



Verkeersonderzoek uitbreiding De Oosters - Oudheusden

Projectcode: P02511

Versie: D 1.0

Colofon	
Titel:	Verkeersonderzoek uitbreiding De Oosters - Oudheusden
Projectcode	P02511
Versie:	D 1.0
Auteur:	
Contactpersoon:	
Telefoon:	
Email:	
Datum:	24-05-2024

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
2	Verkeersgeneratie inclusief verdeling van verkeer	5
3	Vergelijking intensiteit vs capaciteit.....	9
4	Ontsluiting plan De Oosters	12

Bijlagen

Bijlage 1: Etmaalplot

Bijlage 2: Kaart wegcategorisering gemeente Heusden (feb 2022)

1 Inleiding

Direct grenzend aan de kern Oudheusden is een planontwikkeling in voorbereiding voor de realisatie van een nieuwe woonwijk, bestaande uit maximaal 126 woningen. Voor deze planontwikkeling, die in strijd is met het ter plaatse geldende bestemmingsplan, is inmiddels een wijzigingsplan opgesteld. Een onderdeel van het wijzigingsplan zijn de milieu- en omgevingsaspecten Verkeer en Parkeren. Deze onderdelen, inclusief de ingediende zienswijzen die op deze onderdelen betrekking hebben, worden in dit onderzoek nader toege-licht.



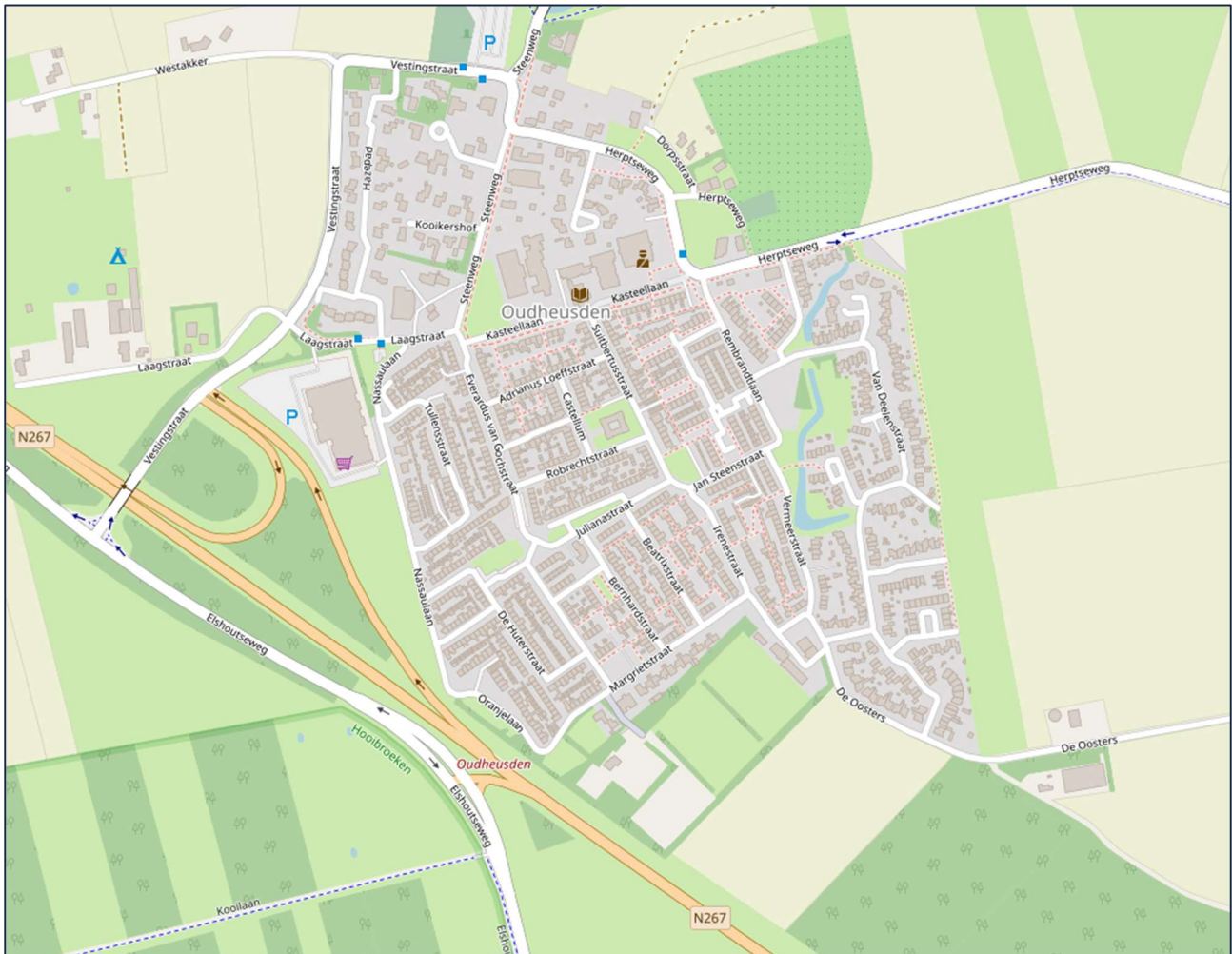
Globale ligging plangebied (bron: www.google.nl/maps)



