

Notitie

Voor: Gemeente Tholen / Wissing Ruimtelijke Denkers
Van: Patrick Legius / Raymond Bout
Bedrijf: Iv-Infra b.v.
Datum: 13 januari 2023
Versie: E
Referentie: INFR200410/INFR221056
Onderwerp: Verkeersonderbouwing bestemmingsplan Molenvliet

1. Aanleiding

In de wijk Molenvliet te Tholen worden op termijn 428 nieuwe woningen gebouwd. De bouw van deze woningen heeft gevolgen voor de verkeerssituatie in en rondom deze nieuwe wijk. Deze notitie beschrijft de verkeerskundige gevolgen op het gebied van bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid.



Figuur 1: Proefverkaveling Molenvliet

2.2. Verkeersstructuur

In de nota van uitgangspunten voor Molenvliet¹ is opgenomen dat Molenvliet twee aansluitingen op het omliggend wegennet krijgt. Middels een zogenaamde 'binnenring' is er een ontsluiting voorzien tussen de de Burgemeester Van Boeijenstraat en de Molenvlietsedijk, zie figuur 3.



Figuur 3: Proefverkaveling met verkeersstructuur Molenvliet

2.3. Toekomstige ontwikkelingen

Rondom het plangebied is een aantal ontwikkelingen gepland. De belangrijkste ontwikkelingen zijn hieronder genoemd.

Nieuwe aansluiting Molenvlietsedijk – N286

In de huidige situatie kruist de Molenvlietsedijk ongelijkvloers met de provinciale weg N286. Zodoende kan de N286 uitsluitend bereikt worden via de Postweg of de Grindweg. De gemeente Tholen heeft het voornemen om een nieuwe aansluiting te maken, waarbij de Molenvlietsedijk gelijkvloers aansluit op de N286. Deze directe aansluiting op de N286 wordt hiermee de nieuwe hoofdontsluiting van de aanliggende woonwijken Molenvliet en Stadszicht.

¹ Nota van uitgangspunten Molenvliet (definitief), Wissing, 15 maart 2020



Uitbreiding industrieterrein Welgelegen

Aan de noordzijde van de N286 wordt in de toekomst het industrieterrein Welgelegen verder ontwikkeld. Dat heeft naar verwachting een grote invloed op de verkeersintensiteit op de N286, maar niet zozeer op de directe ontsluitingsroutes voor Molenvliet. De invloed van de uitbreiding van dit industrieterrein op de verkeersafwikkeling en bereikbaarheid van Molenvliet wordt hierdoor als verwaarloosbaar klein beschouwd en buiten beschouwing gelaten in voorliggende notitie.

3. Verkeerscijfers

3.1. Beschikbare gegevensbronnen (verkeersmodel)

De gemeente Tholen heeft de beschikking over een statisch verkeersmodel voor prognosejaar 2020. In 2015/2016 is door RHDHV onderzoek verricht naar een eventuele rondweg bij Oud-Vossemeer². In het kader van deze studie is ook de nieuwe aansluiting Molenvlietsedijk-N286 aan het statisch verkeersmodel toegevoegd (variant 3D). In voorliggend onderzoek is van de verkeerscijfers uit de modelplots van deze variant uitgegaan. Deze modelplots geven een goede inschatting van de hoeveelheid verkeer dat van/naar Tholen gebruik gaat maken van de Molenvlietsedijk na het gereedkomen van de nieuwe aansluiting op de N286. Figuur 4 geeft de etmaalintensiteiten in 2020 vanuit het beschikbare verkeersmodel (met extra ontsluiting Tholen (Molenvlietsedijk-N286)).

De gemeente Tholen heeft in haar Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) normen gesteld aan de maximaal wenselijke verkeersintensiteiten op wegen binnen de bebouwde kom:

- Gebiedsontsluitingsweg (50 km/h): Lager dan 7.000 mvt/weekdag
- Wijkontsluitingswegen (30 km/h): Lager dan 3.000 mvt/weekdag
- Woonstraten (30 km/h): Lager dan 2.000 mvt/weekdag

In tabel 1 zijn de wegen rondom het plangebied op basis van de huidige inrichting toegedeeld aan deze wegategorisering vanuit het GVVP.

