

referentienummer 4
datum 14 november 2024
aan Stephan Hammink
van Jord van der Vliet
kopie Davey Henninger
projectnummer 0490237.100
project Omgevingsplan Tholen
betreft Verkeersintensiteiten omgeving ontwikkeling Buitenzorg Tholen

1. Inleiding

Voor het planvormingsproces omtrent de ontwikkeling Buitenzorg in Tholen is onder meer een geluidsonderzoek benodigd. Belangrijke input voor dit onderzoek is informatie over verkeersintensiteiten in de directe omgeving van de ontwikkeling. In deze memo wordt voor enkele wegvakken bepaald dat de intensiteiten aldaar dusdanig laag zijn, dat deze niet meegenomen hoeven te worden in het geluidsonderzoek (paragraaf 3). Voor de Postweg worden wel verkeersintensiteiten geprognosticeerd (paragraaf 3). Paragraaf 2 bevat een overzicht van de gehanteerde uitgangspunten.

2. Uitgangspunten

Bij het bepalen van intensiteiten zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Zichtjaar 2035
- Omvang ontwikkeling is 295 woningen
- Verkeersgeneratie is 7 motorvoertuigen per etmaal (mvt/et) weekdag per woning
- Autonome groei verkeer is 1,5% per jaar
- In de analyse is gebruik gemaakt van de modelplots uit de notitie “Verkeersonderbouwing bestemmingsplan Molenvliet” (Gemeente Tholen, 2023)
 - Prognose 2020
 - Verschilplot openstelling nieuwe aansluiting op N286
- Ook is gebruik gemaakt van tellingen uit de conceptnotitie “Verkeersonderzoek Tholen Buitenzorg” (Goudappel, 2023) en tellingen aangeleverd door de Gemeente Tholen
- De verkeersafwikkeling (gebruikte routes) van gemotoriseerd verkeer van/naar de ontwikkeling is bepaald met de Verkeersafwikkelingstool. Dit is een quickscan verkeersmodel op basis van AI, Open Street Maps en het BAG (Kadaster, 2022)
 - Deze berekening van de verkeersafwikkeling is worst case; de openstelling van de Binnenring (Molenvliet) is niet meegenomen. Wanneer deze opengesteld wordt, zal dit een deel van het verkeer op de Postweg aantrekken, waardoor de intensiteiten lager zullen zijn dan hier berekend
- Voor de Postweg zijn geen gegevens aangaande de voertuigcategorisering en verdeling van het verkeer over de dagdelen beschikbaar. Het wegvak met de meest vergelijkbare functie in de directe omgeving waarvoor wel gegevens beschikbaar zijn, is de Luchtenburgseweg. Er wordt vanuit gegaan dat de voertuigcategorisering en verdeling van het verkeer over de dagdelen equivalent zijn voor de autonome situatie.
 - De verkeersgeneratie ten gevolge van de ontwikkeling kent een andere verdeling van verkeer, hiervoor worden kengetallen voor woningbouwontwikkelingen in het buitengebied van het CROW gebruikt.

Dit document is vertrouwelijk. Bezoek onze website voor de volledige disclaimer: [Algemene voorwaarden en privacyverklaring](#)

3. Wegen met zeer lage intensiteit

Van de volgende wegen is bepaald dat deze een weekdaggemiddelde intensiteit van < 1.000 motorvoertuigen per etmaal kennen, en dus niet meegenomen worden in het geluidsonderzoek:

- Rosarium
- Hof van Tholen
- Voorerf
- Oudelandsedijk

Rosarium

Gegeven de wegenstructuur van de wijk, moet alle verkeer op het Rosarium via de Meander (zowel de wijk in als eruit). Dat betekent dat de intensiteit op de Rosarium nooit hoger kan zijn. De Meander zit onder de 1.000 mvt/et weekdaggemiddelde (zo blijkt uit aangeleverde tellingen), en dus Rosarium ook

Hof van Tholen en Voorerf

Voor het Voorerf en Hof van Tholen geldt een redenering analoog aan die voor het Rosarium, relatief aan de Luchtenburgseweg. Uit de modelplot prognose 2020 blijkt eveneens dat de Voorerf ruim onder de grens van 1.000 mvt/et blijft.

