

Projectnaam

Verkeersaspecten woningbouwontwikkeling Vroendaal

Ons kenmerk

CA230025.067.M01.v1.7

Onderwerp

Onderbouwing verkeerskundige aspecten t.b.v. de woningbouwontwikkeling Vroendaal te Maastricht

Behandeld door

5.1.2e

Telefoon

5.1.2e

Datum

9 april 2026

E-mail

5.1.2e

5.1.2e

Bijlagen

1 t/m 6

1 Inleiding

In de wijk Vroendaal te Maastricht is een planontwikkeling voorzien voor de nieuwbouw van 66 woningen. De projectlocatie is gelegen tussen de Rijksweg en Bunderbosch, ter hoogte van Rijksweg 45. Bij de planontwikkeling dienen voor de betreffende woningen voldoende parkeerplaatsen te worden aangelegd. Daarnaast genereert een dergelijke ontwikkeling extra verkeer. In het kader van de bestemmingsplanwijziging voor de betreffende ontwikkeling heeft de gemeente Maastricht aangegeven dat een onderbouwing van de verkeersaspecten noodzakelijk is.

In de volgende paragraaf wordt de planontwikkeling kort beschreven. In de navolgende paragrafen worden vervolgens ingegaan op de aspecten parkeren en verkeersgeneratie. De notitie sluit af met een conclusie ten aanzien van de verkeersaspecten.

