

VERKEERSTOETS OERLE ZUID

GEMEENTE VELDHOVEN

19 mei 2011
075102881:0.7!
B01032.002126

Inhoud

1	Inleiding	3
2	Verkeersstructuur Oerle-Zuid en WOR	6
2.1	Ontsluiting Oerle-Zuid	6
2.2	Verkeersstructuur na aanleg WOR	7
2.3	Langzaam verkeer	8
2.4	Parkeren	8
3	Verkeerseffecten	9
3.1	Verkeersintensiteiten	9
3.2	Doorkijk toekomstige planontwikkeling	10
Bijlage 1	Intensiteiten en I/C-waarden	12
Bijlage 2	Intensiteiten WOR fase 2	14

HOOFDSTUK 1

Inleiding

Doel van deze verkeerstoets

Het doel van de verkeerstoets is het in kaart brengen van de verkeerseffecten van de aanleg van de Verlengde Heerbaan en de woonwijk Oerle-Zuid in het licht van de totale realisatie van Zilverackers inclusief doortrekking van de Westelijke OntsluitingsRoute (WOR) richting Kempenbaan. Bijzondere aandacht bij deze ontwikkeling verdient de verkeerssituatie in Oerle.

VERKEERSKUNDIGE ONDERBOUWING BIJ BESTEMMINGSPANNEN

Het ontwikkelen van een bestaande of nieuwe locatie vraagt naast een goede ruimtelijke afweging over functie, vormgeving en inpassing ook om het in beeld brengen van de effecten voor verkeer. Bij een bestemmingsplanherziening of een projectbesluit (artikel 3.10 WRO) wordt gesteld dat de effecten van de ontwikkeling voor verkeer goed moeten worden gestaafd.

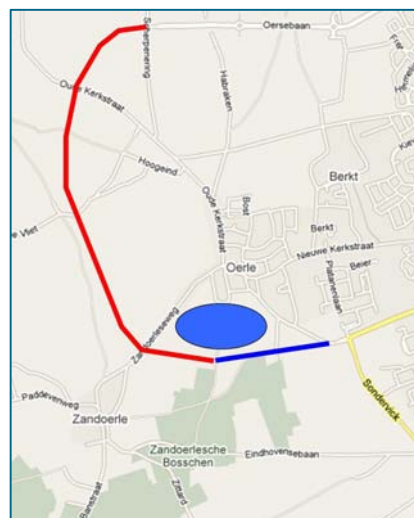
De onderbouwing van de verkeersaspecten speelt mee bij de beoordeling van de bestemmingsplanherziening. Hierbinnen ligt nadruk op de effecten van de ontwikkeling op de verkeersafwikkeling en parkeren (bereikbaarheid), de verkeersveiligheid en de verkeershinder (leefbaarheid).

Werkwijze

In deze verkeerstoets wordt een vijfdeling gehanteerd in planfasen te weten; de huidige situatie, de autonome situatie zonder Oerle-Zuid en Verlengde Heerbaan (O-1), een fase met aanleg van de wijk Oerle-Zuid en Verlengde Heerbaan (O-2) en de situatie na aanleg van de Verlengde Oersebaan (O-3). Daarnaast zijn ook de situaties na aanleg van de Zilverbaan tot aan de Knegselweg (O-4) en de situatie na aanleg van de Zilverbaan tot aan de Kempenbaan (O-5) geanalyseerd. Deze situaties worden hieronder verder toegelicht.

Afbeelding 1.1

- § Verlengde Heerbaan en Oerle-Zuid
- § Verlengde Oersebaan



HUIDIGE SITUATIE

Het regionale verkeersmodel van het SRE uit 2008 hanteert het basisjaar 2005. Dit jaar is daarom gehanteerd als 'huidige situatie'. Het is de situatie zonder Zilverackers, de Zilverbaan, de Verlengde Heerbaan en de Verlengde Oersebaan. De huidige situatie in het model betreft de situatie 2005.

