



Datum

30 september 2020

Inlichtingen bij

Floris Visser

Ons nummer

Adv/Do/01.b1/20

Uw kenmerk

-

Onderwerp

Advies ruimtelijke ontwikkeling
Noorderlaan

Gemeente Dongen
t.a.v. mevrouw K. Naaijkens
Postbus 10.153
5100 GE DONGEN

Geachte mevrouw Naaijkens, beste Karin,

In opdracht van de gemeente Dongen heeft Groen Licht de geplande ruimtelijke ontwikkeling aan de Noorderlaan nader in ogenschouw genomen, e.e.a. in relatie tot de afwikkeling van het auto- en fietsverkeer. Middels deze brief doe ik u verslag van onze bevindingen.

In deze brief sta ik stil bij de volgende onderwerpen:

- Programmatische vulling van het plangebied en de verwachte verkeersgeneratie.
- I/C-verhouding Noorderlaan voor en na realisatie plangebied.
- Omgevingsadaptie.
- Verkeersveiligheid Noorderlaan voor en na realisatie plangebied.
- Aantal en vormgeving aansluitingen plangebied op Noorderlaan
- I/C-verhouding rotonde Lage Ham-Noorderlaan

◇

Programmatische vulling van het plangebied en de verwachte verkeersgeneratie

De tabel geeft de verwachte programmatische vulling weer, waarbij sprake is van twee modellen (A en B). Daarbij zijn de best passende kencijfers gezocht voor wat betreft de verkeersgeneratie, waarbij het uitgangspunt is dat het plangebied in matig stedelijke omgeving ligt aan de rand van de bebouwde kom.

Onderdeel	Aantal woningen		Kencijfer verkeersgeneratie			Verkeersgeneratie	
	A	B	Min	Max	Gemiddeld	A	B
Koop, vrijstaand	34	21	7,8	8,6	8,2	279	172
Koop, tweekapper	36	26	7,4	8,2	7,8	281	203
Koop, tussen/hoek	185	148	6,7	7,5	7,1	1314	1051
Koop, appartement duur	30	30	6,7	7,5	7,1	213	213
Koop, appartement midden	128	98	5,2	6,0	5,6	717	549
Huurappartement	35	35	3,2	4,0	3,6	126	126
Woon-zorgboerderij	30	30	2,1	2,8	2,5	74	74
VV Dongen	Nee	Ja	-	-	-	-	615*
Totaal	478	388				3002	3002

* Geen kencijfer beschikbaar; 4 velden genereren nooit meer dan 615 motorvoertuigen/etmaal

Verwacht wordt dat het plangebied zo'n 3.000 motorvoertuigen per etmaal (werkdagen) genereert (aankomend en vertrekkend). Model B zal normaliter op werkdagen iets minder verkeer genereren omdat VV Dongen dan geen wedstrijden heeft. Tijdens weekenddagen is de verkeersgeneratie per definitie lager.

◇

I/C-verhouding Noorderlaan voor en na realisatie plangebied

Het maximaal aantal voertuigen dat via een gebiedsontsluitingsweg (GOW) redelijkerwijs afgewikkeld kan worden (filevrij) is 1.600 p.a.e. per uur per rijstrook, dus zo'n 3.200 p.a.e. per uur in beide rijrichtingen tezamen. De gemeente Dongen hanteert bij wegen die gecategoriseerd zijn als GOW een rijbaanprofiel dat uitgaat van één rijbaan met fietssuggestiestroken, in plaats van twee aparte rijstroken. Een meer realistische wegvakcapaciteit is daarom 1.600 p.a.e. per uur voor beide rijrichtingen tezamen. Technisch gezien is dat aan de lage kant, maar dit doet recht aan het profiel en de aanwezigheid van (brom)fietzers.

Op werkdagen rijden er tijdens de ochtendspits (07:00-09:00 uur) 650 p.a.e. op de Noorderlaan en tijdens de avondspits (16:00-18:00 uur) 850 p.a.e.. Tijdens het maatgevend spitsuur, het drukste uur van de werkdag, maakt zo'n 70% van de drukste spitsperiode gebruik van de Noorderlaan. Dit komt neer op 600 p.a.e. per uur, zo'n 12,5% van de etmaalintensiteit.

