



woningbouwontwikkeling Westschans Klundert

verkeersimpact vijf ontsluitingsscenario's



Colofon

Opdrachtgever Gemeente Moerdijk
Contactpersoon Huub Sens

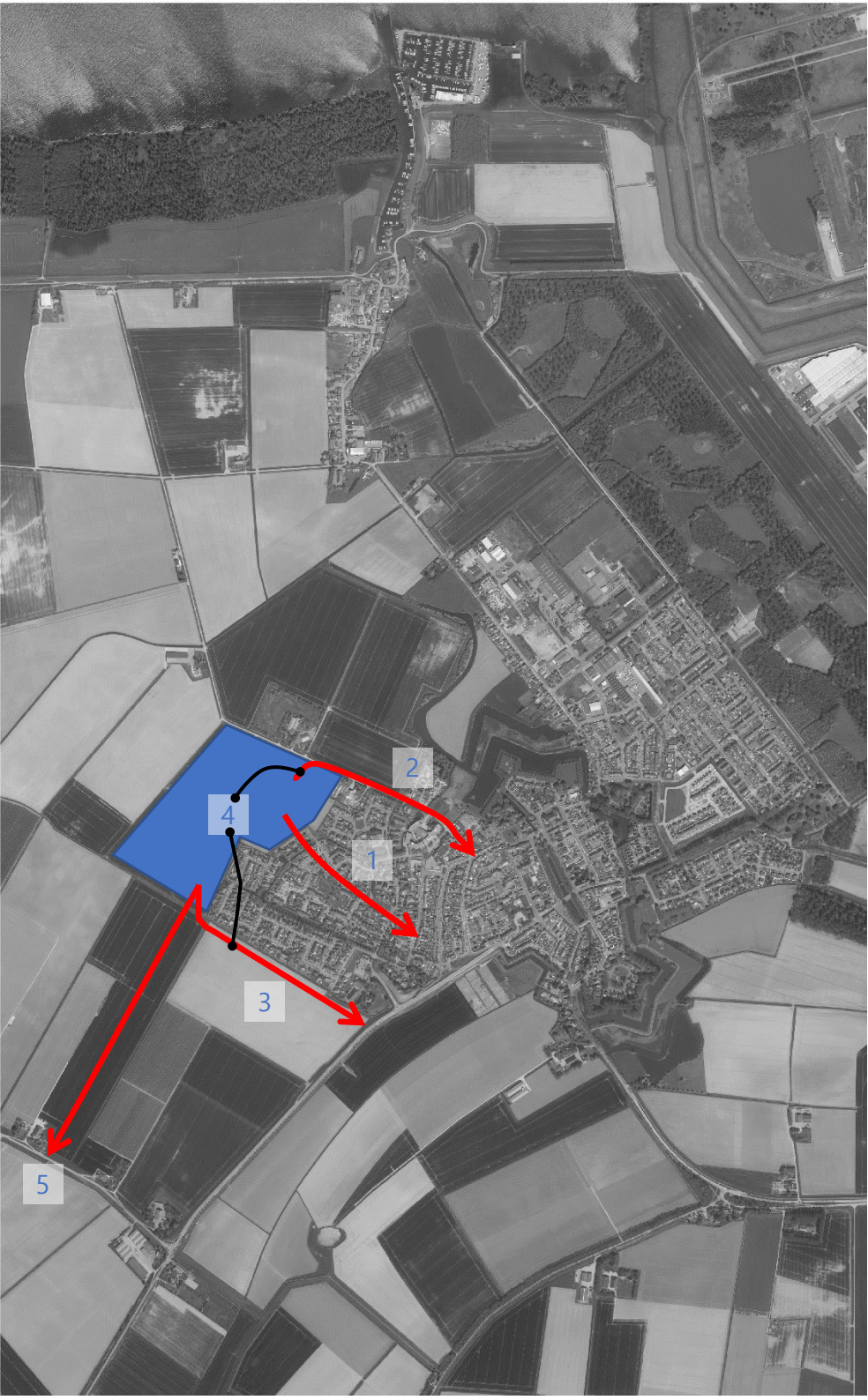
Opgesteld door Hans van Rijen
Gecontroleerd door Roel Koenraad
Documentnummer 120108.008-R02
Status definitief

's-Hertogenbosch, 17 mei 2022

Inleiding

richting voor planontwikkeling





Inleiding

Deze studie geeft een beeld van de verkeersimpact van de woningbouwontwikkeling Westschans bij vijf ontsluitingsscenario's.

De gemeente Moerdijk is voornemens om ten noorden van de wijk Het Ravelijn in Klundert nieuwbouw te realiseren: woningbouwontwikkeling Westschans. De verkeersontsluiting van deze woningbouwontwikkeling is bepalend voor de verdere planvorming.

In de woningbouwontwikkeling Westschans worden 133 woningen gerealiseerd.

De randweg Klundert is noodzakelijk voor de realisatie van deze woningbouwlocatie. Zonder de randweg ligt de intensiteit op bijvoorbeeld Het Walletje en de Zevenbergsepoort al op of boven de daarvoor geldende richtlijnen (2.000 motorvoertuigen per etmaal). Zonder randweg zal de verkeersgeneratie van de woningbouwontwikkeling Westschans ertoe leiden dat dit alleen maar toeneemt. Het voorontwerp bestemmingsplan 'Randweg Klundert' heeft van 4 november tot en met 15 december 2021 ter inzage gelegen.

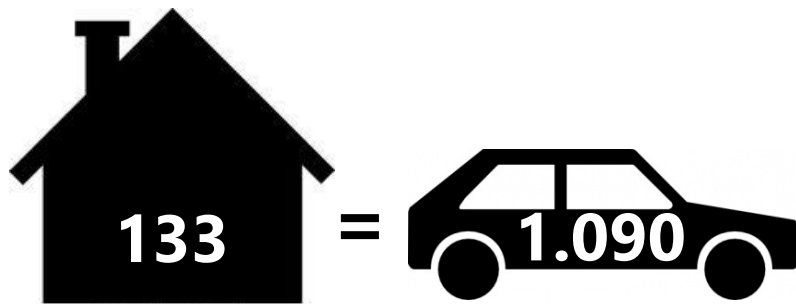
Van vijf ontsluitingsscenario's zijn de verkeerskundige gevolgen in beeld gebracht:

1. via directe aansluiting op wijk Het Ravelijn
2. via Blauwe Hoefsweg
3. via nieuwe ontsluitingsweg naar Stoofdijk aan de zuidwestzijde
4. combinatie van 2 en 3
5. via nieuwe aansluiting Zwingelspaansedijk aan de zuidwestzijde