Stedenbouwkundig ontwerp (bron: KdV architecten)

2 Verkeersgeneratie inclusief verdeling van verkeer

Het plangebied wordt aan de noordzijde ontsloten via twee nieuwe aansluitingen op de weg De Oosters. Via De Oosters is in westelijke richting het centrum van de kern Oudheusden en de toerit naar de N267 te bereiken via de route Irenestraat, Julianastraat, Everardus van Gochstraat en Laagstraat. In oostelijke richting leidt De Oosters naar de kern Herpt. Door de beoogde woningbouw binnen het plangebied verandert het aantal verkeersbewegingen op onder meer deze routes.



Wegenstructuur kern Oudheusden (bron: www.openstreetmap.org)

De toekomstige verkeersgeneratie als gevolg van de ontwikkeling van dit plan (berekend op basis van de CROW-publicatie 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie') is in het wijzigingsplan weergegeven. Als uitgangspunt hierbij is aangehouden dat, gelijk aan de parkeernormen die de gemeente Heusden hanteert, binnen de minimale en maximale marge het gemiddelde wordt aangehouden om te komen tot een normgetal. In de navolgende tabel is deze verkeersgeneratie nogmaals weergegeven.

Woningtype	Verkeersgeneratie (per woning, per weekdag)	Aantal woningen	Totaal verkeersgeneratie (per weekdag)
Vrijstaand	8,2	27	221,4
2^1kap	7,8	13	101,4
Rijwoning	7,4	65	481,0
Appartement	6,0	21	126,0
		126	929,8

Tabel 1 Verkeersgeneratie planontwikkeling 'De Oosters, Oudheusden'

In het wijzigingsplan is een korte onderbouwing gegeven hoe de gedachte is dat dit verkeer zich gaat verdelen. Aangezien de ontsluiting van de regio voornamelijk via de N267 verwacht wordt en in mindere mate richting Herpt, is uitgegaan van een verdeling van 80% van het totale aantal verkeersbewegingen in westelijke richting naar Oudheusden en 20% in oostelijke richting naar Herpt.

Voor een nadere onderbouwing van de verdeling van het nieuw gegenereerde verkeer en wat dit doet met een toe- of afname op welke wegen in de omgeving kan een verkeersmodel gebruikt worden. De gemeente Heusden is aangesloten bij het (regionale) Brabantse Verkeersmodel (BBMA). In dit verkeersmodel kunnen consequenties van ruimtelijke ontwikkelingen worden doorgerekend. Het model is in beheer bij adviesbureau Goudappel Coffeng, aan wie gevraagd is deze doorrekening te maken.. Door de planontwikkeling toe te voegen in het model met planjaar 2030 en een zogenaamde verschilplot te draaien, is in beeld te brengen waar veranderingen plaatsvinden op het wegennet als gevolg van de planontwikkeling. Het model kijkt hierbij naar de meest logische verbindingen / wegen en bundelt verkeer uit de kleinere woonstraten op de diverse routes. Niet alle woonstraten staan dan ook in het model. Een kanttekening bij het verkeersmodel is dat dit model ook kijkt naar multimodaliteit, waardoor een deel van de verkeersgeneratie ook toebedeeld wordt aan andere vervoerswijzen dan de auto. Het model geeft hiermee een reëler beeld, maar komt ook met een andere hoeveelheid totale (auto)verkeersgeneratie, namelijk 850 bewegingen ipv 930.



