

Aan
VOF Achter de Sleutel

Betreft
Verkeersafwikkeling bestemmingsplan "Achter de Sleutel Riethoven"

Datum
6 juli 2023

Van
Hans van Rijen

Bijlage
-

Documentnummer
120224.001-M03

RvS vraagt nadere motivering verkeersbelasting bestemmingsplan Achter de Sleutel

De raad van de gemeente Bergeijk heeft op 30 september 2021 het bestemmingsplan "Achter de Sleutel" vastgesteld. Het plangebied van dit bestemmingsplan ligt in het zuidwesten van Riethoven en wordt begrensd door de Dorpsstraat, Gildestraat en Tonterstraat en voorziet in de realisatie van maximaal 44 woningen.

De Raad van State (Rvs) heeft op 19 april 2023 uitgesproken dat op het onderdeel Verkeer een deugdelijke motivering ontbreekt. Op de volgende punten bestaat onduidelijkheid:

- welke CROW-publicatie is gebruikt en welke stedelijkheidsgraad en gebiedstype zijn gehanteerd bij het berekenen van de verkeerstoename?
- wat is de huidige verkeersbelasting ten opzichte waarvan de toename moet worden afgezet? Zodat kan worden gecontroleerd dat sprake zal zijn van een toename van het aantal verkeersbewegingen van ruim 300 en dat sprake zal zijn van gelijke spreiding over de ontsluitingspunten
- kan het gebied de extra verkeersbewegingen aan? Een verkeerskundig onderzoek ontbreekt
- verslechtert de verkeersonveilige situatie bij de Gildestraat als gevolg van het plan?

De RvS heeft gevraagd toereikend te motiveren welke uitgangspunten zijn gehanteerd bij het berekenen van de verkeerstoename en waarom die toename, gelet op de huidige verkeersbelasting en wegstructuur, aanvaardbaar is.

Onderbouwing verkeersgeneratie en effect op verkeersafwikkeling & verkeersveiligheid

Deze notitie geeft een nadere onderbouwing van de verkeersgeneratie van het bestemmingsplan Achter de Sleutel. En het effect daarvan op het omliggende wegennet:

1. onderbouwing verkeersgeneratie op basis van verwijzing naar kengetallen van het CROW
2. verdeling extra verkeer over het omliggende wegennet, vergelijkbaar met de verdeling van het huidige verkeer van en naar Riethoven
3. effect van het extra verkeer op de verkeersafwikkeling op de kruispunten met de Gildestraat en Tonterstraat, en op de verkeersveiligheid op de Gildestraat en Tonterstraat.

Bestemmingsplan Achter de Sleutel genereert 300 tot 340 verkeersbewegingen

Dat blijkt op basis van de kengetallen van het CROW uit publicatie 381. In tabel 1 zijn de te realiseren, soort woningen vertaald naar het soort woningen volgens de indeling van het CROW. Daarbij is per categorie woning de verkeersgeneratie, in ritten (heen en terug) per etmaal van een gemiddelde weekdag weergegeven. Op basis van het aantal en soort woningen, produceert het bestemmingsplan minimaal 303 en maximaal 338 ritten per weekdag.

soort woning volgens bestemmingsplan	soort woning volgens CROW	aantal	verkeersgeneratie (per woning)		verkeersgeneratie (etmaal)	
			minimaal	maximaal	minimaal	maximaal
aaneengebouwd						
- koop	koop, huis, tussen/hoek	11	7,0	7,8	77	86
- sociale huur	huur, huis, sociale huur	9	5,2	6,0	47	54
halfvrijstaand						
- koop	koop, huis, twee-onder-een-kap	12	7,4	8,2	89	98
- patio		8			59	66
vrijstaand	koop, huis, vrijstaand	4	7,8	8,6	31	34
TOTAAL		44			303	338

tabel 1 – verkeersgeneratie (aantal ritten heen en terug) bestemmingsplan Achter de Sleutel volgens CROW-publicatie 381

Het bestemmingsplan voorziet in de realisatie van maximaal 44 woningen. Bestaande uit vrijstaande, halfvrijstaande en/of geschakelde, aaneengebouwde en patiowoningen. Met name gericht op de doelgroepen starters en senioren. In het plangebied zijn nu de volgende aantallen woningen voorzien:

- 20 aaneengebouwde woningen, waarvan 9 sociale huurwoningen
- 20 halfvrijstaande woningen, waarvan 8 patiowoningen
- 4 vrijstaande woningen.



