

Modelvalidatie verkeersmodel Oirschot

Opdrachtgever
Titel rapport

Gemeente Oirschot
Modelvalidatie verkeersmodel Oirschot

Kenmerk
Datum publicatie

015483.20230720.R1.01
20 juli 2023

Projectteam Goudappel

Christiaan Palsrok

Status

Concept

© Copyright Goudappel BV 20-7-23

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	Leeswijzer	1
2.	Validatie verkeersgegevens	2
2.1	Gehanteerde databronnen voor trendanalyse en validatie	2
2.2	Overzicht verkeerstellingen en berekende intensiteiten	3
3.	Analyse	4
3.1	Verhouding berekende intensiteiten 2030 tot verkeerstellingen	4
3.2	Verhouding berekende intensiteiten tot BBMA2022	4
4.	Conclusie	5

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeente Oirschot is voornemens om een randweg te realiseren aan de oostzijde van Oirschot, die een verbinding vormt tussen de Bestseweg en de Eindhovensedijk. Goudappel BV heeft in 2021 al de verkeerseffecten van deze voorgenomen ontwikkeling doorgerekend. De verkeerseffecten zijn bepaald met behulp van een voor gemeente Oirschot geüpdatete versie van het verkeersmodel Zuidoost-Brabant (BBMA2018). Momenteel is de randweg in de voorbereidende fase en wil de gemeente graag weten of de berekende effecten anders zouden zijn, als deze met het nieuwe verkeersmodel Zuidoost-Brabant BBMA2022 berekend zouden worden.

Het is van belang om te onderzoeken of en in hoeverre beide verkeersmodellen een vergelijkbaar beeld weer-geven. Bovendien beschikken we over nieuwe teldata wat mogelijk nieuw, voortschrijdend inzicht geeft. Goudappel is daarom gevraagd om het geüpdatete verkeersmodel voor Oirschot te toetsen aan de hand van deze nieuwe inzichten.

1.2 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is de validatie van verkeersgegevens uitgevoerd waarna in hoofdstuk 3 de conclusies zijn samengevat.

2. Validatie verkeersgegevens

2.1 Gehanteerde databronnen voor trendanalyse en validatie

Voor de validatie van het verkeersmodel is gebruik gemaakt van zes verkeerstellingen in de nabijheid van de voorgenomen ontwikkeling van de randweg. Deze data zijn gemeten in 2019 en is door de gemeente en het Rijk aangeleverd voor de actualisatie van het verkeersmodel BBMA2022. De locaties van de verkeerstellingen zijn weergegeven in figuur 2.1.



Figuur 2.1: De locatie van de betreffende tellocaties

Voor het berekenen van de effecten van een mogelijke randweg, is gebruikgemaakt van het verkeersmodel Zuidoost-Brabant, onderdeel van de BBMA2018 systematiek. Het verkeersmodel is op diverse vlakken gecontroleerd, geüpdatet waar nodig en voorzien van de meest recente gegevens en inzichten. Een uitgebreide beschrijving van de update van het verkeersmodel wordt beschreven in het rapport 007032.20210301.R1.01 rapportage 'Bijstelling verkeersmodel en doorrekeningen, Projectmodel gemeente Oirschot'. Voor deze modelvalidatie zijn de intensiteiten van de referentiesituatie 2030 beschouwd. In de referentiesituatie 2030 zijn alle vastgestelde ontwikkelingen tot en met 2030 opgenomen. Ontwikkelingen met betrekking tot het inpassingsplan voor een randweg in het gebied (planvarianten) zijn hierin niet opgenomen.

Daarnaast is het nieuwe verkeersmodel Zuidoost-Brabant, als onderdeel van de BBMA2022 systematiek beschouwd. Hierbij is als uitgangspunt voor de berekende intensiteiten de prognosesituatie 2030 gehanteerd. In de prognosesituatie 2030 zijn eveneens geen ontwikkelingen opgenomen die gerelateerd zijn aan een randweg in Oirschot, zodat een zo eerlijk mogelijke vergelijking gemaakt kan worden.

2.2 Overzicht verkeerstellingen en berekende intensiteiten

Tabel 2.1 geeft de trends weer voor de onderzoekslocaties. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen de modelwaarden en tellingen. Alle vermeldde waarden zijn het aantal motorvoertuigen op een gemiddelde werkdag, over beide richtingen samen en afgerond op 100-tallen.