2

Verkeerscirculatie
verkeersproductie en route-scenario's

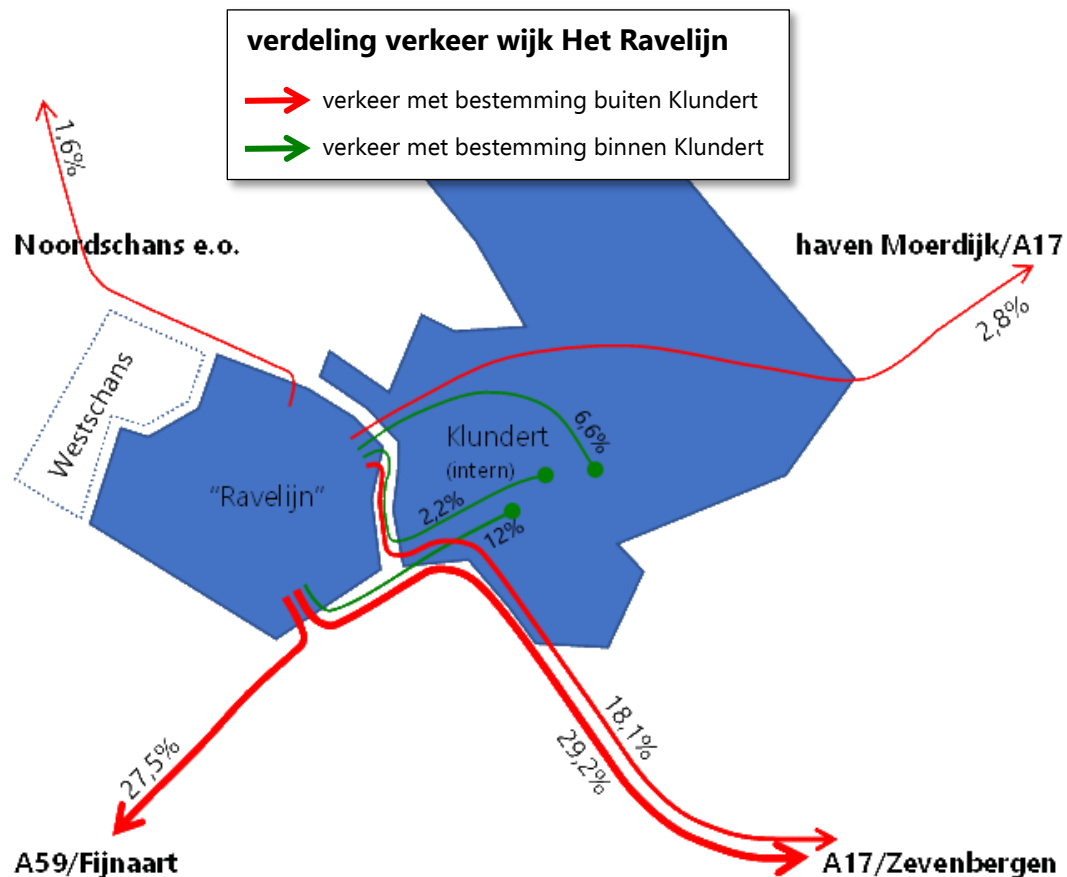


Verkeersgeneratie

De 133 woningen in woningbouwontwikkeling Westschans genereert 1.090 verkeersbewegingen (auto's) per werkdag.

Het CROW geeft kengetallen om de toekomstige verkeersgeneratie van woningbouwlocaties te bepalen. Het is nog niet bekend wat voor soort woningen er worden gerealiseerd. De verkeersproductie is daarom bepaald met behulp van het type woonmilieu.

Uitgaande van het woonmilieu "landelijk wonen" genereert de woningbouwlocatie ongeveer 960 motorvoertuigen per weekdag [CROW – ASVV2021 - tabel 6.3/7]. Omgerekend naar een werkdag, betekent dit 1.090 motorvoertuigen per etmaal.



woningbouwontwikkeling Westschans Klundert – verkeersimpact vijf ontsluitingsscenario's

Routes

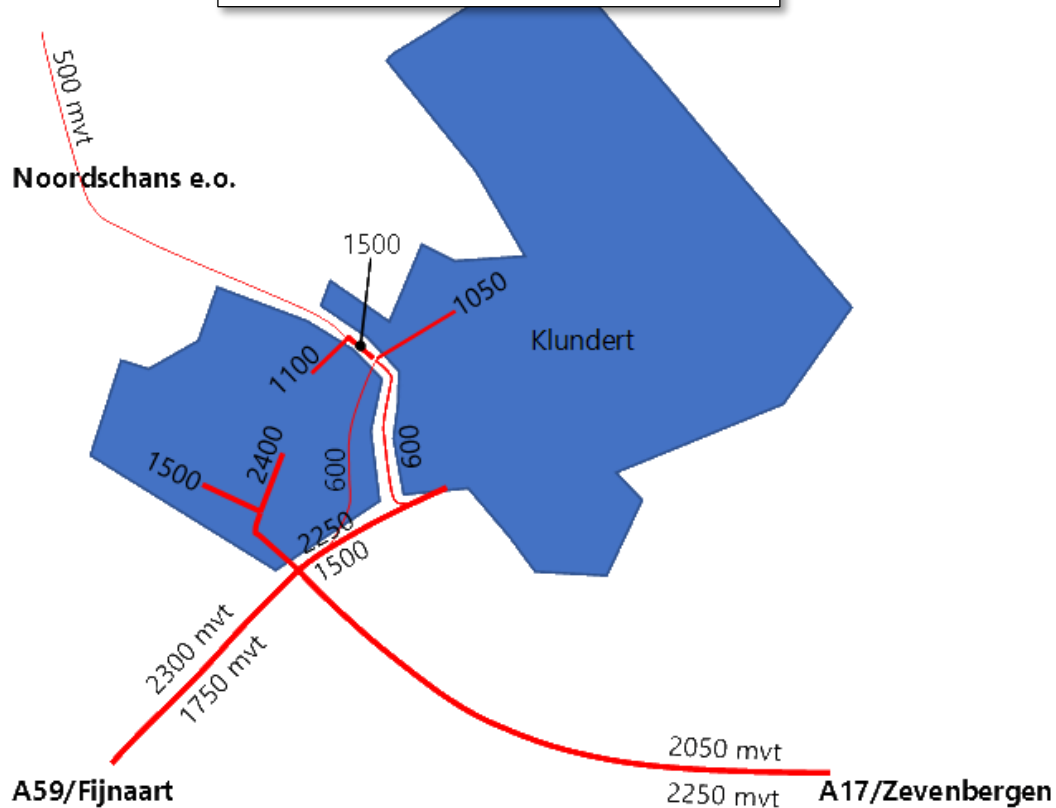
Het verkeer van woningbouwontwikkeling Westschans verdeelt zich op dezelfde manier over het wegennet als verkeer uit de bestaande wijk Ravelijn.

Het verkeer vanuit woningbouwontwikkeling Westschans heeft verschillende bestemmingen in de regio. Die bestemmingen bepalen welke routes zij vanuit de wijk gaan rijden. Hiernaast is de verdeling van het verkeer vanuit de bestaande wijk Het Ravelijn naar haar bestemmingen weergegeven. Deze verdeling is bepaald met behulp van het verkeersmodel 2030 van BrabantBrede ModelAanpak (BBMA).

