RA+
ingenieurs



Verkeerstoets

Stedenbouwkundig plan
Dr. Wallerstraat
Gemeente Rhenen

Sittard
6135 KB | 7

Valkenswaard
5552 CL | 4

Vught
5261 LM | 12

ra-plus.nl

Colofon

Referentie

Onze referentie: 25049.1 D.14 RAverkeer 01-A dhe

Datum: 25 augustus 2025

Revisie: A

Datum revisie: 2 september 2025

Opdrachtgever

Gemeente Rhenen

Rhenen

Contactpersoon

Contactpersoon RA⁺ ingenieurs

Auteur

@ra-plus.nl

Adviseur verkeer & mobiliteit

2 september 2025

RA⁺ ingenieurs B.V. is ingeschreven bij de kamer van koophandel onder nummer 17106713. Op de dienstverlening van RA⁺ ingenieurs is De Nieuwe Regeling 2011 (DNR 2011) van toepassing, welke op ra-plus.nl/rechtsverhouding-dnr2011/ is in te zien. RA⁺ ingenieurs verwerkt uw persoonsgegevens met inachtneming van de geldende wet- en regelgeving. In onze privacyverklaring wordt u hierover nader geïnformeerd. De privacyverklaring treft u aan op onze website ra-plus.nl/privacyverklaring/. RA⁺ ingenieurs aanvaardt geen aansprakelijkheid behoudens voor zover de door RA⁺ ingenieurs verplicht afgesloten beroepsaansprakelijkheidsverzekering in voorkomend geval aanspraak op een uitkering geeft.

RA+ ingenieurs

Inhoud

1. Algemeen 4

2. Bestaande situatie 5

2.1. Inrichting omliggende wegen 5

2.2. Verkeersomvang omliggende wegen 6

3. Toekomstige situatie 7

3.1. Uitgangspunten 7

3.2. Verkeersgeneratie 8

4. Beoordeling verkeersafwikkeling 10

4.1. Verkeerscirculatie 10

4.2. Toetsing 11

4.3. Terugvaloptie ontsluiting Willem van Nasstraat 13

5. Conclusie 14

1. Algemeen

De vier woongebouwen aan de westkant van de Dokter Wallerstraat in Rhenen zijn toe aan vernieuwing – zie figuur 1 voor de ligging van het plangebied. Het gaat om 90 sociale huurappartementen van Rhenam Wonen. Rhenam Wonen wil deze appartementen slopen en nieuwbouw op deze locatie realiseren. Door de sloop ontstaat de mogelijkheid om met een nieuwe, integrale inrichting van het gebied, de woonkwaliteit te verbeteren. Buro Waalbrug heeft voor deze ontwikkeling een stedenbouwkundig plan opgemaakt. Dit plan is de basis voor de benodigde ruimtelijke procedure en de verdere uitwerking van het bouw- en inrichtingsplan.

Voor de ruimtelijke procedure zijn de verkeerseffecten van de beoogde ontwikkeling in beeld gebracht. Deze resultaten zijn in dit verkeersadvies opgenomen inclusief de toetsing van de toekomstige verkeerssituatie gericht op de verkeersafwikkeling. Vraag hierbij is of de ontwikkeling niet leidt tot (nieuwe) knelpunten als het gaat om de toekomstige verkeersafwikkeling.



Figuur 1: ligging plangebied [bron buro Waalbrug]

Om de verkeerseffecten in beeld te brengen heeft een vergelijking tussen de bestaande en toekomstige situatie plaatsgevonden. In hoofdstuk 2 is de bestaande situatie beschrijven gevolgd door de toekomstige situatie in hoofdstuk 3. Met de resultaten van de toekomstige situatie heeft in hoofdstuk 4 een beoordeling van de toekomstige verkeersafwikkeling plaatsgevonden. Tenslotte staat in hoofdstuk 5 de conclusie verwoord.

2. Bestaande situatie

2.1. Inrichting omliggende wegen

Het plangebied wordt in de bestaande situatie doorkruist door de Dr. Wallerstraat. Deze sluit aan de westzijde aan op de Willem van Nasstraat en aan de oostzijde op de Nieuwe Veenendaalseweg. Het verkeer uit het plangebied is vooral georiënteerd op de Nieuwe Veenendaalseweg. Deze verbinding zorgt voor de ontsluiting van het verkeer in de richting van Veenendaal, Wageningen en de Betuwe.