Als basis zijn de verkeerstellingen uit 2019 genomen. Op de exacte locaties van verkeerstellingen, zijn zowel de berekende intensiteiten 2030 uit het geüpdatete verkeersmodel voor Oirschot, als de nieuwe BBMA2022 afgelezen. Bij het valideren van de berekende intensiteiten 2030 zijn twee factoren van belang: hoe verhouden de berekende waarden zich ten opzichte van de verkeerstellingen en hoe verhouden de berekende waarden zich ten opzichte van elkaar. De analyse van de trends en conclusie zijn in hoofdstuk 3 beschreven.

nr.	straatnaam	telwaarden	BBMA2018 Oirschot	nieuwe verkeersmodel
		2019	2030	2030
1	A58 west van aansluiting	82.400	108.700	107.600
2	A58 oost van aansluiting	87.700	113.800	115.800
3	Kempenweg nabij aansluiting A58	13.700	20.400	19.700
4	Kempenweg nabij centrum	13.900	20.800	18.100
5	Bestseweg	7.000	9.400	8.000
6	Eindhovensedijk	3.900	2.300	1.100

Tabel 2.1: Model en telwaarden voor de onderzoekslocaties in Oirschot

3. Analyse

3.1 Verhouding berekende intensiteiten 2030 tot verkeerstellingen

In de eerste analyse zijn de berekende intensiteiten 2030 voor zowel het geüpdatete verkeersmodel Oirschot als de BBMA2022 vergeleken met de verkeerstellingen uit 2019. Een terechte verwachting is dat de berekende intensiteiten voor 2030 hoger liggen dan de verkeerstellingen 2019. Onder andere autobezit, autogebruik en de groei van de bevolking zorgen ervoor dat gemiddeld gezien het aantal autoverplaatsingen in deze periode toe zullen nemen.

Gekeken naar tabel 2.1 zien we dat voor punt 1 t/m 5 geldt dat de berekende intensiteiten 2030 hoger liggen dan de verkeerstellingen, wat aansluit bij de verwachting. Punt 6 volgt deze trend echter niet, hier liggen de berekende waarden voor 2030 lager dan verkeerstelling 2019. Op de Eindhovensedijk is echter sprake van de gevolgen van infrastructurele maatregelen. In 2019 was het nog mogelijk om via de Eindhovensedijk en Oirschotsedijk in Eindhoven te komen. Inmiddels is de Oirschotsedijk afgesloten ter hoogte van de Spottersweg en minder interessant als alternatieve route van de A58. In beide toekomstige situaties is hier rekening mee gehouden. Hierdoor is het verklaarbaar dat de berekende intensiteiten hier lager liggen dan de verkeerstellingen.

Gekeken naar de verhouding met de verkeerstellingen, geven de berekende intensiteiten een logisch en verklaarbaar beeld.

