



BVA
verkeersadviezen
vormgevers van mobiliteit

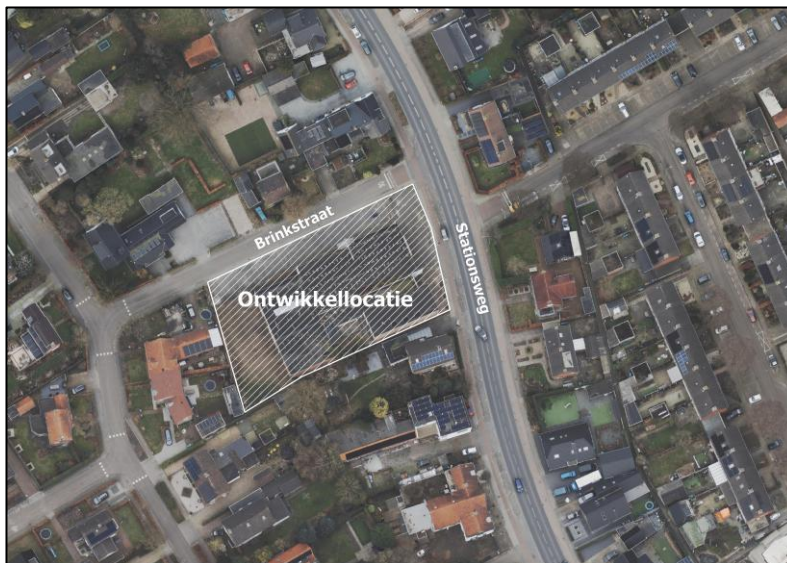
Aan Gemeente Oldebroek
Van Bas Eilert
Datum 23 april 2026
Projectnr 25103
Betreft Verkeerstudie ontsluiting woningbouwplan Stationsweg 17-19, Wezep

1. Inleiding

Becedo Vastgoed VIII B.V. is voornemens om op de locatie Stationsweg 17-19 in Wezep een appartementencomplex te realiseren, bestaande uit 31 woningen. Deze ontwikkeling vindt plaats op het perceel van de voormalige Welkoop-vestiging en betreft een functiewijziging van detailhandel naar wonen. Een dergelijke wijziging in gebruiksfunctie brengt naar verwachting een verandering in verkeersbewegingen met zich mee.

Om te kunnen beoordelen of deze verandering in verkeersbewegingen leidt tot een significante impact op de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid in de directe omgeving van de ontwikkellocatie, is het van belang om de verwachte verkeersgeneratie inzichtelijk te maken en de gevolgen hiervan voor de bestaande infrastructuur te analyseren.

Op verzoek van de gemeente Oldebroek heeft BVA Verkeersadviezen een verkeersstudie uitgevoerd naar de gevolgen van deze ontwikkeling voor de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid op de nabijgelegen Stationsweg en Brinkstraat. In deze notitie worden de bevindingen van deze studie gepresenteerd.



Figuur 1: Ontwikkellocatie



2. Bestaande verkeersstructuur

2.1. Beschrijving van de ligging

De beoogde ontwikkellocatie bevindt zich aan de Brinkstraat, ten zuidwesten van het kruispunt met de Stationsweg, aan de westzijde van de dorpskern van Wezep (zie figuur 1). De Stationsweg vormt een belangrijke verkeersader binnen Wezep en maakt deel uit van de hoofdstructuur die de kern verbindt met omliggende plaatsen zoals Oldebroek en Heerde, evenals met de snelwegen A50 en A28 (tot de ingebruikname van de nieuwe afrit in 2024).

De Brinkstraat, waarop de ontwikkellocatie direct ontsloten wordt, heeft een meer lokale functie en bedient uitsluitend de aangrenzende woningen.

2.2. Functie, gebruik en vormgeving ontsluitingsstructuur

Brinkstraat

De Brinkstraat is primair ingericht als woonstraat met een verblijfsgericht karakter. De straat kent directe erfaansluitingen en is voorzien van haakse parkeervakken langs de rijbaan. De parkeervakken zijn oorspronkelijk hoofdzakelijk bedoeld om de parkeervraag vanuit de Welkoop op te vangen. Sociale interactie in deze straat is aannemelijk; het is de verwachting dat kinderen op of nabij de rijbaan spelen. Fietzers maken gebruik van de rijbaan zelf. De verkeersfunctie is beperkt en ondergeschikt aan de verblijfsfunctie; de straat dient hoofdzakelijk voor de ontsluiting van de aanliggende woningen.



