



EXANTE



De Heydael - Duizel

Beoordeling verkeer en parkeren
ontwikkeling

Titel van het rapport: De Heydael - Duizel, Beoordeling verkeer en parkeren ontwikkeling
Auteur(s): Roel Koenraad/ Marco Cruijssen

Organisatie: Exante Groep B.V.
Contactgegevens: Oranje Nassaulaan 3
5211 AR 's-Hertogenbosch
Tel: (085) 484 68 00
E-mail: Info@exante.nl
Website: Exante.nl

Datum van uitgave: 18 juni 2025

Opdrachtgever: Van der Putten Advies

Referentienummer: 120274.002-R03

Auteursrecht: © 2024 Exante Groep B.V. Alle rechten voorbehouden.

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
1.1	Aanleiding	4
1.2	Samenvatting	4
1.3	Leeswijzer	4
2	Uitgangspunten-methode beoordeling verkeer	5
2.1	Plangebied	5
2.2	Afwikkeling verkeer - Methode Slop - noodzaak verkeerskundige maatregelen	8
2.3	Verkeersveiligheid	9
3	Resultaten beoordeling Verkeer	12
3.1	Beoordeling afwikkeling	12
3.2	Beoordeling verkeersveiligheid	12
3.3	Conclusies Verkeer	12
4	Uitgangspunten-methode beoordeling Parkeren	13
4.1	Rekenmethode Parkeerbalans	13
5	Resultaten beoordeling parkeren	16
5.1	Beoordeling parkeren	16
5.2	Conclusies Parkeren	16
6	Conclusies	17
6.1	Conclusies	17
	Bijlage - Kruispuntberekeningen	18

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Voor de woningbouwontwikkeling De Heydael in Duizel is een gebiedsvisie opgesteld waarin de stedenbouwkundige, landschappelijke en programmatische uitgangspunten zijn vastgelegd. De ontwikkeling voorziet in de bouw van 64 woningen.

Momenteel wordt voor deze ontwikkeling een omgevingsplan opgesteld. Een belangrijk onderdeel van deze ontwikkeling is de verkeersontsluiting en de parkeeroplossing binnen het plangebied.

Dit adviesrapport beschrijft de uitgangspunten, keuzes en aandachtspunten op het gebied van verkeer en parkeren, met oog voor verkeersveiligheid, ruimtelijke inpassing en het parkeerbeleid van de gemeente Eersel. Het advies is opgesteld op basis van het stedenbouwkundig plan, beleidskaders en signalen vanuit de omgevingsdialoog met bewoners en belanghebbenden.

1.2 Samenvatting

Dit rapport beoordeelt de aspecten Verkeer en Parkeren van de ontwikkeling van 64 woningen ter hoogte van de Meerstraat en Akkerstraat in Duizel. Het aspect Verkeer richt zich op de ontsluiting van het plangebied op deze twee wegen en de invloed daarvan op de verkeersstromen in de omgeving. Voor het aspect Parkeren kijkt dit onderzoek of de ontwikkeling in voldoende parkeervoorzieningen voorziet.

Verkeer

De resultaten tonen aan dat de verkeersgeneratie door de nieuwe ontwikkeling, met een toename van 475 motorvoertuigen per etmaal, geen problemen veroorzaakt voor de verkeersafwikkeling op de Meerstraat en Akkerstraat en op de nieuwe ontsluitingen op deze twee wegen. Er is geen noodzaak voor aanvullende verkeerskundige maatregelen.

Parkeren

Het plangebied kent op alle momenten van de week/dag een positief eindtotaal, dat wil zeggen dat er op alle momenten voldoende parkeervoorzieningen zijn om de parkeerbehoefte op te vangen.

1.3 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 bevat de uitgangspunten, de toegepaste rekenmethode en beoordelingsmethodiek voor het aspect Verkeer. In hoofdstuk 3 staan de resultaten van de berekeningen en de beoordeling voor het aspect verkeer. In hoofdstuk 4 staan de uitgangspunten, de toegepaste rekenmethode en beoordelingsmethodiek voor het aspect parkeren. De resultaten van de beoordeling van parkeren staan in hoofdstuk 5. Tot slot sluit het rapport af met de conclusies in hoofdstuk 6.

2 Uitgangspunten-methode beoordeling verkeer

Dit hoofdstuk licht de uitgangspunten en toegepaste methodes voor het aspect Verkeer toe.

2.1 Plangebied

Locatie en programma

De locatie van de ontwikkeling ligt aan de rand van Duizel, in de oksel van de Akkerstraat en de Meerstraat.