Uitgangspunt is dat het verkeer van woningbouwontwikkeling Westschans dezelfde verdeling kent als het verkeer uit de bestaande wijk Ravelijn.

Op pagina 7 tot en met 9 is het verkeer dat de woningbouwontwikkeling Westschans genereert, met vijf ontsluitingsscenario's verdeelt over het wegennet.

motorvoertuigen per etmaal
situatie met randweg (inschatting)

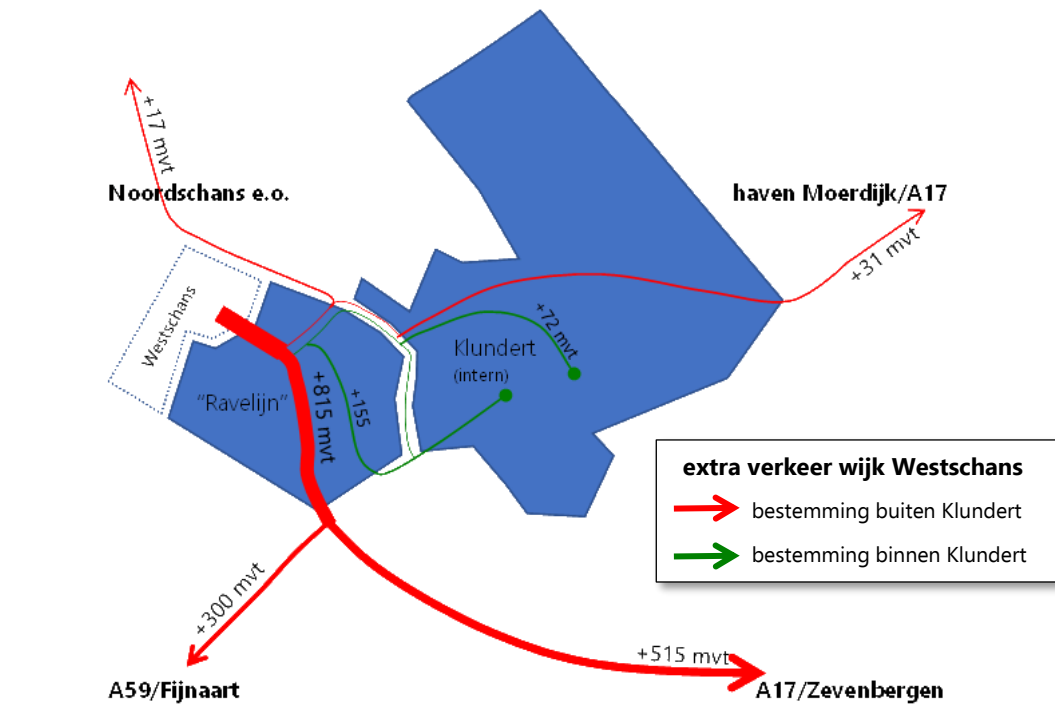


Huidige intensiteiten

De huidige intensiteiten, bij aanleg van de randweg zijn hiernaast weergegeven.

De intensiteiten zijn ingeschat op basis van verschillende bronnen. Voor de hoofdwegen (Stoofdijk en randweg) is uitgegaan van gegevens uit beschikbare verkeersmodellen. De intensiteiten op de straten van een lagere categorie, zoals Het Ravelijn en de Mauritsweg zijn ook ingeschat op basis van aanvullende gegevens, zoals verkeerstellingen. In beide gevallen is ervoor gekozen de intensiteit relatief hoog te schatten, zodat de impact van het extra verkeer met een veilige marge kan worden bepaald.

- verkeersmodel BBMA2018 WEB (S107A) - intensiteiten 2030 met rondweg Klundert – Goudappel Coffeng 26-07-2020, zoals opgenomen in de notitie "geactualiseerde onderbouwing randweg Klundert" van RHO adviseurs, 3 mei 2021 (onderdeel van het voorontwerp bestemmingsplan Randweg Klundert)
- verkeersmodel gemeente Moerdijk, inclusief randweg (Omnitrans) – aantal motorvoertuigen per etmaal 2030
- verkeersmodel BrabantBrede ModelAanpak 2015 - gemiddelde weekdagintensiteit van gemotoriseerd wegverkeer
- gemeentelijke mechanische verkeerstellingen
- kengetallen verkeersgeneratie CROW in combinatie met het aantal woningen

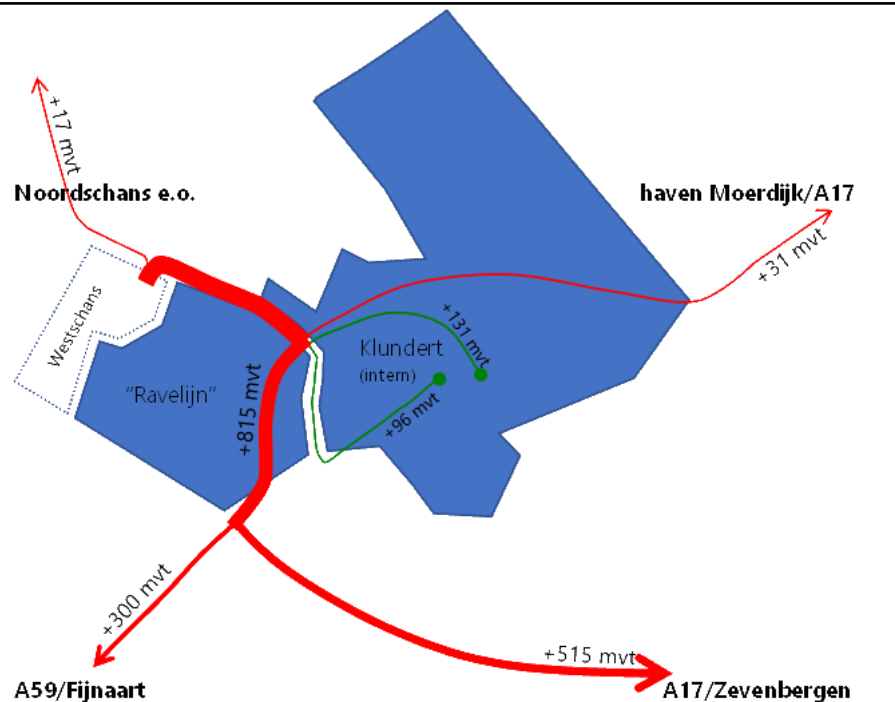


Scenario 1 - aansluiting op wijk Het Ravelijn

- al het extra verkeer rijdt via Het Hooren Werck of De Flank/Het Hooft
- het grootste deel rijdt via Het Ravelijn richting de Stoofdijk/randweg

Scenario 1 leidt tot de volgende wijzigingen in intensiteit ($\geq 10\%$):