In de onderstaande afbeeldingen is een beeld weergegeven van omliggende wegen. Dit betreffen erftoegangswegen met een maximumsnelheid van 30 km/uur.

<table>
<tr>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Dr. Wallerstraat (westelijk deel)
- vooral bestemmingsverkeer
- parkeren in vakken naast de rijbaan + parkeerverbod
- rijbaanbreedte: ca. 5,0m</td>
<td>Dr. Wallerstraat (oostelijke deel)
- ontsluiting zorgcentrum
- parkeren in vakken naast de rijbaan
- rijbaanbreedte: ca. 5,0m</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Willem van Nasstraat
- parkeren in vakken naast de rijbaan + parkeren op de rijbaan
- rijbaanbreedte: ca. 4,0m (noordelijk deel) en ca. 6,0m (zuidelijk deel)</td>
<td>Groeneweg
- ontsluiting gemeentehuis, basisschool, moskee en sport- en recreatiecentrum
- parkeren in vakken naast de rijbaan + parkeer-/stopverbod
- rijbaanbreedte ca. 5,0m</td>
</tr>
</table>

	
Bantuinweg - 1e deel (vanaf Nieuwe Veenendaalseweg) ontsluiting parkeren centrum - parkeren in (smalle) vakken naast de rijbaan - rijbaanbreedte: ca. 4 tot 5,4m	

Figuur 2: beeld omliggende wegen plangebied

2.2. Verkeersomvang omliggende wegen

De verkeersomvang op de Nieuwe Veendaalseweg bedraagt 3.500 à 6.800 mvt/etmaal *[bron: verkeerstellingen 2020 – gemeente Rhenen]*. Het meeste drukke gedeelte betreft het zuidelijke gedeelte nabij de rotonde met de Herenstraat (mede ontsluiting centrumgebied). Ter hoogte van de planlocatie is het minst drukke gedeelte van de Nieuwe Veenendaalseweg met 3.500 mvt/etmaal.

Op basis van de ligging in het wegennetwerk en ervaringen is voor de overige wegen de bestaande verkeersomvang ingeschat:

- Dr. Wallerstraat: <500 mvt/etmaal;
- Willem van Nasstraat: <500 mvt/etmaal;
- Bantuinweg: <1.000 mvt/etmaal;
- Groeneweg: 1.000 - 2.000 mvt/etmaal.

Een verminderde doorstroming op de provinciale weg N233 tussen Veenendaal en Rhenen zorgt bij drukte in de avondspits voor (sluip)verkeer door Rhenen. Het gevolg hiervan is dat er forse wachtrijen ontstaan op de Herenstraat en in het centrum van Rhenen (Herenstraat en Frederik van de Paltshof). Dit zorgt gelijk ook voor terugslag op de Nieuwe Veenendaalseweg. Situaties doen zich voor dat wachtrijen terugslaan tot de omgeving van het gemeentehuis aan de Nieuwe Veenendaalseweg. Als gevolg van wachtrijen in het centrum zoekt (doorgaand) verkeer naar alternatieve routes. Eén van deze routes is de Bantuinweg tussen het Paardenveld en de Nieuwe Veenendaalseweg. Dit blijkt zowel uit tellingen als ook uit signalen vanuit de omgeving.

3. Toekomstige situatie

3.1. Uitgangspunten

Voor de toekomstige situatie zijn in het stedenbouwkundig plan (zie figuur 3) de volgende uitgangspunten opgenomen:

