

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Postbus 161
7400 AD Deventer
T +31 (0)570 666 222
goudappel@goudappel.nl

Den Haag
Anna van Buurenplein 46
2595 DA Den Haag

Eindhoven
Emmasingel 15
5611 AZ Eindhoven

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

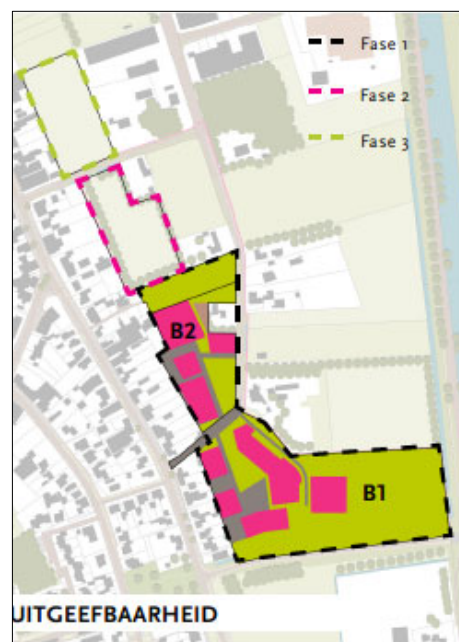
Partners RO

Onderzoek verkeerseffecten 'Goede Vaart' te Someren-Eind

Datum 25 maart 2020
Kenmerk 004554.20200309.N1.02
Auteur Cor Koopmans

1 Inleiding

Op dit moment wordt gewerkt aan de voorbereiding voor de woningbouwontwikkeling 'Goede Vaart' in Someren-Eind. De woningbouwontwikkelingen zijn beoogd aan de oostzijde van Someren-Eind en bestaan uit drie fasen. Een impressie van de ligging en fasering is weergegeven in figuur 1.1.



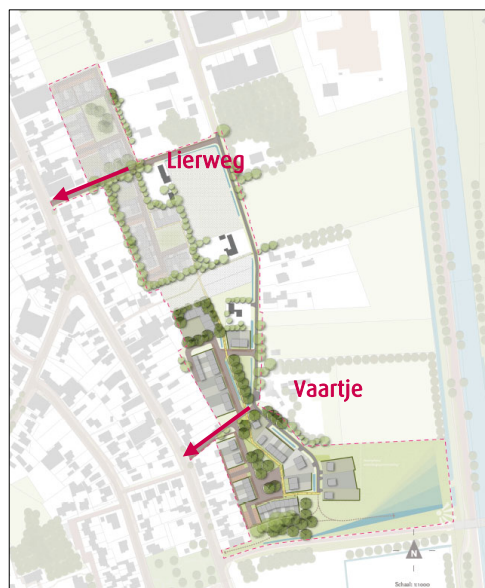
Figuur 1.1: Impressie van de beoogde invulling van het plan

Partners RO heeft aan Goudappel Coffeng BV opdracht gegeven om de verwachte verkeerseffecten inzichtelijk te maken en te beoordelen. Door middel van een verkeersgeneratie en toetsing van de Wegenscan wordt deze verkeerskundige beoordeling uitgevoerd.

2 Ontsluiting van het plangebied

Ligging van het plangebied

De locatie 'Goede Vaart' ligt ten oosten van Someren-Eind en wordt ontsloten via het Vaartje en de Lierweg op de hoofdroute door het dorp, de Boerenkamplaan en de Sluisstraat. Een impressie van de betreffende ontsluitingslocaties is weergegeven in figuur 2.1.



Figuur 2.1: Impressie van de beoogde ontsluitingslocaties

3 Verkeerseffecten

Door de komst van nieuwe woningen zal het aantal verkeersbewegingen van en naar het gebied toenemen. Met behulp van de CROW-publicatie 'Toekomstbestendig parkeren' is de verkeersgeneratie (totale aantal ritten per etmaal) van de geplande woningbouw bepaald.

Op basis van verkeerstellingen en het beschikbare verkeersmodel voor de regio, is inzicht gegeven in de verkeerssituatie zonder de beoogde woningbouw. Door de berekende verkeersgeneratie op te tellen bij de bestaande verkeersintensiteiten zonder de woningbouw, wordt inzicht verkregen in de verkeerssituatie voor de plansituatie.