Figuur 2: Brinkstraat

Stationsweg

De Stationsweg vervult een hoofd ontsluitende functie binnen Wezep en heeft een duidelijk andere inrichting dan de Brinkstraat. De weg is breder uitgevoerd en voorzien van vrijliggende fietsstroken. De Stationsweg faciliteert doorgaand verkeer en verbindt verschillende buurten binnen Wezep met elkaar en met omliggende kernen. De weg is ingericht als voorrangsweg en gericht op het efficiënt afwikkelen van verkeersstromen.

Beide wegen zijn voorzien van trottoirs voor voetgangers.



Figuur 3: Stationsweg

Kruispunt Stationsweg - Brinkstraat

Het kruispunt Stationsweg - Brinkstraat is een voorrangskruispunt. Gemotoriseerd verkeer en fietsers op de Stationsweg hebben voorrang op verkeer vanaf de Brinkstraat. Voetgangers hebben geen voorrang op verkeer vanaf de Brinkstraat, ondanks dat de vormgeving van het kruispunt dit mogelijk wel suggereert.

Hoewel de voorrangssituatie duidelijk is aangegeven met verkeersbord B06 ("Verleen voorrang aan bestuurders op kruisende weg") voor verkeer vanuit de Brinkstraat en verkeersbord B01 ("Vorrangsweg") op de Stationsweg, is de fysieke inrichting van het kruispunt verwarrend. De Brinkstraat sluit aan met een drempel die is opgebouwd uit in- en uitritbanden, wat normaliter wordt toegepast bij uitritconstructies. Dit wekt de indruk dat de Brinkstraat als uitrit op de Stationsweg aansluit, wat niet het geval is. Bij uitritten hebben voetgangers immers wél voorrang op kruisend gemotoriseerd verkeer, wat hier niet van toepassing is. Deze incongruente vormgeving kan leiden tot verwarring bij weggebruikers en verhoogt het risico op misverstanden over de geldende voorrangsregels.

Idealiter zou de drempel verder van het kruispunt in de Brinkstraat gepositioneerd worden, en zou bij de aanleg geen gebruik worden gemaakt van in- en uitritbanden. Dit zou de herkenbaarheid van het kruispunt verbeteren en bijdragen aan een eenduidige verkeerssituatie. Opgemerkt moet worden dat deze vormgevingskeuze niet uniek is voor dit kruispunt; vergelijkbare situaties doen zich ook voor op andere aansluitingen op de Stationsweg. De nieuwe ontwikkeling brengt geen wijzigingen aan in de inrichting van het kruispunt, waardoor de mate van verkeersveiligheid op dit punt ongewijzigd blijft.

Op het kruispunt zijn geen specifieke oversteekvoorzieningen aanwezig voor fietsers en voetgangers. Dit betekent dat zij de rijbaan moeten kruisen zonder gebruik te kunnen maken van bijvoorbeeld een oversteekplaats of middengeleider. Daarnaast ontbreekt een linksaf strook of voorsorteerstrook voor links afslaand verkeer, zowel voor gemotoriseerd verkeer als voor fietsers. Voertuigen komende vanuit de Brinkstraat kunnen zich niet opstellen tussen de



rijloper van de Stationsweg en het fietspad. Hier is onvoldoende ruimte voor, waardoor het verkeer genoodzaakt is zich op te stellen op het fiets- of voetpad.