- 190 nieuwe woningen, bestaande uit sociale huurwoningen en koopwoningen – zie verdeling in paragraaf 3.2;
- Het deel van de Dr. Wallerstraat ter hoogte van de planlocatie komt te vervallen. De nieuwe woongebouwen zijn via de parkeerzijde bereikbaar met de auto. De verwachting is dat het merendeel van het autoverkeer van en naar het plangebied zich ontsluit via de Nieuwe Veenendaalseweg. Deze aanname is gebaseerd op de volgende argumenten:
    - de toekomstige inrichting van het plangebied zorgt voor een sturing in de ontsluiting naar de Nieuwe Veenendaalseweg;
    - de nieuwe Veenendaalseweg is qua wegfunctie in het netwerk en door de weginrichting een weg om grotere hoeveelheden verkeer te verkeren. In feite fungeert deze als één van de interne (wijk)ontsluitingswegen van de kern Rhenen in de richting van Veenendaal (N233) en naar de Herenstraat (verbinding N225-N233 in de richting van Wageningen en de Betuwe);
    - de bestaande alternatieve ontsluitingsroutes in de omgeving (o.a. Bantuinweg) hebben een meer vertragende werking door de bestaande weginrichting;
    - floating car data van TomTom (data afkomstig uit o.a. navigatiesystemen) bevestigt het beeld dat het bestaande verkeer op de Dr. Wallerstraat zich vooral ontsluit op de Nieuwe Veenendaalseweg. Met deze data is meer inzicht verkregen in de herkomsten en bestemmingen van verkeer op zowel de Nieuwe Veenendaalseweg als het Paardenveld. Uit de bestemmingen blijkt dat de aanwezigheid van de relatie met de Nieuwe Veenendaalseweg (5 tot 7% van het verkeer op de Nieuwe Veenendaalseweg heeft een relatie met de Dr. Wallerstraat). De verbinding in de richting van het Paardenveld is van ondergeschikt belang;
- Op de Willem van Nasstraat is zowel aan de noord- als zuidzijde van het plangebied een autoaansluiting voorzien. Vanwege de verdeling van het verkeer binnen Rhenen (zie vorig punt) is aangenomen dat slechts een klein deel van het bestemmingsverkeer gebruik zal maken van deze aansluitingen. Mogelijk dat parkeerders op de meest westelijke deel van de parkeervoorzieningen in het plangebied eerder gebruikmaken van de Willem van Nasstraat. Dit is ruim 20% van het totaal aantal parkeervoorzieningen. Wanneer blijkt dat in de toekomst toch ongewenst doorgaand verkeer ontstaat via de Willem van Nasstraat, bestaat de mogelijkheid om deze aansluitingen voor autoverkeer af te sluiten. In dat geval blijft de planlocatie voor hulpdiensten wel bereikbaar vanaf de Willem van Nasstraat;
- De nieuwe autoverbindingen vormen voor het fietsverkeer tevens de ontsluiting naar de bestaande wegen. En voor voetgangers wordt vanuit meerdere kanten het centrale groengebied toegankelijk gemaakt.

Ontwikkeling gezondheidscentrum

De ontwikkeling van een gezondheidscentrum (inclusief appartementen) aan de Nieuwe Veenendaalseweg heeft ook gevolgen voor de verkeersafwikkeling op onder andere de Dr. Wallerstraat. Uit een eerder onderzoek is gebleken dat deze ontwikkeling in totaal ca. 690 autoverplaatsingen per etmaal *genereert [bron: Verkeerstoets ontwikkeling gezondheidscentrum Rhenen d.d. 19 april 2023]*. Onder het gezondheidscentrum is een parkeerkelder voorzien die vanaf de Nieuwe Veenendaalseweg toegankelijk is. Het autoverkeer verlaat deze parkeerkelder aan de achterzijde met een ontsluiting op de Dr. Wallerstraat. Dit betekent 350 mvt/etmaal extra op het 1e deel van de Dr. Wallerstraat in de richting van de Nieuwe Veenendaalseweg. Op basis van een gelijkmatige verdeling tijdens de openingsuren van het gezondheidscentrum zijn dit per uur ca. 35 voertuigen.