Op deze locatie worden minimaal 72 en maximaal 106 woningen gerealiseerd. Hiervoor is uitgegaan van de volgende verdeling:

- 60% rij- en tussenwoningen;
- 25% twee-onder-een-kapwoningen;
- 15% vrijstaande woningen.

Voor de verkeersgeneratie is uitgegaan van de stedelijkheidsklasse van 'weinig stedelijk' met als ligging 'rest bebouwde kom'. De tabellen 3.1. en 3.2 geven een overzicht van de berekende verkeersgeneratie.

Het aantal woningen dat mogelijk gemaakt wordt in het bestemmingsplan, betreft minimaal 72 en maximaal 106. Het laatstgenoemde maximum is alleen mogelijk na toepassing van een wijzigingsbevoegdheid en afwijkingmogelijkheid. Er wordt dus uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden. Ook is daarbij uitgegaan van de maximale verkeersgeneratie per woning. Daarnaast worden mogelijk nog gestapelde woningen mogelijk gemaakt als onderdeel van het totale aantal woningen. De verkeersgeneratie voor deze woningen (appartementen) is lager dan bij grondgebonden woningen.

woningtype	minimum	maximum
koop vrijstaand	7,8	8,6
koop twee-onder-een-kap	7,4	8,2
koop tussen-hoek	7	7,8

Tabel 3.1: Verkeersgeneratie per woningtype (bron: CROW)

fase	aantal woningen		verkeersgeneratie motorvoertuigen per etmaal (bij maximaal aantal woningen)
	minimum	maximum	
fase 1 (B1)	20	35	293
fase 1 (B2)	15	22	184
fase 2	15	27	226
fase 3	15	22	184
totaal	72	106	889
totaal (afgerond)			900

Tabel 3.2: Overzicht van de verkeersgeneratie

Er wordt uitgegaan van de oriëntatie van het verkeer op de hoofdroute door het dorp. De verwachting is dat de routing van het nieuwe verkeer via het Vaartje richting het noorden erg beperkt is.

Voor de ontsluiting op de hoofdroute door het dorp is een verdeling van 50% richting noord (Someren) en 50% richting zuid (N266) aangehouden. Een overzicht van de verkeersintensiteiten is weergegeven in figuur 3.1.



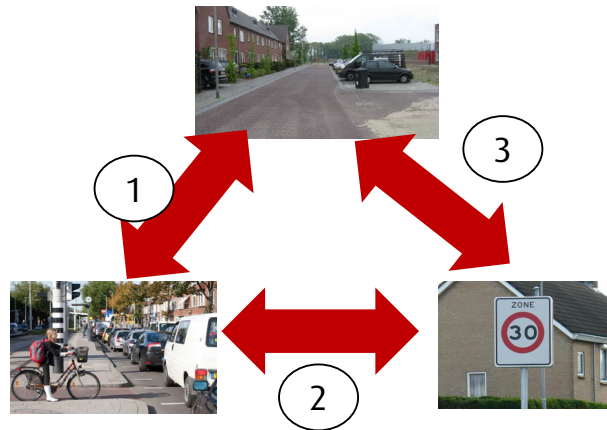
Figuur 3.1: Overzicht van de verkeersintensiteiten (2030 autonoom en plan)

4 Wegenscan

4.1 Werkwijze

Door de realisatie van nieuwe woningen ontstaan verkeerstoenames. Voor de belangrijkste wegen waar de wijzigingen het grootst zijn, is de Wegenscan uitgevoerd. Dit betreft de Boerenkamplaan, Sluisstraat, Lierweg en Vaartje.

De Wegenscan bevat hulpmiddelen voor het beoordelen van de relatie vorm-functie-gebruik van de weg. De tool richt zich op erftoegangswegen en gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom, met de nadruk op de zogenaamde grijze wegen: wegen met een vorm, functie en gebruik die niet optimaal op elkaar aansluiten.