Figuur 1: locatie van de ontwikkeling¹

Het programma van de ontwikkeling ziet er als volgt uit:

Programma	CROW- functie	Aantal
Koop, vrijstaand	Koop vrijstaand	12
Koop, twee-onder-een-kap	Koop, twee-onder-een-kap	8
Koop, tussen/hoek	Koop, tussen/hoek	24
Sociale huur <100m2	Huur, appartement, sociale huur, 75-100m2 bvo	8
Sociale huur <75m2	Huur, appartement, sociale huur, <75m2 bvo	8
Sociale huur, tussenwoning	Huur, sociale huur	4
Totaal		64

Tabel 1 Programma ontwikkeling

¹ Bron: DEF Gebiedsvisie Duizel tvb Raad 20241024

Ontsluiting plangebied

De nieuwe ontsluitingen van het plangebied bevinden zich op de Meerstraat en de Akkerstraat, zie Figuur 2



Figuur 2: Ligging nieuwe aansluitingen op Meerstraat en Akkerstraat²

² Bron: Document 23247 Situatie mbt parkeren 11-06-2025

De Akkerstraat ligt binnen de bebouwde kom en heeft een snelheidsregime van 50 km/u. Fietzers maken gebruik van een vrij liggend fietspad, maar er zijn geen aparte voorzieningen voor voetgangers.



Figuur 3: foto Akkerstraat, foto in richting Meerstraat³

De Meerstraat ligt ook binnen de bebouwde kom en heeft een snelheidsregime van 30km/h. Auto- en fietsverkeer maakt gemengd gebruik van de rijbaan, voetgangers hebben een voetpad. Parkeren vindt langs de rijbaan plaats.



Figuur 4: foto Meerstraat, foto in richting Akkerstraat

Kruispuntvarianten

Voor het onderzoek zijn twee ontsluitingen doorgerekend:

- Ontsluiting plangebied-Meerstraat – Kruispunt zonder voorrang
- Ontsluiting plangebied-Akkerstraat – Kruispunt met voorrangsregeling/uitritconstructie

Toelichting keuze kruispuntvariant Meerstraat

Zowel de Meerstraat als de aansluiting van de ontwikkeling hebben een snelheid van 30km/ h. De voorkeursoplossingen bij kruispunten staan in CROW-publicatie 315 Basissenmerken wegontwerp.

³ Bron: google maps

Alle takken van het kruispunt zijn van dezelfde wegcategorie, namelijk erftoegangswegen. Het kruispunt ligt binnen de bebouwde kom. Voor kruispunten tussen erftoegangswegen gelden de richtlijnen voor vorm en optionele elementen:

- Vorm: Gelijkvloers en gelijkwaardig
- Optionele elementen: Plateau en/ of attentie verhogende maatregelen

Toelichting keuze kruispuntvariant Akkerstraat: Bij de aansluiting van de ontwikkeling op de Akkerstraat is sprake van onderscheid in snelheid en type weg. De basiskennmerken voorzien daarbij in een drietal mogelijke inrichtingsvormen, een kruispunt met voorrangregeling, een rotonde en een kruispunt met een verkeersregelininstallatie. Op basis van de gebiedsvisie en in afstemming met de opdrachtgever zijn de twee laatstgenoemde in deze rapportage buiten beschouwing gelaten en ook niet doorgerekend.

2.2 Afwikkeling verkeer - Methode Slop - noodzaak verkeerskundige maatregelen

De aansluitingen van de ontwikkeling op de Meerstraat en Akkerstraat zijn doorgerekend met de methode Slop⁴. Hieruit blijkt of op kruispuntniveau maatregelen nodig zijn om het verkeer goed af te wikkelen.

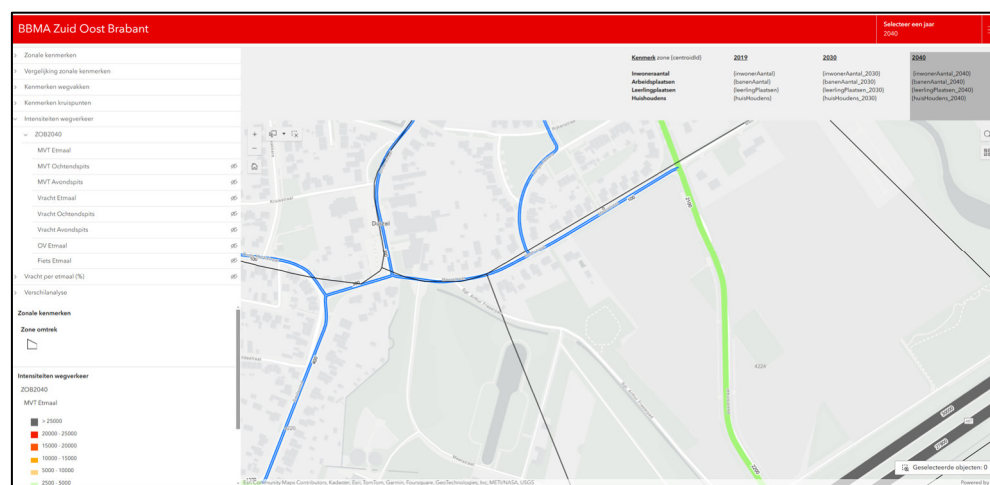
Op basis van de snelheid van het verkeer, de intensiteit en de vormgeving wordt een waarde voor 'a' berekend. Deze waarde geeft aan of verkeerskundige maatregelen noodzakelijk zijn om het verkeer goed af te wikkelen. We gebruiken de volgende beoordeling.

