

Woningbouw Raalterweg Wesepe

VERKEERSADVIES

Documentnr.: NO01-C01-41026253-SWS2**Projectnummer:** 41026253**Status:** Concept/01**Datum:** 3 februari 2025**Opdrachtgever:**

BJZ.nu

1. INLEIDING

BJZ.nu werkt aan de planologische voorbereiding voor een woningbouwinitiatief van 81 woningen aan de Raalterweg in Wesepe. In het kader van de planologische voorbereiding is Roelofs Advies en Ontwerp gevraagd aanvullend verkeerskundig advies te geven over de ontsluiting en de verkeersafwikkeling van het plangebied. Voorliggende notitie bevat de resultaten van het advies.

2. VERKEERSGENERATIE

Onderstaande tabellen bevatten de berekeningen van de verkeersgeneratie van het woningbouwinitiatief voor de plansituatie (tabel 2.1) en huidige situatie (tabel 2.2). De verkeersgeneratie is bepaald aan de hand van de meest recente CROW-uitgave 'Parkeerkencijfers 2024 – Basis voor parkeernormering'. Hierbij is uitgegaan van een locatie in de 'rest bebouwde kom' in een 'niet stedelijk' gebied. Voor het bepalen van de verkeersgeneratie op een gemiddelde werkdag is de verkeersgeneratie van een weekdag omgerekend naar werkdag met omrekenfactoren vanuit het CROW. Voor het omrekenen van de verkeersgeneratie van woningen is een factor van 1,11 gebruikt en voor bedrijven 1,33.

In de plansituatie is op een werkdag sprake van een verkeersgeneratie van afgerond 600 mvt/etmaal. In de huidige situatie is sprake van een verkeersgeneratie van afgerond 400 mvt/werkdag. Dit betekent dat het planeffect van ontwikkeling van de woningbouw $600 - 400 = + 200$ mvt/werkdag is.

functie	Aantal	Kencijfer	Verkeersgeneratie weekdag	Verkeersgeneratie werkdag
Woning midden (halfvrij)	14	7,8	109,2	121,2
Woning goedkoop (rijtje)	28	7,4	207,1	229,9
Appartement 100 – 150 m2	14	6,0	84,0	93,2
Appartement <100 m2	25	5,6	140,0	155,4
Totaal	81		540,4	599,7

Tabel 2.1 Verkeersgeneratie planinitiatief (mvt/etmaal)

functie	Aantal (m ² bvo)	Kencijfer/ 100 m ² BVO	Verkeergeneratie weekdag	Verkeersgeneratie werkdag
bedrijfsverzamelgebouw	3.630	8,3	297,7	395,9
Totaal	3.630		297,7	395,9

Tabel 2.2 Verkeergeneratie huidige situatie (mvt/etmaal)

3. ONTSLUITING PLANGEBIED

3.1 FUNCTIE

Het plangebied ontsluit aan de westzijde op de Raalterweg. De Raalterweg fungeert momenteel als een gebiedsontsluitingsweg met een maximum snelheid van 50 km/uur. De Raalterweg maakt onderdeel uit van het hoofdfietsnetwerk en ook buslijn 516 (Olst – Raalte v.v.) rijdt via de Raalterweg.

In het wegcategoriseringsplan van de gemeente Olst-Wijhe (2023) is de Raalterweg tussen Scholtensweg en Zonnebergerweg aangewezen als 'erftoegangsweg'. Het noordelijk en zuidelijk deel van de Raalterweg hebben in het wegcategoriseringsplan een ontsluitende functie (gebiedsontsluitingsweg 50 km/uur). In het wegcategoriseringsplan is aangegeven dat het gewenst is de weginrichting op het trajectdeel tussen Scholtensweg en Zonnebergerweg aan te passen naar een erftoegangsweg 30 km/uur.

3.2 VORMGEVING

De Raalterweg ligt (grotendeels) binnen de bebouwde kom. Het wegprofiel bestaat uit een rijloper van 6,4 tot 6,9 m, uitgevoerd in asfalt en voorzien van kantmarkering. Nabij het plangebied kent de Raalterweg aan beide zijden van de rijbaan wegversmallingen. Daarnaast liggen er naast de rijbaan aan beide zijden langspaarkeervakken en een verplicht éénrichtingsfietspad.



Figuur 3.1 Weginrichting Raalterweg ten noorden (links) en zuiden (rechts) ontsluiting plangebied

3.3 GEBRUIK (HUIDIG)

Om inzicht in de huidige verkeersbelasting op de Raalterweg te krijgen heeft de gemeente Olst-Wijhe een beschikbare telling van de Raalterweg van april 2024 aangeleverd. Deze telling is uitgevoerd op het wegvak ten noorden van de Scholtensweg. In praktijk ligt de intensiteit ter hoogte van de ontsluiting van het plangebied (ten zuiden van de Scholtensweg) iets lager, waarmee de beschikbare intensiteit als worst-case kan worden beschouwd.