De hiernavolgende aspecten worden beoordeeld:

1. Gebruik van de weg - vormgeving van de weg: intensiteitsgrenzen.
2. Vormgeving van de weg - functie: basiskenmerken.
3. Functie van de weg - vormgeving (en omgeving): verkenning wegfunctie.

Intensiteitsgrenzen

De vormgeving van de weg stelt grenzen aan de maximaal wenselijke intensiteit. Soms wordt deze maximaal wenselijke intensiteit bepaald door de capaciteit van wegvakken en kruispunten. Kan het verkeersaanbod worden verwerkt of ontstaan er files en wachtrijen? Op wegen in een stedelijke omgeving en wegen die (ook) een functie hebben voor andere verkeersdeelnemers dan gemotoriseerd verkeer, is een toets aan de capaciteit van de weg onvoldoende. Daar is de vraag hoeveel (gemotoriseerd) verkeer op een veilige manier kan worden afgewikkeld, zonder de belangen van de andere verkeersdeelnemers in gevaar te brengen. Kan nog worden overgestoken? Kan er veilig worden gefietst?

De Wegenscan toetst in het onderdeel intensiteitsgrenzen aan al deze aspecten. De laagste intensiteit - de zwakste schakel - is maatgevend voor de acceptabele intensiteit op een bepaald weggedeelte.

4.2 Boerenkamplaan

De Boerenkamplaan is gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom met een maximale snelheid van 50 km/h. De weg is circa 5 meter breed en uitgevoerd in asfalt met fietssuggestiestroken. Aan weersijden van de weg is langsparkeren mogelijk. Figuur 4.1 geeft een beeld van het wegprofiel.



Figuur 4.1: Impressie wegprofiel Boerenkamplaan (bron: Cyclomedia)

Uit het verkeersmodel BBMA Zuidoost-Brabant blijkt dat de Boerenkamplaan in het jaar 2030 een verkeersintensiteit heeft van circa 4.500 mvt/etm. De totale woningbouwontwikkelingen 'De Goede Vaart' genereren maximaal 900 mvt/etm. Ervan uitgaande dat 50% van het verkeer via de Boerenkamplaan rijdt, neemt de verkeersintensiteit als gevolg van de plannen toe tot circa 4.950 mvt/etm.

Wegenscan

De kenmerken van de Boerenkamplaan zijn ingevoerd in de Wegenscan. In figuur 4.2 is het resultaat weergegeven.



Figuur 4.2: Resultaten Wegenscan Boerenkamplaan

In de Wegenscan is per kenmerk een intensiteitsgrens gekoppeld. Zodra een intensiteitsgrens hoger is dan de huidige intensiteit (de zwarte lijn), kan dit als aandachtspunt worden beschouwd.

Voor de Boerkamplaan geldt dat het aspect 'spelen op straat' niet geschikt is. Dat geldt zowel voor de autonome situatie als de plansituatie. Een ander aandachtspunt betreft de fietsvoorzieningen. Hoewel fietssuggestiestroken aanwezig zijn, is het fietsverkeer wel een aandachtspunt. Dit aandachtspunt is ook al van toepassing in de autonome situatie, zonder de voorgenomen nieuwe woningen.

Door middel van gescheiden fietsvoorzieningen kan de verkeersveiligheid worden verbeterd. Het betreft echter een bestaande situatie, waarbij de woningen al relatief dicht op de weg staan. Het realiseren van gescheiden voorzieningen is met het huidige wegprofiel niet mogelijk.

4.3 Sluisstraat

De Sluisstraat is een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom met een maximale snelheid van 50 km/h. De weg is circa 7 meter breed en uitgevoerd in asfalt met fietssuggestiestroken. Aan één zijde van de weg is langsparkeren mogelijk. Figuur 4.3 geeft een beeld van het wegprofiel.