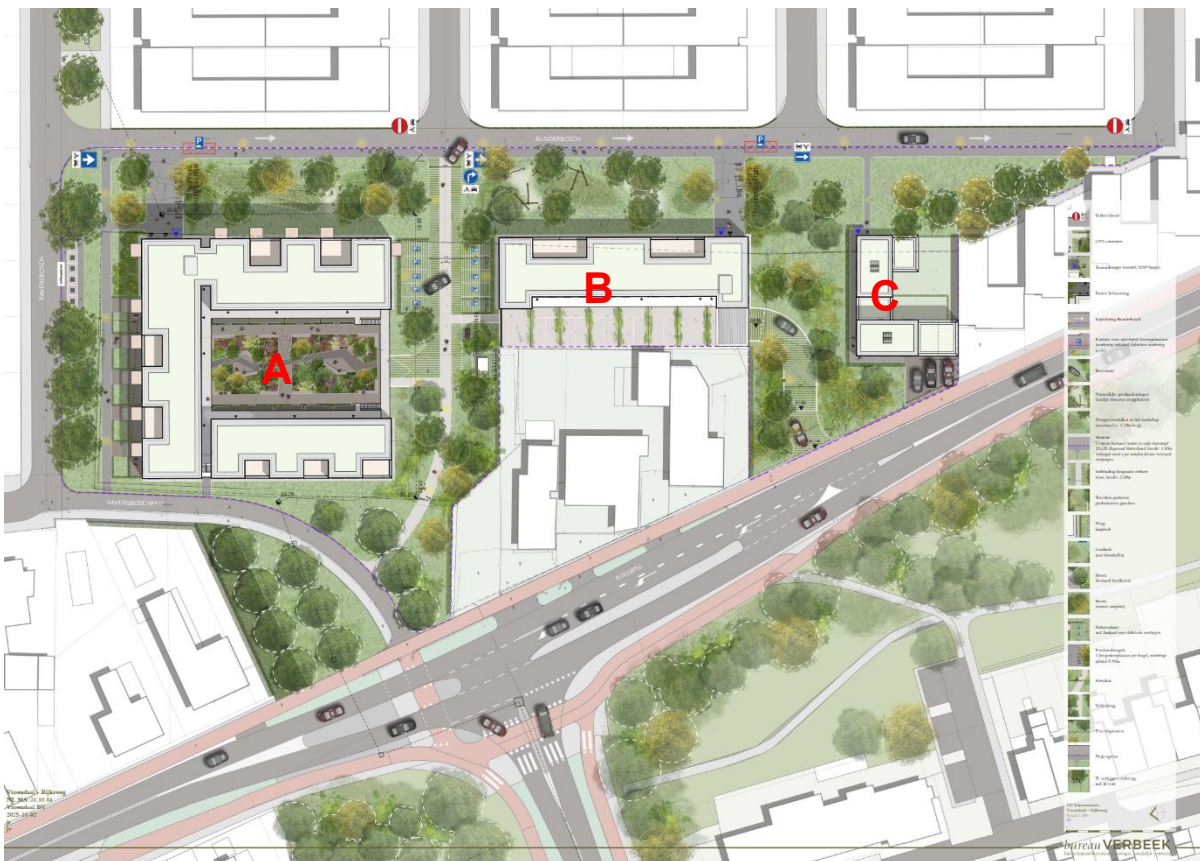


Projectlocatie

2 Planontwikkeling

De planontwikkeling betreft de realisatie van 66 woningen. De ontwikkeling bestaat daarbij uit drie plandelen te weten:

- Plandeel A (43 appartementen):
 - 12 woningen tussen 30-60 m²
 - 29 woningen tussen 60-110 m²
 - 2 woningen >110 m²
- Plandeel B (21 appartementen):
 - 21 sociale huurwoningen
- Plandeel C (2 woningen)
 - 2 grondgebonden woningen >110 m²



VO buitenruimte (bron: Bureau Verbeek, 2 oktober 2025)

3 Parkeren

Parkeernormen

Voor het bepalen van de extra parkeerbehoefte ten gevolge van de beoogde ontwikkeling wordt uitgegaan aan de gemeentelijke parkeernormen zoals die zijn opgenomen in de 'Nota parkeernormen 2021' van de gemeente Maastricht. Het grondgebied van Maastricht is in deze nota ingedeeld in vier verschillende gebieden. De projectlocatie is gelegen in Zone 4: 'overig grondgebied'.

Voor de parkeernormen maakt Maastricht in deze nota onderscheid tussen verschillende soorten woonfuncties. Voor woonfuncties wordt het aantal vierkante meter bruto vloeroppervlakte (bvo) als uitgangspunt gehanteerd. Voor sociale huurwoningen geldt de huurliberalisatiegrens als criterium. In onderstaande tabel zijn de parkeernormen voor de functie wonen weergegeven. Deze parkeernormen zijn inclusief de bezoekersnormen en- percentages.

Wonen (parkeernormen zijn inclusief de genoemde bezoekersnormen en- percentages)

Functie	Eenheid	Zone 1 (Dynamisch gebied)	Zone 2 (Stedelijk gebied)	Zone 3 (Parkwijken)	Zone 4 (Overig grondgebied)
Bezoekersnormen	Per woning	0,1	0,2	0,2	0,3
Woning, groter dan 110 m ²	Per woning	0,8	1,1	1,2	1,6
Woning, tussen 60 en 110 m ²	Per woning	0,7	1,0	1,1	1,4
Woning, tussen 30 en 60 m ²	Per woning	0,5	0,7	0,8	1,1
Woning, kleiner dan 30 m ² (tiny house)	Per woning	0,2	0,3	0,4	0,6
Woning, sociale huur, grondgebonden*	Per woning	0,5	0,7	0,8	1,1
Woning, sociale huur, gestapeld (appartement)*	Per woning	0,3	0,5	0,6	0,9
Kamerverhuur, niet-studenten**	Per kamer	0,4	0,4	0,5	0,6
Kamerverhuur, studenten (campuscontract)**	Per kamer	0,2	0,2	0,3	0,3
Serviceflat/aanleunwoning	Per woning	0,1	0,1	0,8	0,9

*Voor sociale huurwoningen geldt de huurliberalisatiegrens als criterium (als voorbeeld: in 2021 een rekenhuur van lager of gelijk aan € 752,33).

**Voor de functies kamerverhuur (niet-studenten/studenten) geldt een bezoekersnorm van 0,2 parkeerplaats per kamer (met uitzondering van het 'Dynamisch Gebied').

Autoparkeernormen woonfuncties (bron: Nota parkeernormen 2021, Gemeente Maastricht)

Parkeervraag

Op basis van het woningbouwprogramma is aan de hand van de gemeentelijke parkeernormen de normatieve parkeerbehoefte voor de ontwikkeling bepaald.

