

Rapport

VERKEERSONDERZOEK MUNNIKENHOF

Zwaluwe Ontwikkeling

COLOFON

Titel: Verkeersonderzoek Munnikenhof
Subtitel: Zwaluwe Ontwikkeling

Opdrachtgever: Zwaluwe Ontwikkeling
Regina Freijee

Opdrachtnemer: DTV Consultants B.V.
Thijs van Vroonhoven

Datum: 7 september 2023

Kenmerk: 230189/TVr

Status rapport: DEFINITIEF

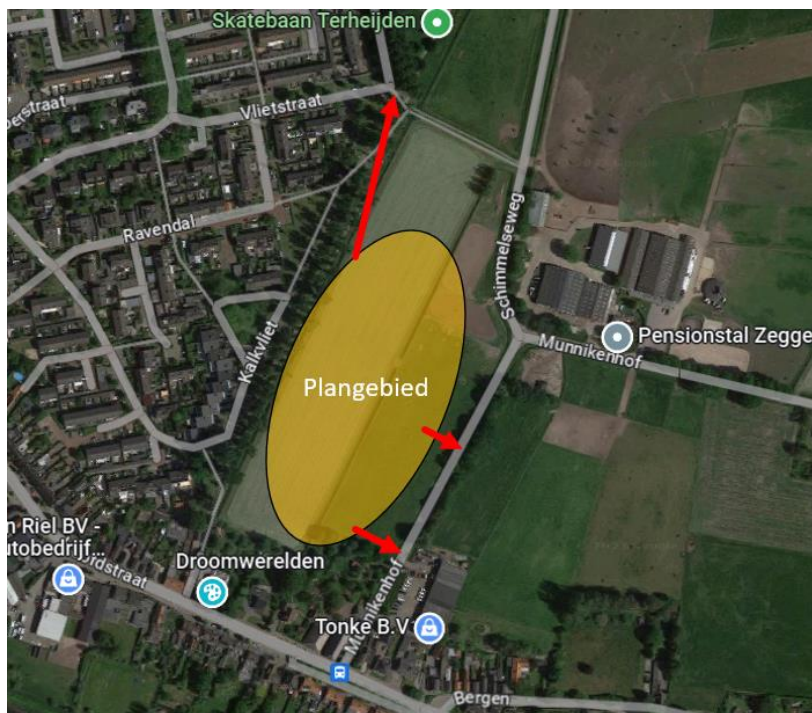
1	INLEIDING	4
1.1	Aanleiding	4
1.2	Onderzoeksvragen	5
2	HUIDIGE VERKEERSITUATIE	7
2.1	Weginrichting	7
2.2	Tellingen	11
2.2.1	Telpunt A: Munnikenhof tussen Hoofdstraat en Schimmelseweg	12
2.2.2	Telpunt B: Vlietstraat, tussen Rode Vaart en Hoekbeemden	12
2.2.3	Snelheden	13
2.2.4	Conclusie verkeerstellingen	14
3	TOEKOMSTIGE VERKEERSITUATIE	16
3.1	Verkeersgeneratie	16
3.2	Verdeling verkeersbewegingen in omgeving	17
3.3	Verkeersveiligheid	18
4	CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN	21
4.1	Conclusies	21
4.2	Aanbevelingen	21
	 BIJLAGE 1 STEDENBOUWKUNDIG PLAN	 24

INLEIDING

1 INLEIDING

1.1 AANLEIDING

Zwaluwe Ontwikkeling en Van Wanrooij Projectontwikkeling zijn voornemens om 81 woningen te realiseren aan de Munnikenhof in Terheijden (zie Figuur 1). Het verkavelingsplan (zie bijlage 1) voorziet in totaal drie ontsluitingswegen voor gemotoriseerd verkeer; twee sluiten aan op de Munnikenhof ten oosten van het plangebied en één ter hoogte van de Vlietstraat ten noorden van het plangebied. Voor deze ontwikkeling is een verkeersonderzoek nodig.



Figuur 1. Locatie van het plangebied en de bijhorende ontsluitingen voor gemotoriseerd verkeer.

Aan DTV Consultants is gevraagd om een verkeerskundig onderzoek uit te voeren waarmee inzichtelijk gemaakt wordt in hoeverre de huidige en toekomstige verkeerssituatie (met één of twee ontsluitingen voor gemotoriseerd verkeer) acceptabel is, en welke maatregelen eventueel genomen kunnen worden om een veilige verkeerssituatie te waarborgen. Een belangrijk uitgangspunt hierbij is dat hulpdiensten via twee aanrijdroutes het plangebied moeten kunnen bereiken, bijvoorbeeld via een calamiteitenroute met een verwijderbare afsluiting. Dit betekent dat de aansluitingen ter hoogte van de Munnikenhof en de Vlietstraat in ieder geval toegankelijk moeten zijn voor hulpdiensten.