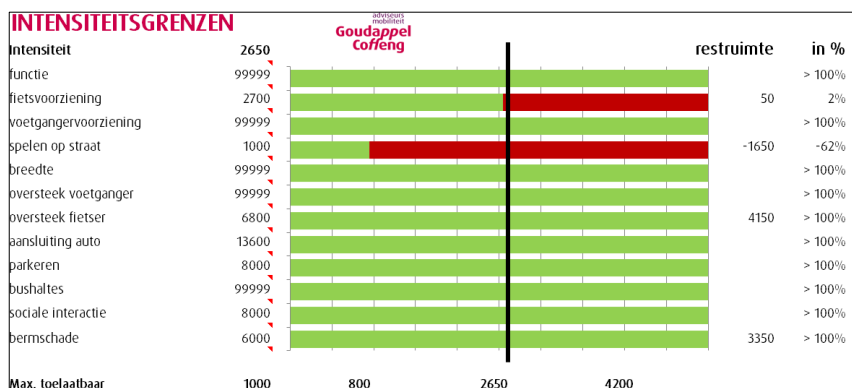


Figuur 4.3: Impressie wegprofiel Sluisstraat (bron: Cyclomedia)

Uit het verkeersmodel BBMA Zuidoost-Brabant blijkt dat de Sluisstraat in het jaar 2030 een verkeersintensiteit heeft van circa 2.200 mvt/etm. Als gevolg van de voorgenomen plannen neemt de verkeersintensiteit met circa 450 mvt/etm toe. Dit geeft een toekomstige verkeersintensiteit van circa 2.650 mvt/etm.

Wegenscan

De kenmerken van de Sluisstraat zijn ingevoerd in de Wegenscan. In figuur 4.4 is het resultaat weergegeven.



Figuur 4.4: Resultaten Wegenscan Sluisstraat

Uit de Wegenscan blijkt dat, met uitzondering van het aspect 'spelen op straat' geen knelpunten te verwachten zijn. De huidige fietsvoorzieningen in de vorm van fiets-suggestiestroken voldoen daarbij nog net aan de verwachte verkeersintensiteiten.

4.4 Lierweg

Voor de Lierweg is uitgegaan van een ligging binnen de bebouwde kom met een (toekomstige) maximumsnelheid van 30 km/h.

De weg is in de huidige situatie circa 3,5 meter breed en uitgevoerd in asfalt. De weg heeft geen voorzieningen voor fietsers of voetgangers. Figuur 4.5 geeft een beeld van het wegprofiel van de straat.

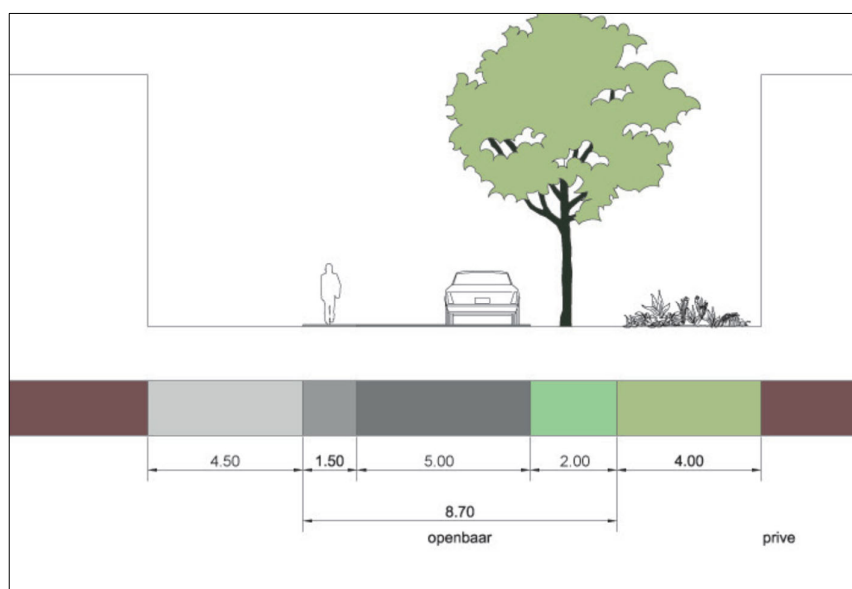


Figuur 4.5: Impressie wegprofiel Lierweg (bron: Cyclomedia)

De verkeersintensiteiten voor de huidige situatie zijn niet bekend. Naar verwachting gaat het alleen om lokaal bestemmingsverkeer voor de aanliggende bestemmingen. De verkeersintensiteit in de plansituatie (inclusief de nieuwe woningen) is ingeschat op 600 mvt/etm.