Figuur 4: Kruispunt Stationsweg - Brinkstraat

Tabel 1: Overzicht functie, gebruik en vormgeving ontsluitingsstructuur

		Brinkstraat	Stationsweg t.h.v. ontwikkellocatie
Functie	Wegtype	Erftoegangsweg	Gebiedsontsluitingsweg
	Ligging	Binnen de bebouwde kom	
	Mate van ontsluiting	Erftontsluiting	Hoofdontsluiting
	Parkeerbewegingen	Ja	
	Sociale interactie	Aannemelijk	Niet aannemelijk
Gebruik	Intensiteit autoverkeer (etm)*	800 mvt	9.000 mvt
	Intensiteit fietsverkeer (etm)	Onbekend	
	Intensiteit voetgangers (etm)	Onbekend	
	Maximumsnelheid (km/u)	30 km p/u	50 km p/u
	Rijrichting	Tweerichtingsverkeer	
	Bus route	Nee	
	Parkeren op rijbaan	Toegestaan	Niet toegestaan
	Spelen op straat	Aannemelijk	Niet aannemelijk
Vormgeving	Rijbaanbreedte	5,2 m	6,4 m
	Fietsvoorzieningen	Geen, fietsers op de rijbaan	Eenrichting fietspad aan beide zijden van de rijbaan
	Voetgangersvoorzieningen	Trottoir	Trottoir
	Parkeervakken	Enkelzijdig	
	Oversteek langzaam verkeer	Nee	
	Dichtheid zijstraten (1 per x m)	Niet van toepassing	120 m
	Vormgeving kruispunt	Voorrangskruispunt, Stationsweg in de voorrang	
	Rijrichtingscheiding	Nee, gemengd profiel	Ja, dubbele as markering
	Banden en zijmarkering	Banden	
	Vormgeving bushalte	Niet van toepassing	
	Type verharding	Asfalt	
	Breedte fietsvoorziening	Niet van toepassing	2,2 m
	Breedte loopvoorziening	1,5 m	1,0/1,6 m

* De verkeersintensiteiten in tabel 1 zijn weergegeven als werkdaggemiddelden. De intensiteit (gemeten) op de Stationsweg is afkomstig uit het document 'Evaluatie nieuwe verkeersstromen Wezep' (Roelofs, 2025). De intensiteit (parkeermiddel) op de Brinkstraat is afkomstig uit het document 'Verkeers- en parkeeronderzoek appartementen Brinkstraat Wezep' (Goudappel, 2023). De intensiteit op de Brinkstraat is een worstcasescenario aangezien het parkeermiddel de neiging heeft tot overschatting van de werkelijke intensiteiten op dergelijke wegen.



3. Toekomstige ontwikkeling

3.1. Beschrijving van de ontwikkeling

Het woningbouwplan omvat de realisatie van 31 woningen. In tabel 2 is de samenstelling van het woningbouwprogramma weergegeven, met de verdeling naar woningtypen.

Tabel 2: Woningbouwprogramma

Type woning	Aantal
Huur, appartement, vrije sector, <75 m² bvo	17
Huur, appartement, vrije sector, >75-100 m² bvo	12
Huur, appartement, vrije sector, >100 m² bvo	2

3.2. Verkeersgeneratie

De ontwikkellocatie wordt aangemerkt als 'weinig stedelijk' gebied, de ligging is 'schil centrum'. Op basis van deze uitgangspunten is aan de hand van de CROW-publicatie 744: 'Parkeerkencijfers 2024' een bandbreedte berekend voor de verkeersgeneratie van de geplande ontwikkeling. Daarbij wordt uitgegaan van het woningbouwprogramma zoals eerder is genoemd (zie tabel 2).

In CROW-publicatie 744 wordt onderscheid gemaakt in minimale en maximale kengetallen. Vanwege het feit dat het autobezit binnen Wezep vergelijkbaar is met het landelijke gemiddelde, wordt voor het bepalen van de verkeersgeneratie uitgegaan van de gemiddelde waarde. In tabel 3 is het resultaat van deze berekening opgenomen. Hierbij wordt opgemerkt dat de kengetallen betrekking hebben op de verkeersgeneratie op een gemiddelde weekdag. Om te komen tot de waarden voor een gemiddelde werkdag dient het eindresultaat met een factor 1,11 te worden vermenigvuldigd.

Tabel 3: Verkeersgeneratie

Type eenheden	Aantal	Verkeersgeneratie per woning			Totaal
		Min.	Max.	Gem.	
Huur, appartement, vrije sector, <75 m² bvo	17	3,0	3,8	3,4	57,8
Huur, appartement, vrije sector, >75-100 m² bvo	12	3,3	4,1	3,7	44,4
Huur, appartement, vrije sector, >100 m² bvo	2	5,2	6,0	5,6	11,2
Totaal				Weekdag	113,4
				Werkdag	125,9

Uit de tabel blijkt dat 31 geplande woningen ongeveer 130 ritten gaan genereren op een gemiddelde werkdag. Het gaat hierbij om 65 ingaande verkeersbewegingen en evenveel uitgaande verkeersbewegingen.