Het plangebied zal tijdens het maatgevend spitsuur 380 p.a.e. per uur genereren.

	Etmaal	Spitsuur
Huidige situatie	4.800 p.a.e.	600 p.a.e.
Plangebied	3.000 p.a.e.	380 p.a.e.
Totaal	7.800 p.a.e.	980 p.a.e.

In de huidige situatie bedraagt de I/C-verhouding 0,38. Dit betekent dat slechts 38% van de wegvakcapaciteit tijdens het maatgevend spitsuur wordt benut. Na toevoeging van het plangebied neemt de I/C-verhouding met 0,23 toe tot 0,61. Dit betekent nog steeds dat er een royale restcapaciteit beschikbaar blijft. Vanaf een I/C-verhouding van 0,80 à 0,85 is pas sprake van kans op (incidentele) wachtrijvorming. Dit is helemaal niet aan de orde, zeker ook omdat de gehanteerde wegvakcapaciteit al aan de lage (robuuste) kant is.



Omgevingsadaptie

De term "omgevingsadaptie" hanteert Groen Licht in de context van het snijvlak tussen de wegcategorie (GOW) en de omgeving van de Noorderlaan. Bij een GOW met een profiel zoals de Noorderlaan is een etmaalintensiteit van 8.000 á 9.000 p.a.e. een gewenst natuurlijk maximum. De Noorderlaan is dan, ondanks dat deze qua rijbaanprofiel en omgevingsbeeld vergelijkbaar is met de Mgr. Nolenslaan, een stuk rustiger dan de Mgr. Nolenslaan.

Qua weg- en omgevingsbeeld kan de Noorderlaan zonder problemen een intensiteit van 9.000 p.a.e. per etmaal opvangen.



Verkeersveiligheid Noorderlaan voor en na realisatie plangebied

Een weg is verkeersveilig als functie, vormgeving en gebruik in evenwicht zijn. Daarnaast behoort er sprake te zijn van voorspelbaarheid en homogeniteit.

Huidige situatie

De Noorderlaan is functioneel een GOW. De weg verbindt (samen met de Westerlaan) de Lage Ham met de Middellaan, en ontsluit tegelijkertijd het noordwestelijke deel van Dongen. Op een GOW staat op wegvakken daarom de verkeerstechnische functie "doorstromen" centraal en op de kruispunten de functie "uitwisselen". De inrichting van de Noorderlaan sluit in Dongens perspectief goed aan op die functies:

- De rijbaan is voldoende breed, maar niet té breed; in geval van tegemoetkomend verkeer zal een automobilist moeten uitwijken naar de fietssuggestiestrook (en indien nodig achter een fietser inhouden).
- De toegestane maximumsnelheid is 50 km/uur.
- De voorrang is middels uitritconstructies en voorrangskruispunten geregeld.
- Parkeren vindt plaats in parkeervakken.
- Op het kruispunt met De Ruyterstraat is snelheid remmende bestrating aanwezig.

De huidige verkeersintensiteit op de Noorderlaan is met 4.800 p.a.e. per etmaal aan de (te) lage kant; gelet op de rechtstanden mag verondersteld worden dat de rijnsnelheid dan te hoog is.

Snelheidsmetingen bevestigen dit: de gemiddelde snelheid ligt tussen 44 en 48 km/uur, de 85-percentielsnelheid ligt tussen 55 en 58 km/uur. Naast de (te) lage verkeersintensiteit zijn er in beginsel drie redenen waarom de rijsnelheid zo hoog is:

- De flauwe uitvoering van de snelheidsremmer op het kruispunt met De Ruyterstraat.
- De relatief lange rechtstand.
- Het ontbreken van bebouwing aan het grootste deel van de noordzijde.

Het verkeer op de Noorderlaan komt niet voor verrassingen te staan: de weg is qua gebruik volstrekt voorspelbaar. De rijsnelheid is echter wel een aandachtspunt ter hoogte van het belangrijkste uitwisselpunt.