De volgende punten zijn opgenomen in het onderzoek:

- Een analyse van de bestaande wegprofilering van de wegen Munnikenhof, Schimmelseweg en voetpad Kalkvliet;
- Een meting van de huidige verkeersintensiteit en berekening nieuwe verkeersintensiteit;

- Mogelijke aanpassingen van de wegen Munnikenhof, Schimmelseweg, Vlietstraat en voetpad Kalkvliet;
- Oplossingsrichtingen met betrekking tot het verdelen van de verkeersbewegingen door het plangebied.

1.2 ONDERZOEKSVRAGEN

Het verkeersonderzoek wordt opgedeeld in drie thema's: verkeersgeneratie, sluipverkeer en verkeersveiligheid. Per thema zijn de volgende onderzoeksvragen opgesteld waarop antwoord wordt gegeven.

Verkeersgeneratie

- Hoeveel extra verkeersbewegingen gaat de planontwikkeling genereren op de Munnikenhof?
- In hoeverre kan de Munnikenhof dat extra verkeer verwerken – rekening houdend met het wegprofiel en de weginrichting?
- In hoeverre kan een aansluiting op de Vlietstraat / Rode Vaart het extra verkeer verwerken?

Sluipverkeer

- In hoeverre kan sluipverkeer vanuit de bestaande woonwijk aan de westzijde van het plangebied voorkomen worden?
- Welke oplossingsrichtingen zijn mogelijk met betrekking tot het verdelen van de verkeersbewegingen?

Verkeersveiligheid

- In hoeverre bestaat er een risico op verkeersonveilige situaties in de omgeving door de extra verkeersgeneratie?
- Welke oplossingsrichtingen zijn mogelijk ter verbetering van de verkeersveiligheid?

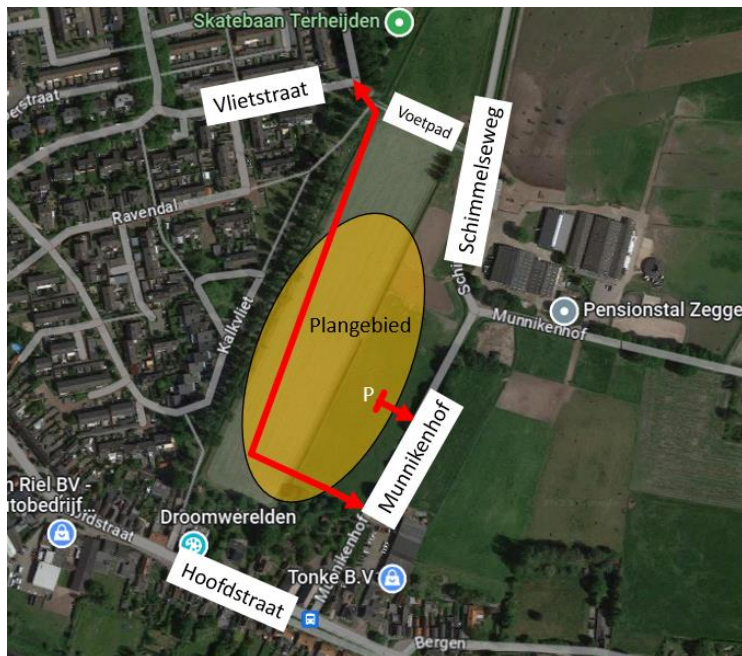
HUIDIGE VERKEERSSITUATIE

2 HUIDIGE VERKEERSSITUATIE

2.1 WEGINRICHTING

In Figuur 2 is de huidige en toekomstige wegenstructuur weergegeven. Op donderdag 25 mei is een locatieschouw uitgevoerd. Daarbij is gekeken naar de huidige wegfunctie, maatvoering en de verkeersveiligheid op de wegen in de omgeving van het plangebied. De volgende wegen zijn op foto vastgelegd:

- Munnikenhof
- Schimmelseweg
- Voetpad (Kalkvliet)
- Vlietstraat



Figuur 2. De wegenstructuur in de omgeving van het plangebied, met de toekomstige wegen in rood. Er bevinden zich twee aansluitingen op de Munnikenhof, waarvan één de toegang is naar een parkeercoffer.

Munnikenhof

De Munnikenhof is een erftoegangsweg die in de huidige situatie grotendeels buiten de bebouwde kom ligt. Het gedeelte waar de ontsluiting van de wijk en de toekomstige parkeercoffer komt te liggen, is gelegen buiten de bebouwde kom. De maximumsnelheid is hier 60 km/h. Hier is er geen trottoir aanwezig en is de weg ongeveer 4 meter breed. Tijdens de locatieschouw is een relatief hoge snelheid waargenomen van het gemotoriseerd verkeer. De Munnikenhof sluit aan op de Hoofdstraat (gebiedsontsluitingsweg). In de huidige situatie ligt de eerste 50 meter van de Munnikenhof (vanuit de Hoofdstraat) binnen de bebouwde kom. De maximumsnelheid is hier 30 km/h. De wegbreedte is hier ongeveer 4 meter en er is geen trottoir aanwezig. De uitritconstructie op het voorrangskruispunt met de Hoofdstraat in Figuur

3 is niet ingericht conform de CROW-richtlijn. Aan een zijde ontbreken inritblokken en het trottoir op de uitrit is met 1,50 meter te smal (minimaal 2,0 meter).

