

Lindehof
Lindestraat – Sint
Willebrord

Beoordeling verkeer

Colofon

Opdrachtgever : Brickstone B.V.
Contactpersoon : Tim Noij

Opgesteld door : Roel Koenraad
Gecontroleerd door : Bjarne Maton

Project/documentnummer : 120240.001-R01.3
Status : definitief

's-Hertogenbosch, 1 november 2023

Lindehof
Lindestraat – Sint Willebrord
Beoordeling verkeer

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	4
1.1	AANLEIDING	4
1.2	SAMENVATTING.....	4
1.3	LEESWIJZER	4
2	BESCHRIJVING VAN DE SITUATIE	5
3	GEVOLGEN VAN DE ONTWIKKELING	8
3.1	EINDSITUATIE.....	8
3.2	BOUWFASE	8
	BIJLAGE 1: TOETS RIJCURVE	9

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Brickstone werkt aan de ontwikkeling van een woonhof voor tien vrije bouwkvavels in Sint Willebrord. Om de ontwikkeling mogelijk te maken is een bestemmingsplanwijziging nodig. In dit kader vraagt u ons de verkeerskundige gevolgen van de ontwikkeling in beeld te brengen en beoordelen.

Hieronder leest u in het kort onze bevindingen. De bevindingen zijn verder op in dit rapport voor u uitgewerkt.

1.2 Samenvatting

De ontwikkeling bevindt zich aan de Lindestraat in Sint Willebrord, momenteel bestemd als agrarisch gebied met gedeeltelijke toelating voor glastuinbouw. De Lindestraat heeft een snelheidsregime van 30 km/u, dient als ontsluiting voor aanliggende woningen en heeft lage verkeersintensiteiten.

Er ontstaat geen onevenredige frictie met de verkeersveiligheid. Dit blijkt uit de volgende punten:

- De gevolgen van de ontwikkeling laten zien dat de verkeersintensiteiten minimaal toenemen. De toename is te verwaarlozen;
- De verkeersveiligheid komt niet in het geding en verbetert zelfs door de afname van zwaardere verkeer. De huidige en toekomstige voetgangers kunnen veilig gebruik maken van de weg. De intensiteiten van het gemotoriseerd verkeer zijn erg laag. De snelheid van het verkeer is niet te hoog. Uit de ongevallen blijkt niet dat is sprake is van een onveilige situatie;
- Ook in de bouwfase kan de verkeersveiligheid gewaarborgd blijven. Voorwaarde hierbij is dat onze twee aanbevelingen worden overgenomen. Allereerst stellen wij voor in de bouwfase trekker-opleggers uit te sluiten. Daarnaast kan het overige vrachtverkeer alleen vanuit en naar oostelijke richting rijden.

1.3 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 beschrijft de huidige situatie van de Lindestraat in Sint Willebrord. Hoofdstuk 3 bevat de analyse van de verkeersimpact van de voorgestelde ontwikkeling tijdens zowel de eind- als bouwfase.

2 Beschrijving van de situatie

Locatie van de ontwikkeling

De ontwikkeling bevindt zich aan de Lindestraat in Sint Willebrord. Op de volgende afbeelding ziet u de locatie in zwart omkadert.



figuur 1 – plangebied (zwarte lijn)

Het gebied heeft op dit moment de bestemming agrarisch. Op ongeveer de helft van het gebied is glastuinbouw toegestaan.

De ontwikkeling krijgt op twee locaties een ontsluiting aan de Lindestraat. Tussen Lindestraat 24 en 28 is een nieuwe ontsluiting voorzien. Tussen 18 en 24 sluit een voetpad aan op de Lindestraat en is er een uitrit voor één bouwkvavel.



figuur 2 – foto van de Lindestraat ter hoogte van de ontwikkeling

Rijbaanbreedte

Vanaf het plangebied in oostelijke richting is de rijbaan ongeveer 3,0 meter breed. In westelijke richting is de rijbaan ongeveer 2,8 meter breed. Naast de rijbaan is er een smalle onverharde berm met wisselende breedte.



figuur 3 – foto van de Lindestraat ter oosten ontwikkeling



figuur 4 – foto van de Lindestraat ten westen van de ontwikkeling

Snelheidsregime en functie van de weg

De Lindestraat ligt binnen de bebouwde kom. In het categoriseringsplan heeft de weg de functie van erftoegangsweg. Het snelheidsregime is 30 km/u. De werkelijke snelheid van verkeer ligt iets hoger. Verkeer in oostelijke richting rijdt ongeveer 35 km/u, in westelijke richting is dit 39 km/u. Dit komt overeen met de omliggende woonstraten. Een visualisatie van de werkelijke snelheid van het verkeer op de Lindestraat en omgeving ziet u op de volgende afbeelding. De snelheid is vergelijkbaar met omliggende straten.

