

Notitie

Voor: Ruimte voor Ruimte
 Van: [REDACTED]
 Versie: A
 Datum: 30 september 2022
 Referentie: INFR220867
 Onderwerp: Advies verkeer alternatief scenario plan Dorst-Oost

1. Inleiding

Het voornemen bestaat om in het oosten van Dorst extra woningbouw te ontwikkelen. In de notitie 'Quicksan ontsluiting Dorst-Oost' (1 december 2020, Iv-Infra) zijn de verkeerskundige gevolgen van het bouwplan voor de omgeving in beeld gebracht. Figuur 1 geeft het concept voorlopig ontwerp weer wat hiervoor ontwikkeld is en in 2020 is beoordeeld.

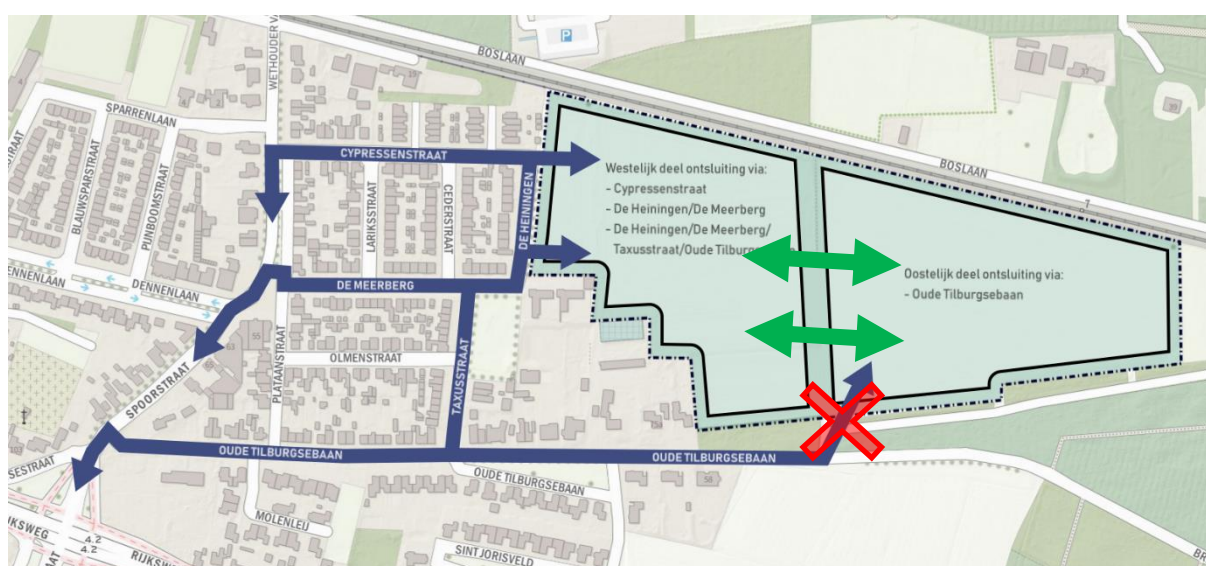


Figuur 1: Concept voorlopig ontwerp Dorst-oost

Bij de beoordeling van de verkeerskundige gevolgen in 2020 was het bouwplan Dorst-Oost opgesplitst in een oostelijk en westelijk deel, die beiden een afzonderlijke ontsluiting op de bestaande wijk kregen. Het oostelijk deel bestond uit 32 vrijstaande woningen in het oostelijk deel die middels een zuidelijke toegangsweg direct ontsloten op de Oude Tilburgsebaan. Het westelijk deel bestond uit in totaal 133 woningen (met diverse verschillende woningtypes) die op twee locaties ontsloten op de bestaande wijk: 1.) in het verlengde van de Cypressenstraat en 2.) op het zuidelijk deel van De Heiningen.

Ontwikkelaars Ruimte voor Ruimte heeft Iv-Infra gevraagd de verkeerskundige gevolgen van een alternatief ontsluitingsscenario van Dorst-Oost in beeld te brengen. De directe ontsluiting van het oostelijk deel op de Oude Tilburgsebaan komt hierbij te vallen en dit verkeer wordt via de twee ontsluitingen van het westelijk deel ontsloten. De onderzoeksvraag die in voorliggende notitie beantwoord wordt, is hiermee als volgt:

Wat zijn de verkeerskundige gevolgen als de 32 vrijstaande woningen in het oostelijk deel van het plangebied niet ontsluiten via de zuidelijke toegangsweg maar via het deel projectmatige woningbouw in het westelijke deel van het plangebied naar de kern Dorst?