De patiowoningen kunnen, op basis van de stedenbouwkundige lay-out zoals opgenomen in het bestemmingsplan (zie figuur 1), worden ingedeeld bij de categorie twee-onder-één-kap-woningen.

De stedelijkheidsgraad van de gemeente Bergeijk is, volgens hun Nota Parkeernormen 2017 (3 januari 2017) "niet stedelijk". De ligging van de te realiseren woningen is "rest bebouwde kom".

figuur 1 – stedenbouwkundige lay-out Achter de Sleutel

Tweede verkeer rijdt via Gildestraat

De verwachte verdeling van het nieuwe verkeer van en naar Achter de Sleutel is weergegeven in figuur 2.

Dit is bepaald op basis van floating car data (FCD). FCD is anonieme data over de locatie van voertuigen, verkregen via apps en navigatiesystemen die 'mee stromen' met het verkeer. Van bijna 55.000 voertuigen in de periode 11 april 2022 tot en met 7 april 2023 is bepaald via welke route zij van en naar Riethoven rijden. Daaruit blijkt het volgende:

- 22,6% rijdt via de westzijde (Bisschop Rythoviusdreef)
- 44,6% rijdt via de noord- en oostzijde (Schoolstraat/Molenstraat)
- 32,8% rijdt via de zuidzijde (Boshovensestraat/Dorpsstraat/Eind).

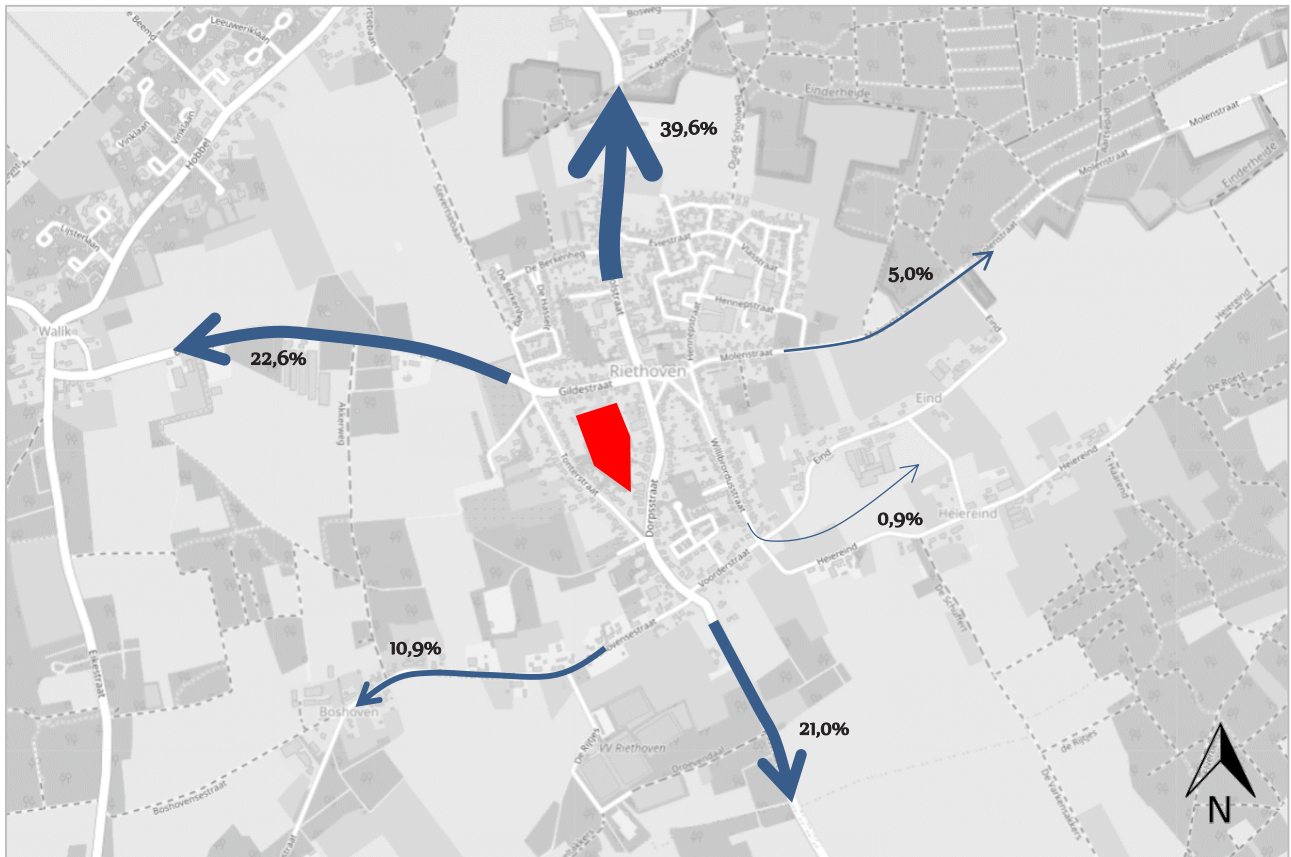
De details zijn opgenomen in figuur 3.