	Kruispunt	T-kruispunt	Toelichting
	$a < 1,00$	$a < 1,33$	Geen maatregel noodzakelijk
	$1,00 \leq a \leq 1,33$	$1,33 \leq a \leq 1,67$	Noodzaak maatregel twijfelachtig
	$a > 1,33$	$a > 1,67$	Maatregel noodzakelijk

Tabel 2: beoordeling kruispunten met Intensiteitscriterium van Slop

Uitgangspunten methode Slop

Bij de toepassing van de methode Slop gebruiken we de etmaalintensiteit van de naderingsrichting in voertuigen per etmaal (pae/etmaal). De etmaalintensiteit bepalen we door de bestaande intensiteit te verhogen met de verkeersgeneratie van de nieuwe ontwikkeling.



Figuur 5: mvt/etmaal (werkdag) in 2040 (bron: Provincie Noord-Brabant)

⁴ Intensiteitscriterium van Slop

Een verkeersmodel drukt de waardes van intensiteiten uit in motorvoertuigen. In de methode Slop vinden de berekeningen echter plaats op basis van personenauto equivalent (PAE)⁵. In dit onderzoek hanteren we een standaard omrekenfactor van 1,08 om de waardes van motorvoertuigen uit het verkeersmodel naar PAE om te rekenen.

2.3 Verkeersveiligheid

De beoordeling van de verkeersveiligheid vindt plaats op basis van de verkeersgegevens behorend bij het plangebied. Het gaat daarbij om de verkeersgeneratie (toename verkeer) als gevolg van de ontwikkeling, en hoe dit nieuwe verkeer zich verplaatst over de wegen in de directe omgeving.

Berekening verkeersgeneratie

De gemeente Eersel kent geen specifieke kencijfers voor verkeersgeneratie. Daarom maken we gebruik van de kencijfers uit de meest recente CROW-publicatie 744 die kencijfers voor parkeren verkeersgeneratie behandelt. De kencijfers kennen een minimum en maximum. Dit onderzoek hanteert het gemiddelde van deze cijfers.

Voor de stedelijkheidsgraad en de zone gaat dit onderzoek uit van respectievelijk 'weinig stedelijk' en 'rest bebouwde kom'. Dit komt overeen met de nota Parkeernormen Eersel 2025. De kencijfers van het CROW gelden voor een gemiddelde weekdag. In deze studie gaan we uit van de werkdag omdat dit de maatgevende periode is. De omrekenfactor van week- naar werkdag is 1,11.

Programma	CROW- functie	Aantal	Eenheid	Kencijfer	Factor	Verkeersgeneratie
Koop, vrijstaand	Koop vrijstaand	12	Woning	8.2	1,11	109
Koop, twee-onder-een-kap	Koop, twee-onder-een-kap	8	Woning	7.8	1,11	69
Koop, tussen/hoek	Koop, tussen/hoek	24	Woning	7.4	1,11	197
Sociale huur <100m2	Huur, appartement, sociale huur, 75-100m2 bvo	8	Woning	3.4	1,11	30
Sociale huur <75m2	Huur, appartement, sociale huur, <75m2 bvo	8	Woning	3.3	1,11	29
Sociale huur, tussenwoning	Huur, sociale huur	4	Woning	4.8	1,11	21
Totaal						455