- Het Ravelijn (zuid): 2.400 $\rightarrow$ 3.215 mvt/etm (+34%)
- Het Hooren Werck of De Flank/Het Hooft: 175 $\rightarrow$ 1.265 mvt/etm (+23%)
- Prins Willemstraat: 600 $\rightarrow$ 755 mvt/etm (+26%)
- Het Ravelijn (noord): 1.100 $\rightarrow$ 1.220 mvt/etm (+11%)

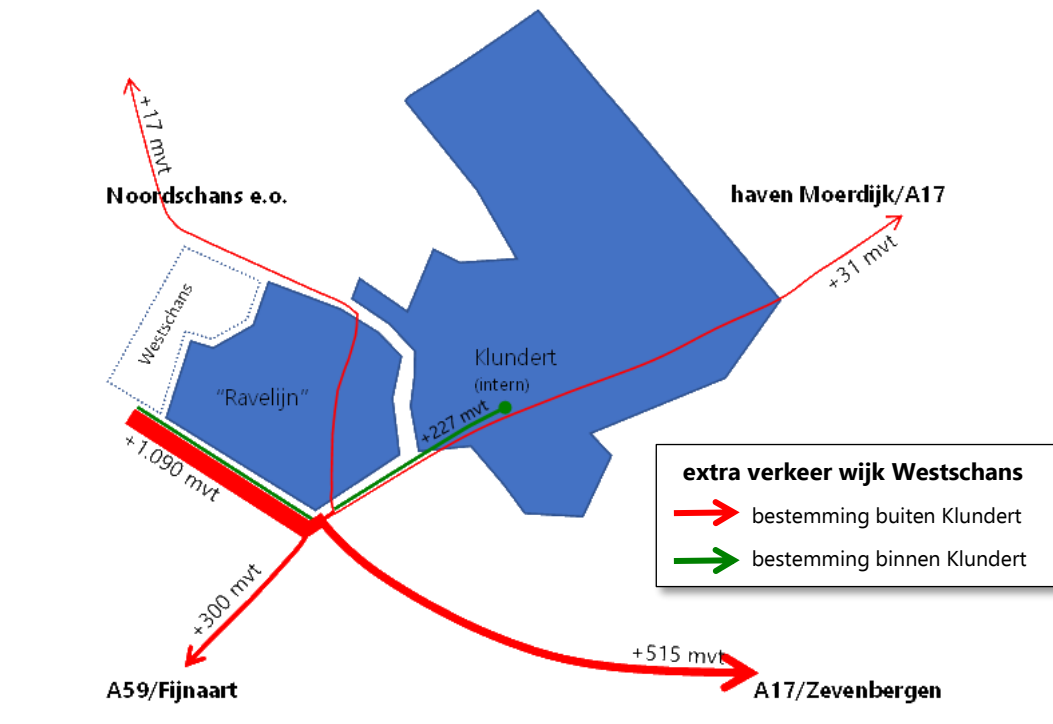


Scenario 2 - Blauwe Hoefsweg

- al het extra verkeer rijdt via de Blauwe Hoefsweg
- grootste deel rijdt via de Mauritsweg richting de Stoofdijk/randweg

Scenario 2 leidt tot de volgende wijzigingen in intensiteit ($\geq 10\%$):

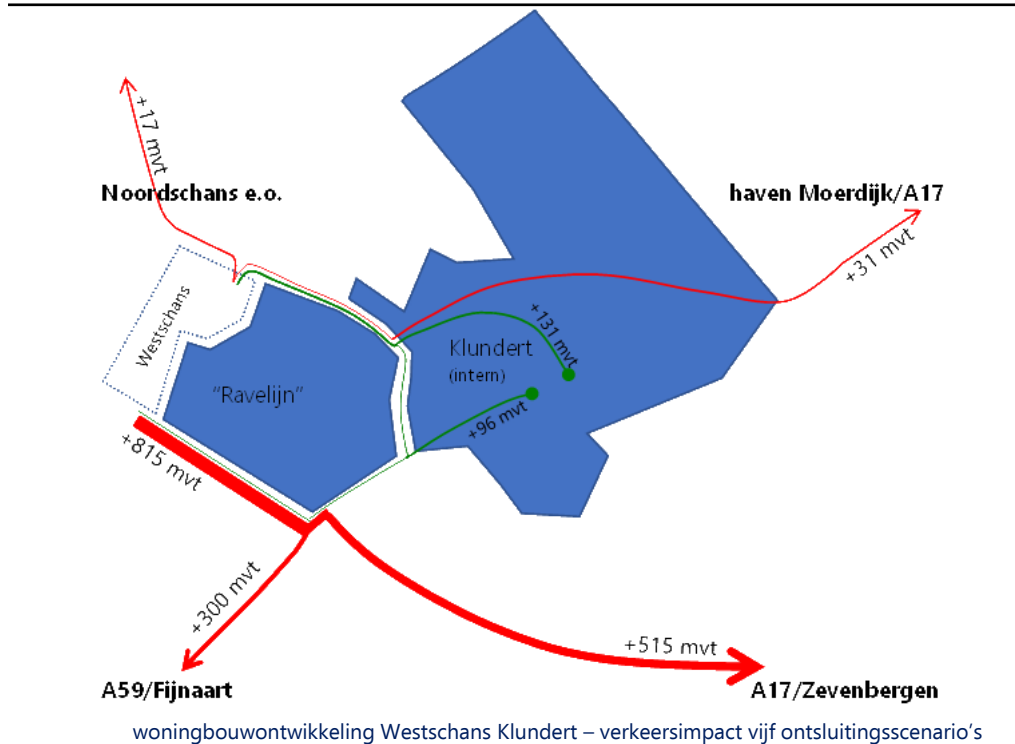
- Blauwe Hoefsweg (zuid): 1.500 $\rightarrow$ 2.575 mvt/etm (+72%)
- Blauwe Hoefsweg (midden): 600 $\rightarrow$ 1.675 mvt/etm (+179%)
- Mauritsweg: 600 $\rightarrow$ 1.415 mvt/etm (+136%)
- Hilsepoort: 1.050 $\rightarrow$ 1.210 mvt/etm (+15%)
- Krugerstraat: 600 $\rightarrow$ 695 mvt/etm (+16%)



Scenario 3 - aansluiting Stoofdijk zuidwest

- al het extra verkeer rijdt via de nieuwe ontsluitingsweg
- geen tot nauwelijks verkeer via bestaande woonstraten

Scenario 3 leidt niet tot wijzigingen in intensiteit, groter dan 10%.