Tabel 2 geeft de etmaalintensiteiten op de wegvakken rondom het plangebied Molenvliet (drukste doorsnedes uit verkeersmodel). In de een na laatste kolom is hierbij aangegeven of de etmaalintensiteit onder de norm vanuit het GVVP ligt (groen gearceerde cellen), of hierboven ligt (oranje gearceerde cellen). Hieruit blijkt dat de intensiteit op de Grindweg met een derde ontsluiting van Tholen (Molenvlietsedijk-N286) reeds boven het wensbeeld vanuit het beleid van de gemeente Tholen ligt. Op alle overige wegvakken rondom het plangebied van Molenvliet kan de intensiteit nog (flink) toenemen voordat de etmaalintensiteiten boven het wensbeeld uitkomen.

² Uitvoerbaarheidsonderzoek rondweg Oud-Vossemeer, RHDHV, 3 oktober 2016*



Figuur 4: Plot etmaalintensiteiten verkeersmodel toekomstjaar 2020 (Variant 3D, bron: 'Uitvoerbaarheidsonderzoek rondweg Oud-Vossemeer, RHDHV, 3 oktober 2016')

Wegvak	Van	Tot	Wegcategorie	Norm (mvt/etmaal)
Molenvlietsedijk	Eeweg	Mossellaan	Erftoegangsweg bubeko	n.b.
	Mossellaan	Zoekweg	Gebiedsontsluitingsweg 50 km/h	< 7000
	Zoekweg	Ten Ankerweg	Gebiedsontsluitingsweg 50 km/h ³	< 7000
Burg. Van Boeijenstraat	Molenvliet	Luchtenburgseweg	Wijkontsluitingsweg 30 km/h	< 3000
Luchtenburgseweg	Burg. Van Boeijenstraat	Postweg	Wijkontsluitingsweg 30 km/h	< 3000
Postweg	N659	Luchtenburgseweg	Gebiedsontsluitingsweg 50 km/h	< 7000
	Luchtenburgseweg	Windsingel	Gebiedsontsluitingsweg 50 km/h	< 7000
Ten Ankerweg	Windsingel	Molenvlietsdijk	Gebiedsontsluitingsweg 50 km/h	< 7000
	Molenvlietsdijk	Grindweg	Gebiedsontsluitingsweg 50 km/h	< 7000
Grindweg	Ten Ankerweg	N286	Gebiedsontsluitingsweg 50 km/h	< 7000

Tabel 1: Wegcategorisering wegvakken rondom plangebied o.b.v. GVVP Tholen

Wegvak	Van	Tot	Etmaalintensiteit zonder Molenvliet (mvt/etmaal)			Norm (mvt/etmaal)
			Naar plangebied	Vanuit plangebied	Totaal	
Molenvlietsedijk	Eeweg	Mossellaan	1689	1329	3018	n.b.
	Mossellaan	Zoekweg	723	930	1653	< 7000
	Zoekweg	Ten Ankerweg	707	909	1616	< 7000
Burg. Van Boeijenstraat	Molenvliet	Luchtenburgseweg	489	565	1054	< 3000
Luchtenburgseweg	Burg. Van Boeijenstraat	Postweg	577	663	1240	< 3000
Postweg	N659	Luchtenburgseweg	776	913	1689	< 7000
	Luchtenburgseweg	Windsingel	834	850*	1684	< 7000
Ten Ankerweg	Windsingel	Molenvlietsdijk	1982	1908	3890	< 7000
	Molenvlietsdijk	Grindweg	2156	2108	4264	< 7000
Grindweg	Ten Ankerweg	N286	3993	4185	8178	< 7000

Tabel 2: Etmaalintensiteiten op wegvakken rondom plangebied Molenvliet (verkeersmodel toekomstjaar 2020 zonder extra verkeersgeneratie Molenvliet) * waarde geschat o.b.v. bandbreedte i.v.m. onleesbare waarde

³ Bij de start van de studie was de Molenvlietsedijk (tussen Zoekweg en Ten Ankerweg) gecategoriseerd als wijkontsluitingsweg 30 km/h in verband met de aanwezigheid van scholen. Als gevolg van het verhuizen de aanwezige scholen wordt dit wegvak gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg 50 km/h. In voorliggende notitie is uitgegaan van de nieuwe situatie.

