

MEMO

**GRENS
PAAL12**

grensverleggende infraplanners

Aan: BRO, vestiging Tegelen
Project: Verkeerskundige Advisering 'Wonen in het Groen – Zuid' Cuijk
Datum: 24 maart 2022
Ons kenmerk: 19-1207-01
Uw Kenmerk: P02648
Contactpersoon: Geert Deroose | +316 1864 9329 | geert@gp12.nl
Bijlagen: /

Reinaldstraat 2
6301 EC Valkenburg

www.grenspaal12.eu

Geachte,

Hierbij ontvangt u onze verkeerskundige advisering betreffende de ontwikkeling van het woningbouwproject 'Wonen in het Groen – Zuid' in de wijk Heeswijk te Cuijk. Uw specifieke vraag is of de lokale infrastructuur afdoende capaciteit heeft om deze nieuwe ontwikkeling te verwerken en u wenst inzicht in eventuele doorstromingsproblemen.

1 Aanleiding en situering

De gemeente Cuijk wenst binnen Heeswijkse Kampen een zone te verkavelen. Binnen deze verkaveling zullen er 150 woningen worden gerealiseerd. Om een vergunning te verkrijgen is een verkeerskundig onderzoek noodzakelijk inzake verkeersgeneratie en verkeersafwikkeling. Ten behoeve van de planvorming en vergunning bestaat de behoefte aan een verkeerskundig onderzoek.



Figuur 1: globale begrenzing projectgebied 'Wonen in het Groen – Zuid' Cuijk

Het projectgebied is gelegen ten westen van Lavendel te Cuijk. De bestaande wegen Heeswijk en Ewinkel zullen geïntegreerd worden in het ontwerp. De nieuwe woonwijk ontsluit op de straat Lavendel.

Stedenbouwkundig plan wordt zo ingericht dat het voldoet aan de gemeentelijke parkeernormen. Binnen de bestaande plannen worden 2 parkeerplaatsen per woning voorzien. Bezoekers kunnen parkeren in de openbare ruimte.

2 Verkeersgeneratie

De verkeersgeneratie wordt berekend aan de hand van de landelijke kencijfers van CROW. Op basis van de CROW-publicatie 182 valt de gemeente Cuijk, met een omgevings-adressendichtheid van 814 adressen per km², in de categorie 'weinig stedelijk gebied'. Het projectgebied voor woonontwikkeling bevindt zich in rest bebouwde kom en buitengebied van de gemeente Cuijk.

De woonuitbreiding voorziet in 4 types koopwoningen, namelijk tweekappers (52%), vrijstaande woningen (18%), patio's (16%) en tiny houses (14%). Deze kencijfers kunnen worden vertaald in een verwachte verkeersgeneratie. Onderstaande tabel toont de verwachte verkeersgeneratie per woontype.

Tabel 1: verwachte verkeersgeneratie wonen

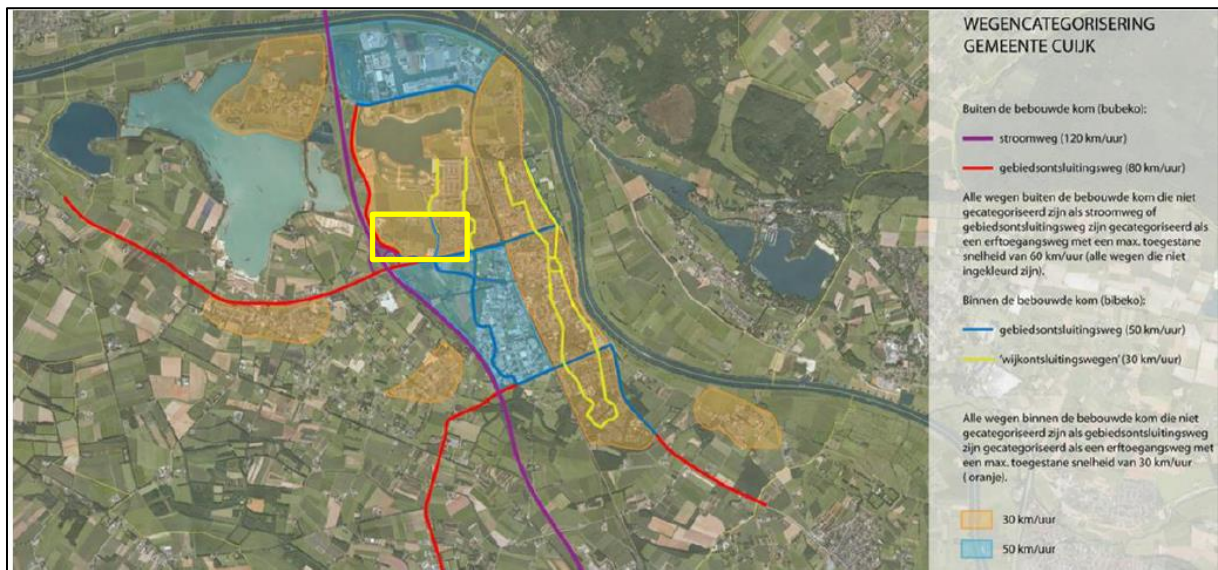
Type woning	aantal	kencijfers		Verkeersgeneratie	
		min	max	min	max
Tweekappers (52%)	78	7,4	8,2	577	640
Vrijstaande woningen (18%)	27	7,8	8,6	211	232
Patio's (16%)	24	7,0	7,8	168	187
Tiny houses (14%)	21	1,8	2,4	38	50
	150			994	1.109