Scenario 4 - combinatie scenario 2 en 3

- veruit het meeste verkeer rijdt via de nieuwe ontsluitingsweg
- alleen (een deel van) intern verkeer naar Klundert en een beperkte hoeveelheid verkeer naar Moerdijk en Noordschans rijdt via de Blauwe Hoefsweg

Scenario 4 leidt tot de volgende wijzigingen in intensiteit ($\geq 10\%$):

- Blauwe Hoefsweg (midden): 600 → 860 mvt/etm (+43%)
- Blauwe Hoefsweg (zuid): 1.500 → 1.760 mvt/etm (+17%)
- Hilsepoort: 1.050 → 1.212 mvt/etm (+15%)
- Krugerstraat: 600 → 700 mvt/etm (+16%)



Scenario 5 - Zwingelspaansedijk

- alle verkeer via Zwingelspaansedijk
- bijna 75% van het verkeer moet flink omrijden
- geen directe verbinding Westschans met Klundert

→ **niet realistisch**



Invloed Covid-19 verkeersproductie

Sinds de studie in 2019 heeft de wereld te maken gehad met de Covid-19 pandemie. Verschillende maatregelen daaromtrent hebben effect gehad op de mobiliteit. Het aantal factoren dat op een mogelijke blijvende invloed een rol speelt, is zodanig groot dat het vooralsnog onmogelijk is zinnige uitspraken te doen over het effect op lange termijn. Bij een daling van 10% in de verkeersproductie is het effect op de impact van de verschillende scenario's nihil.

Covid 19 en de door overheden genomen maatregelen hebben een effect gehad op de mobiliteit en zullen mogelijk ook op langere termijn doorwerken. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) heeft in 2021 literatuur geanalyseerd waarin onderzoek is gedaan naar de effecten van Covid-19 op de mobiliteit¹. Daaruit bleek dat de hoeveelheid literatuur dat zich richt op mobiliteitseffecten na Covid 19 vooralsnog beperkt is. Onderzoekers schatten wel in dat er waar-schijnlijk een structureel hoger niveau van thuiswerken zal zijn en dat er een blijvende toename is in actieve mobiliteitsvormen, zoals de fiets.

Tegelijkertijd is het effect afhankelijk van meerdere factoren, die nog onbekend zijn. Zo is het nog onbekend hoe de pandemie zich nog zal ontwikkelen. En mede op basis daarvan hoe bijvoorbeeld de economie en bevolkingsgroei zich zal ontwikkelen.

Om toch inzicht te hebben in een mogelijk blijvende daling van de mobiliteit, is onderzocht wat het effect is van een daling van de verkeersproductie met 10%. Het effect daarvan is nihil: de impact van de verschillende scenario's verandert niet. Uitzondering daarop is de score van scenario 1 op het aspect vormgeving. Deze zal een 0 scoren in plaats van een -. De verhouding van de scenario's ten opzichte van elkaar blijft echter hetzelfde.

¹ de effecten van COVID-19 op mobiliteit: een analyse van de (wetenschappelijke) literatuur – KiM juli 2021



3

Impact in beeld
gevolgen van het nieuwe verkeer

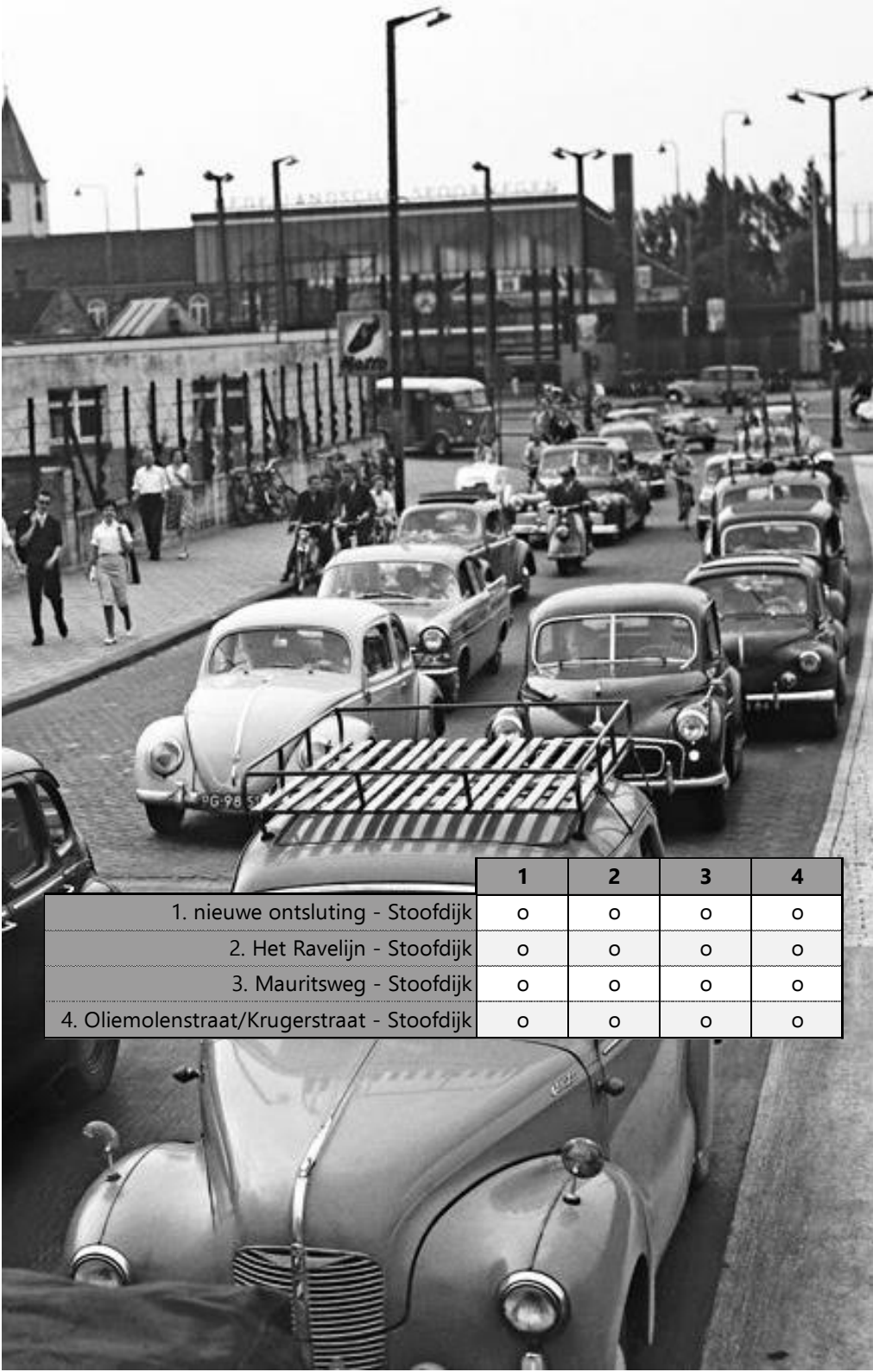


Verkeerskundige impact

Welke verkeerskundige gevolgen heeft het extra verkeer als gevolg van de woningbouwontwikkeling Westschans op de doorstroming, verkeersveiligheid en leefbaarheid?

12

1. doorstroming
 - zijn de kruispunten berekend op het extra verkeer?
 - vergroot het bestaande doorstromingsknelpunten?
2. verkeersveiligheid
 - leidt het extra verkeer tot verkeersonveiligheid?
 - vergroot het bestaande verkeersveiligheidsknelpunten?
3. leefbaarheid
 - leidt het extra verkeer tot overlast, zoals trillingen, geluid of relatief grootte toename van intensiteiten op woonstraten?
 - vergroot het bestaande leefbaarheidsknelpunten?