Figuur 2: Ontsluitingsroutes Dorst-Oost naar N282 (rood kruis = opheffen zuidelijke toegangsweg)

2. Verkeersgeneratie bouwplan Dorst-Oost (groei)

De totale omvang van bouwplan Dorst-Oost is op dit moment nog hetzelfde als de omvang waarin in de notitie 'Quickscan ontsluiting Dorst-Oost' (1 december 2020, Iv-Infra) vanuit is gegaan. Voor wat betreft de totale verwachte toename van het verkeer als gevolg van het bouwplan, wordt hierdoor uitgegaan van de in 2020 berekende verkeersgeneratie van Dorst-Oost. Tabel 1 geeft de totale verkeersgeneratie van Dorst-Oost voor een gemiddelde werkdag.



Type woning	Aantal woningen	Kencijfer verkeers-generatie		Voertuigbewegingen per gem. werkdag		Voertuigbewegingen in drukste spitsuur	
		Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.
Westelijk deel							
Huur, huis, sociale huur	23	5,2	6	133	153	13	15
Huur, huis, vrije sector	30	7	7,8	233	260	23	26
Koop, huis, twee-onder-een-kap	46	7,4	8,2	378	419	38	42
Koop, huis, vrijstaand	34	7,8	8,6	294	325	29	32
Totaal westelijk deel				1038	1157	104	116
Oostelijk deel							
Koop, huis, vrijstaand	32	7,8	8,6	277	305	28	31
Totaal oostelijk deel				277	305	28	31
Totaal Dorst-Oost	165			1315	1462	132	147

Tabel 1: Verkeersgeneratie Dorst-Oost [motorvoertuigbewegingen per werkdag]

De totale verkeersgeneratie van Dorst-Oost is maximaal **1.462** motorvoertuigbewegingen per werkdag, waarbij de verdeling tussen het oostelijk en westelijk deel als volgt is:

- Oostelijk deel: maximaal **305** motorvoertuigbewegingen per werkdag (ongeveer 20%)
- Westelijk deel: maximaal **1156** motorvoertuigbewegingen per werkdag (ongeveer 80%)

In het drukste spitsuur komt de verkeerstoename uit op maximaal **147** voertuigbewegingen per uur, waarbij de verdeling tussen het oostelijk en westelijk deel als volgt is:

- Oostelijk deel: maximaal **31** motorvoertuigbewegingen per werkdag (ongeveer 20%)
- Westelijk deel: maximaal **116** motorvoertuigbewegingen per werkdag (ongeveer 80%)