Oudelandsedijk

Uit de tellingen in de conceptnotitie van Goudappel (2023) blijkt dat de intensiteit van de Oudelandsedijk op circa 140 mvt in de twee spitsperioden ligt. In de (conservatieve) aanname dat een spitsperiode 10% van de etmaalintensiteit vertegenwoordigt, geeft dit een werkdagintensiteit van circa 700 mvt/et. De weekdaggemiddelde intensiteit zal dus ruim lager dan 1.000 mvt/et zijn. De ontwikkeling leidt niet tot een toename van verkeer op de Oudelandsedijk (zie volgende paragraaf).

4. Postweg

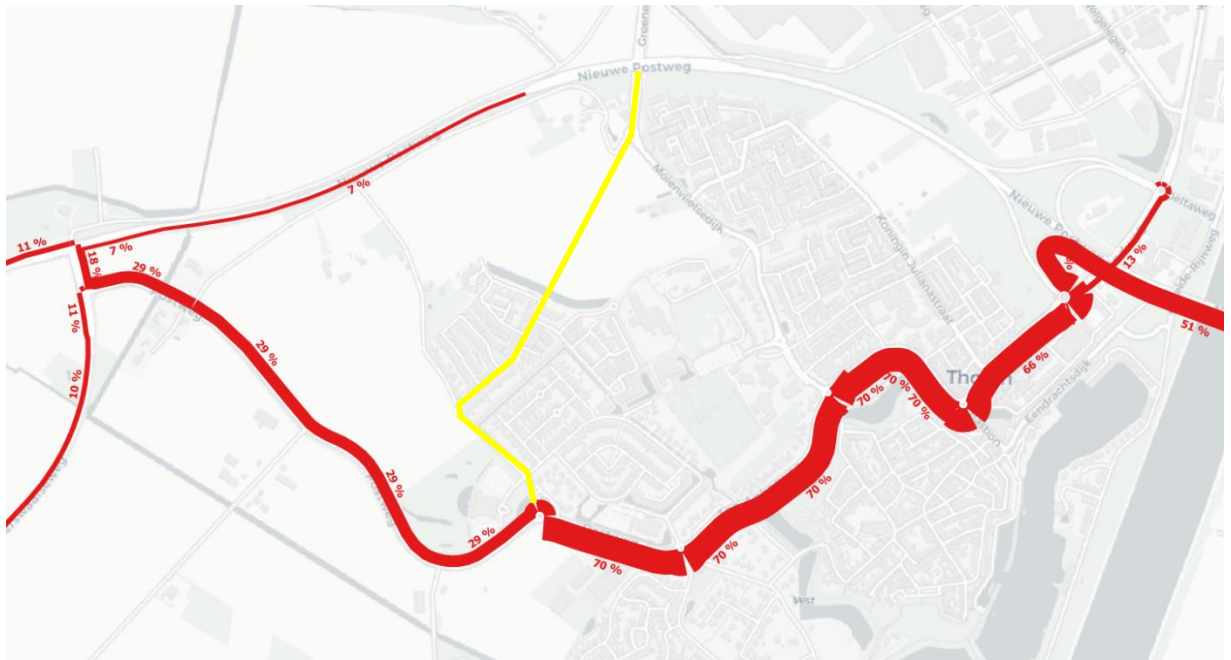
Uit de modelplot prognose 2020 blijkt dat de intensiteit op de Postweg hoger ligt dan 1.000 mvt/et, zowel op het wegvak ten westen van de ontwikkeling (aansluiting op de rotonde Luchtenburgseweg) als ten oosten daarvan. Subparagraaf 4.1 bevat de geprognosticeerde intensiteiten voor de genoemde wegvakken. De berekeningswijze wordt daaronder toegelicht. Vervolgens wordt de uitsplitsing naar voertuigcategorie en dagdeel gegeven.