Figuur 1 Verschilplot absoluut Ochtendspits 2030 (maatgevend ochtendspitsuur)



Figuur 2 Verschilplot absoluut Avondspits 2030 (maatgevend avondspitsuur)



Figuur 3 Verschilplot absoluut Etmaalperiode (24h) 2030

De conclusie uit deze doorrekening is dat de nieuwe planontwikkeling leidt een toename van 850 motorvoertuigen per etmaal, waarvan 83,5% ($370 + 340 = 710$) van en naar de richting kern Oudheusden rijdt en 16,5% ($80 + 60 = 140$) via de Oosters van en naar de kern Herpt rijdt.

Een toe- of afname van verkeer kan betekenis worden gegeven wanneer ook het huidige verkeer hiermee gecombineerd wordt. In figuur 4 is dan ook weergegeven de plot van de absolute, totale hoeveelheid motorvoertuigen inclusief dat van de nieuwe planontwikkeling dat over de diverse wegvakken rijdt per etmaalperiode (24h). Deze plot (ook als bijlage 1 toegevoegd voor betere leesbaarheid) vormt op zijn beurt de basis voor een beoordeling van de intensiteit versus capaciteit

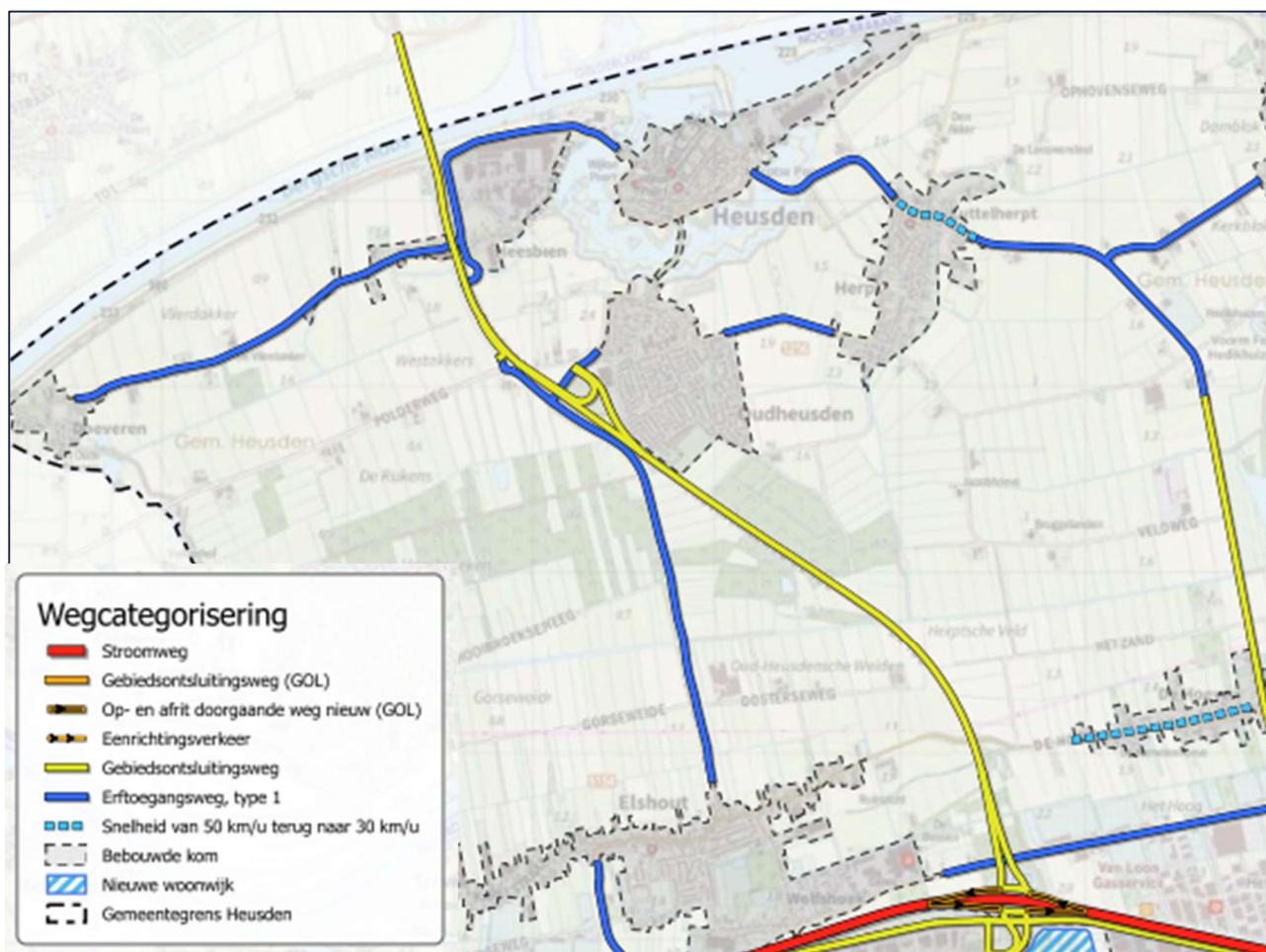


Figuur 4 Plot absoluut totaal Etmaalperiode (24h) 2030

3 Vergelijking intensiteit vs capaciteit

De wegen binnen de gemeente Heusden zijn allemaal gecategoriseerd, waarbij vorm, functie en gebruik zoveel mogelijk in overeenstemming (moeten) zijn conform de toegewezen categorie. Binnen de bebouwde kom worden de categorieën erftoegangsweg (30km/h, met als speciale uitvoering woonerf met 15km/h) en gebiedsontsluitingsweg (50 km/h) toegepast. Buiten de bebouwde kom worden toegepast de erftoegangsweg (ETW) type I en II (60km/h) en de gebiedsontsluitingsweg (GOW) type I en II (80/100km/h). Het voornaamste verschil tussen ETW I en II is de beschikbare verhardingsbreedte. Bij de bredere buitenwegen (ETW I, >4,50m) wordt markering aan de kant van de weg toegepast, waar deze achterwege blijft op de smallere buitenwegen (ETW II, <4,50m). Een GOW I bestaat uit 2 rijbanen met elk 2 rijstroken, een GOW II bestaat uit één rijbaan met voor beide richtingen één rijstrook.