Woonfuncties	parkeer- norm	aantal woningen	parkeer- behoefte
Woning, sociale huur, gestapeld	0,9	21	18,9
Woning, tussen 30 en 60 m ²	1,1	12	13,2
Woning, tussen 60 en 110 m ²	1,4	29	40,6
Woning groter dan 110 m ²	1,6	4	6,4
Totaal		66	79,1

De planontwikkeling kent een totale parkeerbehoefte van 79 parkeerplaatsen.

Parkeeraanbod

De planontwikkeling voorziet in de realisatie van een tweetal parkeergarages, onder plandeel A en plandeel B. De parkeergarage onder Plandeel A (48 parkeerplaatsen) wordt ontsloten vanaf de Bunderbosch ter hoogte van de woonstraat Bruyterbosch. Langs de ontsluiting van de parkeergarage van Plandeel A zijn op maaiveld 10 parkeerplaatsen gesitueerd. De parkeergarage onder Plandeel B wordt ontsloten vanaf de Rijksweg. Deze parkeergarage heeft een capaciteit van 21 parkeerplaatsen. Alle parkeervakken in de parkeergarages van de plandelen A en B evenals de 10 parkeerplaatsen op maaiveld zijn voorzien van een leidingdoorvoer (kabelgoot of loze leiding waar kabels doorheen zijn te trekken) voor oplaadpunten.

De twee woningen aan de Rijksweg zijn voorzien van respectievelijk een enkele oprit met garage en een dubbele oprit met garage. Deze parkeerplaatsen worden ontsloten vanaf de Rijksweg. Op basis van de omrekenfactoren POET uit de 'Nota parkeernormen 2021' van de gemeente Maastricht kan een garage met enkele oprit als 1,2 parkeerplaats worden meegeteld en een dubbele oprit met garage voor 2,0 parkeerplaats.

Het totale parkeeraanbod binnen het plan komt daarmee op 82 parkeerplaatsen ($48+10+21+1.2+2,0=82,2$). Daarmee wordt binnen het plan voldaan aan de parkeerbehoefte.

Fietsparkeren

In de 'Nota parkeernormen 2021' van de gemeente Maastricht zijn tevens fietsparkeernormen opgenomen. Voor appartementen geldt een norm van 2 fietsparkeerplaatsen per woning en voor rij- en vrijstaande woningen een norm van 5 fietsparkeerplaatsen per woning. Daarnaast geldt voor alle woningen een bezoekersnorm van 0,5 fietsparkeerplaatsen per woning.

Plandeel	woningentype	aantal	parkeernorm		parkeerbehoefte	
			bewoners	bezoekers	bewoners	bezoekers
A	appartementen	43	2	0,5	86	21,5
B	appartementen	21	2	0,5	42	10,5
C	vrijstaande woningen	2	5	0,5	10	1
Totaal		66			138	33

De benodigde fietsenstallingsplaatsen voor de appartementen zijn voorzien in souterrain van de betreffende plandelen. Bij plandeel A is een gezamenlijke fietsenstalling (oppervlakte ca. 28 m²) voorzien voor 19 fietsen. Deze stalling is bereikbaar via een trap met fietsgoot en via de lift. Daarnaast zijn er 62 stallingsplekken voorzien in de buitenbergingen van de appartementen en zijn er in de parkeergarage een zestal plekken aangewezen voor de stalling van fietsen met afwijkende maten. Tenslotte zijn in het inrichtingsplan voor de buitenruimte 22 fietsparkeerplaatsen opgenomen bij de entree van dit appartementencomplex.

Bij plandeel B is een gezamenlijke fietsenstalling (ca. 31 m²) voorzien in het souterrain voor 18 fietsen. Deze stalling is bereikbaar via een trap met fietsgoot en via de lift. Daarnaast zijn er 23 stallingsplekken voorzien in de buitenbergingen van de appartementen en zijn er in de parkeergarage een elftal plekken aangewezen voor de stalling van fietsen met afwijkende maten. Tenslotte zijn in het inrichtingsplan voor de buitenruimte 14 fietsparkeerplaatsen opgenomen bij de entree van dit appartementencomplex.