4.1 Weekdaggemiddelde intensiteit

Intensiteiten Postweg [mvt/et]	Wegvak	
	West	Oost
Modelprognose 2020	1.689	1.684
Na nieuwe aansluiting N286	1.255	1.384
Autonoom 2035	1.569	1.730
Plan 2035	2.168	3.176

De berekening is gebaseerd op de waarden uit de modelprognose 2020, zoals gerapporteerd in de notitie van de Gemeente Tholen (2023). Uit een verschilplot in dezelfde notitie blijkt dat de openstelling van de nieuwe

aansluiting op de N286 leidt tot een verlaagde intensiteit op de Postweg. Op deze waarde is vervolgens een autonome jaarlijkse groei van 1,5% toegepast tussen 2020 en zichtjaar 2035. Als laatste stap is de verkeersgeneratie van de ontwikkeling toegevoegd, op basis van de resultaten van de Verkeersafwikkelingstool.



Figuur 1: Berekende verdeling van verkeersgeneratie ontwikkeling Buitenzorg in de Verkeersafwikkelingstool

Van het verkeer vanuit Buitenzorg rijdt 29% in westelijke richting en 70% in oostelijke richting. Van het verkeer in oostelijke richting rijdt bij de aantakking op de N286 7% in noordwestelijke richting. In figuur 1 is geen rekening gehouden met de aanleg van de ontsluiting van Molenvliet op de B286. Nadat deze is aangelegd zal 7% van het verkeer vanaf de rotonde waar Buitenzorg op ontsluit deze nieuwe ontsluiting gebruiken via de rotonde / Luchtenburgseweg / Burgemeester Van Boeijenstraat, zie gele contour in figuur 1 en 23% in westelijke richting rijden over de Postweg en Veerweg.

4.2 Uitsplitsing naar voertuigcategorie en dagdeel

Autonome situatie

De uitsplitsing is als volgt geschat (analoog aan tellingen Luchtenburgseweg):

Toetssoort	Dag	Avond	Nacht	Totaal
Uurintensiteit	6,47%	3,99%	0,81%	100,00%
Lichte mvtg	87,92%	94,84%	85,78%	
Middelzware mvtg	9,62%	4,82%	11,11%	
Zware mvtg	2,46%	0,34%	3,11%	
Totaal	100,00%	100,00%	100,00%	

Plansituatie westelijk wegvak

De verdeling is gebaseerd op de autonome situatie, met daarbij opgeteld het planeffect op het westelijk wegvak. Voor dit planeffect (toename van verkeer) zijn de kengetallen voor woningen in het buitengebied van het CROW aangehouden.

Toetssoort	Dag	Avond	Nacht	Totaal
Uurintensiteit	6,41%	4,12%	0,82%	100,00%
Lichte mvtg	90,58%	96,03%	89,71%	
Middelzware mvtg	7,29%	3,65%	8,04%	
Zware mvtg	2,13%	0,32%	2,25%	
Totaal	100,00%	100,00%	100,00%	

Plansituatie oostelijk wegvak

De verdeling is gebaseerd op de autonome situatie, met daarbij opgeteld het planeffect op het oostelijk wegvak. Voor dit planeffect (toename van verkeer) zijn de kengetallen voor woningen in het buitengebied van het CROW aangehouden.

Toetssoort	Dag	Avond	Nacht	Totaal
Uurintensiteit	6,38%	4,20%	0,83%	100,00%
Lichte mvtg	92,30%	96,80%	92,25%	
Middelzware mvtg	5,79%	2,88%	6,05%	
Zware mvtg	1,91%	0,31%	1,69%	
Totaal	100,00%	100,00%	100,00%	