Figuur 3: stedenbouwkundig plan [bron buro Waalbrug]

3.2. Verkeersgeneratie

In deze paragraaf is de verkeersaantrekkende werking (verkeersgeneratie) bij realisatie van het stedenbouwkundig plan beeld gebracht. Deze verkeersgeneratie wordt uitgedrukt in het aantal autoverplaatsingen per etmaal. De effecten zijn bepaald aan de hand van een theoretische benadering op basis van kencijfers van het CROW. Van en naar het plangebied wordt gezien als twee autoverplaatsingen (ritten). Voor de wooneenheden is een algemene rekenfactor van 1,11 gehanteerd op het kencijfer om het aantal verkeersbewegingen van weekdagen naar werkdagen om te rekenen *[CROW]*. De werkdag is maatgevend voor de beoordeling van de verkeersafwikkeling. In figuur 4 is het effect op de verkeersgeneratie weergeven door een vergelijk tussen de bestaande en de toekomstige situatie.

Stedenbouwkundig plan Dr. Wallerstraat Rhenen					
Bestaande situatie			**Toekomstsituatie**		
Type wooneenheden	**Aantal**	**Aantal verkeersbewegingen**	**Type wooneenheden**	**Aantal**	**Aantal verkeersbewegingen**
sociale huur - 70 tot 80m2	90	340	sociale huur 49m2	41	150
			sociale huur 65m2	45	165
			sociale huur 75m2	55	208
			koop 65m2	12	75
			koop 71m2	25	155
			koop vrije sector	12	99
TOTAAL	**90**	**340**	**TOTAAL**	**190**	**851**
TOENAME AANTAL VERKEERSBEWEGINGEN (van/naar) - werkdag					511

Figuur 4: Effect verkeersgeneratie

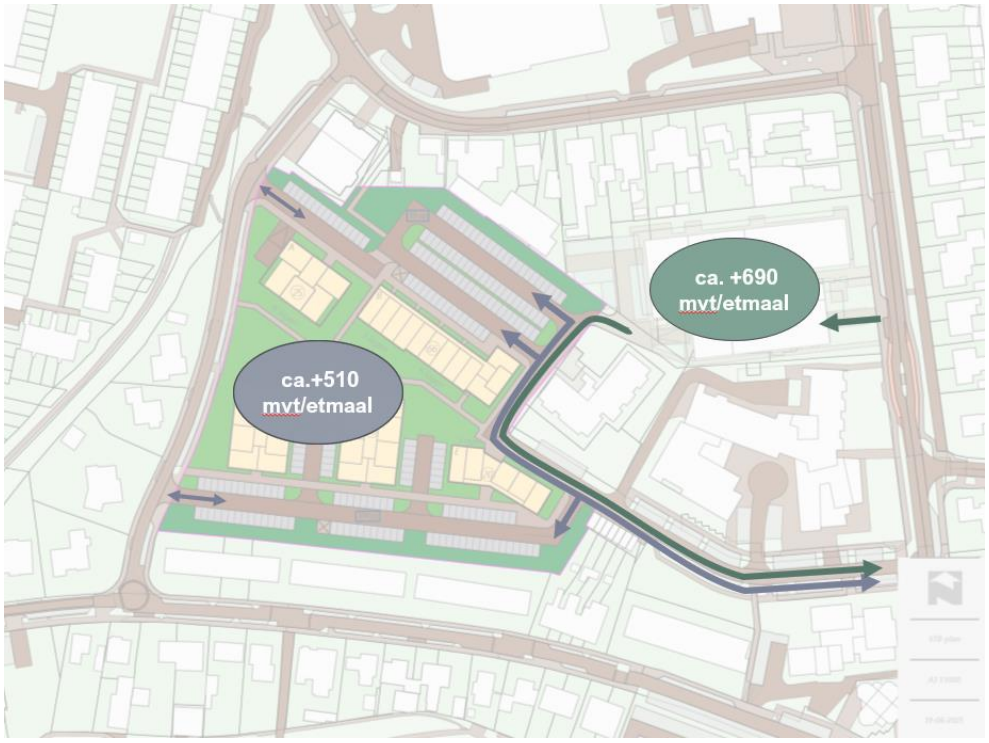
Uit figuur 4 blijkt dat als gevolg van het stedenbouwkundig plan het aantal verkeersbewegingen in totaal toeneemt met ruim 500 autoverplaatsingen per etmaal (van en naar). Dit betekent voor een maatgevend spitsuur (ca. 10% van de etmaalintensiteit) zo'n 50 motorvoertuigen extra. Met het extra verkeer vanuit het gezondheidscentrum (+35 mvt/uur) zijn dit in totaal 85 motorvoertuigen extra in het maatgevend spitsuur. Op de overige uren van de dag ligt het aantal lager dan 85 motorvoertuigen. De verkeersgeneratie van het stedenbouwkundig plan is buiten de spitsperioden (ochtend en avond) lager. Voor het gezondheidscentrum is uitgegaan van een meer gelijkmatige verdeling over de dag op basis van de gemengde functie van het gezondheidscentrum.