Doorstroming

Het extra verkeer als gevolg van de woningbouwontwikkeling Westschans leidt in geen van de ontsluitingsscenario's tot knelpunten in de doorstroming.

Wanneer is sprake van een goede doorstroming?

Het extra verkeer als gevolg van de bouwlocatie Westschans mag niet tot knelpunten leiden in de doorstroming op de volgende, nabijgelegen kruispunten:

1. nieuwe ontsluiting zuidwest - Stoofdijk
2. Het Ravelijn - randweg – Stoofdijk
3. Mauritsweg - Stoofdijk
4. Oliemolenstraat/Krugerstraat – Stoofdijk

De doorstroming op deze kruispunten is als volgt beoordeeld:

- wachttijd neemt toe, maar blijft acceptabel (<20 sec): geen knelpunt (o)
- wachttijd neemt toe tot matig (20 sec): geen knelpunt, wel nadeel (-)
- wachttijd neemt toe tot onacceptabel (>20 seconde): knelpunt (--)
- wachttijd is in de huidige situatie al onacceptabel en neemt door het extra verkeer verder toe: niet acceptabel (---)

De wachttijd is met behulp van de methode Harders en het rotondemodel Brilon/Stuwe bepaald, voor de situatie zonder en met de woningbouwontwikkeling Westschans.

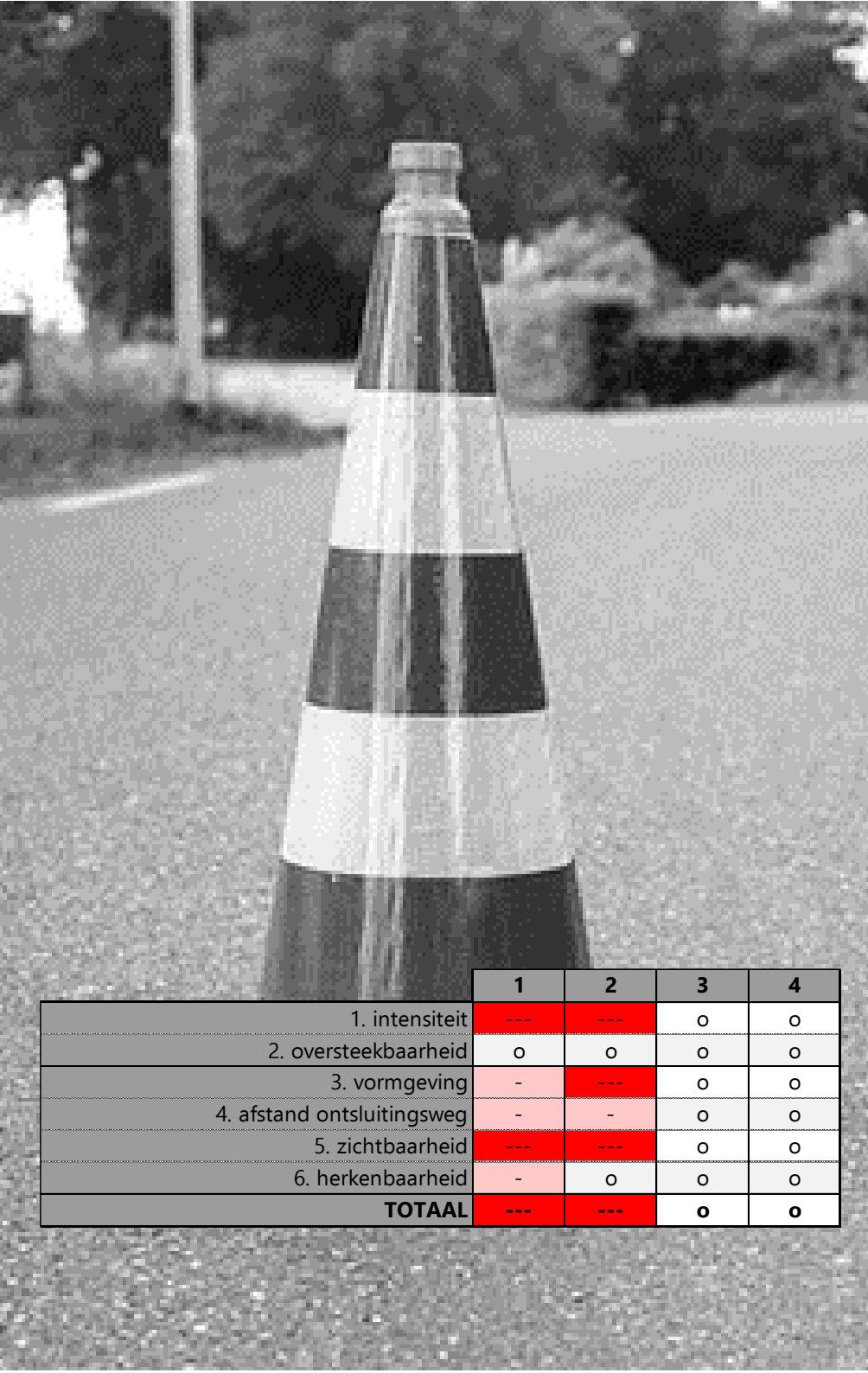
Score doorstroming per ontsluitingsscenario

De beoordeling van de vier ontsluitingsscenario's op doorstroming is in de tabel hiernaast weergegeven.

	1	2	3	4
1. nieuwe ontsluiting - Stoofdijk	o	o	o	o
2. Het Ravelijn - Stoofdijk	o	o	o	o
3. Mauritsweg - Stoofdijk	o	o	o	o
4. Oliemolenstraat/Krugerstraat - Stoofdijk	o	o	o	o

Opmerkingen

- uitgangspunt: de randweg sluit met een rotonde aan op de Stoofdijk, ter hoogte van Het Ravelijn
- een extra aansluiting op 100 meter van de rotonde randweg (scenario 3 en 4) is acceptabel en leidt niet tot knelpunten in de doorstroming



Verkeersveiligheid

Scenario 1 en 2, met ontsluiting via bestaande erftoegangswegen leiden tot een verkeerssituatie waarbij normen en richtlijnen van verkeersveiligheid worden overschreden. Scenario 3 en 4, met ontsluiting via een nieuwe ontsluitingsweg kennen geen (oplosbare) verkeersveiligheidsknelpunten.

Wanneer is het verkeersveilig?