3.2. Verkeersgeneratie Molenvliet

Op basis van CROW-publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren' is de verkeersgeneratie van de woningen in Molenvliet bepaald. Aangezien het exacte aantal woningen per type op dit moment nog niet bekend is, is de verkeersgeneratie gebaseerd op de kencijfers voor woongebieden. Voor woongebieden zijn in publicatie 381 kencijfers opgenomen voor de verkeersgeneratie aan de hand van woonmilieutypes. Plangebied Molenvliet ligt in een centrum-dorps woonmilieu. Dit resulteert in een verkeersgeneratie van 6,3 motorvoertuigbewegingen per woning per werkdagemaal. Om tot een maatgevend moment te komen is het nodig om het aantal motorvoertuigbewegingen per werkdagemaal te berekenen. De weekdag kan worden omgerekend naar werkdag door de kencijfers te vermenigvuldigen met 1,11. De gemiddelde verkeersgeneratie komt daarmee op $6,3 \times 1,11 = 7,0$ motorvoertuigbewegingen per woning per werkdagemaal.

Het aantal te bouwen woningen bedraagt 428, waardoor de verkeersgeneratie van de wijk Molenvliet uitkomt op 2.996 motorvoertuigbewegingen per werkdagemaal. Op een gemiddelde werkdag resulteert dit in 1.498 ingaande voertuigen en 1.498 uitgaande voertuigen. Omdat sprake is van een indicatie, worden deze getallen afgerond naar 3.000 motorvoertuigbewegingen per werkdagemaal (1.500 inkomend en 1.500 uitgaand).

3.3. Extra ontsluiting op N286: verandering routekeuzes verkeer Tholen en Molenvliet

In figuur 5 is een verschilplot weergegeven tussen het huidige wegennet in Tholen en het gereedkomen van de derde ontsluiting (zonder extra verkeer Molenvliet). Alle rode balken zijn de wegvakken waar de etmaalintensiteit toeneemt als gevolg van de derde ontsluiting. Alle groene balken geven een afname weer.



Figuur 5: Verschilplot etmaalintensiteiten 2020 extra ontsluiting Molenvlietsedijk-N286 (variant 3D) vs. huidige situatie

Uit figuur 5 blijkt dat de nieuwe aansluiting zorgt voor een verandering van de routekeuze van het verkeer van/naar Tholen. Het verkeer uit de wijken aangrenzend aan de Molenvlietsedijk krijgt via deze aansluiting



een directere route naar N286. Dit leidt tot een afname van de intensiteiten op gebiedsontsluitingswegen van Tholen (Postweg, Ten Ankerweg en Grindweg).

Verkeer vanuit Molenvliet zal voornamelijk georiënteerd zijn op de N286 en in mindere mate het centrum van Tholen, waardoor de Molenvlietsedijk de voornaamste ontsluitingsroute zal worden. In voorliggende notitie wordt er daarom vanuit gegaan dan 100% van de verkeersgeneratie uit Molenvliet via de Molenvlietsedijk wordt ontsloten, waarbij 90% van/naar de N286 en 10% van/naar het centrum van Tholen.

De 'binnenring' door Molenvliet zal ook verkeer uit de zuidelijke wijk Stadszicht aantrekken, doordat ze als gevolg van de binnenring en Molenvlietsedijk een directere route richting de N286 krijgen. De hoeveelheid verkeer is sterk afhankelijk van de uiteindelijk inrichting en directheid van de Binnenring. In voorliggende notitie is uitgegaan van een worstcasescenario waarbij twee derde van het verkeer van/naar Stadszicht via de Binnenring gaat rijden. Op basis van het beschikbare verkeersmodel gaat het hierbij om circa 750 in- en uitgaande voertuigen per etmaal (totaal: 1500 mvt/etmaal).