AUTONOME SITUATIE (O-1)

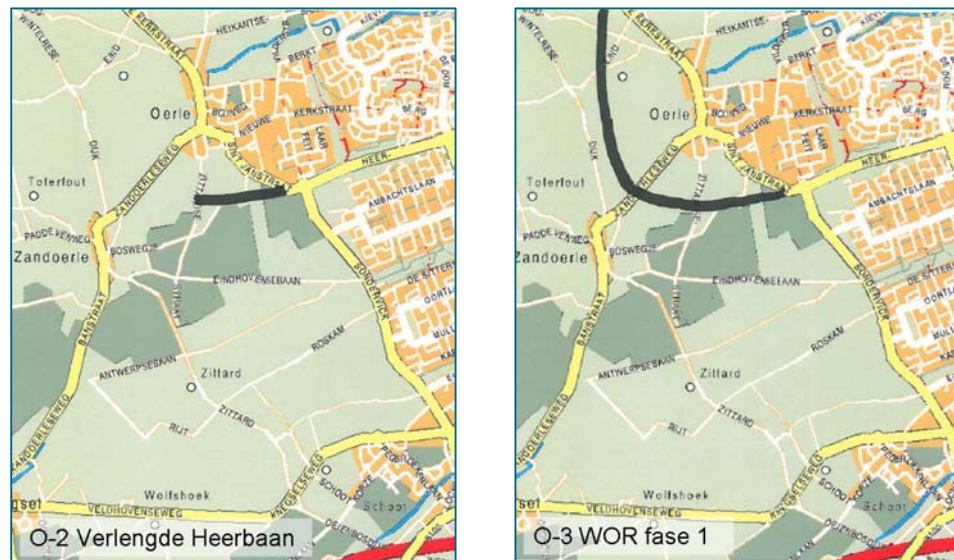
Het bestemmingsplan waarvoor deze verkeerstoets is opgesteld, heeft als uitgangspunt dat er in de autonome situatie nog geen enkele planfase van Zilverackers is gerealiseerd. Het planjaar voor de autonome situatie is 2021 (Een gehanteerde planhorizon van 10 jaar na start van de werkzaamheden).

AANLEG VERLENGDE HEERBAAN EN OERLE-ZUID (O-2)

Bij de beschrijving van de situatie O-2 wordt uitgegaan van de realisatie van de woonwijk Oerle-Zuid en de Verlengde Heerbaan. Deze situatie wordt planologisch geregeld door het bestemmingsplan waarvoor deze verkeerstoets is uitgevoerd. Voor deze situatie geldt eveneens 2021 als planjaar.

Afbeelding 1.2

Schetsmatige weergave ontwikkelingen O-2 en O-3

**DOORKIJK NAAR REALISATIE WOR FASE 1 (O-3)**

Ten behoeve van de Verlengde Oersebaan is een bestemmingsplan opgesteld die inmiddels is vastgesteld door de Veldhovense gemeenteraad. Er is besloten de Verlengde Oersebaan niet op te nemen in de autonome situatie, maar een doorkijk te geven naar de situatie met deze weg als zijnde een volgende ontwikkeling na realisatie van de Verlengde Heerbaan. Dit is gedaan omdat dit aansluit bij de wijze waarop de verkeerstoets voor het bestemmingsplan 'Verlengde Oersebaan, eerste fase Westelijke Ontsluitingsroute' is opgesteld.

DOORKIJK NAAR REALISATIE WOR FASE 2 (O-4 & O-5)

In deze verkeerstoets is tevens een variant opgenomen inclusief de Zilverbaan en drie dorpen. Hierbij zijn zowel de situatie met een Zilverbaan tot aan de Knegselweg (0-4) als een situatie met een Zilverbaan doorgetrokken tot aan de Kempenbaan (0-5) meegenomen. Deze situaties zijn in het bestemmingsplan 'Zilverbaan, tweede fase Westelijke Ontsluitingsroute' meegenomen in de verkeerskundige analyse als de tussenfase en de eindfase.