De Lindestraat wordt gebruikt voor de ontsluiting van de aanliggende woningen. Er is één ontsluiting van een agrarisch perceel dat wordt gebruikt voor fruitteelt. Hieruit kan geconcludeerd worden dat voornamelijk personenauto's gebruik maken van de weg.



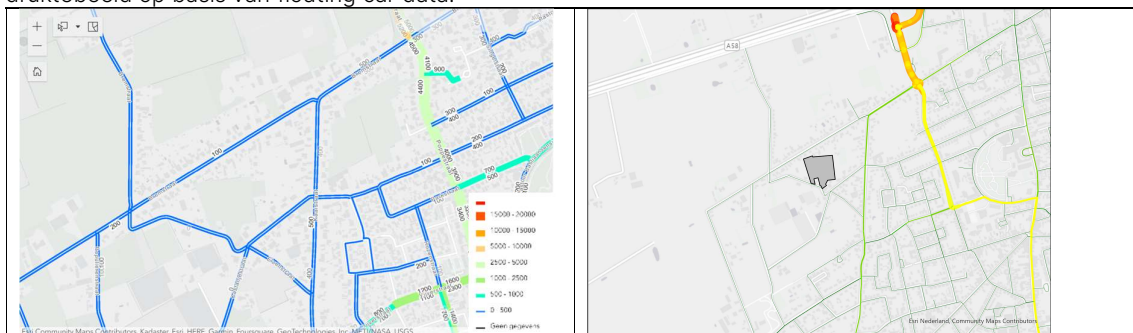
figuur 5 – snelheid (V85) van het verkeer op de Lindestraat en directe omgeving

Verkeersongevallen

Over de laatste 5 jaar is er één ongeval geregistreerd op de Lindestraat. Het betrof een eenzijdig ongeval waarbij iemand met een personenauto in de sloot is gereden.

Intensiteiten

De verkeersintensiteiten op de Lindestraat zijn erg laag. Uit het verkeersmodel van de provincie Noord-Brabant blijkt dat in 2030 tussen de 0 en 200 motorvoertuigen per etmaal rijden. Dit komt overeen met het druktebeeld op basis van floating car data.



figuur 6 – uitsnede verkeersmodel 2030 (links) en druktebeeld op basis van floating car data (rechts)

3 Gevolgen van de ontwikkeling

Bij de beoordeling wordt er een onderscheid gemaakt tussen twee situaties. Als eerste is er de eindsituatie waar alle kavels volledig zijn ontwikkeld. De andere situatie is de bouwfase, gekenmerkt door het bouwverkeer dat van en naar de locatie rijdt.

3.1 Eindsituatie

Verkeersgeneratie

De gevolgen voor de verkeersintensiteiten zijn te verwaarlozen. De verkeersgeneratie van de tien woningen is 82 motorvoertuigen per etmaal. Dit blijkt uit het rekenmodel van het CROW. Het kencijfer voor een vrijstaande woning is voor deze locatie 8,2 motorvoertuigen per etmaal. Dit aantal is op zichzelf al gering. Echter, door de ontwikkeling komt de bestaande agrarische bestemming en glastuinbouwfunctie te vervallen. Vanuit het CROW zijn hiervoor geen kencijfers beschikbaar. Omdat de verkeersgeneratie van de ontwikkeling al zo beperkt is, is de verkeersgeneratie voor de huidige bestemming niet berekend.

Verkeersveiligheid

De ontwikkeling leidt niet tot onevenredige frictie tussen verkeer van en naar de ontwikkeling en het overige verkeer in de Lindestraat. De verkeersgeneratie van de nieuwe ontwikkeling bestaat nagenoeg volledig uit personenauto's. Met de huidige bestemming kan er ook zwaar verkeer aangetrokken worden. Dat komt met deze ontwikkeling te vervallen.

Fietzers van en naar de ontwikkeling kunnen gebruik maken van de Lindestraat. Voor voetgangers is er geen aparte voorziening. Voetgangers zullen daarom de rijbaan moeten gebruiken. Het ontbreken van een voetpad zal echter niet tot onevenredige problemen met de verkeersveiligheid leiden. De verkeersintensiteiten op de Lindestraat zijn en blijven immers erg laag. De huidige bewoners van de Lindestraat maken nu ook gebruik van de rijbaan. Er zijn geen ongevallen met voetgangers geregistreerd.