Paragraaf 11.2 van de CROW-publicatie ASVV 2021 beschrijft het minimaal profiel voor een erftoegangsweg met tweerichtingsverkeer voor personen- en vrachtauto's. Voor een erftoegangsweg voor tweerichtingsverkeer auto (gebaseerd op ontwerpvoertuig personenauto en tweerichtingsverkeer fiets) is het ideale wegprofiel 5,80 meter. Voor een wegprofiel waar een vrachtauto en een personenauto elkaar met 30 kilometer per uur kunnen passeren is het minimale profiel 5,50 meter. Volgens de ASVV 2021 hebben personenauto's een breedte nodig van elk 2,40 meter om elkaar met een snelheid van 30 kilometer per uur te kunnen passeren. Dit leidt tot een minimale rijbaanbreedte van 4,80 meter. Er wordt dus niet voldaan aan zowel het ideale wegprofiel als het minimale wegprofiel. Met de huidige inrichting is het niet mogelijk dat personenauto's elkaar met 30 kilometer per uur passeren, zonder daarbij van de rijbaan af te wijken. De inrichting kan leiden tot uitwijkmanoeuvres van gemotoriseerd verkeer in de berm. Daarnaast ontbreekt er een trottoir, waardoor voetgangers genoodzaakt zijn om in de berm te lopen indien er een auto passeert. Dit is in combinatie met de huidige en toekomstige verkeersintensiteiten onwenselijk en kan verkeersonveilige situaties creëren.



Figuur 3. De aansluiting van de Munnikenhof met de Hoofdstraat.

Schimmelseweg

De Schimmelseweg is een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom en is doodlopend. Hier geldt in de huidige situatie een maximumsnelheid van 60 kilometer per uur. De rijbaan is circa 3,50 meter breed en er is geen trottoir aanwezig. Tijdens de locatieschouw is geen fiets- en autoverkeer waargenomen op de Schimmelseweg, enkel een paar voetgangers.



Figuur 4. De Schimmelseweg, ter hoogte van het kruispunt met de Munnikenhof.

Voetpad Kalkvliet

Het voetpad ten noorden van het plangebied is circa 1,80 meter breed. Daarmee wordt niet voldaan aan de minimale breedte van een voetpad conform de ASVV 2021 (2,0 meter).



Figuur 5. Voetpad Kalkvliet, ten noorden van het plangebied.

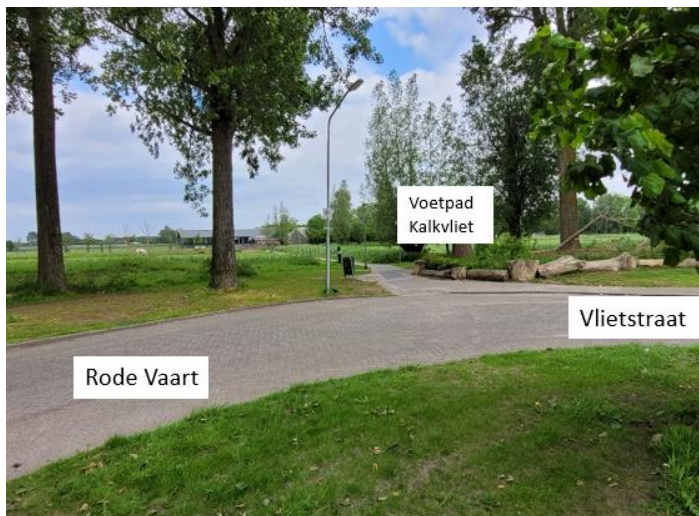
Vlietstraat en Rode Vaart

De Vlietstraat is een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom. Hier geldt een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur. De rijbaan is circa 6,30 meter breed en er is een parkeerstrook van 2 meter aanwezig. Tevens wordt er op de rijbaan geparkeerd. Door de geparkeerde auto's wordt de rijbaanbreedte zodanig versmald, dat twee voertuigen elkaar op die punten niet met 30 kilometer per uur kunnen passeren. Bovendien is aan beide zijden van de weg een trottoir aanwezig. De Vlietstraat gaat na de bocht verder in de Rode Vaart.



Figuur 6. De weginrichting van de Vlietstraat.

De wegbreedte van de Rode Vaart is circa 6 meter, exclusief een parkeerstrook van 2 meter. Daarnaast bevindt zich een trottoir aan een zijde (zie Figuur 7 en 8). Zowel de rijbaan van de Vlietstraat als de Rode Vaart voldoet ruim aan de richtlijnen voor erftoegangswegen.



Figuur 7. De Vlietstraat (rechts) en de Rode Vaart (links), met in de bocht het voetpad Kalkvliet.