Afbeelding 1.3

Schetsmatige weergave
ontwikkelingen O-4 en O-5

**Leeswijzer**

In het volgende hoofdstuk staat allereerst de verkeersstructuur van het plangebied beschreven. Vervolgens is ingegaan op langzaam verkeer en parkeren. In hoofdstuk drie zijn de verkeersstromen op het omliggende wegennet in kaart gebracht. In de bijlagen zijn de gebruikte intensiteiten en I/C waarden¹ te vinden.

¹ In hoofdstuk 3 wordt uitgelegd wat I/C waarden inhouden.

HOOFDSTUK 2 Verkeersstructuur Oerle-Zuid en WOR

De huidige verkeerssituatie in Veldhoven kenmerkt zich door een sterk naar het oosten gerichte ontsluitingsstructuur (richting A2). De verkeersstructuur in Veldhoven is daarop ook afgestemd met de Heerbaan aan de noordzijde en de Kempenbaan aan de zuidzijde. De noord-zuid verbindingen zijn enkel gebiedsontsluitingswegen.

In opdracht van de gemeente Veldhoven heeft ARCADIS in 2007 een MER opgesteld voor de ontwikkeling van Veldhoven West (noot: thans Zilverackers genoemd) Woningbouw en de Westelijke Ontsluitingsroute (WOR). Deze MER is opgesteld conform de daarvoor geldende richtlijnen. In de MER is o.a. het tracé voor de onderhavige Verlengde Heerbaan op planologische en milieuaspecten beoordeeld

In de MER Veldhoven-West is een volwaardig alternatievenonderzoek verricht. Uit de alternatievenafweging volgde de locatie Veldhoven-West, met daaronder Oerle-Zuid ten behoeve van de bouw van 300 woningen en een deel van de nieuwe ontsluitingsweg vanaf de Heerbaan. De reden voor de aanleg van de Verlengde Heerbaan is gelegen in de noodzaak om voor de bestaande woongebieden Oerle en Veldhoven betere ontsluitingsmogelijkheden te creëren en om te borgen dat het verkeer ook met en na de bouw van de 300 woningen in Oerle-Zuid alsook de verder in de toekomst te bouwen woningen in Zilverackers kan worden afgewikkeld.

Het bestemmingsplan van Oerle-Zuid maakt niet de gehele WOR planologisch mogelijk maar voorziet wel in de ontsluiting van de wijk. De Verlengde Heerbaan is daarom wel onderdeel van de planvorming in dit bestemmingsplan.

2.1

ONTSLUITING OERLE-ZUID

Oerle-Zuid zal worden ingericht als verblijfsgebied en ontsloten worden door erftoegangswegen met een maximum snelheid van 30 km/h. Uitgangspunt is een gescheiden wegenstructuur voor de twee woonbuurten zodat het open veld niet wordt doorsneden door wegen. De westelijke woonbuurt wordt aan de zuidzijde ontsloten via een ontsluiting naar de Verlengde Heerbaan. Deze ontsluiting buiten het plangebied zal in de nabije toekomst verder worden uitgedetailleerd. Daarnaast vinden er auto-ontsluitingen plaats vanaf de Zandoerleseweg en de Janus Hagelaarsstraat/Zittardsestraat. De oostelijke woonbuurt heeft een lusvormige ontsluitingsstructuur die op twee punten aansluit op de Sint Janstraat.

De westelijke ontsluitingsroute zal via een rotonde in westelijke richting aansluiten op de Zittardsestraat en in oostelijke richting op de Verlengde Heerbaan. Deze Verlengde

Heerbaan loopt aan de zuidzijde van Oerle-zuid en zal aan de oostkant via – opnieuw – een rotonde op verschillende plaatsen aantakken op de St. Janstraat.

De Verlengde Heerbaan wordt vormgegeven als weg met 2 keer 1 rijstrook en een snelheidsregime van 50 km per uur.