Het extra verkeer als gevolg van de bouwlocatie Westschans mag niet tot knelpunten leiden voor de verkeersveiligheid. De verkeersveiligheid is als volgt beoordeeld:

1. intensiteit op erftoegangswegen is niet hoger dan 2.000 mvt/etm
2. oversteekbaarheid van wegen is goed
3. vormgeving erftoegangswegen is voldoende:
 - a. juiste breedte (<1.000 mvt: 4,80 meter / >1.000 mvt: 5,80 meter)
 - b. snelheidsremmende maatregelen om de 75-100 meter
 - c. min. eenzijdig trottoir 1,80 meter op route kwetsbare deelnemers
 - d. risicovolle oversteken hebben juiste vormgeving
 - e. beperkt ontsluitend verkeer in schoolomgeving (1.000 mvt/etm)
4. afstand tot een ontsluitingsweg (Stoofdijk) is minimaal
5. voorrangsgerechtigd verkeer is voldoende goed zichtbaar
6. functie van de ontsluitende wegen is goed herkenbaar

Voor de indicatoren 1 tot en met 3 geldt dat sprake is van een harde grens. Een scenario scoort goed (o) of slecht (---). De indicatoren 4 tot en met 6 zijn inschat op een schaal van o tot ---.

Score verkeersveiligheid per ontsluitingsscenario

De beoordeling van de vier ontsluitingsscenario's op verkeersveiligheid is in de tabel hiernaast weergegeven.

	1	2	3	4
1. intensiteit	---	---	o	o
2. oversteekbaarheid	o	o	o	o
3. vormgeving	-	---	o	o
4. afstand ontsluitingsweg	-	-	o	o
5. zichtbaarheid	---	---	o	o
6. herkenbaarheid	-	o	o	o
TOTAAL	---	---	o	o

Knelpunten scenario 1

1. de intensiteit op Het Ravelijn ligt al boven 2.000 mvt/etm. Dit neemt verder toe tot boven de 3.000 mvt/etm
2. geen knelpunt
3. vormgeving op enkele punten onvoldoende, maar oplosbaar:
 - a. geen knelpunt
 - b. in de huidige situatie is er voldoende snelheidsremming op Het Ravelijn door de bochten. Op enkele kruispunten bij voorkeur snelheidsremmende maatregelen aanbrengen
 - c. het Rondeel heeft deels geen trottoir. Aanleg trottoir langs Rondeel mogelijk en noodzakelijk
 - d. geen knelpunt
 - e. beperkt knelpunt. Op Het Ravelijn/Prins Willemstraat is intensiteit al 1.100 mvt/etm. Dit neemt slechts beperkt, met 10% toe
4. route via wijk Ravelijn is langer dan via een nieuwe ontsluitingsweg. Kans op ongewenst verkeersgedrag
5. zicht op enkele kruispunten in de huidige situatie al onvoldoende en niet oplosbaar:
 - Mauritsweg-Stoofdijk (kijkhoek)
 - Krugerstraat-Stoofdijk (kijkhoek)
 - Krugerstraat-Steinstraat (geparkeerde voertuigen)
 - Krugerstraat-Kweeklust (woningen)
 - Krugerstraat-Mauritsweg (groen)

De lichtgrijze knelpunten zijn op te lossen door het aanbrengen van snelheidsremmende maatregelen (2) of het snoeien van groen

6. Het Ravelijn heeft meer weg van een gebiedsontsluitingsweg (door zijn breedte en asfaltverharding)

Knelpunten scenario 2

1. de intensiteit op de Blauwe Hoefsweg (zuid) komt boven de 2.000 mvt/etm (2.575 mvt/etm)
2. geen knelpunt
3. vormgeving op enkele punten onvoldoende, en soms niet eenvoudig oplosbaar:
 - a. Blauwe Hoefsweg in huidige situatie te smal. Door herinrichting wordt het juiste dwarsprofiel gecreëerd
 - b. in de huidige situatie zijn er onvoldoende snelheidsremmende maatregelen op de Mauritsweg en Blauwe Hoefsweg. Door aanleg van snelheidsremmende maatregelen is de snelheid te garanderen
 - c. de Blauwe Hoefsweg heeft een te smal/geen trottoir. Aanleg trottoir mogelijk
 - d. geen knelpunt
 - e. in de huidige situatie rijdt er al te veel verkeer door de schoolomgeving Blauwe Hoefsweg. Door het extra verkeer neemt de intensiteit echter flink toe (70%), tot boven 2.000 mvt/etm
4. route via Blauwe Hoefsweg-Mauritsweg/Krugerstraat is langer dan via een nieuwe ontsluitingsweg. Kans op ongewenst verkeersgedrag
5. zicht op enkele kruispunten in de huidige situatie al onvoldoende en niet oplosbaar:
 - Blauwe Hoefsweg-Von Kropffplein (woningen)
 - Mauritsweg-Stoofdijk (kijkhoek)
 - Krugerweg-Stoofdijk (kijkhoek)
 - Krugerweg-Steinstraat (geparkeerde voertuigen)
 - Krugerweg-Kweeklust (woningen)
 - Krugerweg-Mauritsweg (groen)

De lichtgrijze knelpunten zijn op te lossen door het aanbrengen van snelheidsremmende maatregelen (3) of het snoeien van groen

6. geen knelpunt



Knelpunten scenario 3

1. geen knelpunt
2. geen knelpunt
3. geen knelpunt. De nieuwe ontsluitingsweg heeft een juiste vormgeving voor erftoegangswegen
4. geen knelpunten. De nieuwe ontsluitingsweg is de meest directe weg naar de Stoofdijk, zonder erfaansluitingen
5. geen knelpunt
6. geen knelpunt. De nieuwe ontsluitingsweg heeft een juiste vormgeving voor ontsluitende erftoegangsweg

Knelpunten scenario 4

1. geen knelpunt
2. geen knelpunt
3. vormgeving onvoldoende, maar oplosbaar:
 - a. Blauwe Hoefsweg in huidige situatie te smal. Door herinrichting wordt het juiste dwarsprofiel gecreëerd
 - b. in de huidige situatie zijn er onvoldoende snelheidsremmende maatregelen op de Blauwe Hoefsweg. Door aanleg van een snelheidsremmende maatregel is de snelheid te garanderen
 - c. de Blauwe Hoefsweg heeft een te smal/geen trottoir. Aanleg trottoir mogelijk
 - d. geen knelpunt
 - e. geen knelpunt
4. geen knelpunt. De nieuwe ontsluitingsweg is de meest directe weg naar de Stoofdijk, zonder erfaansluitingen
5. zicht op kruispunt Blauwe Hoefsweg-Von Kropffplein (woningen) is onvoldoende. Door aanleg van een snelheidsremmende maatregel is dit op te lossen
6. geen knelpunt. De nieuwe ontsluitingsweg moet nog worden aangelegd, met een herkenbare vormgeving

Leefbaarheid

Vooralscenario 2 leidt tot een verkeerssituatie waarbij de leefbaarheid wordt aangetast. Dit geldt in mindere mate ook voor scenario 1 en in heel beperkte mate voor scenario 4.

Wanneer is het leefbaar?