3.2 Bouwfase

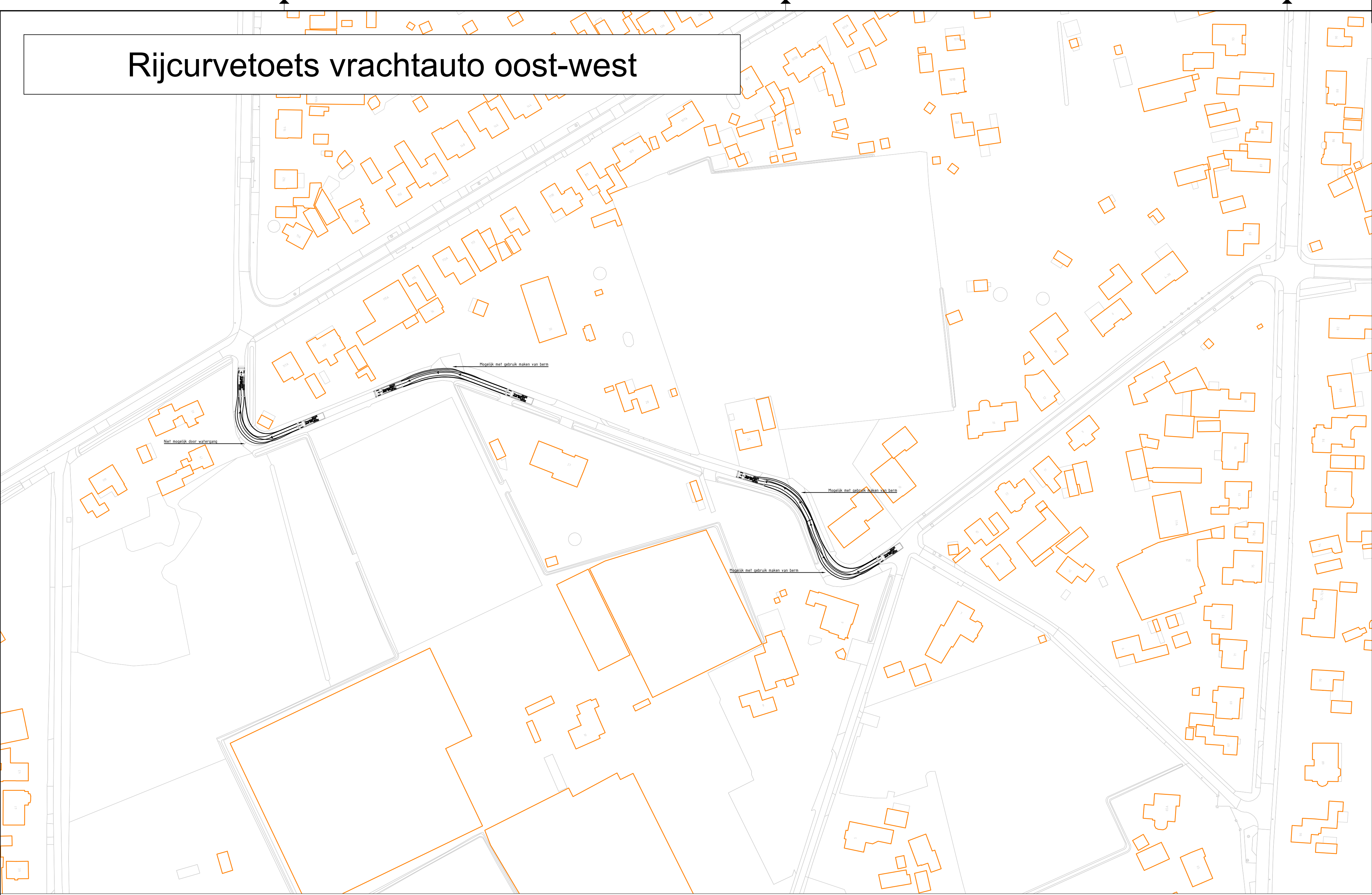
De zorgen om de verkeersveiligheid in de bouwfase hebben over het algemeen te maken met zwaar verkeer. We hebben de bereikbaarheid van de ontwikkeling voor zwaar verkeer getoetst. Hieruit blijkt dat de ontwikkeling alleen voor normale vrachtauto's bereikbaar is. Hierbij is de voorwaarde dat vrachtverkeer uit oostelijke richting aankomt en vertrekt. Hoewel de rijbaan smal is kunnen vrachtauto's de locatie vanuit oostelijke richting goed bereiken. Daarvoor moet men in de bochten van de bermen gebruik maken. In westelijke richting is de weg ter hoogte van nr. 41 te smal. Op deze plek maakt de weg een scherpe bocht. Hierdoor kunnen vrachtauto's hier de bocht niet goed maken. Daarom is het aan te raden om tijdens de bouwfase vrachtverkeer alleen vanuit en naar oostelijke richting toe te staan.