De woonontwikkeling van 150 woningen zal een verwachte verkeersgeneratie genereren van ongeveer 1.100 voertuigen per etmaal, met een verwachte ondergrens van 994 voertuigen per etmaal en een bovengrens van 1.109 voertuigen per etmaal.

3 Ontsluitingsstructuur

De ontsluiting van het woonuitbreidingsgebied zal ten oosten van het gebied komen te liggen waar de straten Heesveld en Lavendel kruisen. De straat Heesveld zal echter van naam veranderen in Meelbes.

Gezien de aanwezige geplande infrastructuur kan worden verondersteld dat de maximale verkeerssnelheid binnen het plangebied rond 30 km/u zal liggen. De straat Lavendel is volgens het GVVP van de gemeente Cuijk op de locatie van de ontsluiting een gebiedsontsluitingsweg met vrijliggende fietspaden waar de snelheid begrensd is tot 50 km/u.



Figuur 2: wegcategorisering gemeente Cuijk

Volgens CROW-richtlijnen conform ASVV2004 (publicatie 2016 en het Handboek Wegontwerp) kan een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom (50 km/u en 2x1-rijstroken) tussen 800 pae/uur/rijstrook en 1.600 pae/uur/rijstrook aan.

De maximale intensiteiten liggen volgens het verkeersmodel Noord-Oost-Brabant rond 7.300 motorvoertuigen per etmaal. Dit komt neer op circa 730 pae/uur ofwel 350 en 380 pa/uur/rijstrook, uitgaande van 10 maatgevende uren.



De werkelijke capaciteit van een weg is echter mede afhankelijk van de inrichting (onder andere rijbaanbreedte, wel of geen parkeren op/langs rijbaan, wel of geen vrij liggende fietspaden, hoeveelheid zijwegen en inritten, et cetera). Hoewel deze weg dergelijke intensiteiten dus theoretisch zou moeten kunnen afwikkelen, dient echter ook te worden gekeken naar de (subjectieve) veiligheid op dergelijke wegen bij deze verkeersintensiteit.

De hamvraag is dan welke intensiteit vanuit dit oogpunt nog wel als acceptabel mag worden geacht. Het antwoord op deze vraag is wederom afhankelijk van de inrichting van de weg. Op een weg met vrijliggende fietspaden ligt de maximaal acceptabele intensiteit bijvoorbeeld hoger dan op een weg waar fietsers gebruik maken van stroken op de rijbaan.

Op basis van onze ruime ervaring met uitvoering van, dan wel betrokkenheid bij verkeerskundige onderzoeken op vergelijkbare gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom achten wij een waarde tot ruim 8.500 motorvoertuigen per etmaal voor Lavendel zeer acceptabel. Bij dergelijke waardes is de verkeersveiligheid voor de zwakke weggebruikers (fietsers en voetgangers) nog gegarandeerd.

4 Conclusie

We verwachten dat de bouw van 150 woningen, rekening houdend met de landelijke gegevens van CROW, een gemotoriseerde verkeersgeneratie van ongeveer 1.100 voertuigen per etmaal zal genereren met een ondergrens van 994 voertuigen en bovengrens van 1.109 voertuigen.

Al dit verkeer zal afgewikkeld worden op het kruispunt Meelbes-Lavendel doordat dit de enige toegang is voor gemotoriseerd verkeer tot de woonuitbreiding. De verkeersintensiteiten op de bovenliggende straat Lavendel zullen hierdoor worstcase toenemen tot **8.409 voertuigen per etmaal**. Deze intensiteiten zijn zeer acceptabel voor een gebiedsontsluitingsweg. We concluderen dat er geen doorstromingsproblemen zullen optreden als al het gemotoriseerde verkeer ontsluit via de straat Meelbes.

Als slotconclusie stellen we dat de woningbouw van 150 woningen geen problemen zal opleveren op vlak van verkeersgeneratie en doorstroming naar de omliggende wegen.