Figuur 8. De weginrichting van de Rode Vaart.

2.2 TELLINGEN

Om het aantal verkeersbewegingen in de toekomstige situatie te kunnen bepalen is inzicht nodig in de huidige verkeersintensiteiten. Van dinsdag 16 mei tot en met maandag 5 juni 2023 heeft onderzoeksbureau Meetel door middel van telsingangen een verkeerstelling uitgevoerd. Hierbij zijn gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer geteld. Voor de verkeerstelling zijn de volgende telpunten gebruikt:

- Telpunt A: Munnikenhof, tussen Hoofdstraat en Schimmelseweg
- Telpunt B: Vlietstraat, tussen Hoekbeemden en Rode Vaart



Figuur 9. De telpunten op de Munnikenhof (A) en de Vlietstraat (B).

2.2.1 Telpunt A: Munnikenhof tussen Hoofdstraat en Schimmelseweg

Gemotoriseerd verkeer

Op een gemiddelde werkdag rijden er op de Munnikenhof 804 motorvoertuigen¹. In de avondspits rijden er 164 motorvoertuigen per twee uur.

Tabel 1. Intensiteiten van gemotoriseerd verkeer op de Munnikenhof.

INTENSITEITEN								
	Doorsnede				Ri. Noordoost		Ri. Zuidwest	
	Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Etmaal (0-24u)	804	100%	764	100%	385	362	419	402
Dag (7-19u)	665	82,7%	641	83,9%	326	310	338	331
Avond (19-23u)	114	14,2%	100	13,1%	49	44	65	56
Nacht (23-7u)	25	3,2%	23	3,1%	9	9	16	14
Ochtendspits (7-9u)	102	12,7%	83	10,8%	49	41	53	42
Avondspits (16-18u)	164	20,4%	145	19,0%	84	71	80	74

Fietsverkeer

Op een gemiddelde werkdag rijden er op de Munnikenhof 535 fietsers. In de avondspits rijden er gemiddeld 101 fietsers per twee uur. Als het gemotoriseerd verkeer en het fietsverkeer bij elkaar worden opgeteld, resulteert dit in een totaal van (804+535=) 1.339 verkeersbewegingen per etmaal.

Tabel 2. Intensiteiten van fietsverkeer op de Munnikenhof.

INTENSITEITEN								
	Doorsnede				Ri. Noordoost		Ri. Zuidwest	
	Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Etmaal (0-24u)	535	100%	520	100%	248	243	287	277
Dag (7-19u)	463	86,5%	451	86,7%	215	209	248	241
Avond (19-23u)	50	9,3%	48	9,2%	25	26	25	22
Nacht (23-7u)	23	4,2%	21	4,1%	8	8	15	13
Ochtendspits (7-9u)	104	19,3%	79	15,3%	13	11	91	69
Avondspits (16-18u)	101	18,8%	90	17,3%	73	62	28	28

2.2.2 Telpunt B: Vlietstraat, tussen Rode Vaart en Hoekbeemden

Gemotoriseerd verkeer

Op een gemiddelde werkdag rijden er op de Vlietstraat 184 motorvoertuigen. In de avondspits rijden er 33 motorvoertuigen per twee uur (zie Tabel 3 op de volgende pagina).

¹ De gemiddelde intensiteiten per rijrichting (kolom richtingen) zijn bij elkaar opgeteld tot een totaalintensiteit (kolom doorsnede). Hierdoor kan het voorkomen dat er een klein afrondingsverschil zit tussen de intensiteiten per rijrichting en de (opgetelde) totaalintensiteiten.

Tabel 3. Intensiteiten van gemotoriseerd verkeer op de Vlietstraat.

INTENSITEITEN								
	Doorsnede				Ri. Oost		Ri. West	
	Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Etmaal (0-24u)	184	100%	159	100%	78	69	106	90
Dag (7-19u)	153	83,3%	132	83,2%	65	57	88	75
Avond (19-23u)	25	13,4%	21	13,1%	11	9	14	12
Nacht (23-7u)	6	3,2%	6	3,6%	2	2	4	4
Ochtendspits (7-9u)	37	20,3%	28	17,7%	15	11	22	17
Avondspits (16-18u)	33	18,1%	29	17,9%	15	13	18	15

Fietsverkeer

Op een gemiddelde werkdag rijden er op de Vlietstraat 149 fietsers. In de avondspits rijden er gemiddeld 21 fietsers per twee uur. Als het gemotoriseerd verkeer en het fietsverkeer bij elkaar worden opgeteld, resulteert dit in een totaal van (184+149=) 333 verkeersbewegingen per etmaal.

Tabel 4. Intensiteiten van fietsverkeer op de Vlietstraat.