In bovenstaande figuur is links de oude voorgenomen inrichting van het gebied Oerle-Zuid afgebeeld. Deze is vanwege het aantreffen van een oude dassenburcht en vanwege het aantreffen van dassensporen aangepast. De grootste aanpassing is de verlegging van de Verlengde Heerbaan geweest. De nieuwe voorgenomen inrichting is in bovenstaande figuur rechts afgebeeld.

Rotonde Verlengde Heerbaan – Sint Janstraat

Een oplossing met rotonde is vanuit verkeersveiligheidsoogpunt de meest gewenste situatie boven een voorrangskruising of kruising met verkeerslichten. De keuze voor de ligging van het tracé van de Verlengde Heerbaan en de rotonde in het ontwerp-bestemmingsplan zijn bij de studies en planvorming uitgebreid onderzocht en afgewogen.

De locatie van de rotonde is voortgekomen uit de afweging van diverse aspecten. Belangrijk hierbij zijn de verkeerskundige aspecten, waaronder de verkeersveiligheid. Hierdoor is de afstand tot de rotonde van de Heerbaan met de Sondervick bepalend voor de maximale oostelijke ligging. Verder zorgt het haaks aan kunnen sluiten van de drie takken dat een verder zuidelijke ligging verkeerstechnisch niet goed inpasbaar is. De opgenomen situering van de rotonde betreft in feite de enige manier waarop je de rotonde goed kunt aansluiten op de bestaande structuur van Oerle waarbij zo min mogelijk bestaande woningen verwijderd dienen te worden. Ook eenwestelijker gelegen rotonde bij het Boswegje is zonder verbreding van deze weg niet mogelijk. De noodzakelijke verbreding van het Boswegje zou een grote inbreuk hebben op het cultuurhistorisch karakter van de weg. Verschuiving van de rotonde in noordelijke richting is niet mogelijk gebleken zonder aantasting van de kavels aan de Sint Janstraat.

2.2

VERKEERSSTRUCTUUR NA AANLEG WOR

In het plan Zilverackers bestaat de hoofdontsluiting uit de WOR, die bestaat uit de Verlengde Heerbaan, Verlengde Oersebaan en de Zilverbaan. De Verlengde Heerbaan en Verlengde Oersebaan lopen als rondweg om Oerle en deze rondweg wordt aan de noordzijde aangesloten op de Oersebaan en aan de zuidoost-zijde op de Heerbaan. De Verlengde Oersebaan kruist de Zandoerleseweg gelijkvloers. De Zilverbaan vormt, als onderdeel van de WOR, een noord-zuid verbinding vanaf de Verlengde Oersebaan richting Kempenbaan. Aan

deze weg zullen de hoofdontsluitingen van de Drie Dorpen door middel van rotondes worden aangetakt.

In dit bestemmingsplan wordt de Verlengde Heerbaan planologisch geregeld. De Verlengde Oersebaan is geregeld in het bestemmingsplan 'Verlengde Oersebaan, eerste fase Westelijke Ontsluitingsroute' en de Zilverbaan in bestemmingsplan 'Zilverbaan, tweede fase Westelijke Ontsluitingsroute'.

2.3

LANGZAAM VERKEER

Voor het langzaamverkeer wordt uitgegaan van een fijnmazig netwerk tussen de bestaande kern en de zuidelijke uitbreiding van Oerle waarbij een onderscheid is gemaakt tussen routes met voorzieningen (fietsstrook, fietspad enz.), routes zonder voorzieningen en recreatieve routes. Routes met voorzieningen liggen aan weerszijden van de bestaande linten, langs de Verlengde Heerbaan en door het open veld om de oostelijke en westelijke buurt met elkaar te verbinden. De routes zonder voorzieningen zijn gelegen in de woonbuurten. Over de Verlengde Heerbaan wordt een voetgangersbrug aangebracht in het verlengde van de geprojecteerde langzaamverkeersverbinding.