Voor verkeer uit de wijk Buitenzorg en overige delen van Tholen-west zal de route via de Ten Ankerweg en Molenvlietsedijk de meest directe route blijven, waardoor dit verkeer niet door Molenvliet zal rijden.

Op basis van bovenstaande uitgangspunten is de verwachte etmaalintensiteit op het drukste wegvak van de Binnenring als volgt (let op: waarden zijn zonder autonome groei):

Etmaalintensiteiten [mvt/etm]	Wijk in	Wijk uit	Totaal
Verkeersgeneratie Molenvliet	1500	1500	3000
Verkeer vanuit Stadszicht	750	750	1500
Totaal	2250	2250	4500

Tabel 3: Prognose etmaalintensiteit drukste wegvak Binnenring Molenvliet o.b.v. verkeersmodel 2020 en verkeersgeneratie Molenvliet

De etmaalintensiteiten op het kruispunt Molenvlietsedijk – Binnenring komen hiermee uit op:

Etmaalintensiteit	Wijk IN	Wijk UIT	Totaal
Molenvlietsedijk noord	3714	3354	7068
Molenvlietsedijk zuid	1554	1914	3468
Binnenring Molenvliet	2250	2250	4500

Tabel 4: Prognose etmaalintensiteit kruispunt Molenvlietsedijk – Binnenring o.b.v. verkeersmodel 2020 en verkeersgeneratie Molenvliet

Er zijn geen plots beschikbaar gesteld voor een ochtend- en avondspits. Om de piekbelasting op het omliggende wegennet te kunnen bepalen is de etmaalintensiteit omgerekend naar het drukste uur. Het CROW hanteert een gemiddeld percentage van 7,7% van de etmaalintensiteit in de ochtendspits en 8,6% van de etmaalintensiteit in de avondspits. Deze cijfers zijn echter een gemiddelde van alle functies. In een woonwijk ligt de piek in de spitsperiode gemiddeld wat hoger. Dit onderzoek gaat daarom uit van een piek van 10% van de etmaalintensiteit in zowel de ochtend- als de avondspits. Omdat uitgegaan wordt van een worstcasescenario is verkeersintensiteit op het omliggende wegennet tevens vastgesteld op 10% van de etmaalintensiteit.

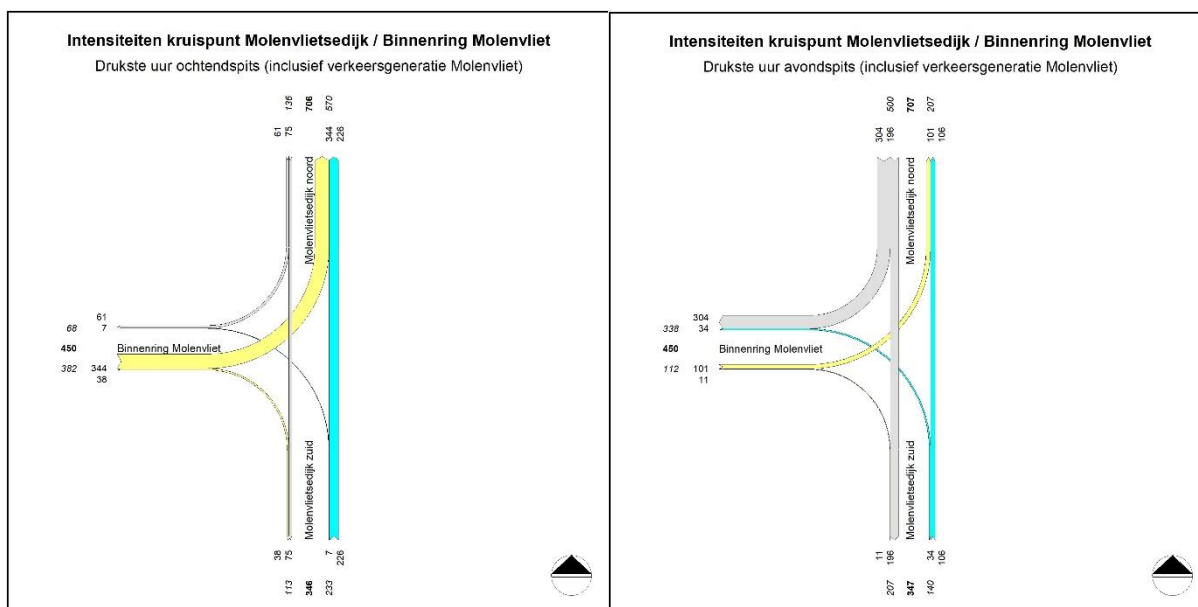
Het gebruik van de binnenring gedurende de dag wordt sterk bepaald door de momenten waarop woon-werkverkeer de wijk verlaat/inrijdt. Uit vergelijkbare onderzoeken van Iv-Infra blijkt dat de verhouding tussen in- en uitgaand verkeer van een woonwijk in de ochtend- en avondspits globaal uitkomt op:

- Ochtendspits: 85% wijk uit, 15% wijk in
- Avondspits: 25% wijk uit, 75% wijk in

Het vervoersmotief op gebiedsontsluitingswegen is anders dan op erftoegangswegen. Dit zorgt voor een minder sterke verhouding tussen in- en uitgaand verkeer in de ochtend- en avondspits. Er is daarom uitgegaan van de volgende verdeling van het verkeer op de Molenvlietsedijk:

- Ochtendspits: 75% Tholen uit, 25% Tholen in
- Avondspits: 35% Tholen uit, 65% Tholen in

Bovenstaande resulteert in de volgende verwachte verkeersstromen in de ochtend- en avondspits op het kruispunt Molenvlietsedijk – Binnenring Molenvliet.



Figuur 6: Verwachte verkeersstromen ochtend- en avondspits kruispunt Molenvlietsedijk – Binnenring Molenvliet

4. Huidige inrichting en gebruik wegen

4.1. Locatiebezoek

Op 25 juni 2020 is middels een locatiebezoek de huidige inrichting van de wegen rondom het plangebied vastgesteld: Burgemeester van Boeijenstraat, Molenvlietsedijk, Luchtenburgseweg, Postweg, Ten Ankerweg en Grindweg⁴.

Burgemeester van Boeijenstraat

In de huidige situatie is de Burgemeester Van Boeijenstraat een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 30 km/h. De weg is uitgevoerd in asfaltverharding en is voorzien van fietssuggestiestroken. In en rondom deze weg zijn al een aantal woningen gerealiseerd. Deze woningen ontsluiten rechtstreeks op de Burgemeester van Boeijenstraat. Daarnaast zijn langspaarkeerplaatsen en haakse parkeerplaatsen langs de weg aangebracht. Vanuit het GVVP kan deze weg worden aangeduid als een wijkontsluitingsweg.



Figuur 7: Huidige inrichting Burgemeester van Boeijenstraat

Molenvlietsedijk (nu 30 km/h, na verhuizing scholen 50 km/h)

Aan de oostkant van het plangebied ligt de Molenvlietsedijk. De Molenvlietsedijk is onlangs opnieuw ingericht. Op het weggedeelte tussen de rotondes Ten Ankerweg en Zoekweg geldt in de huidige situatie een maximumsnelheid van 30 km/h. Op dit gedeelte van de Molenvlietsedijk vindt veel uitwisseling van verkeer plaats als gevolg van de aanwezigheid van de scholen en het zwembad. Er zijn hiertoe drie voetgangersoversteekplaatsen en een kiss & ride-strook aangebracht.

Naar verwachting verhuizen de aanwezige scholen in 2021 naar een andere locatie. Hiermee wordt dit gedeelte van de Molenvlietsedijk gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom (50 km/h). Met de inrichting van dit weggedeelte is hier al op voorgesorteerd. Zo is de rijbaan uitgevoerd in asfalt, zijn aparte fietsvoorzieningen aanwezig (eenrichtingsfietspaden aan weerszijden van de weg) en is de voorrang op de kruispunten middels een voorrangregeling geregeld.

⁴ De huidige inrichting was op dit moment goed vast te stellen. Het huidige gebruik was echter moeilijker in te schatten, aangezien de verkeerssituatie als gevolg van de COVID-19 niet representatief was.