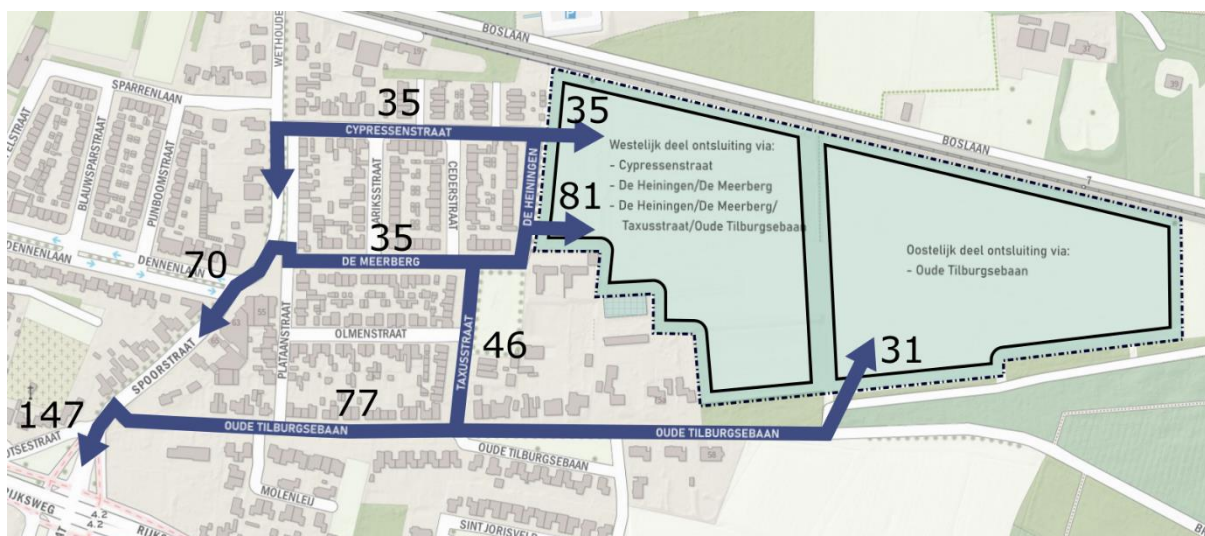
3. Gevolgen bouwplan

De 32 vrijstaande woningen in het oostelijk deel leiden tot maximaal 31 motorvoertuigbewegingen in het drukste uur. Dit komt neer op circa 1 voertuig per 2 minuten. Het westelijk deel leidt tot 116 motorvoertuigbewegingen in het drukste uur, wat neerkomt op circa 2 motorvoertuigen per minuut.

Ervan uitgaande dat het overgrote deel van het gemotoriseerd verkeer van/naar de woonwijk is georiënteerd op de N282 – voor overige herkomsten/bestemmingen zal men eerder geneigd zijn te lopen/fietsen – zal het grootste aandeel verkeer uit Dorst-Oost de meest directe route via de Taxusstraat en Oude Tilburgsebaan nemen. Op basis van de bevindingen van het locatiebezoek uit 2020 en de ligging van de ontsluitingen van Dorst-Oost zal het verkeer zich bij benadering als volgt verdelen over de bestaande wijk:

- 40% via Oude Tilburgsebaan
- 30% via De Meerberg
- 30% via Cypressenstraat

Uitgaande van bovenstaande uitgangspunten is in figuren 3 en 4 de verkeerstoename als gevolg van Dorst-Oost in het drukste uur met respectievelijk 3 en 2 ontsluitingen grafisch weergegeven.

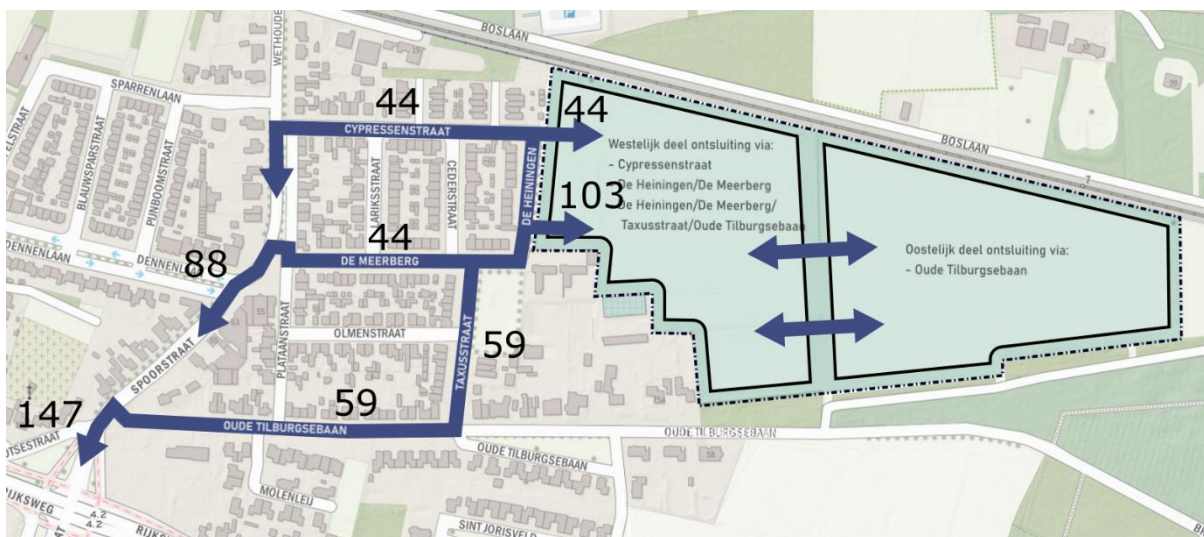


Figuur 3: Drie ontsluitingen Dorst-Oost – toename a.g.v. Dorst-Oost in drukste uur [mvt/uur]

Indien de woningen in het oostelijk deel van het plangebied niet ontsloten worden via de zuidelijke toegangsweg, zal het verkeer van deze woningen via het westelijke deel naar de Spoorstraat rijden. Dit verkeer zal zich verdelen over de Cypressenstraat, De Meerberg en de Oude Tilburgsebaan. In figuur 4 is een inschatting gemaakt van de verdeling over de bestaande straten.