2.4

PARKEREN

Uitgangspunt is het straatbeeld zo dorps en landelijk mogelijk te maken met enkel langspaarkeerplaatsen voor bezoekers in het openbaar gebied afgewisseld met boombeplanting en groenstroken. Het parkeren voor bewoners vindt plaats op eigen erf of in een parkeerhof achter de woningen. Het parkeren rond de twee appartementengebouwen in de westelijke woonbuurt is voor de bewoners geregeld op maaiveld onder een carport aan de achterzijde van het gebouw. Het parkeren van de bewoners van het oostelijke appartementengebouw dient in beginsel te worden opgelost in een halfverdiepte parkeergarage.

Het bezoekersparkeren van de twee grotere appartementengebouwen aan het open veld bevindt zich in de naastgelegen parkeerhofjes op maaiveldniveau. Voor bezoekersparkeren van het kleinere appartementengebouw is rekening gehouden met drie parkeerplaatsen op straat.

Per woning is volgens de CROW rekening gehouden met een parkeernorm van 1,4 voor goedkope woningen, 1,6 voor duurdere rijwoningen en 1,7 voor (half)vrijstaande woningen. Deze parkeernormering past binnen het gemeentelijke parkeerbeleid.

HOOFDSTUK 3 Verkeerseffecten

De verkeerseffecten zijn in beeld gebracht op basis van het regionale verkeersmodel van het SRE (2008). Dit verkeersmodel is aangepast op basis van de nieuwste inzichten over de autonome groei van het verkeer, de groei van de bevolking en de plannen betreffende woningbouwlocatie en bedrijventerreinen. Dit verkeersmodel is door de gemeenten in de regio Eindhoven goedgekeurd. Voor het bestemmingsplantraject zijn verschillende verkeerscijfers in beeld gebracht.

Hierbij is gekeken naar de etmaalintensiteiten en de I/C waarden. De I/C waarden geven een maat voor de congestiegevoeligheid van een wegvak, uitgedrukt in benutting van de wegcapaciteit in percentages. Hierbij is onderscheid gemaakt in een matige I/C waarde (80 • I/C waarde • 100) en een slechte I/C waarde (I/C waarde > 100). Onder de 80 is sprake van een acceptabele I/C waarde waarbij alle waarden boven de 70 wel kritisch bekeken moeten worden omdat deze bij een lichte stijging onder druk komen te staan.

3.1

VERKEERSINTENSITEITEN

Met behulp van het verkeersmodel is in kaart gebracht welke gevolgen optreden op het wegennet door de aanleg van Oerle-Zuid en de Verlengde Heerbaan tijdens de planrealisatie en de Verlengde Oersebaan in de situatie daarna. In bijlage 1 zijn de tabellen van de gehanteerde intensiteiten en I/C verhoudingen terug te vinden.

Verschillen en overeenkomsten in verkeersmodellen

In vergelijking met het gehanteerde verkeersmodel voor de verkeerstoetsen van het bestemmingsplan 'Verlengde Oersebaan, eerste fase Westelijke Ontsluitingsroute' en het bestemmingsplan 'De drie dorpen, tweede fase Zilverackers' zijn enkele kleine wijzigingen doorgevoerd. Allereerst is voor de autonome situatie en de verschillende planfase in deze verkeerstoets uitgegaan van planjaar 2021 in plaats van planjaar 2020. Daarnaast is in dit verkeersmodel uitgegaan van een modelsnelheid van 30 km/uur op de Sondervick en de Jupiter, in plaats van de in vorige bestemmingsplannen gehanteerde 50 km/uur. Ondanks dat een deel van de Sondervick waarschijnlijk een snelheidsregime van 50 km/uur zal blijven behouden simuleert 30 km/uur op deze wegen meer het beeld wat de gemeente voor ogen heeft met deze infrastructuur. Verder is voor alle toekomstige situaties (O-1 tot O-5) het gebied ten westen van Zandoerle aangepast aan de wegcategoriseringsplannen van de gemeente Bladel, Eersel en Oirschot. Dit betekent dat voor een groot aantal wegen in het verkeersmodel de snelheid van 80km/uur verlaagd is naar 60km/uur. Hierdoor sluit het model weer aan op het beleid van de verschillende gemeenten.

