

**Aan:** [REDACTED] J

**Kopie:** [REDACTED] J [REDACTED] J [REDACTED] J [REDACTED] J

**Van:** [REDACTED] J

**Datum:** 3 september 2023

**Onderwerp:** Midgraaf Almkerk

## Terugkoppeling

Ik heb de terugkoppeling toegevoegd aan deze memo. Deze is besproken met [REDACTED] J en [REDACTED] J. Om de leesbaarheid te verbeteren, hebben we besloten deze om te zetten van een booklet naar een memo.

Er was echter nog een punt waarop de verzending vertraagd werd. Het is doorgaans niet gebruikelijk om bewoners rapportages van bouwkundige opnames te verstrekken. Niettemin, vanuit het oogpunt van vertrouwen hebben we besloten om deze informatie alsnog beschikbaar te stellen via het bedrijf dat de bouwkundige opname heeft uitgevoerd. Vanwege de vakantieperiode, zowel bij ons als bij het uitvoerende bedrijf, bleek het organiseren hiervan enigszins lastig te zijn. Na de vakantieperiode is dit blijven liggen, maar we zijn vastbesloten om dit nu in gang te zetten.

Zodra deze memo jouw goedkeuring heeft, zal ik hem ter beoordeling aan [REDACTED] J voorleggen en daarna versturen.

## Onderzoeken

Ik had eerder met [REDACTED] J (Teamleider Ruimtelijk Beheer) besproken dat er, indien nodig, budget beschikbaar zou worden gesteld voor verkeersonderzoek. Dit onderzoek zou gericht zijn op een evaluatie van de verkeerskundige functie van de weg. We hebben zelfs al een offerte ontvangen hiervoor van DTV consultant.

Echter, na overleg met [REDACTED] J heb ik dit idee nog niet verder uitgewerkt. Tijdens dit overleg kwam naar voren dat het er ambtelijk géén aanleiding is om zo'n onderzoek uit te voeren. Wat maakt deze situatie zo bijzonder dat we hier wel een onderzoek willen uitvoeren, terwijl we dat elders niet doen? Daarom hebben we besloten dit voorlopig te laten rusten.

Natuurlijk kan het onderzoek nog steeds worden opgestart, maar hiervoor zou initiële aanzet van hogerhand (directie of college) nodig zijn.

## Capaciteit weg

Op jouw vraag over de capaciteit van de weg ben ik dit echter ook nagegaan bij het CROW. Hierbij het integrale antwoord:

### Antwoord CROW:

Beste Vincent,

Deze zoektocht is een voor mij herkenbaar probleem. Enkele maanden geleden heb ik ook een vraag beantwoord waar de vraagsteller niet bij het antwoord terecht kwam. Er zijn in de loop van de jaren meerdere schrijfwijzen gehanteerd voor de Erftoegangsweg type 2 (of ETW2, of ETWII of ETW-2 etc). Er wordt nu gekeken hoe dit rechtgetrokken kan worden in de zoekfunctie van de kennisbank, door ook synoniemen of alternatieve schrijfwijzen te koppelen en in de resultaten te tonen en ook de historie (gearchiveerde publicaties) ook nog vindbaar te houden.

### Wegontwerp bubeko met HWO\Handboek wegontwerp 2013 - Basiscriteria - 6.5.1 Wegvakken

Erftoegangswegen kennen in Nederland een verscheidenheid aan verschijningsvormen. Zo zijn er smalle plattelandsweggetjes met een laag verkeersaanbod die hoofdzakelijk dienen om enkele landbouwgronden te ontsluiten (ETW-2). Daarnaast zijn er erftoegangswegen met een duidelijk hoger verkeersaanbod (maximum intensiteit 5000 tot 6000 mvt/etm) die relatief grote gebieden ontsluiten of meerdere kernen verbinden (ETW-1). Deze twee typen verschillen duidelijk qua vorm en gebruik.

Op de erftoegangswegen maken fietsers en overig langzaam (gemotoriseerd) verkeer in beginsel gebruik van de rijbaan. Bij een lage intensiteit van het autoverkeer is een gemengde afwikkeling van fietsers en auto's of toepassing van suggestiestroken geen probleem, mits de rijnsnelheid van het autoverkeer lager is dan de maximumsnelheid. Bij verkeersintensiteiten hoger dan 2000 à 2500 mvt/etm zijn fietsvoorzieningen noodzakelijk (zie CROW-publicatie 230 'Ontwerpwijzer fietsverkeer' [21]).