Tabel 3: programma en kencijfers verkeersgeneratie

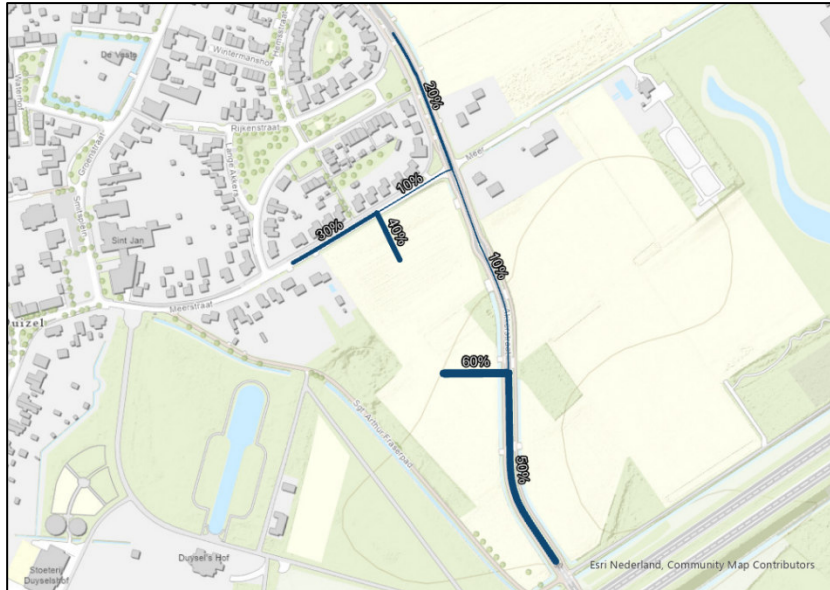
Herkomst en bestemming

Voor de herkomst en bestemming van het verkeer maken we gebruik van een referentiesituatie. In dit geval is gekozen voor de Gildestraat en Tamboer. Op de volgende afbeelding is de herkomst en bestemming van het verkeer van de ontwikkeling weergegeven.

Richtlijnen CROW (basiskkenmerken)

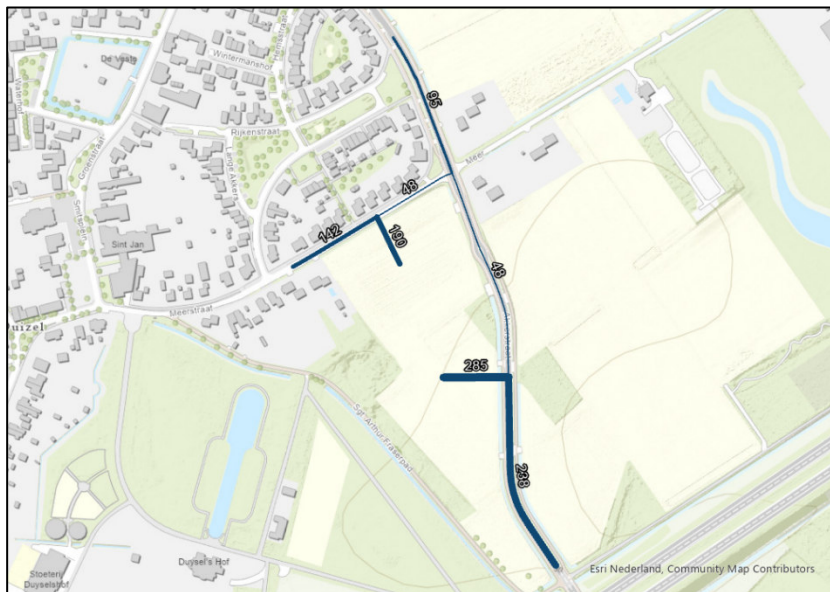
De nieuwe intensiteiten projecteren we op basis van herkomst en bestemming op de wegen in het plangebied en directe omgeving. Een beoordeling op basis van de basiskkenmerken wegontwerp van het CROW geeft inzicht of de toename van het verkeer verkeersveilig te verwerken is.

⁵ Personenauto-equivalent (PAE): Getal dat aangeeft hoeveel ruimte een voertuig inneemt in vergelijking met een personenauto (bron: CROW - ASVV2021)