3.2 Verhouding berekende intensiteiten tot BBMA2022

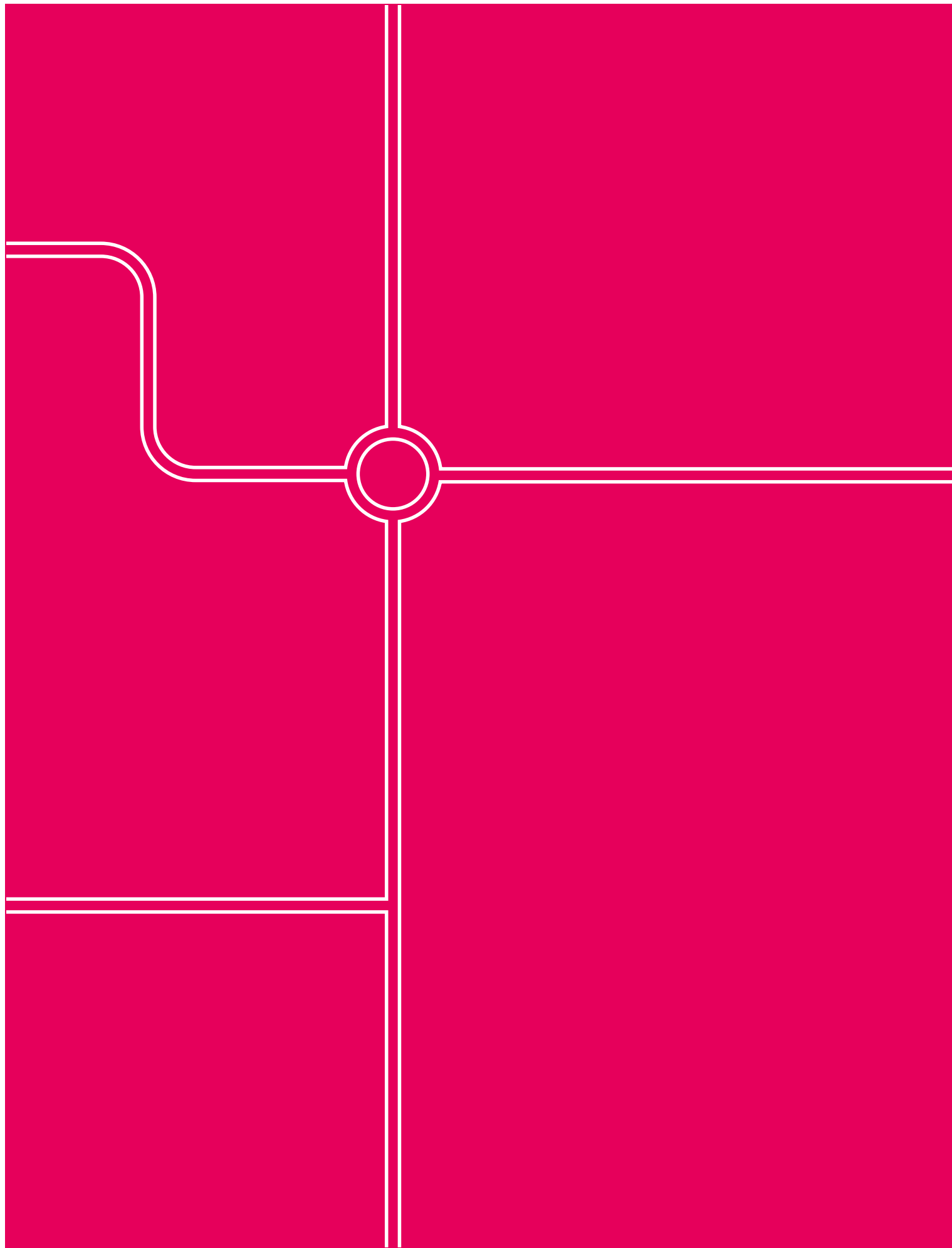
In de tweede analyse zijn de berekende intensiteiten 2030 van het geüpdatete verkeersmodel Oirschot vergeleken met de BBMA2022. Gezien de vergelijkbaarheid van beide modelsituaties is een terechte verwachting dat de berekende intensiteiten goed in lijn met elkaar liggen.

Gekeken naar tabel 2.1 zien we dat voor alle punten geldt, dat de berekende intensiteiten 2030 marginaal van elkaar afwijken en daarmee vergelijkbaar zijn. De afwijking op de Eindhovensedijk is iets groter dan de overige locaties. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt door een beoogde afwaardering van het meest westelijke deel van de Eindhovensedijk naar een fietsstraat. In de BBMA2022 is deze ontwikkeling standaard meegenomen in de prognosesituaties, terwijl deze in de berekeningen voor de randweg onderdeel van de plansituaties is. Het verschil is hiermee verklaarbaar door een verschil in uitgangspunten tussen beide verkeersmodellen.

Gekeken naar de berekende intensiteiten van beide verkeersmodellen liggen deze goed in lijn met elkaar.

4. Conclusie

Als gekeken wordt naar zowel de verhouding van de gehanteerde modelbasis voor Oirschot tot de verkeers-tellingen, als de nieuwe prognosecijfers 2030 van de BBMA2022, kan gesteld worden dat deze een logisch en consistent beeld laat zien. Er is geen indicatie dat gebruik van de BBMA2022 zou leiden tot een wezenlijk ander planeffect en daarmee mogelijk andere conclusies. Hiermee mag gesteld worden dat de uitkomsten van het door gemeente Oirschot gehanteerde verkeersmodel valide zijn.



Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32