Situatie na realisatie van het plangebied

Realisatie van het plangebied zorgt ervoor dat het gebruik (qua intensiteit) van de Noorderlaan beter aansluit bij de functie ervan. Tegelijkertijd zorgt het extra verkeer ervoor dat de snelheid enigszins afneemt. De dubbelzijdige bebouwing van de Noorderlaan (na realisatie plangebied) draagt hier ook aan bij. Belangrijkste bijdrage aan de verkeersveiligheid wordt echter geleverd door de uitvoeringsvorm(en) van de aansluitingen van het plangebied op de Noorderlaan (zie later). Deze zorgen voor meer snelheidsremming.

Resumé

Hoewel de inrichting van de Noorderlaan in de huidige situatie aansluit op de functie, is het gebruik nog iets te beperkt. Toevoeging van het plangebied leidt weliswaar tot extra verkeer, maar dit is onderdeel van een meer bij de functie passend gebruik. De extra aansluiting(en) zorgen voor een betere snelheidsremming, zonder de stroomfunctie essentieel aan te tasten.



Aantal en vormgeving aansluitingen plangebied op Noorderlaan

De omvang en met name de programmatische vulling van het plangebied maakt dat geadviseerd wordt om niet met slechts één ontsluiting te werken. Uit capacitair oogpunt is dat weliswaar geen enkel probleem, maar in geval van incidenten (op de ontsluiting zelf, of incidenten van grootschalige aard in het plangebied) is sterk de behoefte aan een tweede ontsluiting.

Geadviseerd wordt om het plangebied primair halverwege de Noorderlaan te ontsluiten middels een rotonde. Deze zorgt ervoor dat de rechtstand van de Noorderlaan zelf adequaat wordt onderbroken. Tegelijkertijd is dit een goede kruispuntvorm om ter hoogte van de belangrijkste verkeersuitwisseling de snelheidsverschillen te minimaliseren.

De gewenste tweede ontsluiting mag een ondergeschikt karakter hebben en bijvoorbeeld middels een uitritconstructie aansluiten op de Noorderlaan (of elders).



I/C-verhouding rotonde Lage Ham-Noorderlaan

De bekende wegvakintensiteiten zijn opgehoogd naar waarden zoals deze voor 2020 gelden. Vervolgens is met behulp van een zwaartekrachtmodel een schatting gemaakt van de verdeling van de intensiteiten over de (twaalf) richtingen, voor het ochtend- en het avondspitsuur.

Met behulp van de meerstrooksrotondeverkenner van de provincie Zuid-Holland (ook geschikt voor enkelstrooksrotondes), is vervolgens berekend wat de I/C-verhouding is tijdens het ochtend- en avondspitsuur zónder en mét toevoeging van het plangebied.

Uit de rotondeberekeningen komt het volgende naar voren:

- Tijdens het ochtend- en avondspitsuur zónder toevoeging van het plangebied bedraagt de I/C-verhouding respectievelijk 0,14 en 0,22. Dit betekent dat in de huidige situatie tijdens de spitsuren slechts 14% respectievelijk 22% van de beschikbare rotondecapaciteit wordt benut en zich helemaal geen afwikkelingsproblemen voordoen. Vanaf een I/C-verhouding van 0,85 kunnen (incidenteel) afwikkelingsproblemen optreden, bij een I/C-verhouding van 0,95 of hoger doen zich structureel afwikkelingsproblemen voor.
- Met toevoeging van het plangebied en onder de aanname dat álle extra verkeer via deze rotonde rijdt (niet aan de orde), bedragen de I/C-verhoudingen 0,28 (ochtendspitsuur) en 0,37 (avondspitsuur). Deze waarden liggen royaal onder de grenswaarden, hetgeen impliceert dat zich helemaal geen afwikkelingsproblemen zullen voordoen.



Ik vertrouw erop u hiermee op dit moment naar behoefte te informeren.

Met vriendelijke groet,

F. Visser