Figuur 8: Huidige inrichting Molenvlietsedijk (ter hoogte van einde kiss and ride-strook)

Molenvlietsedijk (50 km/h)

Op het gedeelte tussen de rotonde Zoekweg en de bebouwde komgrens (ter hoogte van de Mossellaan) geldt op de Molenvlietsedijk een maximumsnelheid van 50 km/h, waardoor dit gedeelte kan worden aangemerkt als een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom. De inrichting van dit gedeelte sluit ook niet geheel aan bij de richtlijnen Duurzaam Veilig. Fietzers maken ter plaatse namelijk gebruik van aanliggende fietssuggestiestroken en het kruispunt Mossellaan – Molenvlietsedijk is vormgegeven als een gelijkwaardig kruispunt. Een dergelijke voorrangsregeling past niet in het verwachtingspatroon van bestuurders op een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom. De woonstraten Burgemeester van Berchemstraat en Hoogaarsstraat sluiten wel middels inritconstructies aan op de Molenvlietsedijk. Vanuit het GVVP kan dit gedeelte van de Molenvlietsedijk worden aangeduid als een gebiedsontsluitingsweg.



Figuur 9: Huidige inrichting Molenvlietsedijk (ter hoogte van Hoogaarsstraat)

Molenvlietsedijk (60 km/h)

Op de bebouwde komgrens gaat de Molenvlietsedijk in de huidige situatie over van een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom (50 km/h) naar een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom (60 km/h). Fietzers maken hierbij gebruik van dezelfde rijbaan als gemotoriseerd verkeer.



Figuur 10: Huidige inrichting Molenvlietsedijk (net na bebouwde kom grens)

Luchtenburgseweg

Op de Luchtenburgseweg geldt een maximumsnelheid van 30 km/h, waardoor deze weg kan worden aangeduid als een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom. Gezien de ligging en het gewenste gebruik van de weg, is een ontsluitende functie echter passender bij deze weg. De Luchtenburgseweg heeft inrichtingskenmerken van zowel een erftoegangsweg (gelijkwaardig kruispunt) als een gebiedsontsluitingsweg (asfaltverharding). Vanuit het GVVP kan de Luchtenburgseweg worden aangeduid als een wijkontsluitingsweg.



Figuur 11: Huidige inrichting Luchtenburgseweg

Ten Ankerweg, Grindweg en Postweg

De Ten Ankerweg, Grindweg en Postweg zijn gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 50 km/h en vormen in de huidige situatie de voornaamste ontsluitingswegen van Tholen. Verkeer van/naar Tholen wordt via deze wegen ontsloten op de N656/N286 (oostzijde) en de N659/N286 (westzijde). Ter hoogte van het gemeentehuis van Tholen eindigt de bebouwde kom en gaat de Postweg over in een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 80 km/h.



5. Gevolgen bouwplan Molenvliet

5.1. Interne verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid (woonwijk Molenvliet)

Interne verkeersafwikkeling

Uitgaande van het huidige bouwplan Molenvliet (428 woningen) is op basis van kencijfers de verwachte verkeersgeneratie 3.000 motorvoertuigen per etmaal. Een dergelijke etmaalintensiteit is passend bij een erftoegangsweg (woonstraat) in een woonwijk.

Uitgangspunt bij de ontwikkeling van Molenvliet is echter de realisatie van een 'binnenring' tussen de Burgemeester van Boeijenstraat en de Molenvlietsedijk⁵. Met deze binnenring wordt beoogd verkeer vanuit de wijk Stadszicht via Molenvliet richting de N286 te laten rijden (via derde ontsluiting Tholen op N286). Hiermee krijgt de binnenring als het ware een ontsluitende functie, waardoor extra verkeer gebruik zal gaan maken van de binnenring.

Vanuit het GVVP van de gemeente Tholen is het wensbeeld dat maximaal 3.000 motorvoertuigen per etmaal gebruik maken van een wijkontsluitingsweg binnen de bebouwde kom (30 km/h). Op basis van de verkeersgeneratie van Molenvliet zou dit betekenen dat geen motorvoertuigen vanuit Stadszicht gebruik kunnen maken van de binnenring voordat de etmaalintensiteit boven de gewenste 3.000 motorvoertuigen per etmaal uitkomt.