De categorisering is vastgelegd in het Mobiliteitsplan (Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan (GVVP)) van de gemeente Heusden, zoals in februari 2022 door de gemeenteraad goedgekeurd. Hierin is ook aangegeven als ambitie (9.5.1) dat de verkeersstructuur helder en begrijpelijk moet zijn, maar dat nog niet alle wegen nu voldoen aan de richtlijnen die de wegcategorie vraagt conform een duurzaam veilige weginrichting. De komende jaren werkt de gemeente hier aan om te zorgen dat het wegennet hieraan gaat voldoen. In onderstaand figuur is een uitsnede weergegeven van de totaalkaart wegcategorisering met eindbeeld van de gewenste categorisering. De totaalkaart is als bijlage toegevoegd.



Figuur 5 Uitsnede kaart wegcategorisering gemeente Heusden (feb 2022)

In deze figuur staat de nieuwe planontwikkeling “De Oosters” overigens nog niet als nieuwe woonwijk aangegeven, aangezien hier nog geen definitieve besluitvorming over was ten tijde van het vaststellen van het mobiliteitsplan. Aangegeven in de gebieden buiten de bebouwde kom zijn alleen de erftoegangswegen type I (>4,50m) ten behoeve van de leesbaarheid. Alle andere wegen buiten de bebouwde kom (uitgezonderd die van een hogere categorie) zijn daarmee een erftoegangsweg type II.

Een standaard capaciteit voor een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom ligt tegenwoordig niet meer hard vast in publicaties van het CROW. In de beginjaren van Duurzaam Veilig is in de concept-ontwerpeisen voor het type III-Straten, die later de Erftoegangswegen zijn geworden, een maximale intensiteit van 4000 mvt/etmaal aangehouden. De laatste bekende richtlijn in het landelijke Duurzaam Veiligbeleid geeft aan dat de maximale intensiteit voor een erftoegangsweg 3500-4500 mvt/etmaal bedraagt. Capaciteiten voor wegen buiten de bebouwde kom zijn concreter in richtlijnen opgenomen. Samengevat zijn onderstaande capaciteiten richtinggevend voor erftoegangs- en gebiedsontsluitingswegen.