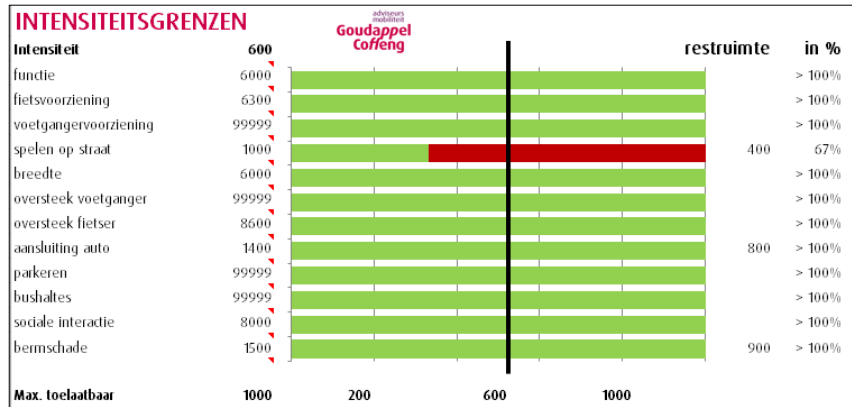
4.4.1 Nieuw wegprofiel

Bij de realisatie van de woningbouwontwikkelingen verandert het huidige wegprofiel van de Lierweg. De Lierweg wordt in de nieuwe situatie 5 meter breed met een aanliggend voetpad, zie figuur 4.6.



Figuur 4.6: Nieuwe wegprofiel Lierweg

De nieuwe kenmerken van het wegprofiel van de Lierweg zijn ingevoerd in de Wegenscan. Aandachtspunt is het aspect 'spelen op straat'. Met de huidige wegbreedte is er kans op bermschade. Door het verbreden van de weg in de nieuwe situatie is dit aspect geen aandachtspunt meer. De ontsluiting betreft de ontsluiting van meerdere woonstraten. De woonstraten zelf zijn naar verwachting wel geschikt om op straat te spelen, omdat er voor die straten alleen sprake is van verkeer voor de aanliggende woningen.



Figuur 4.7: Resultaten Wegenscan Lierweg nieuwe wegprofiel

4.5 Vaartje

Voor het Vaartje is uitgegaan van een (toekomstige) maximumsnelheid van 30 km/h en een ligging binnen de bebouwde kom. De weg is in de huidige situatie circa 3 meter breed en uitgevoerd in asfalt. De weg heeft geen voorzieningen voor fietsers of voetgangers. Figuur 4.8 geeft een beeld van het wegprofiel van de straat.

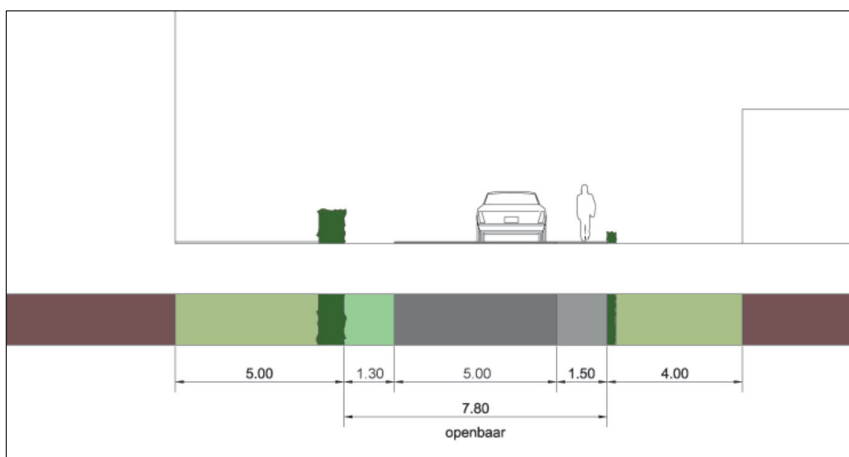


Figuur 4.8: Wegprofiel Vaartje (bron: Cyclomedia)

De verkeersintensiteiten voor de huidige situatie zijn niet bekend. Naar verwachting gaat het alleen om lokaal bestemmingsverkeer voor de aanliggende bestemmingen. De verkeersintensiteit in de plansituatie (inclusief de nieuwe woningen) is ingeschat op 600 mvt/etm.