Voor de spitsperioden mag op basis van CROW-publicatie 256: 'Verkeersgeneratie woon- en werkgebieden' worden aangenomen dat circa 9% van het verkeer in het drukste uur aankomt of vertrekt. Veiligheidshalve wordt 10% aangehouden. Dit leidt tot een verkeersgeneratie van circa 13 verkeersbewegingen in het drukste uur. In het ochtendspitsuur gaat het om circa 1 ingaande en 12 uitgaande bewegingen, in het avondspitsuur om circa 10 ingaande en 3 uitgaande bewegingen.



4. Beoordeling verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid

4.1. Verkeersafwikkeling

Op basis van het woningbouwprogramma wordt voor de ontwikkellocatie een verkeersgeneratie van circa 130 ritten per gemiddelde werkdag verwacht. De locatie wordt rechtstreeks ontsloten via de Brinkstraat, een woonstraat met een beperkte verkeersfunctie.

De huidige verkeersintensiteit op de Brinkstraat bedraagt circa 800 motorvoertuigen per gemiddelde werkdag (Goudappel, 2023). Deze waarde is afkomstig uit een verkeersmodel en dient als een worstcasescenario, aangezien dergelijke modellen op lokale wegen vaak een overschatting van de intensiteiten geven. De werkelijke verkeersbelasting ligt naar verwachting lager. Gezien dit relatief lage volume kan de straat de verwachte toename van ongeveer 130 extra ritten als gevolg van de ontwikkeling zonder problemen verwerken. Naar verwachting zal vrijwel al het verkeer van en naar de ontwikkellocatie gebruikmaken van het kruispunt met de Stationsweg om de route te vervolgen.

De Stationsweg kent een aanzienlijk hogere verkeersintensiteit van circa 9.000 motorvoertuigen per gemiddelde werkdag (Roelofs, 2025). Deze intensiteit is gebaseerd op praktijkmetingen en daarmee betrouwbaar. Een toename van 130 ritten vormt in deze context een marginale toevoeging en heeft geen waarneembare invloed op de verkeersafwikkeling op deze hoofd ontsluitingsroute.

Om te beoordelen of het kruispunt Stationsweg – Brinkstraat de extra verkeersbelasting als gevolg van de geplande ontwikkeling kan verwerken, is een capaciteitsanalyse uitgevoerd op basis van het intensiteitscriterium van Slop. Deze methode is toegepast binnen het verkeerskundige rekenprogramma Capacito (Trenso).

Uit de analyse blijkt dat het kruispunt, in de huidige inrichting, voldoende capaciteit heeft om de extra verkeersbewegingen te verwerken die samenhangen met de ontwikkeling. Aanvullende infrastructurele maatregelen zijn op basis hiervan niet noodzakelijk.

Op grond van deze analyse worden geen directe knelpunten verwacht in de verkeersafwikkeling op de Brinkstraat, de Stationsweg of het tussenliggende kruispunt.

4.2. Verkeersveiligheid

Bij de beoordeling van de verkeersveiligheid rondom de ontwikkellocatie is gekeken naar de effecten van het plan op de bestaande verkeerssituatie op de Brinkstraat, de Stationsweg en het kruispunt daartussen, maar worden ook aandachtspunten benoemd die ook al in de huidige situatie spelen.

Als er wordt gekeken naar het verschil tussen de huidige en toekomstige situatie wordt opgemerkt dat de positionering van het nieuwe appartementencomplex ten opzichte van de Brinkstraat en Stationsweg afwijkt van de huidige situatie, wat met name invloed heeft op de zichtbaarheid nabij het kruispunt (zie figuur 5).



Figuur 5: Positie appartementencomplex ten opzichte van de omliggend wegen (POV: vanuit het noordoosten)

Zichtlijnen

Het bestaande Welkoop-pand bevindt zich momenteel op ruime afstand van zowel de Stationsweg als de Brinkstraat (circa 12 meter), waardoor aan de zuidwestzijde van het kruispunt een relatief open ruimte ontstaat. Deze openheid draagt bij aan goede zichtrelaties tussen verkeer dat nadert vanuit zuidelijke richting op de Stationsweg en verkeer vanuit de Brinkstraat.