4. Beoordeling verkeersafwikkeling

4.1. Verkeerscirculatie

Het voorziene plan leidt tot een verkeerstoename en heeft dan ook gevolgen voor de verkeersafwikkeling in de directe omgeving. Voor de beoordeling van de verkeersafwikkeling is allereerst gekeken naar de ontsluitingsstructuur van het plangebied, rekening houdend met de ontwikkeling van het gezondheidscentrum. In figuur 5 is aangeduid op welke wijze beide ontwikkelingen worden ontsloten.

- Het gezondheidscentrum genereert in totaal 690 mvt/etmaal. Voor de ontsluiting aan de achterzijde zijn dit ca. 350 mvt/etmaal. Dit verkeer zal zich naar de Nieuwe Veenendaalseweg begeven;
- Het plan Dr. Wallerstraat genereert in totaal 850 mvt/etmaal. Ten opzichte van de 90 bestaande woningen zijn dit ruim 500 extra verkeersbewegingen per etmaal. Vanwege de bestemmingen is de verwachting dat het merendeel van het verkeer zich begeeft naar de Nieuwe Veenendaalseweg. Met de nieuwe inrichting van het plangebied wordt hier sturing aan gegeven. Het is minder uitnodigend om via de parkeerterreinen naar de Wilem van Nasstraat te rijden. Mogelijk dat verkeer - dat in het meest westelijk deel van het plangebied parkeert - de route neemt via de Willem van Nasstraat naar de Groeneweg of Bantuinweg.



Figuur 5: stedenbouwkundig plan [bron buro Waalbrug]

Wat wij buiten doen
komt binnen.

4.2. Toetsing

Voor een veilige verkeersafwikkeling wordt vaak gekeken naar het zogenaamde intensiteitcriterium. Voor een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom (30 km/uur) ligt dit criterium op ca. 5.000 tot 6.000 mvt/etmaal. Een dergelijke verkeersomvang geldt voor de Nieuwe Veenendaalseweg (functie en weginrichting). Voor de overige wegen geldt een lager intensiteitcriterium, en wordt gezien de huidige weginrichting uitgegaan van 2.500 tot 3.000 mvt/etmaal.

Uit de toetsing blijkt dat de toekomstige verkeersintensiteiten onder het criterium blijven. Hiermee is in de basis sprake van een acceptabele verkeersafwikkeling. Daarnaast wordt de verkeersveiligheid niet negatief beïnvloedt als gevolg van de ontwikkeling. Onderstaand is per straat ingezoomd op de toekomstige verkeersafwikkeling en toetsing.

Dr. Wallerstraat

Uitgaande van beide ontwikkelingen krijgt de Dr. Wallerstraat maximaal 85 motorvoertuigen in het spitsuur extra te verwerken. De bestaande verkeersomvang wordt ingeschat op ca. 65 motorvoertuigen. Dit zijn 35 bewegingen voor de huidige bewoners van de appartementen en 30 voertuigen van/naar het zorgcentrum op de hoek met de Nieuwe Veenendaalseweg. Dit betreft een inschatting op basis van het aantal parkeervoorzieningen aan de Dr. Wallerstraat. In totaal bedraagt de toekomstige omvang 150 motorvoertuigen in een maatgevend spitsuur. Dit zijn gemiddeld drie personenauto’s per minuut (naar boven afgerond).