Zie ook HWO H5.7.2 "Afpellen binnen bandbreedte in het wegprofiel van ETW-1 en ETW-2". Hierin staat de afweging of je de weg als ETW-1 kunt behouden op basis van de aanwezige verkeersintensiteiten, of dat het als ETW-2 gezien en ingericht dient te worden. De grens ligt afhankelijk van de ondergrond (bodem) op 800 of 1000 mvt/etm.

Jij bent met bovenstaande hopelijk geholpen en weet nu mogelijk ook hoe andere zoekmysterieën op te lossen zijn.

Met vriendelijke groet,  
Bastiaan Pigge

De tabel waarna verwezen wordt is het volgende:

Tabel 6.4. Maximale intensiteiten ter voorkoming van bermshade

Verhardingsbreedte (m)	Intensiteit (mvt/etmaal)	
	zandgrond	klei/veen
3,00	350	300
3,50	400	350
4,00	575	500
4,50	1.000	800
5,00	1.400	1.150
5,50	3.000 à 4.000	
6,0	5.000 à 6.000	

Echter is dit een tabel die spreekt over bermshade. Hier zijn daarom ook maatregelen toegepast. De passerplaatsen en bermblokken.

Uit dezelfde publicatie het volgende:

In de praktijk kennen erftoegangswegen in Nederland een verscheidenheid aan verschijningsvormen. Erftoegangswegen type 2 zijn smalle plattelandsweggetjes die hoofdzakelijk dienen om enkele landbouwgronden te ontsluiten. Erftoegangswegen type 1 ontsluiten relatief grote gebieden, bijvoorbeeld een kern of een bedrijventerrein. De typen verschillen duidelijk qua allure en functie (gebruik). In de praktijk variëren de verkeersintensiteiten van enkele honderden voertuigen tot 5.000 à 6.000 voertuigen per dag. Bij een hoge intensiteit is vaak sprake van een (gemeentelijke) verbindingsweg tussen woonkernen. Bij enkele honderden voertuigen per dag levert een rijbaanbreedte van 3,50 meter geen problemen op. Bij een intensiteit van 1.000 of meer voertuigen per dag is de kans op bermschade erg groot en moet er een bredere verharding worden toegepast. Er moet dus een duidelijke relatie zijn tussen intensiteit en verhardingsbreedte. De verharding mag echter niet de indruk wekken van twee rijstroken. In de praktijk varieert de verhardingsbreedte van 3,00 meter tot 6,00 meter.

Om bermschade te voorkomen, moet de verhardingsbreedte ook zijn afgestemd op intensiteit en samenstelling van het verkeer (zware en/of brede voertuigen). De ontwerper moet in voorkomende situaties nagaan of de betreffende weg oneigenlijk wordt gebruikt. In dat geval moet eerst door middel van maatregelen op netwerk niveau het oneigenlijk gebruik worden teruggedrongen. Naar de relatie tussen verhardingsbreedte en intensiteit is slechts beperkt onderzoek gedaan. In tabel 6.4 staan enkele indicatieve intensiteitsgrenzen. Deze gelden bij een percentage vracht- en landbouwverkeer van circa 12 procent. Een natte berm van klei of veen raakt vanwege de geringere draagkracht eerder beschadigd dan een berm die bestaat uit zand.

Al met al maakt dit het er niet makkelijker op.

Echter zou ik de capaciteit schatten op het volgende met de bovenstaande gegevens.

(rijbaan 3m + 1,20m bermverharding beide zijden = 4,20m en passeerplaatsen) op 500 – 1000 motorvoertuigen per dag.



## Toelichting grondslagen

In dit document kunt u secties vinden die onleesbaar zijn gemaakt. Deze informatie is achterwege gelaten op basis van de Wet open overheid (Woo). De letter die hierbij is vermeld correspondeert met de bijbehorende grondslag in onderstaand overzicht.

### **J** Art. 5.1 lid 2 sub e

Het belang van de openbaarmaking van deze informatie weegt niet op tegen het belang van de eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer van betrokkenen