VERGELIJKING MET
VERKEERSTOETS VAN
BESTEMMINGSPLAN:
'VERLENGDE OERSEBAAN,
EERSTE FASE WESTELIJKE
ONTSLUITINGSROUTE'

**VERGELIJKING MET
VERKEERSTOETS VAN
BESTEMMINGSPLAN:
'ZILVERBAAN, TWEDE FASE
WESTELIJKE
ONTSLUITINGSROUTE'**

De hierboven beschreven wijzigingen in het verkeersmodel zijn reeds uitgevoerd in het kader van de verkeerstoets van het bestemmingsplan 'Zilverbaan, tweede fase Westelijke Ontsluitingsroute'. Het gehanteerde verkeersmodel is sindsdien niet meer gewijzigd. Hierdoor is de deze verkeerstoets goed te vergelijken met de verkeerstoets van het bestemmingsplan voor de Zilverbaan. In beide verkeerstoetsen is de huidige situatie gelijk. De situaties O-3, O-4 en O-5 in deze verkeerstoets zijn gelijk aan respectievelijk de autonome situatie en tussenfase en eindfase in de verkeerstoets van het bestemmingsplan voor de Zilverbaan. De situaties O-1 (Autonoom) en O-2 (Oerle-Zuid en Verlengde Heerbaan) zoals in deze verkeerstoets gebruikt zijn nieuw ontwikkeld ten behoeve van het bestemmingsplan Oerle-Zuid. Effecten aanleg Verlengde Heerbaan en Oerle-Zuid.

OERLE

De aanleg van de WOR kan van invloed zijn op de verkeerssituatie in Oerle en Zandoerle daarom zijn in deze kernen de verkeersbewegingen op enkele wegen onderzocht. De aanleg van de Verlengde Heerbaan (O-2) zorgt voor een afname van verkeer op de Sint Janstraat in Oerle van ongeveer 800 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etm). Er zijn geen effecten te constateren op de Oude Kerkstraat in Oerle waardoor gesteld mag worden dat de verkeersstroom door Oerle niet veranderd, maar dat een deel van het verkeer aan de zuidzijde wel een andere route kiest via de nieuwe woonwijk naar de Verlengde Heerbaan.

ZANDOERLE

Door de aanleg van de Verlengde Heerbaan nemen de intensiteiten in Zandoerle iets toe. Op de Zandoerleseweg in Zandoerle stijgen de verkeersintensiteiten van 3.400 mvt/etm in de autonome situatie naar 4.000 mvt/etm. De weg kan deze stijging in intensiteiten verwerken waardoor de I/C waarde in zowel de ochtendspits als de avondspits niet boven de 50 komt. De Banstraat lijkt een kleine groei van ongeveer 200 mvt/etm te krijgen. Er kan daarmee geconcludeerd worden dat de Verlengde Heerbaan niet zorgt voor een problematische toename van verkeer door Zandoerle.

VELDHOVEN

Heerbaan kent door de aanleg van de Verlengde Heerbaan een verkeerstoename van ongeveer 2000 mvt/etm. Deze toename zorgt op de Heerbaan echter niet voor verkeerskundige problemen. De Sondervick ondervindt vrijwel geen effect van de aanleg van de Verlengde Heerbaan.

3.2

DOORKIJK TOEKOMSTIGE PLANONTWIKKELING

OERLE

Effecten aanleg Verlengde Oersebaan

De aanleg van de Verlengde Oersebaan (O-3) zorgt voor een duidelijke ontlasting van de kern van Oerle. Zowel op de Oude Kerkstraat als de Sint Janstraat wordt een forse verkeersafname geconstateerd. Het verkeer maakt nu gebruik van de route Verlengde Heerbaan – Verlengde Oersebaan, in plaats van de route door de kern.