INTENSITEITEN								
	Doorsnede				Ri. Oost		Ri. West	
	Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Etmaal (0-24u)	149	100%	153	100%	86	86	62	67
Dag (7-19u)	124	83,3%	128	83,5%	70	71	54	57
Avond (19-23u)	21	14,0%	21	13,9%	12	12	8	9
Nacht (23-7u)	4	2,7%	4	2,6%	4	3	0	1
Ochtendspits (7-9u)	22	15,1%	17	11,4%	17	12	6	5
Avondspits (16-18u)	21	14,4%	23	14,9%	11	12	10	11

2.2.3 Snelheden

De uitgevoerde verkeerstellingen hebben naast intensiteiten ook snelheden gemeten. De V85 is een gebruikelijke maat om vast te stellen of het merendeel van het verkeer zich aan de maximumsnelheid houdt. De V85 is de snelheid die door 85% van het verkeer niet wordt overschreden. De V85 op de Munnikenhof (telpunt A) komt uit op 48 kilometer per uur. De V85 komt boven de maximumsnelheid van erftoegangswegen binnen de kom uit (30 kilometer per uur). Echter, in de huidige situatie geldt in het gedeelte buiten de bebouwde kom een maximumsnelheid van 60 kilometer per uur. Er kan geconcludeerd worden dat het verkeer dat het kruispunt Munnikenhof-Hoofdstraat nadert, een te hoge snelheid heeft. Wat betreft de Vlietstraat (telpunt B) komt de V85 uit op 30 kilometer per uur. De V85 snelheden zijn daarmee gelijk aan de geldende maximumsnelheid van 30 kilometer per uur.

2.2.4 Conclusie verkeerstellingen

De Munnikenhof en de Vlietstraat zijn in de huidige situatie erftoegangswegen met een maximumsnelheid van respectievelijk 30 en 60 km/uur. In het Handboek Verkeersveiligheid dat door het CROW is uitgegeven, wordt een aantal vuistregels gegeven voor intensiteiten op stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen die kunnen worden toegepast op verreweg de meeste wegen. Het CROW geeft daarbij aan dat de opgegeven intensiteiten indicatieve ervaringscijfers zijn, intensiteiten waarbij de functie van een weg redelijkerwijs tot zijn recht kan komen. Voor erftoegangswegen wordt in het Handboek Verkeersveiligheid een maximale intensiteit van 4.000 à 5.000 motorvoertuigen per etmaal genoemd.

Op basis van de verkeerstellingen kan geconcludeerd worden dat de Munnikenhof een relatief lage verkeersintensiteit (van circa 800 motorvoertuigen per etmaal) die ruim onder de maximale waardes van een erftoegangsweg blijft. De verkeersintensiteiten van de Vlietstraat zijn een stuk lager dan de Munnikenhof, en blijven ook ruim onder een maximale waardes van een erftoegangsweg.

3 TOEKOMSTIGE VERKEERSSITUATIE

3.1 VERKEERSGENERATIE

De woningbouwontwikkeling aan de Munnikenhof zorgt voor een toename van de hoeveelheid verkeer ten opzichte van de huidige situatie. Met de ontwikkeling komen er 81 woningen bij. De toename van verkeersbewegingen wordt berekend aan de hand van paragraaf 6.3.3.2 van de CROW-publicatie ASVV 2021. De gemeente Drimmelen is in de classificering van CROW aangemerkt als een “weinig stedelijke” gemeente en bevindt het plangebied zich in de categorie “rest bebouwde kom”. Verder dient volgens de CROW ASVV 2021 het aantal autobewegingen per weekdag te worden opgehoogd met 11% om het aantal autobewegingen per werkdag te bepalen. De gemiddelde verkeersgeneratie is weergegeven in tabel 5.

Tabel 5. Verkeersgeneratie woningbouwontwikkeling

	Gem. generatie per etmaal (weekdag)	Gem generatie per etmaal (werkdag)	Aantal woningen	Totale generatie per etmaal (werkdag)
Koop, huis, vrijstaand	8,2	9,1	5	45,5
Koop, huis, twee-onder-een kap	7,8	8,7	10	87
Koop, huis, tussen/hoek	7,4	8,2	45	369
Appartement, goedkoop/sociaal	5,6	6,2	21	130,2
Totaal	-	-	81	631,7

De verwachting is dat de 81 woningen zo’n 632 autobewegingen per dag zullen genereren (zie Figuur 10).