Bij de grondgebonden woningen van plandeel C is stallingsruimte voor 5 fietsen voorzien in de garage van betreffende woningen. Deze garage hebben een oppervlakte van 19,7 m². Voor de bezoeker is stallingsruimte aanwezig bij de oprit van betreffende woningen.

Zowel in de gezamenlijke fietsenstallingsruimtes bij de plandelen A en B als in de garages van de grondgebonden woningen zijn oplaadmogelijkheden beschikbaar voor het opladen van elektrische tweewielers.

Hiermee wordt bij alle plandelen voldaan aan de parkeernormen voor het fietsparkeren.

4 Verkeersgeneratie

Aan de hand van de kencijfers zoals opgenomen in de CROW-publicatie 744 'Parkeercijfers, basis voor parkerenormering' is de verkeersgeneratie van de planontwikkeling inzichtelijk gemaakt. Daarbij is op basis van het woonprogramma en de daarin aanwezige differentiatie de verkeersgeneratie van het bouwplan bepaald.

In de CROW-publicatie 744 is bij de kencijfers onderscheidt gemaakt naar stedelijkheidsgraad en naar ligging in de stedelijke zone. De stedelijkheidsgraad van Maastricht is 'sterk stedelijk'. Het gebied is te kenmerken als 'rest bebouwde kom'. De kencijfers verkeersgeneratie zijn inclusief de verkeersgeneratie van bezoekers.

De kencijfers geven een indicatie van de verkeersgeneratie op een gemiddelde weekdag en kennen daarom een bandbreedte. Bij de verkeersgeneratie voor woonfuncties kan een weekdag op basis van een vuistregel worden omgerekend naar een werkdag door de kencijfers te vermenigvuldigen met 1.11.

Verkeersgeneratie							
Woningtype / prijssegment	generatie / woning *		woningen aantal	weekdag (mvt/etm)		werkdag (mvt/etm)	
	min	max		min	max	min	max
Plandeel A							
Koop, appartement, > 100 m2	6,7	7,5	4	26,8	30,0	29,7	33,3
Koop, appartement, 75-100 m2	5,2	6,0	5	26,0	30,0	28,9	33,3
Koop, appartement, < 75 m2	4,5	5,3	34	153,0	180,2	169,8	200,0
<i>Subtotaal plandeel A</i>				205,8	240,2	228,4	266,6
Plandeel B							
Huur, appartement, sociale huur, < 75 m2	2,2	3,0	21	46,2	63,0	51,3	69,9
Plandeel C							
Koop, huis, vrijstaand	7,8	8,6	2	15,6	17,2	17,3	19,1
Totaal			66	268	320	297	356

* Kencijfers conform CROW-publicatie 744, gebaseerd op stedelijkheidsgraad sterk stedelijk, rest bebouwde kom

De totale planontwikkeling resulteert op een gemiddelde weekdag in een extra verkeersgeneratie tussen 268 en 320 motorvoertuigen op een gemiddelde weekdag. Omgerekend naar een werkdag resulteert dat in 297 tot 356 extra verkeersbewegingen. De verkeersgeneratie ten gevolge van de planontwikkeling zal tijdens een werkdag naar verwachting tussen de 297 en 356 extra verkeersbewegingen betreffen.