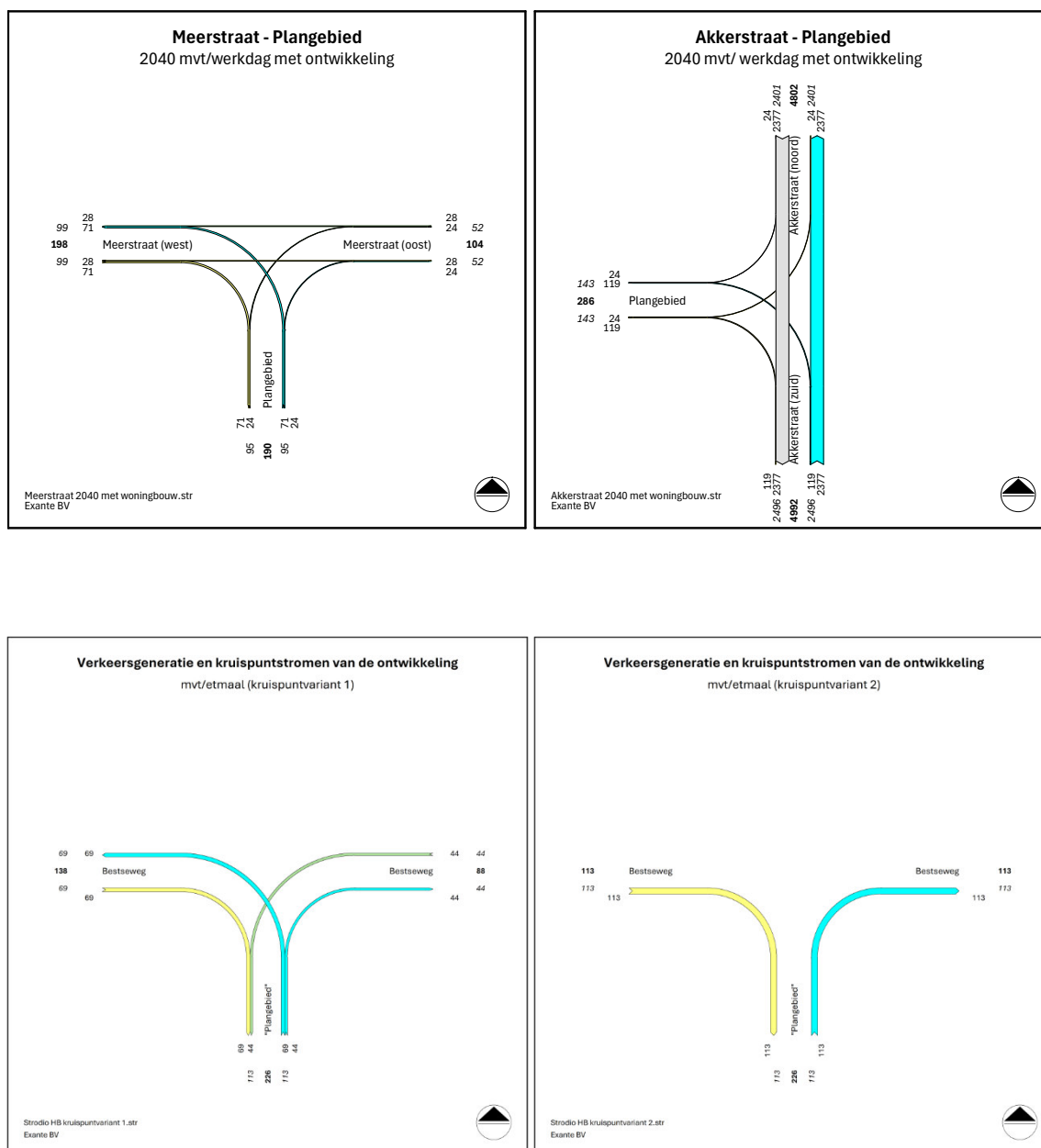
Figuur 6: herkomst en bestemming van het verkeer

Op basis van de eerder berekende verkeersgeneratie is de toename van het verkeer voor de direct aanliggende wegen berekend. Op de volgende afbeelding staat de toename van het verkeer in motorvoertuigen per etmaal voor een gemiddelde werkdag.



Figuur 7: toename verkeer mvt/etmaal (werkdag)

Deze verdeling is toegepast op beide aansluitingen. Verkeer van de ontwikkeling verdeelt zich als volgt:



Figuur 8: Verdeling verkeer Meerstraat (linkse afbeelding) en Akkerstraat (rechtse afbeelding)

3 Resultaten beoordeling Verkeer

Op basis van de uitgangspunten uit hoofdstuk 2, vindt in dit hoofdstuk de beoordeling van het aspect Verkeer plaats.

3.1 Beoordeling afwikkeling

De ontwikkeling zorgt voor een toename van 455 motorvoertuigen per etmaal. Dit levert geen problemen op voor de nieuwe ontsluitingen op de Meerstraat en Akkerstraat. De berekeningen (zie bijlage) laten zien dat er voor beide ontsluitingen geen maatregelen nodig zijn, waardoor de verkeersafwikkeling als goed wordt beoordeeld.

Kruispunt	Waarde voor 'a'	Beoordeling
Ontsluiting ontwikkeling-Meerstraat	0,03	Goed
Ontsluiting ontwikkeling-Akkerstraat	0,38	Goed

Tabel 4: resultaten en beoordeling van twee kruispuntvarianten

3.2 Beoordeling verkeersveiligheid

Aanvullend op de ontsluitingen, is ook gekeken naar de toename van het verkeer op de wegen zelf. De Meerstraat en de Akkerstraat zijn qua wegontwerp aan bij de basiskennmerken voor een herkenbaar en verkeersveilig gebruik van deze wegen. Vanuit dat oogpunt is te stellen dat de toename van het verkeer niet leidt tot knelpunten qua verkeersveiligheid.

