nijverheidsweg gehandhaafd kan blijven.

Diever, 15 april 2024.