Tabel 3.1 toont de belangrijkste resultaten van de wegvaktelling. Aandachtspunt bij de interpretatie van de telresultaten is dat de te vervallen verkeersgeneratie van het te slopen bedrijfspand deels in de telresultaten verdisconteert zijn. Op basis van expert-judgement en worst-case benadering is de inschatting dat het maximaal circa 100 mvt/werkdag gaat.

periode	ri. Scholtensweg	ri. Bonnekampweg	doorsnede
gemiddelde werkdag	750	685	1.435
gemiddelde weekenddag	566	551	1.117
gemiddelde weekdag	697	647	1.344

Tabel 3.1 Telresultaten Raalterweg t.h.v. nummer 73 (april 2024)

3.4 GEBRUIK (PLANSITUATIE)

In hoofdstuk 2 is berekend dat het planvoornemen een verkeersgeneratie kent van circa 600 mvt/werkdag. Het verkeer van/naar het plangebied kan ontsluiten in noordelijke en zuidelijke richting. Op basis van geografische situatie is de aanname dat de verdeling ongeveer 50/50 zal zijn, dus 300 mvt/werkdag extra van/naar het noorden en 300 mvt/werkdag extra van/naar het zuiden.

Wanneer de te vervallen verkeergeneratie van het bedrijfspand (worst-case 100 mvt/werkdag) in mindering wordt gebracht op de telresultaten, volgt een autonome intensiteit van 1.335 mvt/werkdag. Met toevoeging van de 300 extra verkeersbewegingen vanuit de plansituatie leidt dit in de plansituatie tot een verkeersbelasting van circa 1.635 mvt/werkdag op de Raalterweg.

4. VERKEERSAFWIKKELING

In paragraaf 3.4 is vastgesteld dat de intensiteit op de Raalterweg in de plansituatie naar verwachting op een kleine 1.650 mvt/werkdag komt te liggen. Er vanuit gaande dat het wegvak wordt afgewaardeerd tot een 'erftoegangsweg 30 km/uur' (zie paragraaf 3.1) volgt vanuit de voorkeurskenmerken een grenswaarde van <3.000 mvt/etmaal. Deze grenswaarde wordt niet benaderd, waarmee er in de plansituatie vanuit de verkeersafwikkeling en leefbaarheid wordt voorzien in een acceptabele situatie. Ook op kruispuntniveau zijn er vanuit de verkeersafwikkeling geen knelpunten te veronderstellen.

Ook in de eventuele (tussen)situatie waarbij het planvoornemen wel is gerealiseerd, maar de Raalterweg nog niet is afgewaardeerd van 'gebiedsontsluitingsweg 50 km/uur' naar 'erftoegangsweg 30 km/uur' zijn er vanuit de verkeersafwikkeling en leefbaarheid voorzien in een acceptabele situatie.

5. CONCLUSIE & AANBEVELINGEN

Op basis van voorgaand verkeeradvies volgen onderstaande conclusies:

- Het planinitiatief kent een verkeersgeneratie van circa 600 mvt/werkdag. Wanneer de te vervallen verkeersgeneratie van het bestaande bedrijfspand (circa 400 mvt/werkdag) in mindering wordt gebracht volgt een planeffect van circa + 200 mvt/werkdag;
- De Raalterweg fungeert momenteel als 'gebiedsontsluitingsweg 50 km/uur', maar is gecategoriseerd als 'erftoegangsweg 30 km/uur'. In het wegencategoriseringsplan van de gemeente is de aanbeveling opgenomen om het wegvak vanuit functie en vormgeving af te waarderen tot 'erftoegangsweg 30 km/uur';
- De huidige verkeerbelasting ligt (worst-case) op circa 1.435 mvt/werkdag. In de plansituatie neemt de verkeersbelasting naar verwachting toe tot een kleine 1.650 mvt/werkdag;
- Vanuit verkeersafwikkeling en leefbaarheid kan de Raalterweg het verkeersaanbod in de plansituatie zonder problemen verwerken. De intensiteit in de plansituatie ligt ruimschoots onder de voorkeursgrenswaarde van <3.000 mvt/etmaal, zoals opgenomen in het gemeentelijke wegencategoriseringsplan.
- Vanuit de verkeersafwikkeling en leefbaarheid wordt in de plansituatie voorzien in een acceptabele situatie.

Aanbevolen wordt om het plangebied conform het planvoornemen te ontsluiten via de Raalterweg. Hierbij volgt de aanbeveling om het afwaarderen van de Raalterweg naar 'erftoegangsweg 30 km/uur' uit te voeren vóór realisatie van het planvoornemen.