De Lindestraat is te smal voor trekker opleggers. Uit de rijcurve toets blijkt dat trekker opleggers de bochten niet goed kunnen maken. Hoewel in de praktijk trekker opleggers wel eens gebruik zullen maken van de Lindestraat moet dit voor de bouwfase voorkomen worden. Als een trekker oplegger gebruik maakt van de weg moet er bij de bochten extra gestoken worden. Dit moet echter zoveel mogelijk worden voorkomen. Het is daarom aan te raden om tijdens de bouwfase trekker-opleggers uit te sluiten.

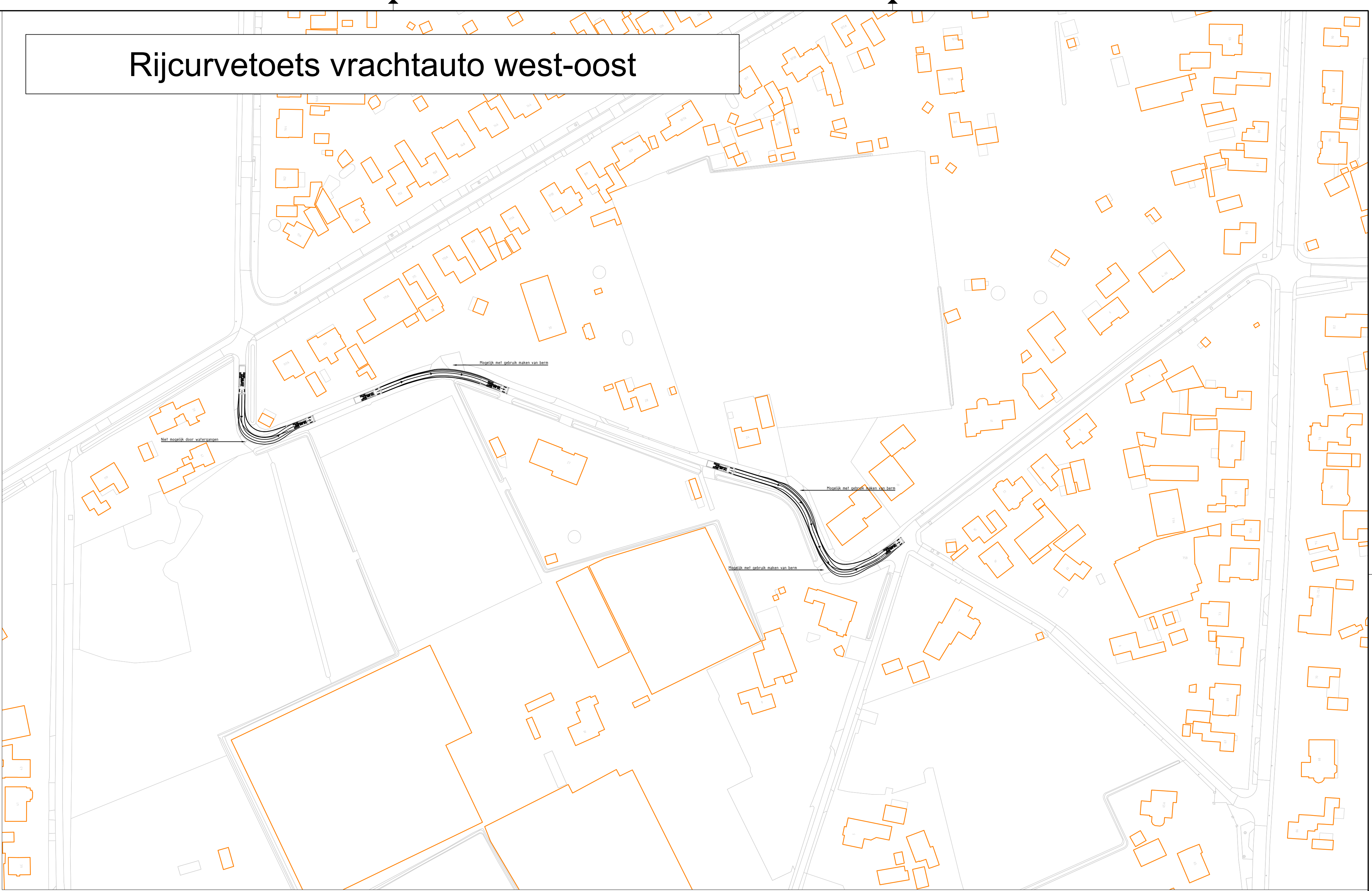
Met deze twee aanbevelingen wordt ook de verkeersveiligheid in de bouwfase gewaarborgd.