De hoeveelheid verkeer die ter hoogte van De Heiningen op de bestaande woonwijk ontsluiten ligt circa 27% hoger wanneer de zuidelijke ontsluitingsweg niet wordt gerealiseerd. Echter, het kwalitatieve aantal voertuigen dat in het drukste uur via de bestaande woonwijk ontsluit neemt van 2 motorvoertuigen per

minuut toe naar 2,5 motorvoertuigen per minuut. Deze aantallen zijn echter dermate laag dat dit verschil op straat niet direct waarneembaar zal zijn.



Figuur 4: Twee ontsluitingen Dorst-Oost – toename a.g.v. Dorst-Oost in drukste uur [mvt/uur]

Het verkeer uit Dorst-Oost verdeelt zich over meerdere straten van de bestaande woonwijk ten westen van Dorst-Oost. Dit betekent dat de verschillen in de betreffende woonstraten nog kleiner zijn.

Wanneer Dorst-Oost middels twee ontsluitingen aan de westzijde op de bestaande woonwijk wordt aangesloten, ligt de toename van verkeer in de Oude Tilburgsebaan lager dan wanneer het oostelijk deel een directe ontsluiting op de Oude Tilburgsebaan krijgt: 77 motorvoertuigen per uur vs. 59 motorvoertuigen per uur.

De hoeveelheid verkeer dat gebruik maakt van de Cypresenstraat en De Meerberg van/naar Dorst-Oost ligt hoger wanneer de zuidelijke ontsluitingsweg niet wordt gerealiseerd. De absolute toename is echter met circa 9 motorvoertuigen per uur erg beperkt. Dit komt namelijk neer op 1 voertuig per 6,5 minuut.

Het ontsluiten van Dorst-Oost met twee ontsluitingen aan de westzijde zal voornamelijk leiden tot een grotere toename van verkeer ter hoogte van het dorpsplein. In het drukste uur ligt de verkeerstoename hier 18 motorvoertuigen hoger dan wanneer de zuidelijke ontsluitingsweg wordt gerealiseerd. Dit komt neer op een toename van circa 1 voertuig per 3 minuten. Een dergelijke toename is dermate klein dat dit op straat niet merkbaar zal zijn en dat de reguliere fluctuaties van het verkeer dit verschil zal opheffen.



4. Conclusie

Objectief gezien zorgt het bouwplan wanneer wordt gekozen voor twee ontsluitingen aan de westzijde van het plangebied niet voor verkeerskundige knelpunten in de woonstraten nabij Dorst-Oost. Alle straten in deze bestaande woonwijk kennen een klein verzorgingsgebied met voornamelijk bestemmingsverkeer, waardoor de verkeersintensiteiten in deze woonstraten laag zijn. De capaciteit van de wegvakken is hierdoor vele malen groter dan de (verwachte) intensiteit in de straten. In woonstraten / erftoegangswegen is dan ook niet zozeer de capaciteit van de straat bepalend of een extra verkeersvraag opgevangen kan worden, maar is het meer de vraag wat als acceptabel wordt gezien voor en door de omgeving (beleving aanwonenden). Voor de aanwonenden van de 'ontsluitingswegen' van Dorst-Oost (Cypressenstraat, De Meerberg en Oude Tilburgsebaan) is het voornamelijk van belang hoeveel het verkeer in hun straat gaat toenemen als gevolg van het bouwplan. Wanneer in de huidige situatie in een woonstraat nauwelijks verkeer rijdt, kan ook een lichte toename in verkeer gevoelsmatig voor overlast zorgen.

Ten opzichte van het oorspronkelijke plan met drie ontsluitingen op de bestaande woonwijk, rijdt in het scenario met twee ontsluitingen (allebei aan de westzijde van het Dorst-Oost) een groter aandeel verkeer van/naar Dorst-Oost langere tijd door de bestaande woonwijk. In het oorspronkelijke plan had het verkeer vanuit het oostelijk deel via de Oude Tilburgsebaan een directere verbinding naar een weg van een hogere categorie. De toename per straat is echter dermate beperkt dat dit op straat niet direct waarneembaar zal zijn. Hiermee zijn de gevolgen voor de leefbaarheid in de betreffende straten beperkt.