De bestaande inrichting is voldoende geschikt om de toename van verkeer veilig af te wikkelen. Voor verkeer in twee richtingen is een (minimale) rijbaanbreedte van 4,8m benodigd (richtlijn CROW). Met de huidige 5,0m voldoet deze. Bij de aansluiting op de Nieuwe Veenendaalseweg worden ook geen knelpunten verwacht. Op dit deel van de Nieuwe Veenendaalseweg is nog een reconstructie voorzien. Vooruitlopend hierop heeft de gemeente recent de voorrangssituatie gewijzigd. Verkeer van rechts heeft nu voorrang. Dit betekent dat verkeer vanuit de Dr. Wallerstraat voorrang heeft op het verkeer op de Nieuwe Veenendaalseweg (vanuit noordelijke richting). Als gevolg daarvan zal er niet snel een opstopping op de Dokter Wallerstraat ontstaan.

Willem van Nasstraat

De verkeersomvang op de Willem van Nasstraat is laag. Zoals aangegeven zal naar verwachting een laag aandeel van het extra verkeer als gevolg van het stedenbouwkundig plan deze route nemen. Wanneer 20% van het verkeer uit het plangebied (gebaseerd op de meest westelijk gelegen parkeerplaatsen) gebruik maakt van de Willem van Nasstraat is dit een toename van ca. 10 motorvoertuigen in een spitsuur. Gezien deze hoeveelheid worden geen knelpunten in de verkeersafwikkeling verwacht vanwege. Ook niet wanneer blijkt dat meer verkeer het plangebied verlaat via de Willem van Nasstraat. Het zuidelijke deel heeft een voldoende rijbaanbreedte. Het noordelijke deel is deze breedte ter hoogte van de bestaande parkeervakken beperkt. Er is voldoende passeerruimte en zicht bij de wisseling van de parkeerstrook naar de andere zijde van de rijbaan.

Groeneweg

De omvang van het extra verkeer als gevolg van het stedenbouwkundig plan is moeilijk in te schatten. Waarschijnlijk is deze toename beperkt doordat de directe ontsluiting via de Dr. Wallerstraat naar de Nieuwe Veenendaalseweg is gericht. De inrichting van de Groeneweg kan meer verwerken dan de omliggende wegen. In de bestaande situatie worden ook diverse voorzieningen in de nabije omgeving via de Groeneweg ontsloten. Er zijn dan ook geen problemen met de verkeersafwikkeling te verwachten. De rijbaan is voldoende breed (>4,8m). Ook niet in de situatie wanneer meer verkeer het plangebied verlaat via de Willem van Nasstraat en vervolgens de Groeneweg neemt.

Bantuinweg

De verwachting is dat de Bantuinweg als gevolg van het stedenbouwkundig plan een beperkte toename van verkeer krijgt te verwerken. De ontsluiting van het plangebied is gericht op de Nieuwe Veenendaalseweg. Daarnaast is de bestaande inrichting van de Bantuinweg er niet op gericht om veel extra verkeer te verwerken. Verkeer kan ter plaatse alleen tegemoetkomend verkeer passeren bij vrije parkeerplaatsen of op de passeerstroken tussen de parkeervoorzieningen. De route is dan ook niet aantrekkelijk om te nemen.

Vanwege de bovenlokale verkeersproblematiek wordt in de avondspits de route via de Bantuinweg door sluipverkeer gebruikt. Op basis van reacties van omwonenden (tijdens de participatie van het stedenbouwkundig plan) zorgt dit weleens voor een knelpunten in de doorstroming vanwege de beperkte passeermogelijkheden in de straat. De verwachting is dan ook dat verkeer tijdens de avondspits eerder andere routes gaat nemen om het plangebied te verlaten. De toename is dan beperkt of nihil. Op andere momenten van de dag leidt een (lichte) toename van verkeer niet tot knelpunten in de verkeersafwikkeling.

Dit geldt ook voor het westelijke deel van de Bantuinweg met in het verlengde de Zandheuvelstraat. Deze verbinding wordt gebruikt voor bestemmingen in de richting van Remmerden en Elst. De verwachting is dat deze verbinding beperkt wordt gebruikt gezien de bestemmingen. Daarnaast zorgt de huidige inrichting van deze verbinding niet voor een aantrekkende werking. Ter hoogte van Kindcentrum De Horizon aan de Bantuinweg is een schoolzone aanwezig. Ter plaatse is de rijbaan versmald naar een enkele rijrichting en zijn enkele snelheidsremmende maatregelen aanwezig. Een eventuele (lichte) toename van verkeer leidt niet tot knelpunten in de verkeersafwikkeling.