Bijlage 1: toets rijcurve

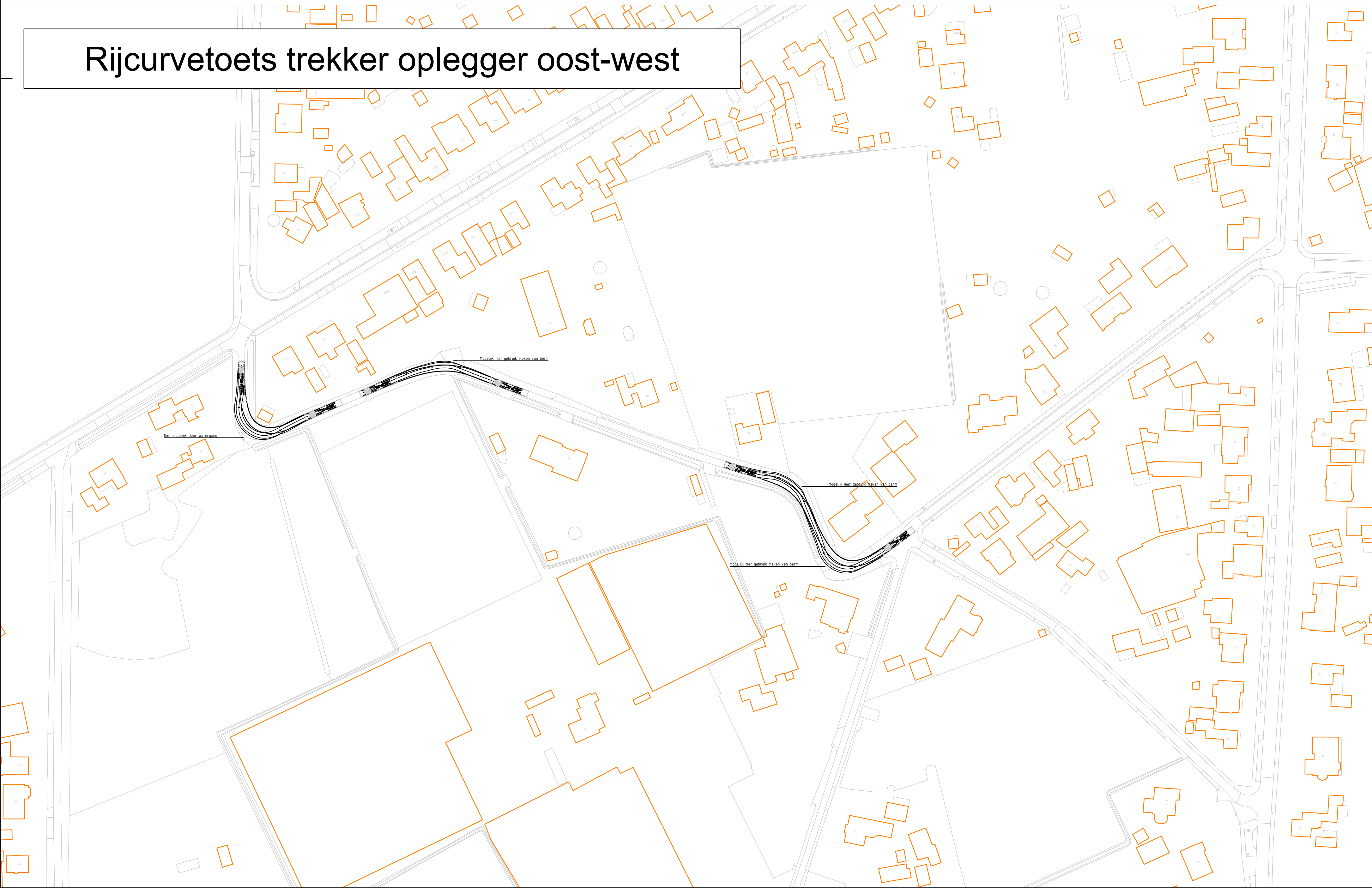
Rijcurvetoets vrachtauto oost-west



Rijcurvetoets vrachtauto west-oost



Rijcurvetoets trekker oplegger oost-west



Rijcurvetoets trekker oplegger west-oost