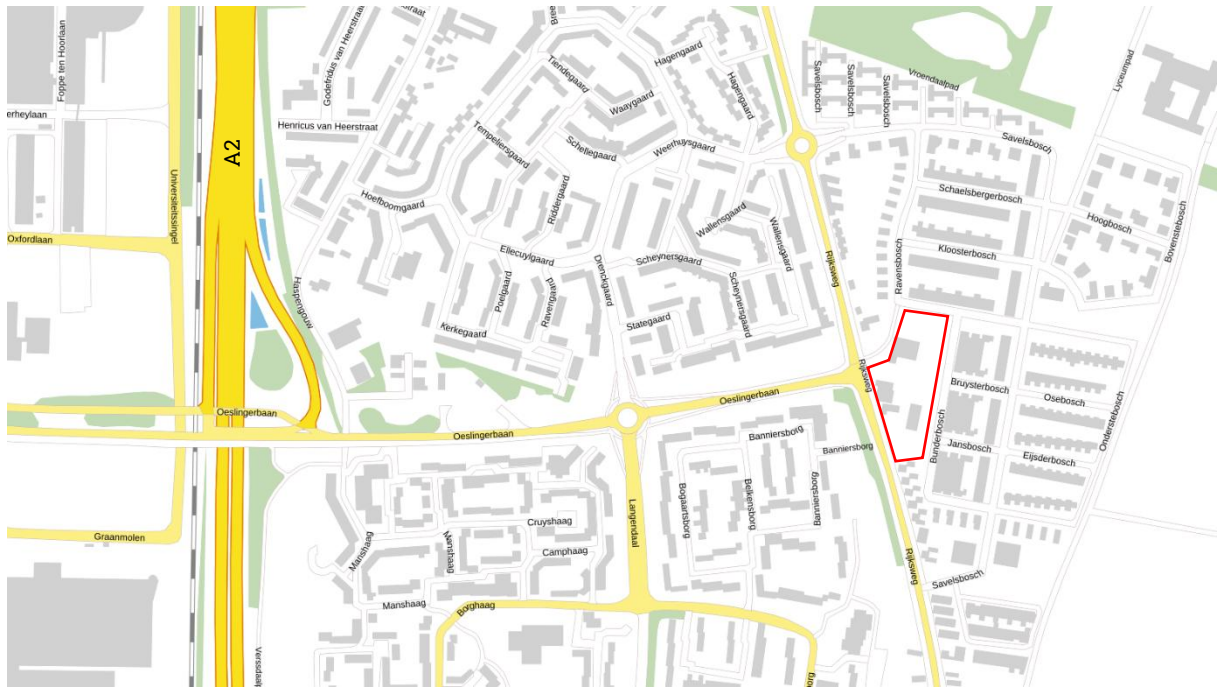
5 Verkeersafwikkeling

Huidige situatie

In de huidige situatie worden circa 270 bestaande woningen van de wijk Vroendaal via de woonstraat Savelsbosch ontsloten op de Rijksweg. Dit gebeurt aan de noordzijde middels een rotonde en aan de zuidzijde met een kruispunt (T-splitsing). De Savelsbosch is, net als de aangrenzende woonstraten, een erftoegangsweg (30 km/uur). Dergelijke wegen kennen een lage verkeersintensiteit (maximaal 2.500 – 4.000 motorvoertuigen/etmaal). Uitgaande van een gemiddelde verkeersgeneratie per woning van 8 verkeersbeweging per dag, zal de Savelsbosch momenteel een verkeersaanbod kennen van circa 2.160 motorvoertuigen per dag. Doordat dit verkeersaanbod zowel via de noordzijde (rotonde) als zuidzijde (kruispunt) wordt afgewikkeld op de Rijksweg zal de verkeersintensiteit op de afzonderlijke wegvakken van de Savelsbosch beduidend lager zijn. Ook de woonstraten die aansluiten op de Savelsbosch kennen een verkeersintensiteit die beduidend lager zal liggen.

De Rijksweg is een gebiedsontsluitingsweg (GOW) met een verkeersregime van 50 km/uur. Dergelijke gebiedsontsluitingswegen kennen een hogere verkeersintensiteit (5.000 – 15.000 motorvoertuigen/etmaal). Uit verkeergegevens uit 2023 blijkt dat de Rijksweg ter hoogte van het projectgebied een verkeersintensiteit kent van ca. 6.920 mvt/etm¹ op het tracé ten zuiden van de aansluiting met de Oeslingerbaan en ca. 8.240 mvt/etm op het tracé ten noorden van de Oeslingerbaan.