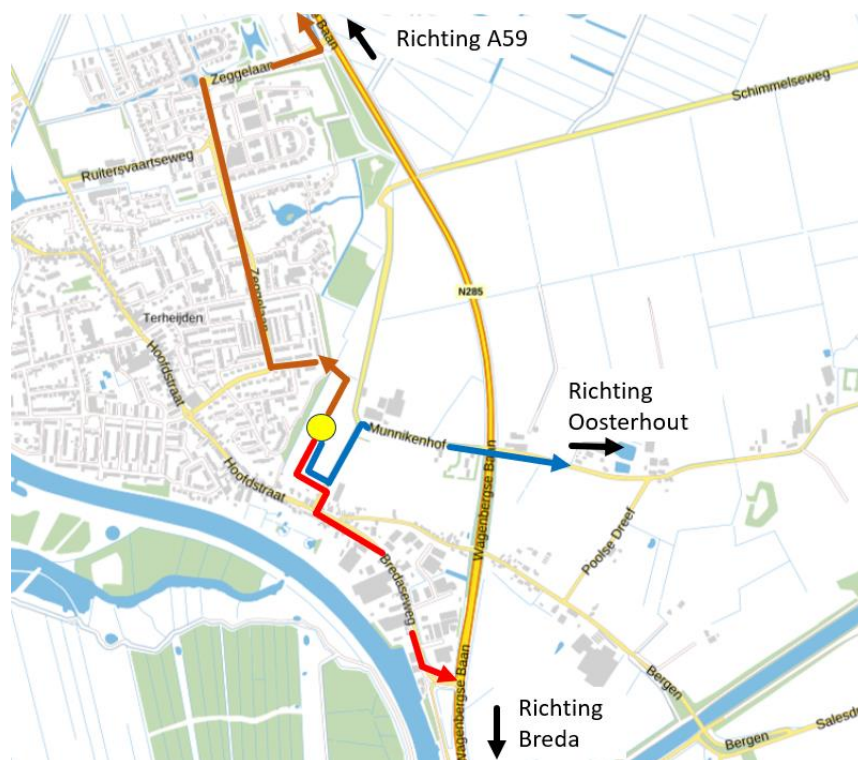
Figuur 10. Toename van het gemotoriseerd verkeer per etmaal.

3.2 VERDELING VERKEERSBEWEGINGEN IN OMGEVING

Het is onduidelijk hoe het verkeer zich precies gaat verdelen over de huidige wegen. Er zijn grofweg drie belangrijkste routes te onderscheiden:

- Richting de A59 (via de Vlietstraat en de Zeggelaan)
- Richting Breda (via de Munnikenhof, Hoofdstraat en Bredaseweg)
- Richting Oosterhout (recreatieve route, binnendoor via de Munnikenhof)

Deze mogelijke routes van het verkeer van en naar het plangebied zijn weergegeven in Figuur 11. Verder zal een klein gedeelte in de lokale omgeving een bestemming hebben. Er is daarom een aanname gemaakt dat 50% van het verkeer via de Vlietstraat rijdt en 50% over de Munnikenhof. Dit resulteert in een toename van circa 316 motorvoertuigen per etmaal voor zowel de Munnikenhof als de Vlietstraat. Daarmee zal het verkeer in de Munnikenhof toenemen naar gemiddeld $(804+316=)$ 1.120 motorvoertuigen per etmaal, een toename van 39,3%. Het verkeer in de Vlietstraat zal toenemen naar gemiddeld $(184+316=)$ 500 motorvoertuigen per etmaal, een toename van 171,7%.

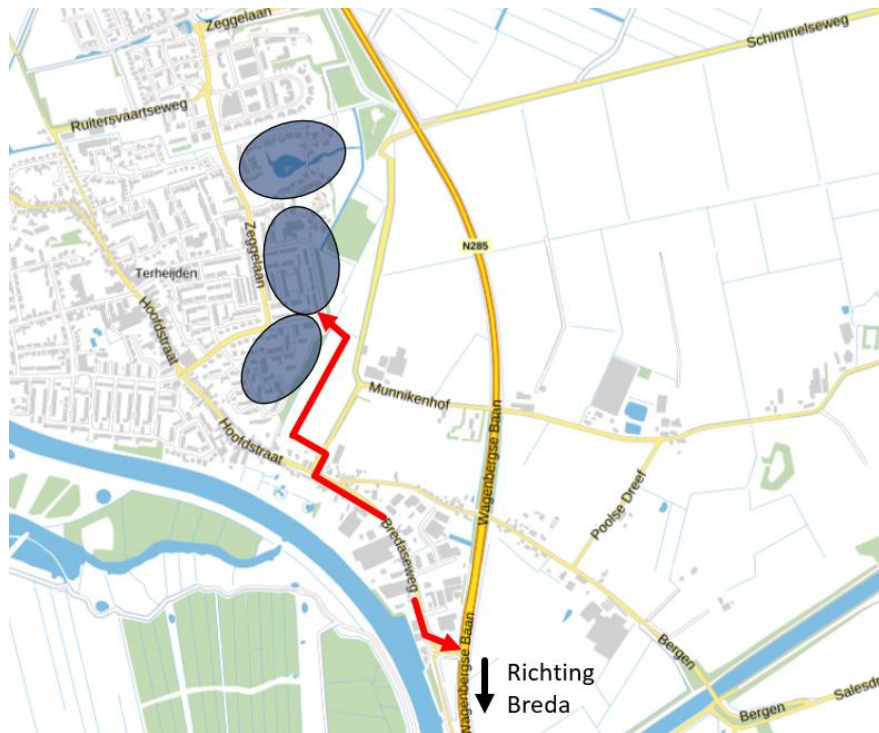


Figuur 11. Snelste routes van en naar het plangebied in de richtingen A59 en Breda. Tevens is een (recreatieve) route richting Oosterhout weergegeven.