ZANDOERLE

Zowel de Banstraat als de Zandoerleseweg in Zandoerle nemen door de realisatie van de Verlengde Oersebaan toe in de verkeersintensiteiten. Hoewel de verkeersdruk stijgt, blijven de I/C verhoudingen op deze wegen (respectievelijk 20 en 62) ruim onder de kritieke grens van 80.

VELDHOVEN

De Heerbaan krijgt door aanleg van de Verlengde Oersebaan wederom een verkeerstoename (van 1.400 mvt/etm.) te verwerken. De uiteindelijke 11.200 mvt/etm vormen echter geen probleem voor deze infrastructuur. Op de Sondervick treden geen verkeersveranderingen op door aanleg van de Verlengde Oersebaan.

Effecten aanleg Zilverbaan

Omdat inmiddels het bestemmingsplan ten behoeve van de Zilverbaan in procedure is, zijn in deze verkeerstoets kort de resultaten van de verkeerstoets voor de Zilverbaan weergegeven. In bijlage 2 zijn de bijbehorende verkeerscijfers weergegeven.

Een belangrijke conclusie uit deze verkeerstoets is, dat de aanleg van deze weg zorgt voor het opheffen van de lichte verkeerstoename in Zandoerle. De verkeersintensiteiten op de Zandoerleseweg zakken naar ongeveer 1.800 mvt/etmaal. Op de verkeerssituatie in Oerle heeft de aanleg van deze weg minder effect.

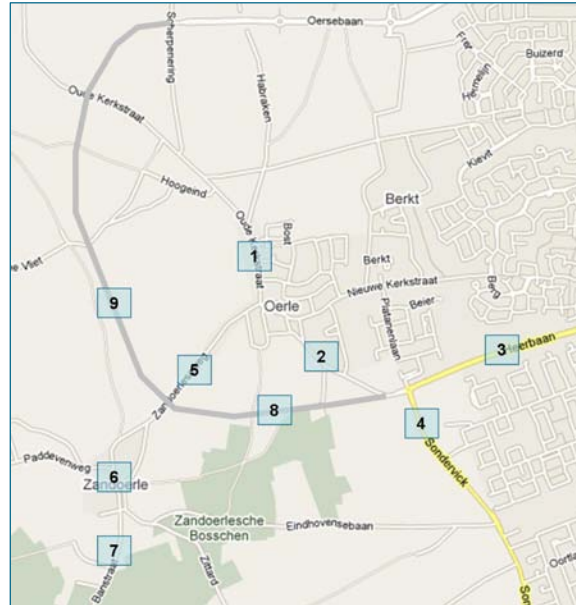
De Heerbaan en de Verlengde Heerbaan nemen na aanleg van de Zilverbaan wel toe in intensiteiten. Deze wegen kunnen deze verkeerstoename goed verwerken. De Sondervick krijgt aan de noordzijde, nabij de Heerbaan tevens een toename van verkeer te verwerken door aanleg van de Zilverbaan (Een toename van 2.100 mvt/etm door aanleg van de Zilverbaan tot aan de Kempenbaan). Verder zuidelijk, ter hoogte van de Jupiter, nemen de intensiteiten op de Sondervick juist af.

BIJLAGE 1 Intensiteiten en I/C-waarden

Meetpunten

Afbeelding 3.4

Locaties waarvan de intensiteiten en I/C waarden (volgende bijlage) zijn bepaald.



Tabel 1

Intensiteiten in motorvoertuigen per etmaal (afgerond op honderdtallen)

	Etmaal intensiteiten	Huidlg	Planjaar 2021		
			O-1 (Autonoom)	O-2	O-3 (WOR fase 1)
1	Oude Kerkstraat	3.300	2.100	2.100	500
2	Sint Janstraat	4.500	2.700	1.900	600
3	Heerbaan	8.000	7.800	9.800	11.200
4	Sondervick	6.700	2.800	2.500	2.600
5	Zandoerleseweg	3.800	3.500	2.700	2.900
6	Zandoerleseweg in Zandoerle	3.600	3.400	4.000	4.500
7	Banstraat	3.600	2.900	3.100	3.800
8	Verlengde Heerbaan	-	-	3.400	6.600
9	Verlengde Oersebaan	-	-	-	3.900