Voor verkeer uit Stadszicht dat in de huidige situatie via de Luchtenburgseweg en via de Windsingel (in mindere mate) ontsluit op de Postweg/Ten ankerweg, zal de binnenring een aantrekkelijkere en kortere route naar de N286 gaan worden. Afhankelijk van de herkomsten en bestemmingen van het verkeer op de Luchtenburgseweg en Windsingel zal een groot gedeelte van deze voertuigen daarom gebruik gaan maken van de binnenring. Het verkeersmodel (prognosejaar 2020) gaat uit van ruim 1.200 motorvoertuigen per etmaal op de Luchtenburgseweg en ruim 1.000 motorvoertuigen per etmaal op de Windsingel.

Uitgaande van deze verkeerscijfers komt de verwachte etmaalintensiteit op de binnenring boven de 3.000 mvt/etmaal uit inclusief het verkeer uit Stadszicht via de binnenring naar de N286 rijdt. Op basis van deze verwachte verkeersvraag dient de binnenring ingericht te worden als een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom (50 km/h) om de weg aan te laten sluiten bij het wensbeeld vanuit het GVVP (>3.000 motorvoertuigen per etmaal).

Vanuit landelijke richtlijnen worden echter hogere etmaalintensiteiten acceptabel geacht voor een veilige, leefbare erftoegangsweg binnen de bebouwde kom. Het CROW hanteert voor erftoegangswegen een acceptabele etmaalintensiteit van 5.000 à 6.000 motorvoertuigen per etmaal (met een spitsuurpercentage van 10%) (CROW: ASVV, 2004). Wanneer in het worstcasescenario al het verkeer uit Stadszicht gebruik zou gaan maken van de binnenring, komt de etmaalintensiteit op de binnenring uit op maximaal 4.500 motorvoertuigen. Hiermee blijft de etmaalintensiteit op de binnenring nog binnen de grenzen voor een leefbare straat waarin verblijven centraal. De verwachte verkeersintensiteiten zijn hiermee passend voor een erftoegangsfunctie, waardoor er objectief gezien geen problemen te verwachten zijn.

⁵ Nota van uitgangspunten Molenvliet (definitief), Wissing, 15 maart 2020



Kruispuntvorm Molenvlietsedijk – Binnenring Molenvliet

In de vastgestelde uitgangspunten voor het plan Molenvliet is opgenomen dat de Binnenring wordt aangesloten op de Molenvlietsdijk tussen de Mossellaan en de derde ontsluiting op de N286. De exacte locatie waar het kruispunt Molenvlietsedijk – Binnenring Molenvliet komt te liggen is op het moment van schrijven nog niet bepaald.

Voor een goede en veilige verkeersontsluiting van Molenvliet is het van belang dat de gekozen kruispuntvorm aansluit bij de functie en vorm van de kruisende wegen en het kruispunt daarnaast voldoende afwikkelingscapaciteit heeft. Met behulp van de kruispuntverkenner van het CROW is bepaald welke kruispuntvormen voldoende capaciteit hebben om de verwachte verkeersvraag (zoals afgebeeld in figuur 6 in hoofdstuk 3) af te wikkelen. Hieruit blijkt dat zowel een gelijkwaardig kruispunt, een voorrangskruispunt als een enkelstrooksrotonde voldoende afwikkelingscapaciteit hebben om de verwachte verkeersvraag op de Binnenring af te wikkelen.

De gemeente Tholen heeft vanuit verkeersveiligheidsoogpunt als eis gesteld dat de binnenring middels een rotonde dient aan te sluiten op de Molenvlietsedijk. Een enkelstrooksrotonde heeft voldoende capaciteit om de verwachte verkeersvraag af te wikkelen.

Interne verkeersveiligheid

De verwachte intensiteiten op de Binnenring blijven binnen de grenzen voor een leefbare straat waarin verblijven centraal staat. Weggebruikers hebben als gevolg hiervan voldoende mogelijkheid tot het uitwisselen en oversteken van de straat.