Sluipverkeer

Het verkavelingsplan gaat uit van een aansluiting voor gemotoriseerd verkeer op de Vlietstraat en aan de Munnikenhof. Daarmee verbindt het plan de Munnikenhof met de Vlietstraat. Hierdoor is het mogelijk dat er (bovenop de lokale bewoners) doorgaand verkeer vanuit de Hoofdstraat door de wijk rijdt. Voor verkeer vanuit de wijken Zeggepolder Oost en Zeggepolder

Zuid richting Breda ontstaat met het verkavelingsplan een kortere en snellere route (Figuur 12). Het is onduidelijk in welke mate dit gaat gebeuren en hoeveel extra (auto)verkeer deze route neemt. Door deze mogelijk forse toename is het onwenselijk om het plangebied voor gemotoriseerd verkeer te ontsluiten via de Vlietstraat. De weg in het plangebied is bedoeld als toegang tot de nieuwe woningen, maar kan door de beoogde aansluiting met de Vlietstraat (onbedoeld) gebruikt worden als een ontsluitingsweg voor verkeer naar het centrum en de A59.



Figuur 12. Snelste route richting Breda, vanuit omliggende wijken Zeggepolder Oost en Zeggepolder Zuid.

3.3 VERKEERSVEILIGHEID

De toename van de verkeersintensiteiten door de woningbouwontwikkeling blijft ver onder de vuistregel van 5.000 motorvoertuigen per etmaal voor (goed ingerichte) erftoegangswegen. Dat neemt niet weg dat de huidige inrichting van de Munnikenhof niet voldoet aan de minimale wegbreedte. Als de toename vertaald wordt naar motorvoertuigen per minuut in de spitsperiodes (vuistregel = circa 10% van de etmaalintensiteit), dan is sprake van een groei van 80 motorvoertuigen voertuigen per uur naar 110 motorvoertuigen per uur; ofwel van (circa) één voertuig naar twee voertuigen per minuut. Hiermee wordt de kans op tegemoetkomend autoverkeer verdubbeld. Bij tegemoetkomend autoverkeer moet worden uitgeweken buiten de rijbaan. Daarnaast zit in de berekening van CROW alleen het aantal motorvoertuigbewegingen; de toename van het fietsbewegingen is hierin niet meegenomen. Een toename van het aantal fietsers (variërend van schoolgaande kinderen tot e-bike gebruikers) zal het aantal ontmoetingen met gemotoriseerd verkeer verder doen stijgen.

Het toekomstige aantal motorvoertuigen in de Vlietstraat is ruim 2,5 keer zo veel als in de huidige situatie (500 ten opzichte van 184). Dit blijft ruim binnen de grenswaarde van 5.000 motorvoertuigen per etmaal, maar zorgt ook hier voor een toename van het aantal ontmoetingen van gemotoriseerd verkeer. Omdat er op de rijbaan geparkeerd wordt, kan gemotoriseerd verkeer elkaar niet met een snelheid van 30 kilometer per uur passeren.

CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

4 CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

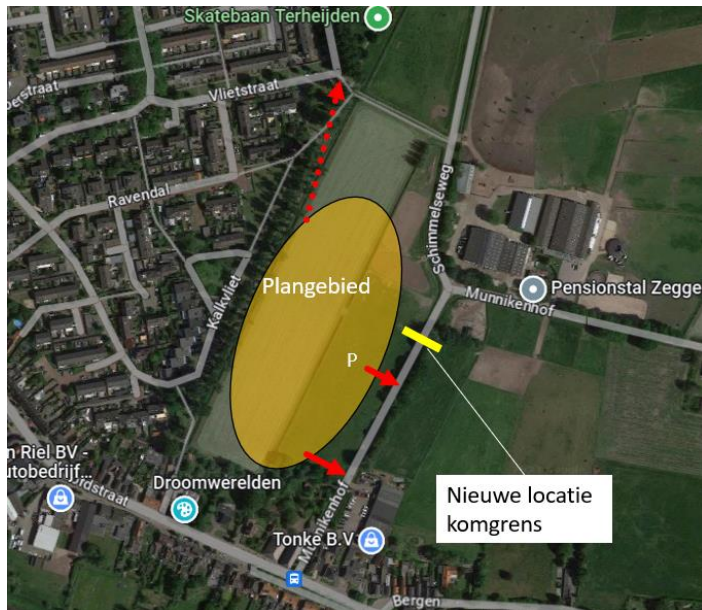
4.1 CONCLUSIES

De inrichting van de Munnikenhof voldoet in de huidige situatie niet aan de richtlijnen. Voetgangers moeten op de rijbaan lopen, terwijl autoverkeer met een relatief hoge snelheid passeren ($V_{85}=48$ km/h). De groei van het aantal verkeersbewegingen valt binnen de intensiteitslimiet van een erftoegangsweg, maar zorgt voor een forse toename van het aantal ontmoetingen waarbij moet worden uitgeweken buiten de rijbaan. Dit is onwenselijk en leidt mogelijk tot verkeersonveilige situaties met autoverkeer (en vrachtverkeer), die elkaar lastig kunnen passeren. Dit brengt uitwijkmanoeuvres met zich mee, met mogelijke bermschade tot gevolg. Dit komt doordat de Munnikenhof niet voldoet aan de richtlijnen conform de CROW ASVV 2021. De Schimmelseweg is een doodlopende weg, waaraan enkel landerijen liggen. Alleen fietsers en voetgangers maken gebruik van deze weg. Daarom is er geen noodzaak om de huidige wegbreedte te vergroten.

De aansluiting ter hoogte van de Vlietstraat is niet wenselijk, in verband met de toename van (sluip)verkeer. De weg in het plangebied is bedoeld als toegang tot de nieuwe woningen, maar kan door de beoogde aansluiting met de Vlietstraat (onbedoeld) gebruikt worden als een ontsluitingsweg voor verkeer naar het centrum en de A59. Ook de Vlietstraat kent in de huidige situatie een lage verkeersintensiteit en heeft alleen een verblijfsfunctie. De toename van verkeer kan zorgen voor verkeersonveilige situaties ter hoogte van de geparkeerde auto's op de rijbaan.

4.2 AANBEVELINGEN

- Er wordt aanbevolen om geen aansluiting te realiseren voor gemotoriseerd verkeer op de Vlietstraat. Hiermee wordt sluipverkeer in het plangebied en op de Vlietstraat voorkomen. Gemotoriseerd verkeer vanuit het plangebied richting A59 kan gebruik maken van de route Munnikenhof - Hoofdstraat - Bredaseweg - Wageningse Baan. Gemotoriseerd verkeer richting de kern van Terheijden kan gebruik maken van de route Munnikenhof – Hoofdstraat. Daarbij wordt aanbevolen om de aansluiting wel toegankelijk te maken voor voetgangers, fietsers en hulpdiensten. Dit kan door middel van een paal die in geval van calamiteiten kan worden verwijderd.
- Als ervoor wordt gekozen om de nieuwe wijk voor gemotoriseerd verkeer toch te ontsluiten via de Vlietstraat, zijn aanvullende maatregelen ter ontmoediging van sluipverkeer noodzakelijk. Dit kan op de volgende manieren:
 - Het onderbreken van de lange rechtstand van de weg door het plangebied; dit kan door middel van het meanderen van enkele weggedeelten.
 - Het toevoegen van snelheidsremmers; door middel van drempels en/of asverspringingen.
- Aanbevolen wordt om de huidige komgrens in de Munnikenhof te verplaatsen ten noorden van de aansluiting met de parkeerkoffer (zie Figuur 13). Met deze maatregel wordt de maximumsnelheid ter hoogte van de twee aansluitingen naar het plangebied gereduceerd van 60 naar 30 kilometer per uur.



Figuur 13. Nieuwe locatie van de komgrens in de Munnikenhof, tussen de Schimmelseweg en de aansluiting met de parkeerkoffer.

- Aanbevolen wordt om de Munnikenhof te verbreden conform de richtlijnen van de CROW ASVV 2021. Voor de Munnikenhof, een erftoegangsweg voor tweerichtingsverkeer auto, is het ideale wegprofiel 5,80 meter. Voor een wegprofiel waar een vrachtauto en een personenauto elkaar met 30 kilometer per uur kunnen passeren is het minimale profiel 5,50 meter. Een vrachtwagen en een personenauto passeren elkaar stapvoets als het wegprofiel minder dan 5,50 meter bedraagt. Het minimale wegprofiel voor de Munnikenhof is 4,80 meter; dan kunnen personenauto's elkaar met 30 kilometer per uur passeren, zonder daarbij van de rijbaan af te wijken.
- Langs de Munnikenhof wordt geadviseerd om een voetpad te realiseren, conform de richtlijnen van de CROW ASVV 2021 (minimaal 2,0 meter).
- De twee aansluitingen op de Munnikenhof en (indien van toepassing) de aansluiting op de Vlietstraat dienen gelijkwaardig te worden ingericht. Om de (toekomstige) maximumsnelheid van 30 kilometer per uur af te dwingen, kan ter hoogte van de aansluitingen op de Munnikenhof een kruispuntplateau worden gerealiseerd.
- Ter hoogte van het kruispunt Munnikenhof-Hoofdstraat dient de uitritconstructie te worden ingericht conform de richtlijnen van de CROW ASVV 2021. Dit betekent dat er ook aan de zijde van de Munnikenhof uitritblokken moeten worden toegepast en dat het trottoir over de uitritconstructie minimaal 2,0 meter breed moet zijn.

BIJLAGEN

BIJLAGE 1 STEDENBOUWKUNDIG PLAN