Bovenstaande verdeling leidt tot een verdeling van de verkeersgeneratie van Achter de Sleutel volgens figuur 2:

- toename van 68 tot 76 gemotoriseerde voertuigen op de Gildestraat ten westen van de aansluiting van Achter de Sleutel
- toename van 135 tot 151 gemotoriseerde voertuigen op de Gildestraat ten oosten van de aansluiting van Achter de Sleutel
- toename van 99 tot 111 gemotoriseerde voertuigen op de Tonterstraat ten zuiden van de aansluiting van Achter de Sleutel.



figuur 2 – verwachte verdeling verkeersgeneratie Achter de Sleutel (voertuigen/weekdag)



figuur 3 – verdeling verkeer over van/naar Riethoven volgens FCD

Kruispunten kunnen extra verkeer aan

Dat blijkt uit een doorrekening met de methode Slop. Met behulp van deze vuistregel-methode is op basis van de weekdagintensiteiten, de snelheid en de vormgeving van het kruispunt met een formule een waarde voor een variabele a berekend. Met behulp van de waarde voor a wordt bepaald of de afwikkeling van het kruispunt toereikend is. Uit de berekening blijkt dat met de toekomstige intensiteiten de afwikkeling ruim toereikend is.

Voor de doorrekening is de huidige intensiteit vermeerderd met de extra verkeersgeneratie van Achter de Sleutel. De huidige intensiteiten van de Gildestraat en Tonterstraat zijn bepaald op basis van het regionale verkeersmodel, zoals beschikbaar via de Staat van Mobiliteit Brabant (provincie Noord-Brabant).

Verkeersveiligheid niet in het geding

Zowel de Gildestraat als de Tonterstraat heeft nu en in de toekomst een intensiteit lager dan 5.000 motorvoertuigen per weekdag. Het extra verkeer van en naar Achter de Sleutel tast in zijn algemeenheid daarom nergens de verkeersveiligheid aan. De intensiteit van de Gildestraat is, inclusief de verkeersgeneratie van Achter de Sleutel maximaal 1.100 motorvoertuigen per weekdag. De intensiteit van de Tonterstraat maximaal 425 motorvoertuigen per weekdag.

De inrichting van zowel de Gildestraat als de Tonterstraat kan het extra verkeer aan, zonder dat dat de verkeersveiligheid aantast. Beide straten zijn breder dan 4,80 meter. Langs de Tonterstraat is een trottoir niet noodzakelijk. Langs de Gildestraat wenselijk, maar niet noodzakelijk. Vergelijkbaar met de huidige situatie. Voetgangers kunnen op diverse plaatsen uitwijken naar de berm indien nodig. Daarnaast is een duidelijke fietsstrook aanwezig, waardoor automobilisten er attent op worden gemaakt dat zich er langzaam verkeer op de rijbaan kan bevinden. Parkeren op de rijbaan (Tonterstraat) is zowel nu als met het extra verkeer, verkeersveilig.