Wegenscan

De kenmerken van het Vaartje zijn ingevoerd in de Wegenscan. In figuur 4.10 is het resultaat weergegeven. Bij de realisatie van de woningbouwontwikkelingen verandert het huidige wegprofiel van het Vaartje. Het Vaartje wordt in de nieuwe situatie 5 meter breed met een aanliggend voetpad, zie figuur 4.9.



Figuur 4.9: Wegprofiel nieuwe situatie Vaartje

De nieuwe kenmerken van het wegprofiel van het Vaartje zijn ingevoerd in de Wegenscan, zie figuur 4.10. Aandachtspunt in de nieuwe situatie is het aspect 'spelen op straat'. De ontsluiting betreft de ontsluiting van meerdere woonstraten. De woonstraten zelf zijn naar verwachting wel geschikt om op straat te spelen, omdat er voor die straten alleen sprake is van verkeer voor de aanliggende woningen.



Figuur 4.10: Resultaten Wegenscan Vaartje nieuwe wegprofiel

4.6 Verkeersafwikkeling op kruispuntniveau

Door de woningbouwontwikkelingen veranderen op de kruispunten Sluisstraat - Vaartje en Boerenkamplaan - Lierweg de verkeersstromen. In de huidige situatie zijn de kruispunten gelijkwaardig. In de toekomst geldt op het Vaartje en de Lierweg een maximumsnelheid van 30 km/h.

Op basis van de beschouwde verkeersintensiteiten zijn op basis van vergelijkbare situaties in de praktijk geen knelpunten te verwachten ten aanzien van de verkeersafwikkeling. De verkeersintensiteiten zijn (zeker op de ontsluitingswegen van het plangebied) relatief laag.

Eventueel is het nog mogelijk om bij de aansluiting van het Vaartje en de Lierweg een uitritconstructie toe te passen om meteen de overgang naar het 30 km/h-regime te benadrukken. In dat geval moet door verkeer vanaf de zijrichting voorrang worden verleend. Een dergelijke inrichting is op dit moment ook toegepast bij de Zomerbloemstraat, schuin tegenover het Vaartje.



Figuur 4.11: Impressie van de huidige uitritconstructie Zomerbloemstraat

5 Resumé

Op dit moment wordt gewerkt aan de voorbereiding voor de woningbouwontwikkeling 'Goede Vaart' in Someren-Eind. De locatie 'Goede Vaart' ligt ten oosten van Someren-Eind en wordt ontsloten via het Vaartje en de Lierweg op de hoofdroute door het dorp, de Boerenkamplaan en de Sluisstraat.

Het plan maakt maximaal 105 nieuwe woningen mogelijk. Op basis van de kentallen van het CROW is de maximale verkeersgeneratie voor de woningen bepaald. Ook daarbij is uitgegaan van de maximale verkeersgeneratie. Op basis van deze uitgangspunten is een maximale planbijdrage van 900 mvt/etm berekend. De verwachting is dat dit aantal in de praktijk lager uitvalt. Ten behoeve van de analyse is echter uitgegaan van de 'worst case'-benadering.

Voor de bestaande wegen zijn ten aanzien van de verkeersafwikkeling geen knelpunten te verwachten. Wel is de mening van auto- en fietsverkeer op de Boerenkamplaan een aandachtspunt. Hoewel fietsuggestiestroken aanwezig zijn, betreft het fietsverkeer wel een aandachtspunt. Dit aandachtspunt is ook al van toepassing in de autonome situatie, zonder de voorgenomen nieuwe woningen.

Voor alle onderzochte wegen is het aspect 'spelen op straat' een aandachtspunt. Hiervoor zijn eigenlijk alleen de woonstraten met geëigend bestemmingsverkeer geschikt.