De toename is op beide wegen in absolute aantal beperkt. De nieuwe intensiteit valt nog ruimschoots binnen de landelijk gehanteerde bandbreedte van zowel de Meerstraat (3.000 tot 5.000mvt/etmaal) als de Akkerstraat (>6.000 mvt/etmaal) valt. Beiden wegen hebben voldoende capaciteit om het verkeer verkeersveilig te verwerken (Meerstraat) dan wel door te laten stromen (Akkerstraat).

3.3 Conclusies Verkeer

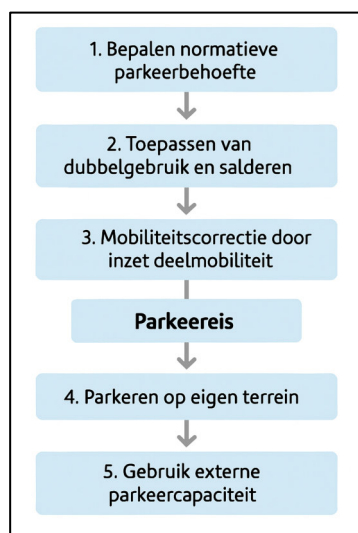
- De afwikkeling van het verkeer op de nieuwe ontsluitingen op de Meerstraat en Akkerstraat is goed, verkeersmaatregelen zijn niet nodig.
- De verkeersveiligheid op de wegen in het plangebied, Meerstraat en Akkerstraat blijft gewaarborgd, de toename van verkeer leidt niet tot verkeersveiligheidsknelpunten.

4 Uitgangspunten-methode beoordeling Parkeren

In dit hoofdstuk beschrijven we de toegepaste methode voor het onderzoek en de belangrijkste uitgangspunten voor het aspect parkeren.

4.1 Rekenmethode Parkeerbalans

Voor dit onderzoek gebruiken we rekenmethode Parkeerbalans uit de nota Parkeernormen Eersel 2025. Met die rekenmethode is stapsgewijs inzicht te verkrijgen of het parkeren als gevolg van de ontwikkeling in balans is. Het gaat daarbij om de volgende vijf stappen:



Hieronder een korte toelichting inclusief concrete uitwerking van bovenstaande stappen.

Stap 1: bepalen normatieve parkeerbehoefte

Toelichting: Bij het bepalen van de normatieve parkeerbehoefte zijn de parkeernormen en de locatie van het plan bepalend. De normatieve parkeerbehoefte is te bepalen door de parkeernormen van de betreffende functies van de ontwikkeling bij elkaar op te tellen.

Uitwerking: Op basis van het programma van de ontwikkeling zijn deze normen als volgt:

Programma	CROW- functie	Aantal	Parkeernorm
Koop, vrijstaand	Koop vrijstaand	12	2,3*
Koop, twee-onder-een-kap	Koop, twee-onder-een-kap	8	2,2*
Koop, tussen/hoek	Koop, tussen/hoek	24	2,1*
Sociale huur <100m ²	Huur, appartement, sociale huur, 75-100m ² bvo	8	1,2*
Sociale huur <75m ²	Huur, appartement, sociale huur, <75m ² bvo	8	1,1*
Sociale huur, tussenwoning	Huur, sociale huur	4	1,4*
		64	* norm incl. 0,2 bezoeker parkeren

Tabel 5: Parkeernormen Parkeerbeleid

Stap 2: toepassen van dubbelgebruik en salderen

Toelichting: Als binnen een ontwikkeling verschillende functies/voorzieningen worden gerealiseerd, is het mogelijk om bij het berekenen van de parkeerbehoefte rekening te houden met dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Bij de berekening van dubbelgebruik zijn aanwezigheidspercentages van toepassing, zie onderstaande tabel:

Functie	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop avond	Werkdag nacht	Vrijdag middag	Vrijdag avond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Wonen bewoners	60%	60%	90%	80%	100%	70%	70%	75%	80%	75%
Wonen bezoekers	40%	50%	75%	70%	0%	60%	100%	100%	100%	90%

Tabel 6: Aanwezigheidspercentages momenten week/dag

De parkeerbehoefte voor de verschillende momenten van de week/dag wordt berekend op basis van de parkeernormen en aanwezigheidspercentages. Uitgangspunt is dat de parkeerbehoefte op eigen terrein wordt opgelost.