¹ Bron: Verkeersmonitor Maastricht 2023



Plangebied met omliggend wegennet

Verkeersafwikkeling bouwplan

De planontwikkeling van in totaal 66 woningen resulteert in een extra verkeersgeneratie tussen de 297 en 356 verkeersbewegingen op een werkdag. De afwikkeling van deze extra verkeersbewegingen vindt plaats via zowel de oostzijde (Bunderbosch) als de westzijde (Rijksweg).

Afwikkeling oostzijde – Plandeel A

De parkeergarage van Plandeel A inclusief het maaiveld parkeren, wordt ter hoogte van de woonstraat Bruysterbosch ontsloten op de Bunderbosch. Uitgaande van de maximale verkeersgeneratie van 356 extra verkeersbewegingen (worstcasescenario) worden 58 van de 82 parkeerplaatsen van de totale planontwikkeling ontsloten waarbij circa 266 extra verkeersbewegingen per dag van en naar deze voorziening zijn te verwachten. Op de Bunderbosch geldt, op het tracé dat langs het projectgebied loopt, eenrichtingsverkeer in zuidelijke richting. Op verzoek van de bewoners wordt ook éénrichtingsverkeer ingesteld op de Bruysterbosch. Dit heeft tot gevolg dat het vertrekkend verkeer van de Bruysterbosch ook gebruik maakt van de Bunderbosch.

Gezien het eenrichtingsverkeer op de Bunderbosch zal het overgrote deel van het toeleidend verkeer de parkeervoorzieningen van plandeel A benaderen via de woonstraten Ravensbosch en Bruysterbosch.

De verkeersafwikkeling van het vertrekkend verkeer zal plaatsvinden via Bunderbosch en Jansbosch. Op de Savelsbosch zal het verkeer zich vervolgens verdelen in noordelijke en zuidelijke richting. Via de Savelsbosch vindt afwikkeling van de extra verkeersbewegingen op de Rijksweg plaats, verdeeld over de rotonde aan de noordzijde en het kruispunt aan de zuidzijde.

Afwikkeling westzijde - plandeel B

De parkeergarage van Plandeel B wordt ten zuiden van de woning rijksweg 45/45a middels een inrit ontsloten op de Rijksweg. Uitgaande van de maximale verkeersgeneratie van 356 extra verkeersbewegingen (worstcasescenario) zijn maximaal 69 extra verkeersbewegingen per werkdag te verwachten van en naar deze

voorziening. Ter plaatse van de nieuwe inrit vinden tevens aanpassingen plaats op de Rijksweg die zorgen voor een goede ontsluiting op de Rijksweg.

Afwikkeling westzijde - plandeel C

Ook de parkeervoorzieningen van de twee grondgebonden van plandeel C worden ontsloten op de Rijksweg. Daarbij zijn maximaal 19 extra verkeersbewegingen per werkdag te verwachten.

6 Conclusies

De woningbouwontwikkeling van 66 woningen leidt tot extra verkeersbewegingen en een parkeerbehoefte.

Parkeren:

Op basis van het beoogde woningbouwprogramma dienen, conform de parkeernormen van de gemeente Maastricht, voor deze ontwikkeling 79 parkeerplaatsen te worden gerealiseerd.

In deze benodigde extra parkeerbehoefte wordt voorzien door de realisatie van 82 parkeerplaatsen binnen het project, bestaande uit 69 parkeerplaatsen in de beide parkeergarages, 10 maaiveld parkeerplaatsen nabij de parkeergarage bij plandeel A en 3 parkeerplaatsen bij de 2 woningen aan de Rijksweg (plandeel C).

Bij de verschillende bouwdelen wordt tevens voorzien in voldoende fietsenstallingsplaatsen voor de betreffende bewoners. Daarnaast zijn 36 fietsparkeerplaatsen opgenomen in het openbaar gebied nabij de entrees van de appartementen. Daarmee wordt voldaan aan de bezoekersnorm van 0,5 fietsparkeerplaatsen per woning.

Het planvoornemen voorziet in de realisatie van voldoende parkeerplaatsen. Bij voorliggende ontwikkeling wordt ruimschoots voorzien in het benodigd aantal parkeervoorzieningen welke op basis van de gemeentelijke parkeernormen dienen te worden gerealiseerd. Het is daarmee aannemelijk dat het plan niet zal leiden tot knelpunten ten aanzien van het aspect parkeren.