Wegcategorisering binnen de bebouwde kom (BIBEKO)				
	GOW	GOW	ETW	ETW
Type				
Snelheid auto	70 km/h	50 km/h	30 km/h	30 km/h
Intensiteit	>10.000	6.000-15.000	4.000-6.000	<4.000
Verbinding	regionaal	lokaal	wijk	buurt
Wegcategorisering buiten de bebouwde kom (BUBEKO)				
	GOW	GOW	ETW	ETW
Type	I	II	I	II
Snelheid auto	80/100 km/h	80 km/h	60 km/h	60 km/h
Intensiteit	>20.000	6.000-20.000	4.000-6.000	<4.000
Verbinding	regionaal	regionaal	verblijfs- / buitengebied	verblijfs- / buitengebied

Tabel 2 Capaciteiten wegcategorieën

De berekende etmaalintensiteiten vanuit het verkeersmodel kunnen aan deze capaciteiten worden getoetst om te beoordelen of diverse wegvakken de (nieuwe) intensiteit aankunnen. Voor dit onderzoek is gekeken naar de drukst berekende gedeeltes op de meest logische route vanaf plan De Oosters richting de aansluiting N267 en de route richting Herpt. Ook een eventuele route via Margrietstraat – Oranjelaan – Nassaulaan is in ingediende zienswijzen genoemd en daarom ook getoetst. Voor de diverse wegvakken komen hier de volgende waardes uit:

	intensiteit	max snelheid	categorie	capaciteit	verschil
Vestingstraat buiten kom	9770	60	ETW I	6000	-3770
Laagstraat	4830	30	ETW	4000	-830
E v Gochstraat	2630	30	ETW	4000	1370
Irenestraat	2320	30	ETW	4000	1680
De Oosters ri Oudheusden	1870	30	ETW	4000	2130
Margrietstraat	1250	30	ETW	4000	2750
Oranjelaan	1660	30	ETW	4000	2340
Nassaulaan	2560	30	ETW	4000	1440
De Oosters ri Herpt	800	60	ETW II	4000	3200
Achterweg	1120	30	ETW	4000	2880
Hoofdstraat	750	30	ETW	4000	3250
Herptseweg buiten kom	2000	60	ETW I	6000	4000
Herpsteweg in kom	3440	30	ETW	4000	560

Tabel 3 Intensiteit vs capaciteit diverse wegvakken

Uit de vergelijking intensiteit / capaciteit volgt dat over het algemeen de bekeken wegvakken de nieuwe intensiteiten, inclusief die van plan De Oosters, in 2030 nog goed aankunnen. Alleen het laatste gedeelte van de Laagstraat en de Vestingstraat naar de aansluiting op de N267 gaan over hun capaciteit heen.

Voor de Vestingstraat moet wel opgemerkt worden dat deze in de wegcategorisering geheel is opgenomen als ETW I, waar in de praktijk de 60-zone halverwege overgaat in een 80 regime en deze feitelijk dus een GOW II wordt met een hogere capaciteit (6.000-20.000). Hier wordt dan ook geen probleem in verkeersafwikkeling verwacht.

Het wegvak Laagstraat dat over zijn capaciteit heen gaat, betreft het laatste kleine gedeelte vanaf het samenkomen van de Laagstraat met de Nassaulaan tot aan de Vestingstraat. Gezien de huidige weginrichting (oude vormgeving GOW 50km/h met asmarkering) en functie als hoofdentree van Oudheusden wordt hier geen probleem verwacht.