Tabel 2

Verhouding I/C-waarden in de ochtendspits

Ochtendspits I/C waarden		Planjaar 2021			
	Huidig	O-1 (Autonoom)	O-2	O-3 (WOR fase 1)	
1	Oude Kerkstraat	26	39	41	4
2	Sint Janstraat	24	21	11	8
3	Heerbaan	35	30	36	43
4	Sondervick	47	33	29	27
5	Zandoerleseweg	19	27	34	8
6	Zandoerleseweg in Zandoerle	20	33	39	51
7	Banstraat	15	15	16	20
8	Verlengde Heerbaan	-	-	15	27
9	Verlengde Oersebaan	-	-	-	32

Tabel 3

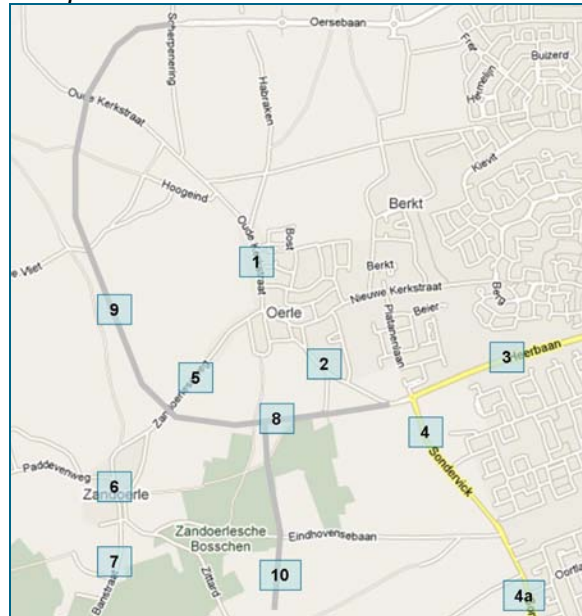
Verhouding I/C-waarden in de avondspits

Avondspits I/C waarden		Planjaar 2021			
	Huidig	O-1 (Autonoom)	O-2	O-3 (WOR fase 1)	
1	Oude Kerkstraat	27	39	40	6
2	Sint Janstraat	29	21	16	10
3	Heerbaan	39	32	37	45
4	Sondervick	53	36	31	33
5	Zandoerleseweg	22	27	33	12
6	Zandoerleseweg in Zandoerle	24	42	49	62
7	Banstraat	19	18	19	25
8	Verlengde Heerbaan	-	-	15	25
9	Verlengde Oersebaan	-	-	-	32

De I/C-waarde geeft de congestiegevoeligheid van een weg aan, uitgedrukt in de spitsuurintensiteit van het verkeer gedeeld door de capaciteit van de weg (zie hoofdstuk 3).

BIJLAGE 2 Intensiteiten WOR fase 2

Meetpunten



Afbeelding 3.5

Locaties waarvan de intensiteiten en I/C waarden (volgende bijlage) zijn bepaald.

Tabel 4

Intensiteiten in motorvoertuigen per etmaal (afgerond op honderdtallen) na aanleg Zilverbaan

Etmaal Intensiteiten		Planjaar 2021		
		O-3	O-4	O-5
1	Oude Kerkstraat	500	500	500
2	Sint Janstraat	600	1.600	1.400
3	Heerbaan	11.200	17.000	15.400
4	Sondervick Noord	2.600	5.100	4.700
4a	Sondervick t.h.v. Jupiter	5.900	2.400	1.400
5	Zandoerleseweg	2.900	1.200	1.300
6	Zandoerleseweg in Zandoerle	4.500	1.800	1.600
7	Banstraat	3.800	3.800	3.200
8	Verlengde Heerbaan	6.600	10.800	9.400
9	Verlengde Oersebaan	3.900	4.100	4.300
10	Zilverbaan	-	5.800	5.900