Verkeersgeneratie en -afwikkeling:

De realisatie van de 66 woningen zorgen in totaal voor circa 350 extra verkeersbewegingen per werkdag. Van deze extra verkeersbewegingen vinden er circa 266 plaats via de oostzijde ((Bunderbosch), circa 70 via de ontsluiting van de parkeergarage van plandeel B op de Rijksweg, en circa 19 ter plaatse van de inritten van de twee grondgebonden woningen aan de Rijksweg.

Afwikkeling oostzijde

De verkeersafwikkeling binnen de wijk Vroendaal vindt plaats door 30 km-gebied. De betreffende straten (Bruysterbosch, Jansbosch, Ravensbosch en Savelsbosch) zijn zogenaamde erftoegangswegen binnen de bebouwde kom (ETW). Dergelijke wegen kennen een lage verkeersintensiteit (maximaal 2.500 – 4.000 motorvoertuigen/etmaal).

Door de planontwikkeling is in een worst-case scenario een maximale toename van 266 verkeersbewegingen te verwachten aan de oostzijde bij plandeel A. Het toeleidend verkeer (133 verkeersbewegingen) benadert het plan daarbij vanuit het oosten via de Bruysterbosch en vanuit het noorden via de Ravensbosch en het noordelijke deel van de Bunderbosch. Uitgaand van een verdeling van 50% over beide richtingen resulteert dit in een toename van circa 68 verkeersbewegingen in beide straten.

Het vertrekkend verkeer verlaat het plan via de Bunderbosch in zuidelijke richting (133 verkeersbewegingen). Door de instelling van éénrichtingsverkeer in de Bruysterbosch maakt ook het vertrekkend verkeer uit deze woonstraat (circa 26 verkeersbewegingen) gebruik van deze route. Dit verkeer zal zich vervolgens verdelen over de Jansbosch en het zuidelijke deel van de Bunderbosch. Uitgaande van een verdeling van 50% over beide richtingen resulteert dit in een toename van circa 80 verkeersbewegingen in beide straten.

De grootste toename aan verkeersbewegingen is te verwachten in de Bunderbosch en Jansbosch. De Bunderbosch (zuidelijk gedeelte) en Jansbosch zijn, net als de Bruysterbosch en Ravensbosch, woonstraten met een rijwegbreedte van circa 5,20 meter. Zowel aan de Jansbosch als aan de Bunderbosch zijn 8 inritten van woningen gesitueerd. Uitgaande van de gemiddelde verkeersgeneratie conform CROW-publicatie 744 voor vrijstaande koop woningen kennen deze straten daarmee in de huidige situatie een verkeersgeneratie van 66 (8 x 8,2) mvt/etm. Ondanks dat met de verkeertoe name ten gevolge van de planontwikkeling het aantal verkeersbewegingen in deze woonstraten beduidend toeneemt ten opzichte van de huidige situatie zal dit, net als bij de Bruysterbosch, de Ravensbosch en de andere woonstraten, niet leiden tot knelpunten ten aanzien van doorstroming, verkeersveiligheid of leefbaarheid. Het aantal verkeersbewegingen op betreffende woonstraten blijft ook na realisatie van het planvoornemen passend bij de functie en inrichting van betreffende straten.

De verkeersafwikkeling concentreert zich vervolgens op de Savelsbosch. Deze weg kent in de huidige situatie naar verwachting een verkeersintensiteit van circa 2.160 verkeersbewegingen per etmaal. Ten gevolge van de planontwikkeling is op de Savelsbosch een toename van 266 verkeersbewegingen per dag te verwachten. Deze verkeersintensiteiten verdelen zich op de Savelsbosch over noordelijke en zuidelijke richting. De Savelsbosch is een ETW met een ontsluitende functie voor de aansluitende woonstraten. De inrichting van deze weg is hierop afgestemd door de rijwegbreedte van circa 5,80 meter en het gereguleerd parkeren in parkeervakken. De te verwachten toename van 266 verkeersbewegingen zal dan ook niet leiden tot knelpunten ten aanzien van doorstroming, verkeersveiligheid of leefbaarheid in deze straat.