In het nieuwe plan wordt het huidige pand gesloopt en vervangen door een appartementencomplex dat dichter op beide wegen komt te staan: circa 6 meter van de Stationsweg en circa 4 meter van de Brinkstraat. Hoewel dit betekent dat de zichtlijnen op het kruispunt enigszins worden beperkt ten opzichte van de huidige situatie betekent dit niet dat de zichtlijnen niet meer voldoen aan de richtlijnen. Deze afstanden zijn acceptabel en gangbaar binnen stedelijke maatvoering.

Bovendien zijn de zichtverhoudingen aan de noordwestzijde van het kruispunt in de huidige situatie aanzienlijk beperkter. Hier heeft het woningbouwplan geen invloed op. Op deze locatie staat een woning op circa 4 meter van de Stationsweg en circa 8 meter van de Brinkstraat. Binnen deze afstand bevindt zich een tuin met een dichtbegroeide heg, die op ongeveer 2 meter van de rijbaan staat en het zicht verder belemmert.

Inrichting

Het kruispunt Brinkstraat – Stationsweg is een voorrangskruispunt, waarbij verkeer op de Stationsweg voorrang heeft op verkeer vanuit de Brinkstraat. Deze voorrangssituatie wordt duidelijk aangegeven met verkeersborden B01 ("Vorrangsweg") en B06 ("Verleen voorrang aan bestuurders op kruisende weg"). Ondanks dat het woningbouwplan geen invloed heeft op dit kruispunt, is het toch noemenswaardig dat de huidige fysieke vormgeving van het kruispunt verwarring op roept, doordat deze sterk doet denken aan een uitritconstructie.

De verwarring ontstaat met name door de positionering en uitvoering van de verkeersdrempel op de Brinkstraat. Deze ligt direct voor het kruispunt en is opgebouwd uit in- en uitritbanden, wat normaal gesproken toegepast bij uitritten. Hierdoor ontstaat bij met name voetgangers de indruk dat zij voorrang hebben op kruisend verkeer, wat in deze situatie niet het geval is. De



combinatie van de drempelpositie en het gebruik van onjuiste banden draagt bij aan een onduidelijke verkeerssituatie.

Hoewel de inrichting van het kruispunt niet wijzigt als gevolg van de geplande ontwikkeling, en de toename van verkeer beperkt blijft, vormt deze vormgevingskeuze wel een aandachtspunt. Een alternatieve inrichting, waarbij de drempel verder van het kruispunt wordt geplaatst en geen gebruik wordt gemaakt van in- en uitritbanden, zou de herkenbaarheid en verkeersveiligheid kunnen verbeteren, maar staat dus los van de geplande ontwikkeling.

Een anders aandachtspunt is de beperkte opstelruimte voor dat vanuit de Brinkstraat de Stationsweg wil oprijden. In de praktijk komt het regelmatig voor dat voertuigen vanuit de Brinkstraat kort stil staan op of nabij het trottoir en fietspad om voldoende zicht te verkrijgen alvorens de Stationsweg op te rijden. Idealiter zouden voertuigen zich vóór of ná het trottoir/fietspad moeten kunnen opstellen, maar niet erop. Door ruimtelijke beperkingen is aanpassing van de inrichting op dit punt niet mogelijk. Hoewel dit een potentieel conflictpunt vormt, wordt het risico niet vergroot door de beperkte toename van verkeer als gevolg van de ontwikkeling. Bovendien zijn de snelheden laag en is het verkeersgedrag op deze locatie voorspelbaar, waardoor het risico op ernstige ongevallen beperkt blijft.

Voor verkeer op de Stationsweg vanuit noordelijke richting is de belangrijkste aandacht gevestigd op de rechts afslaande beweging richting de Brinkstraat. Hierbij moeten bestuurders het parallel gelegen fietspad en trottoir kruisen, die uitsluitend zichtbaar zijn via de rechterbuitenspiegel. Deze situatie blijft ongewijzigd en vormt een aandachtspunt in het kader van verkeersveiligheid.

Ook voor links afslaand verkeer vanuit de Stationsweg richting de Brinkstraat, komende uit zuidelijke richting, verandert de verkeersveiligheid niet. Deze beweging wordt doorgaans met lage snelheid uitgevoerd, waardoor bestuurders voldoende gelegenheid hebben om het overige (langzaam)verkeer te overzien en hierop te anticiperen.