Uitwerking: onderstaande tabel laat de parkeerbehoefte per moment van de week/dag zien op basis van de aanwezigheidspercentages:

Functie	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop avond	Werkdag nacht	Vrijdag middag	Vrijdag avond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Koop vrijstaand	16	16	24	22	25	19	20	21	23	21
Koop, twee-onder-een-kap	10	10	16	14	16	12	13	14	14	13
Koop, tussen/hoek	29	30	45	40	46	35	37	39	41	39
Huur, appartement, sociale huur, 75-100m2 bvo	5	6	8	8	8	7	7	8	8	7
Huur, appartement, sociale huur, <75m2 bvo	5	5	8	7	7	6	7	7	7	7
Huur, sociale huur	3	3	5	4	5	4	4	4	5	4
Eindtotaal	69	70	106	94	107	82	88	93	98	92

Tabel 7: Berekening parkeerbehoefte bezoekers en vaste gebruikers momenten week/dag

Stap 3: mobiliteitscorrectie door inzet deelmobiliteit

Toelichting: De parkeerbehoefte kan lager worden door bij een woningbouwontwikkeling deelauto's in te zetten.

Uitwerking: Dit plan voorziet niet in de inzet van deelmobiliteit.

Stap 4: parkeren op eigen terrein

Toelichting: De normatieve parkeerbehoefte (stap 1), het eventueel toepassen van dubbelgebruik en salderen (stap 2) en de eventuele inzet van deelmobiliteit (stap 3) resulteert in de parkeereis van de ontwikkeling. In eerste instantie dient de parkeereis in zijn geheel op eigen terrein te worden opgelost. Mocht de ontwikkeling de parkeereis niet in zijn geheel op eigen terrein op te kunnen lossen, dan kan gebruik worden gemaakt van externe parkeercapaciteit (stap 5).

Uitwerking: Het plangebied voorziet in een 32 parkeervoorzieningen op eigen terrein en 88 parkeervoorzieningen in de openbare ruimte⁶.

Onderstaande tabel laat verhouding tussen de parkeercapaciteit en de parkeerbehoefte per moment van de week/dag zien:

⁶ DEF Gebiedsvisie Duizel tvb Raad 20241024

Functie	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop avond	Werkdag nacht	Vrijdag middag	Vrijdag avond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
<i>P-capaciteit</i>	123	123	123	123	123	123	123	123	123	123
<i>P-behoefte</i>	-69	-70	-106	-94	-107	-82	-88	-93	-98	-92
Eindtotaal	54	53	17	29	16	41	35	30	25	31

Tabel 8: Berekening (on)balans – relatie parkeerbehoefte en parkeercapaciteit

Stap 5: gebruik externe parkeercapaciteit

De parkeereis van een ontwikkeling kan niet altijd op eigen terrein worden gerealiseerd. Daarom biedt de gemeente de mogelijkheid aan een aanvrager om via een omgevingsvergunning de parkeereis buiten het eigen terrein op te lossen. Er wordt onderscheid gemaakt tussen de volgende situaties:

- A. De aanvrager geeft een vervangende private parkeerruimte op.
- B. De aanvrager realiseert zelf vervangende parkeerruimte in de openbare ruimte.
- C. De aanvrager maakt gebruik van bestaande, beschikbare parkeerplaatsen in de openbare ruimte.

De belangrijkste uitgangspunten voor het gebruik van externe parkeercapaciteit zijn:

- De parkeerdruk blijft onder de 85% en;
- De parkeerplaatsen liggen binnen de desbetreffende loopafstanden.

5 Resultaten beoordeling parkeren

Op basis van de uitgangspunten uit hoofdstuk 4, vindt in dit hoofdstuk de beoordeling van het aspect Parkeren plaats.

5.1 Beoordeling parkeren

Met de vijf te doorlopen stappen is uit hoofdstuk 4 is een parkeerbalans opgesteld, zie onderstaande tabel:

Functie	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop avond	Werkdag nacht	Vrijdag middag	Vrijdag avond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
<i>P-capaciteit</i>	123	123	123	123	123	123	123	123	123	123
<i>P-behoefte</i>	-69	-70	-106	-94	-107	-82	-88	-93	-98	-92
Eindtotaal	54	53	17	29	16	41	35	30	25	31

Tabel 9: Berekening (on)balans

Op basis van de uitkomst van stap 1 t/m stap 4 is stap 5 niet van toepassing.

Uit de berekening van stap 4 blijkt namelijk dat het plangebied met 123 parkeervoorzieningen op alle momenten van de week voorziet in de parkeereis, het eindtotaal laat op elk moment een positief getal zien.

5.2 Conclusies Parkeren

Het plangebied kent op alle momenten van de week/dag een positief eindtotaal, dat wil zeggen dat er op alle momenten voldoende parkeervoorzieningen zijn om de parkeerbehoefte op te vangen.