Wanneer de inrichting en vorm van de weg niet goed aansluit bij de gewenste functie bestaat het risico dat de snelheden van het verkeer op de Binnenring te hoog komen te liggen, wat nadelig is voor de verkeersveiligheid in de wijk. In combinatie met langzame kwetsbare verkeersdeelnemers (overstekende fietsers en voetgangers) is het gewenst dat de snelheid van kruisend verkeer zo laag mogelijk ligt. Bij de verdere uitwerking van het plan dient hier rekening mee gehouden te worden.

5.2. Externe verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid (omliggend wegennet)

Externe verkeersafwikkeling

Het gereedkomen van de derde ontsluiting van Tholen op de N286 zorgt voor een routekeuzeverandering van het verkeer van/naar Tholen. Het verkeer uit de wijken aangrenzend aan de Molenvlietsdijk krijgt via deze aansluiting een directere route naar N286. Dit leidt tot een afname van de intensiteiten op gebiedsontsluitingswegen van Tholen (Postweg, Ten Ankerweg en Grindweg). De kruispunten / rotondes op deze gebiedsontsluitingswegen worden hierdoor minder zwaar belast.

Verkeer van en naar Molenvliet zal ook voornamelijk georiënteerd zijn op de N286, waardoor alleen het noordelijke deel van de Molenvlietsdijk een verkeerstoename te verwerken krijgt.



Daarnaast bleek uit tabel 2 dat de omliggende wegvakken nog ruim voldoende restcapaciteit hebben voordat de etmaalintensiteit boven de gestelde normen in de GVVP uitkomen. Een eventuele verkeerstoename valt hierdoor conform het gemeentelijke beleid binnen de gestelde normen.

Externe verkeersveiligheid

Doordat verkeer uit Molenvliet voornamelijk op de N286 georiënteerd zal zijn, heeft Molenvliet niet/nauwelijks negatieve gevolgen voor de verkeersveiligheid op de omliggende wegvakken.

De inrichting van een aantal omliggende wegvakken voldoet echter niet in zijn geheel aan de landelijke richtlijnen, waardoor sprake kan zijn van hogere verkeersveiligheidsrisico's. Het voornaamste aandachtspunt hierbij is de gelijkwaardigheid op het kruispunt Mossellaan-Molenvlietsedijk (past niet in het verwachtingspatroon van weggebruikers op een gebiedsontsluitingweg).



6. Conclusies

De ontwikkeling van woonwijk Molenvliet leidt tot een grotere verkeersvraag in Tholen-west. Bij het gereedkomen van de derde aansluiting van Tholen op de N286 via de Molenvlietsedijk, kan de extra verkeersvraag binnen de normen uit het gemeentelijk verkeers- en vervoersplan (GVVP) opgevangen worden.

De binnenring wordt de voornaamste ontsluitingsroute voor verkeer uit de wijken Molenvliet en Stadszicht. De verwachte verkeersintensiteiten op deze weg liggen boven de gestelde norm voor een wijkontsluitingsweg in het GVVP, waardoor de weg conform het beleid ingericht zou moeten worden als een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom (50 km/h).

Vanuit landelijke richtlijnen worden echter hogere etmaalintensiteiten acceptabel geacht voor een veilige, leefbare erftoegangsweg binnen de bebouwde kom. Het CROW hanteert voor erftoegangswegen een acceptabele etmaalintensiteit van 5.000 à 6.000 motorvoertuigen per etmaal (met een spitsuurpercentage van 10%) (CROW: ASVV, 2004). De verwachte etmaalintensiteit op de binnenring blijft binnen deze grenzen en zijn hiermee passend voor een erftoegangsfunctie binnen de bebouwde kom. Objectief gezien zijn er hierdoor geen problemen in het kader van verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid en leefbaarheid te verwachten.

De inrichting van een aantal omliggende wegvakken voldoet niet in zijn geheel aan de landelijke richtlijnen, waardoor sprake kan zijn van hogere verkeersveiligheidsrisico's. Het voornaamste aandachtspunt hierbij is de gelijkwaardigheid op het kruispunt Mossellaan-Molenvlietsedijk (past niet in het verwachtingspatroon van weggebruikers op een gebiedsontsluitingsweg).