Conclusie

De ontwikkeling heeft in beperkte mate invloed op de verkeersveiligheid rondom het kruispunt. Hoewel het nieuwe gebouw dichterbij de weg komt te staan dan het huidige pand, leidt dit niet tot een onveilige verkeerssituatie. De verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid blijven in de nieuwe situatie grotendeels gelijk aan de bestaande situatie. Eventuele risico's zijn vergelijkbaar met de huidige situatie en vormen geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het plan. Wel zijn er enkele aandachtspunten.

5. Conclusies

Op verzoek van de gemeente Oldebroek heeft BVA Verkeersadviezen een verkeerskundige studie uitgevoerd naar de gevolgen van het woningbouwplan aan de Stationsweg 17-19 in Wezep. Doel van deze studie was om inzicht te krijgen in de verkeerskundige impact van de ontwikkeling op directe omgeving van de ontwikkellocatie.



Verkeersgeneratie

De ontwikkeling omvat de realisatie van 31 appartementen. Op basis van het woningbouwprogramma en de CROW-publicatie 744 is berekend dat de ontwikkeling circa 130 ritten per gemiddelde werkdag genereert. In de spitsuren gaat het om minder dan 15 ritten per uur.

Verkeersafwikkeling

De Brinkstraat, waarop de ontwikkellocatie direct wordt ontsloten, kent een relatief lage verkeersintensiteit van circa 800 motorvoertuigen per werkdag. De verwachte toename van 130 ritten kan zonder afwikkelingsproblemen worden verwerkt. Vrijwel al deze ritten zullen via het kruispunt met de Stationsweg worden afgewikkeld.

De Stationsweg is een belangrijke ontsluitende weg binnen Wezep met een intensiteit van circa 9.000 motorvoertuigen per werkdag. De toevoeging van verkeer vanuit de ontwikkeling is in deze context marginaal en heeft geen merkbare invloed op de doorstroming.

De verkeersafwikkeling van het kruispunt Brinkstraat–Stationsweg is beoordeeld met het intensiteitscriterium van Slop. Hieruit blijkt dat de huidige inrichting van het kruispunt volstaat om de extra verkeersbelasting op te vangen.

Verkeersveiligheid

De verkeersveiligheid in de directe omgeving van de ontwikkellocatie blijft in overwegende mate gewaarborgd. Door de gewijzigde positionering van het nieuwe appartementencomplex ten opzichte van het bestaande pand nemen de zichtlijnen nabij het kruispunt enigszins af maar blijven wel acceptabel en voldoen aan de richtlijnen. Het verkeersbeeld blijft overzichtelijk en voorspelbaar.

Het kruispunt is niet vormgegeven volgens de geldende richtlijnen, wat verwarring kan veroorzaken over met name de voorrangspositie van voetgangers. Verkeer vanuit de Brinkstraat nadert het kruispunt stapvoets. Wel is het voertuiggedrag zodanig dat bestuurders vaak stil staan op of nabij het fietspad en trottoir om voldoende zicht te verkrijgen, wat een potentieel conflictpunt vormt. Het betreft hier een bestaand aandachtspunt en de geplande ontwikkeling heeft hier geen betrekking op.

Voor verkeer op de Stationsweg blijven bestaande aandachtspunten van kracht. Rechts afslaand verkeer vanuit noordelijke richting blijft afhankelijk van zicht via de rechterbuitenspiegel op het fietspad en trottoir. Links afslaand verkeer vanuit zuidelijke richting behoudt voldoende zicht en voert deze beweging uit met lage snelheid. De ontwikkeling leidt daarmee niet tot een verslechtering van de verkeersveiligheid, maar bevestigt het belang van aandacht voor bestaande kwetsbare punten in de inrichting.

Eindconclusie

De ontwikkeling aan de Stationsweg 17–19 is vanuit verkeerskundig oogpunt goed inpasbaar. Het woningbouwplan heeft geen substantiële negatieve invloed op de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid. Wel zijn er enkele aandachtspunten op het gebied van verkeersveiligheid, maar staan los van de geplande ontwikkeling. De verkeerskundige uitvoerbaarheid van het plan is daarmee aangetoond.