6 Conclusies

In dit hoofdstuk vatten we de conclusies van de aspecten Verkeer en Parkeren uit de vorige hoofdstukken samen.

6.1 Conclusies

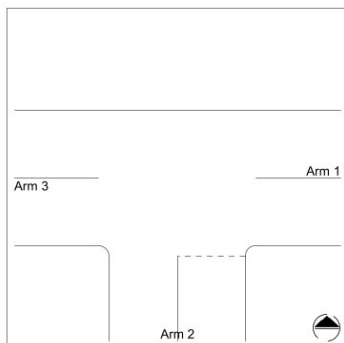
Verkeer

- De afwikkeling van het verkeer op de nieuwe ontsluitingen op de Meerstraat en Akkerstraat is goed, verkeersmaatregelen zijn niet nodig.
- De verkeersveiligheid op de wegen in het plangebied, Meerstraat en Akkerstraat blijft gewaarborgd, de toename van verkeer leidt niet tot verkeersveiligheidsknelpunten.

Parkeren

- Het plangebied kent op alle momenten van de week/dag een positief eindtotaal, dat wil zeggen dat er op alle momenten voldoende parkeervoorzieningen zijn om de parkeerbehoefte op te vangen.

Bijlage - Kruispuntberekeningen

Capacito 3.1
Licentie: ExanteBijlage 1
Verkeersberekening

Intensiteitscriterium van Slop

Omschrijving kruispunt:
Meerstraat - Plangebied

Arm 1: Meerstraat (oost)

Arm 2: Plangebied

Arm 3: Meerstraat (west)

INTENSITEITEN

Meerstraat 2040 met ontwikkeling
8e drukste uur is 6,30% van etmaalintensiteit
Arm 1: 56 pae/etmaal
Arm 2: 103 pae/etmaal
Arm 3: 107 pae/etmaal

DIMENSIE

Geen deelkruispunten
Aantal rechtdoorgaande rijstroken op de
hoofdweg over grotere afstand:
- Van arm 1 naar arm 3: 1
- Van arm 3 naar arm 1: 1
Aantal opstelvakken op de zijweg(en):
- Arm 2: 1

Snelheid op de hoofdweg (arm 1-3): ≤ 50 km/u

BEREKENING

Op basis van de snelheid, de intensiteiten en de vormgeving wordt een waarde voor a berekend.
Deze waarde geeft aan of verkeerskundige maatregelen noodzakelijk zijn om het verkeer te kunnen afwikkelen.

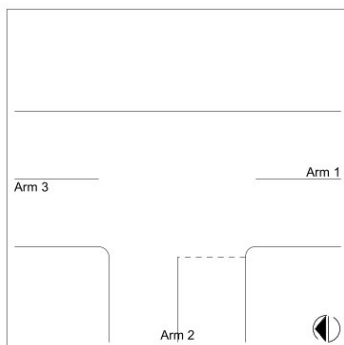
 $a = 0,03$: Geen maatregel noodzakelijk

GRENSWAARDEN voor a

$a < 1,33$	Geen maatregel noodzakelijk
$1,33 \leq a \leq 1,67$	Noodzaak maatregel twijfelachtig
$a > 1,67$	Maatregel noodzakelijk

Capacito 3.1
Licentie: Exante

Bijlage 1
Verkeersberekening



Intensiteitscriterium van Slop

Omschrijving kruispunt:
Kruispunt Straat1 / Straat2 in Demodorp

Arm 1: Akkerstraat (zuid)
Arm 2: Plangebied
Arm 3: Akkerstraat (noord)

INTENSITEITEN

Akkerstraat met ontwikkeling
8e drukste uur is 6,30% van etmaalintensiteit
Arm 1: 2696 pae/etmaal
Arm 2: 154 pae/etmaal
Arm 3: 2593 pae/etmaal

DIMENSIE

Geen deeltkruispunten
Aantal rechte doorgaande rijstroken op de
hoofdweg over grotere afstand:
- Van arm 1 naar arm 3: 1
- Van arm 3 naar arm 1: 1
Aantal opstelvakken op de zijweg(en):
- Arm 2: 1

Snelheid op de hoofdweg (arm 1-3): > 50 km/u

BEREKENING

Op basis van de snelheid, de intensiteiten en de vormgeving wordt een waarde voor a berekend.
Deze waarde geeft aan of verkeerskundige maatregelen noodzakelijk zijn om het verkeer te kunnen afwikkelen.

$a = 0,38$: Geen maatregel noodzakelijk

GRENSWAARDEN voor a

$a < 1,33$	Geen maatregel noodzakelijk
$1,33 \leq a \leq 1,67$	Noodzaak maatregel twijfelachtig
$a > 1,67$	Maatregel noodzakelijk