Er is voldoende stop- en oprijzicht voor het verkeer op alle takken van de aansluiting op de Gildestraat en Tonterstraat. Het noodzakelijke oprijzicht is weergegeven in figuur 4. Er zijn geen zicht belemmerende elementen die het oprij- of stopzicht volgens de waarden van het CROW (ASVV2021) ernstig beperken. De aansluitingen liggen niet in de nabijheid van een bocht. Ook zijn er geen bomenrijen die het zicht beperken. Het verdient wel de aanbeveling om bij de aansluitingen hoger opgaand groen direct naast de aansluitingen, terug te brengen tot een hoogte van één meter, tot op een afstand van 5 meter van de aansluiting op de Gildestraat en Tonterstraat. Aan de noordzijde van de aansluiting Tonterstraat valt dit bestaande groen binnen de kadastrale grenzen van het te realiseren bestemmingsplan. Bij de aansluiting Gildestraat is de aanbeveling de aansluiting zodanig te situeren dat eventueel particulier groen in tuinen naast de aansluiting zo min mogelijk hoeft te worden beperkt.



figuur 4 – oprijzigt vanuit aansluitingen

Huidige gebruik en vormgeving wegen

De Gildestraat heeft de volgende gebruik en vormgeving:

- ongeveer 950 motorvoertuigen per weekdag
- 5,30-5,45 meter brede rijbaan van klinkers
- fietsstroken en daarmee parkeerverbod op straat
- geen trottoirs, met uitzondering van enkele smalle, al dan niet verharde bermen.

De Tonterstraat heeft het volgende gebruik en vormgeving:

- ongeveer 325 motorvoertuigen per weekdag
- 5,70 meter brede rijbaan van klinkers
- parkeren op straat mogelijk. Relatief kleine kans doordat woningen over het algemeen een lange inrit hebben, waardoor parkeren op eigen terrein ruim aanwezig is. Als niet op eigen terrein wordt geparkeerd, parkeert men over het algemeen in de brede bermen
- geen trottoirs
- onverharde bermen (gras).

Uitgangspunten toetsing

De Gildestraat en Tonterstraat zijn beiden erftoegangswegen (Gemeentelijke Visie Mobiliteit 2019-2022 gemeente Bergeijk). Dat blijkt ook uit de huidige inrichting, met een maximumsnelheid van 30 km/uur en gelijkwaardige kruispunten.

Voor erftoegangswegen bestaat volgens de CROW geen maximum intensiteit. Als richtgrens wordt wel vaak een maximum van 5.000 tot 6.000 motorvoertuigen per weekdag aangehouden.

Een verkeersveilige inrichting van erftoegangswegen is deels afhankelijk van de hoeveelheid verkeer dat er rijdt. Er bestaan echter geen eenduidige richtlijnen op basis intensiteiten. De volgende uitgangspunten zijn aangehouden, gebaseerd op diverse richtlijnen van het CROW, waaronder het ASVV2021:

- rustige woonstraat – tot 500 motorvoertuigen per weekdag
 - rijbaan smaller dan 4,80 meter mogelijk, omdat de kans dat auto's elkaar tegenkomen beperkt is
 - trottoir niet noodzakelijk. Lopen op straat is door de zeer beperkte hoeveelheid autoverkeer op een verkeersveilige wijze mogelijk
- woonstraat – 500 tot 1.000 motorvoertuigen per weekdag
 - rijbaan minimaal 4,80 meter breed, zodat gemotoriseerd verkeer elkaar met gepaste snelheid kan passeren
 - trottoir wenselijk, maar niet noodzakelijk. Minimaal een beloopbare berm aanwezig, zodat voetgangers kunnen uitwijken bij gemotoriseerd verkeer
- drukke woonstraat. 1.000 tot 2.000 motorvoertuigen per weekdag
 - rijbaan minimaal 4,80 meter
 - trottoir noodzakelijk
 - parkeren op straat incidenteel mogelijk. Bij voorkeur parkeren in vakken

Het oprijzicht, op vijf meter van de kruising van wegen met 30 km/uur moet 50 meter zijn volgens het CROW (ASVV2021 - 10.1.4 Kruispunten). De wenselijke stopafstand voor verkeer dat voorrang moet verlenen aan verkeer uit de nieuwe aansluitingen is bij 30 km/uur ongeveer 13 meter (CROW- ASVV2021).

Aansluiting Gildestraat