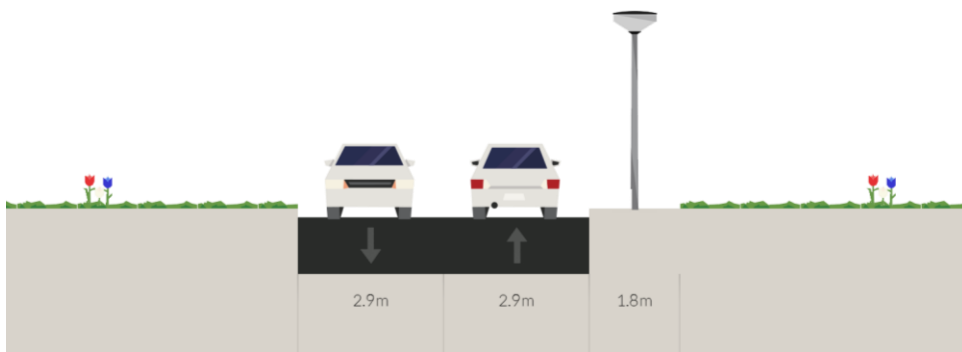
Het extra verkeer als gevolg van de bouwlocatie Westschans mag niet tot knelpunten leiden voor de leefbaarheid. De leefbaarheid is als volgt beoordeeld:

1. het is aannemelijk dat de geluidsbelasting niet boven de norm komt
2. het is aannemelijk dat de luchtkwaliteit niet verslechterd
3. het is aannemelijk dat er geen (extra) trillingen ontstaan
4. erftoegangswegen worden niet als ontsluitingsweg gebruikt, waardoor geen buurtvreemd, ontsluitend verkeer door woonstraten rijdt
5. nieuwe infrastructuur tast (het zicht op) het landschap door veel verkeer of de aanwezigheid van verhoogde elementen niet aan

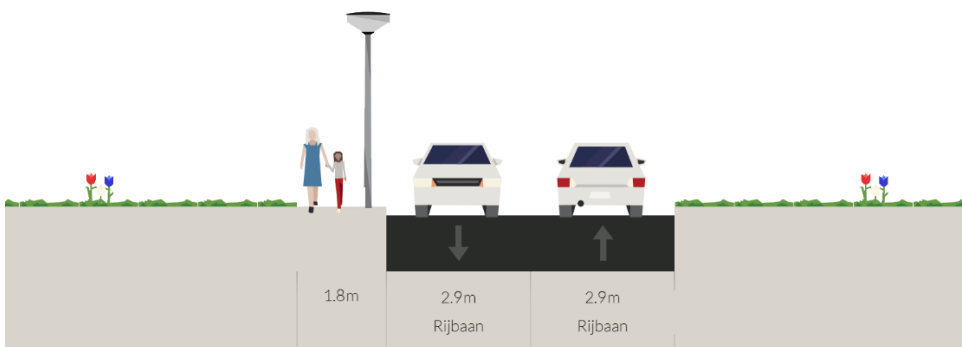
	1	2	3	4
1. geluid	o	--	o	o
2. luchtkwaliteit	o	o	o	o
3. trillingen	o	o	o	o
4. buurtvreemd verkeer	--	--	o	-
5. landschap	o	o	o	o
TOTAAL	--	--	o	-

Score leefbaarheid per ontsluitingsscenario

De beoordeling van de vier ontsluitingsscenario's op leefbaarheid is in de tabel hiernaast weergegeven.



standaard dwarsprofiel nieuwe ontsluitingsweg



standaard dwarsprofiel Blauwe Hoefsweg

Knelpunten

1. aannemelijk knelpunt bij scenario 2. Het is aannemelijk dat de geluidsbelasting niet boven de norm komt, omdat de intensiteiten lager zijn dan de inschatting voor erftoegangswegen volgens de module VI – Lucht en Geluid van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Wel is aannemelijk dat de geluidsbelasting duidelijk toeneemt op de Blauwe Hoefsweg (zuid) bij scenario 2. De Blauwe Hoefsweg heeft klinkerverharding en de woningen staan relatief dicht op de weg. Bij verdere uitwerking bepaalt jurisprudentie dat voor een goede ruimtelijke ordening een akoestische afweging nodig is
2. geen knelpunt. Het is niet aannemelijk dat de luchtkwaliteit verslechterd, omdat de ontwikkeling binnen de in de Regeling niet in betekende mate (NIBM) vermeldde categorieën valt
3. waarschijnlijk geen knelpunt. Het is aannemelijk dat er geen extra trillingen ontstaan, omdat trillingen veelal alleen ontstaan als extra vrachtverkeer gebruik maakt van een route. Daarvan is geen sprake, omdat het een woningbouwontwikkeling betreft. Het verkeer neemt in scenario 1, 2 (en in zeer beperkte mate) 4 toe op erftoegangswegen met klinkerverharding en/of snelheidsremmende maatregelen. Bij verdere uitwerking van het ruimtelijk plan is nader onderzoek noodzakelijk naar de onderhoudsstaat van die verharding en snelheidsremmende maatregelen
4. knelpunt in scenario 1 en 2 en, in beperkte mate 4. Woonstraten worden door buurtvreemd, ontsluitend verkeer als "ontsluitingsweg" gebruikt
5. geen knelpunt. De nieuwe ontsluitende toegangsweg of aangepaste Blauwe Hoefsweg belemmeren niet het zicht op het landschap (eenvoudige vormgeving, relatief weinig verkeer (woonstraat-niveau), geen verhoogde elementen)

Dwarsprofielen

Hiernaast zijn de standaard-dwarsprofielen voor de nieuwe ontsluitende toegangsweg of aangepaste Blauwe Hoefsweg van/naar woningbouwontwikkeling Westschans weergegeven.

	1	2	3	4
doorstroming				
nieuwe ontsluiting - Stoofdijk	o	o	o	o
Het Ravelijn - Stoofdijk	o	o	o	o
Mauritsweg - Stoofdijk	o	o	o	o
Oliemolenstraat/Krugerstraat - Stoofdijk	o	o	o	o
verkeersveiligheid				
intensiteit	---	---	o	o
oversteekbaarheid	o	o	o	o
vormgeving	-	---	o	o
afstand ontsluitingsweg	-	-	o	o
zichtbaarheid	---	---	o	o
herkenbaarheid	-	o	o	o
leefbaarheid				
geluid	o	--	o	o
luchtkwaliteit	o	o	o	o
trillingen	o	o	o	o
buurtvreemd verkeer	--	--	o	-
landschap	o	o	o	o

Conclusie

Alleen ontsluitingsscenario 3 leidt niet tot verkeerskundige knelpunten. Dit scenario gaat uit van een ontsluiting van de woningbouwontwikkeling Westschans via een nieuwe ontsluitingsweg, aan de zuidwestzijde van Klundert.

Om verkeer een directe ontsluiting naar Klundert te geven, is een combinatie met een ontsluiting via de Blauwe Hoefsweg (scenario 4) ook mogelijk. Dit leidt niet tot te hoge intensiteiten op bestaande erftoegangswegen, maar in beperkte mate wel tot extra buurtvreemd verkeer over de Blauwe Hoefsweg en Hilsepoort. Met het verbeteren van de inrichting van deze wegen (snelheidsremmende maatregel, aanleg trottoir) is dit scenario wel haalbaar binnen de verkeerskundige normen en richtlijnen.