Door de dubbele ontsluiting van de Savelsbosch op de Rijksweg wordt de verwerking van de toename aan verkeersbewegingen verdeeld over verschillende wegvakken van de Rijksweg. Daarbij bevindt zich op het tracé van de Rijksweg tussen beide aansluitingen tevens de aansluiting van de Oeslingerbaan welke een directe aansluiting kent op de A2 (noordelijke richting). Gezien de huidige inrichting van de Rijksweg en gezien de spreiding van de verkeersstromen en de goede aansluiting richting het rijkswegennet zal de impact van de verkeerstoename beperkt zijn en zal om die reden niet leiden tot knelpunten ten aanzien van doorstroming, verkeersveiligheid of leefbaarheid op deze weg.

Afwikkeling westzijde

De parkeergarage van plandeel B ontsluit op de Rijksweg. Daarbij zijn circa 70 extra verkeersbewegingen per werkdag te verwachten van en naar deze voorziening. De verkeersafwikkeling van deze verkeersbewegingen vindt rechtstreeks plaats op de Rijksweg via de nieuwe ontsluiting van de parkeergarage.

Om te beoordelen of de nieuwe ontsluiting van de parkeergarage op de Rijksweg de verkeersgeneratie op een goede manier kan verwerken is de capaciteit van dit kruispunt beoordeeld waarbij tevens rekening is gehouden met de nabijheid van het kruispunt Oeslingerbaan. Dit verkeerskundig onderzoek is uitgevoerd met behulp van een microsimulatiemodel, waarin zowel de huidige infrastructuur is opgenomen alsook de ontwikkeling van de woningen en uitrit. De resultaten van dit onderzoek zijn vastgelegd in de rapportage 'Verkeersonderzoek ontwikkeling Vroendaal' (Haskoning d.d. 10 juli 2025) welke is opgenomen als bijlage bij deze notitie.

Uit het onderzoek blijkt dat de toevoeging van de ontwikkeling Vroendaal niet leidt tot andere conclusies op het gebied van doorstroming. De woningen kunnen via de uitrit op de Rijksweg worden aangesloten zonder dat dit impact heeft op de verkeersafwikkeling van de Rijksweg en de kruising Oeslingerbaan – Rijksweg.

De beoogde vormgeving biedt (ruim) voldoende capaciteit en zorgt niet voor nadelige effecten voor de afwikkeling van het verkeer op de Rijksweg. Ook het kruispunt Rijksweg/Oeslingerbaan heeft voldoende capaciteit om het verkeer goed af te wikkelen. Ook bij toenemende intensiteiten staat de verkeersafwikkeling niet onder druk.

Ook de parkeervoorzieningen van de twee grondgebonden van plandeel C worden ontsloten op de Rijksweg. Daarbij zijn maximaal 19 extra verkeersbewegingen per werkdag te verwachten. Gezien de geringe toename van 19 verkeersbewegingen zal dit niet leiden tot knelpunten ten aanzien van doorstroming, verkeersveiligheid of leefbaarheid in de Rijksweg.

Conclusie

Op basis van het vorenstaande wordt geconcludeerd dat zowel de bestaande (woon)straten binnen de wijk Vroendaal als Rijksweg de toekomstige additionele berekende (maximale) verkeersgeneratie van 356 motorvoertuigen/etmaal naar verwachting zonder problemen kunnen verwerken. Daarbij leidt het realiseren van de ontsluiting van 21 sociale huurwoningen met een uitrit op de Rijksweg niet voor veranderingen in de verkeersafwikkeling en is verkeerskundig goed mogelijk.

Bijlagen

Bijlage 1:	VO Buitenruimte
Bijlage 2:	Souterrain Plandeel A
Bijlage 3:	Souterrain Plandeel B
Bijlage 4:	Overzichtstekening plandeel C
Bijlage 5:	Notitie Verkeersonderzoek ontwikkeling Vroendaal
Bijlage 6:	Ontwerp inritten en middengeleider

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1