4.3. Terugvaloptie ontsluiting Willem van Nasstraat

De verwachting is dat de ontwikkeling van het stedenbouwkundig plan Dr. Wallerstraat niet leidt tot (nieuwe) knelpunten in de verkeersafwikkeling. Deze is en blijf acceptabel voor de omliggende wegen van het plangebied. Mocht alsnog blijken dat er meer verkeer door de Willem van Nasstraat en Bantuinweg gaat rijden – met negatieve gevolgen voor een veilige verkeersafwikkeling – bestaat de mogelijkheid om de aansluitingen op de Willem van Nasstraat voor gemotoriseerd verkeer af te sluiten. Toegang voor hulpdiensten moet mogelijk zijn. Deze terugvaloptie is benoemd in het stedenbouwkundig plan. Dit betekent vervolgens dat de volledige verkeerstoename via de Dr. Wallerstraat wordt afgewikkeld. Ook in deze situatie blijft sprake van een acceptabele verkeersafwikkeling.

RA+ ingenieurs

5. Conclusie

Aan de westzijde van de Dr. Wallerstraat is een ruimtelijke ontwikkeling voorzien waarbij de vier woongebouwen worden gesloopt en nieuwbouw terug komt. De 190 nieuwe wooneenheden zorgen voor een toename van verkeer. Een verkeerstoets is uitgevoerd om deze effecten als gevolg van het stedenbouwkundig plan in beeld te brengen en te beoordelen.

Het beoogde plan zorgt voor een totale verkeersgeneratie van ca. 850 verkeersbewegingen per etmaal (van/naar). Dit is een toename van ruim 500 verkeersbewegingen. In de nabije omgeving wordt momenteel een gezondheidscentrum gerealiseerd. Het verkeer dat het gezondheidscentrum verlaat maakt tevens gebruik van het oostelijke deel van de Dr. Wallerstraat. De totale toename op dit deel bedraagt ca. 350 verkeersbewegingen.

De ontsluiting van het plangebied aan de Dr. Wallerstraat is gericht op de Nieuwe Veenendaalseweg. Het merendeel van het verkeer zal naar verwachting ook deze route nemen. Een beperkt aandeel zal via de westzijde het plangebied verlaten. Op de Dr. Wallerstraat zorgen beide ontwikkelingen samen voor een toename van 85 motorvoertuigen in een maatgevend spitsuur. Deze toename levert geen knelpunten op voor een veilige verkeersafwikkeling (gemiddeld maximaal drie auto's per minuut). Op overige momenten op de dag is de toename minder groot. Dit geldt ook voor de omliggende wegen waar geen (nieuwe) knelpunten worden verwacht als gevolg van het stedenbouwkundig plan. De wegen voldoen aan het intensiteitencriterium en kennen een weginrichting die de toename van verkeer kan verwerken. Aandachtspunt blijft de Bantuinweg vanwege het smallere profiel en de beperkte passeermogelijkheden. Door de aanwezigheid van sluipverkeer – als gevolg van bovenlokale verkeersknelpunten – zorgt dit in de avondspits voor knelpunten en een verminderde verkeersafwikkeling.

Bij de beoordeling is uitgegaan dat het merendeel van het verkeer rechtstreeks ontsluit richting de Nieuwe Veenendaalseweg. Deze weg is geschikt om grotere hoeveelheden verkeer te verwerken. Wanneer blijkt dat de grotere hoeveelheden het plangebied via de Willem van Nasstraat verlaat, worden eveneens geen problemen verwacht. Mochten er alsnog negatieve gevolgen ontstaan in omliggende wegen is in het stedenbouwkundig plan een terugvaloptie opgenomen. De mogelijkheid bestaat om de aansluitingen op de Willem van Nasstraat voor gemotoriseerd verkeer af te sluiten. In deze situatie wordt het plangebied volledig ontsloten via de Dr. Wallerstraat.

RA+
ingenieurs

Wat wij buiten doen *komt binnen.*