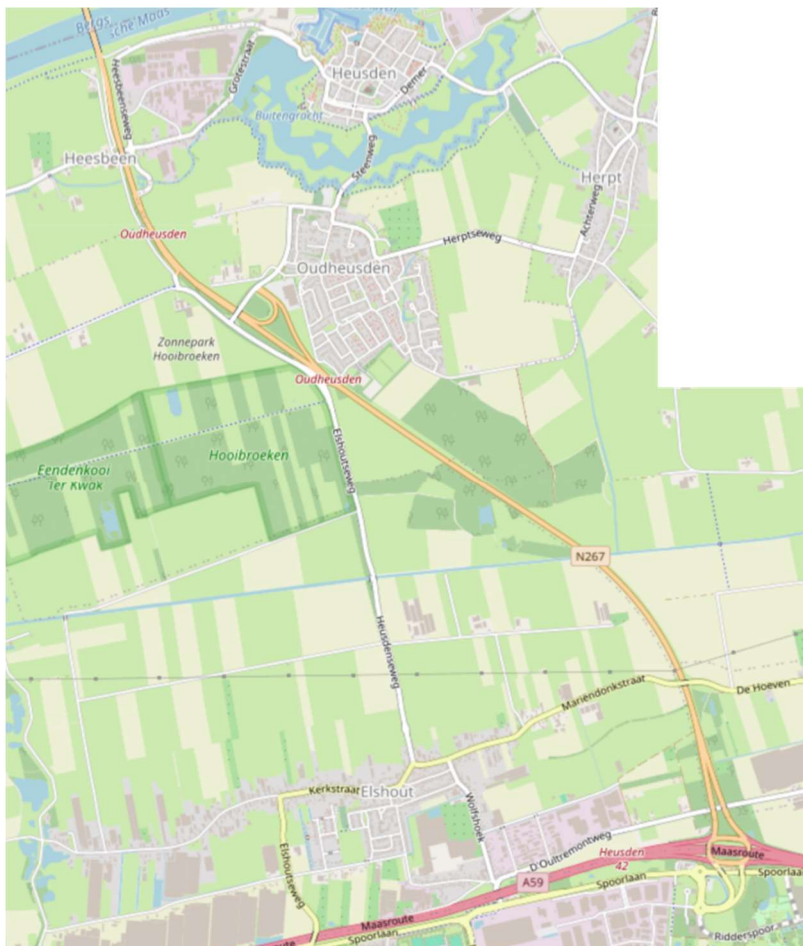
Zoals in hoofdstuk 2 vermeld, rekent het verkeersmodel met een iets lagere verkeersgeneratie (850 mvt/etmaal) dan de berekende verkeersgeneratie (930 mvt/etmaal). Ook deze hogere verkeersgeneratie geeft, gezien de restcapaciteiten geen problemen.

4 Ontsluiting plan De Oosters

In meerdere ingediende zienswijzen is geopperd of de nieuwe ontwikkeling De Oosters niet een eigen ontsluiting / aansluiting op de provinciale weg N267 kan krijgen. Op die manier zou teveel verkeersbelasting in de kern Oudheusden en Herpt voorkomen kunnen worden. In de vorige twee hoofdstukken is al weergegeven dat het extra verkeer dat vanuit plan De Oosters bij het bestaande verkeer komt geen probleem vormt op de huidige wegenstructuur. Dit maakt een extra aansluiting op de N267 al niet nodig en een financieel erg kostbare ingreep in een planontwikkeling.

Nabij de planlocatie De Oosters is realisatie van een extra aansluiting op de N267 aan de zijde van het plangebied verkeerskundig, technisch vrijwel onmogelijk en zou een groot deel van het te ontwikkelen plangebied in beslag nemen. Een extra aansluiting hier komt daarbij in het directe invloedsgebied van de huidige afrit Oudheusden vanaf de N267. Dit maakt dat een nieuwe, veilige invoegstrook op de N267 technisch niet in te passen is met voldoende lengte zonder dat dit negatieve invloed heeft op de bestaande uitvoeger.

Verder terug richting Heusden / A59 ligt het bestaande bosgebied in de weg om een aansluiting te realiseren. Nog verder terug richting de aansluiting A59 komt een eventuele aansluiting vervolgens alweer in het invloedsgebied van de verbindingbogen van de aansluiting A59 / N267. Zo dicht op of in het invloedsgebied een extra aansluiting is verkeerskundig niet aan te raden uit oogpunt van verkeersveiligheid. Daarbij komt dat hoe verder van de kern Oudheusden af, hoe meer een extra aansluiting ook in 'niemandsland' komt te liggen, wat ook voor minder verkeersaantrekkende zorgt.



Wegenstructuur kern Oudheusden (bron: www.openstreetmap.org)

Bijlage 1: Etmaalplot



Bijlage 2: Kaart wegcategorisering gemeente Heusden (feb 2022)

Kaart 8.6 Wegcategorisering

