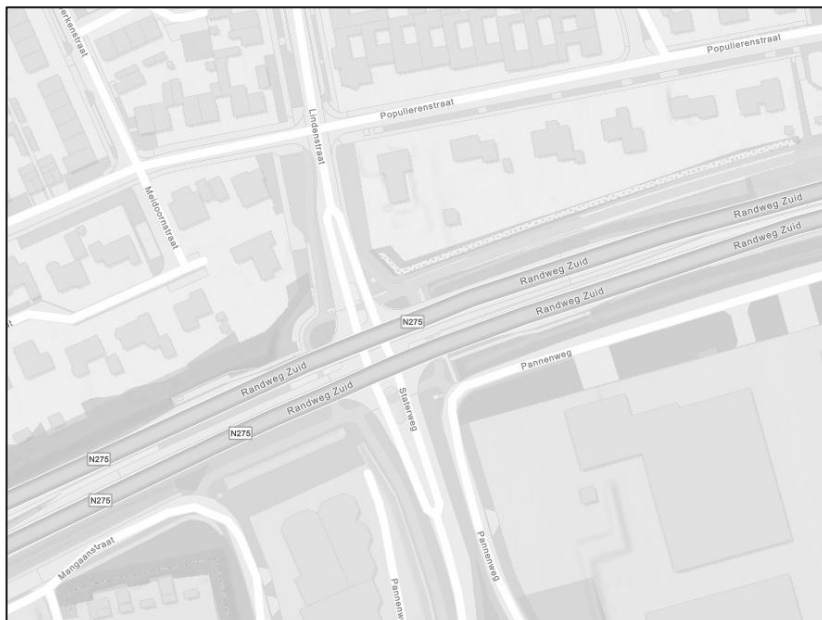


Opdrachtgever Van Wijnen Projectontwikkeling Zuid
Datum 7 november 2025
Kenmerk 022194.20251107.N1.01
Pagina 1/5

Analyse verkeersafwikkeling Nederweert Staat

1. Inleiding

Van Wijnen Projectontwikkeling B.V. (hierna: opdrachtgever) is werkzaam aan een woningbouwontwikkeling aan Staat in Nederweert. Ten behoeve van deze ontwikkeling heeft Goudappel B.V. al eerder een onderzoek uitgevoerd naar de parkeerbehoefte en de verkeersgeneratie als gevolg van de planontwikkeling. De gemeente Nederweert heeft verzocht om aanvullend onderzoek naar de kwaliteit van de verkeersafwikkeling. Daarbij dient specifiek te worden gekeken naar de wachtrijlengte op de noordelijke tak van het kruispunt Randweg Zuid – Staterweg – Lindestraat (zie figuur 1). Daarom heeft de opdrachtgever Goudappel gevraagd om een dergelijk onderzoek uit te voeren. In voorliggende notitie zijn de aanpak, uitgangspunten en resultaten toegelicht.



Figuur 1: Geanalyseerd kruispunt (Bron ondergrond: ArcGIS)

2. Uitgangspunten

2.1 Aanpak

De gemeente vraagt zich af of ten gevolge van de planontwikkeling de wachtrij die gaat ontstaan op de Lindestraat dermate lang wordt tijdens het maatgevende moment dat deze de Populierenstraat blokkeert. Om deze reden is voorliggende notitie de kwaliteit van de verkeersafwikkeling van het kruispunt Randweg Zuid – Staterweg – Lindestraat onderzocht.

Om de capaciteit van het met verkeerslichten geregeld kruispunt (VRI-kruispunt) te bepalen is gebruik gemaakt van COCON. Dit is verkeerskundige software die de (kwaliteit van de) verkeersafwikkeling op geregelde kruispunten inzichtelijk maakt. Uit de berekeningen volgen onder andere cyclustijden (de totale tijdsduur van het patroon/programma waarbij de verschillende richtingen en verkeerssoorten groen krijgen) en wachtrijlengtes. Hiermee kan een beoordeling worden gegeven over de mate van verkeersafwikkeling. Hierna worden de relevante beoordelingscriteria nader toegelicht.

2.2 Beoordelingskaders

Cyclustijden

Voor een met verkeerslichten geregeld kruispunt wordt de kwaliteit van de verkeersafwikkeling onder andere beoordeeld uitgedrukt aan de hand van de cyclustijd. De cyclustijd is dus de tijd waarbinnen alle richtingen ten minste één keer groen moeten krijgen. In Nederland geldt als algemeen uitgangspunt voor verkeerslichten dat de cyclustijd maximaal 120 seconden bedraagt. Voor de beoordeling van het kruispunt is uitgegaan van dit algemene uitgangspunt. In tabel 2.1 is het beoordelingskader voor cyclustijden (uitgedrukt in seconden) op een 4-taks kruispunt weergegeven. De verliestijd wordt afgerond naar boven op vijftallen.

cyclustijden (s)	4-taks kruispunt
goed	< 90
redelijk/matig	90 – 120
slecht	> 120

Tabel 2.1: Beoordelingskader cyclustijden 4-takes kruispunten

Wachtrijlengte

Binnen het criterium 'wachtrijlengte' wordt getoetst of de wachtrij die ontstaat gefaciliteerd kan worden, zonder dat een andere rijrichting hierdoor wordt geblokkeerd. De grenswaarde voor de gemiddelde wachtrijlengte is gelijk aan de lengte van de opstelruimte en is dus verschillend voor elke tak van het kruispunt.

2.3 Kruispuntintensiteiten

Huidige intensiteiten

De huidige intensiteiten op het kruispunt zijn aangeleverd door de gemeente. In onderstaande tabel zijn de kruispuntintensiteiten weergegeven. Hierin is uitgegaan van de intensiteiten uit voor de ochtendspits. Hiervoor is gekozen omdat de gemeente met name benieuwd is naar de wachtrij die ontstaat op de Lindestraat, deze is het langst tijdens de ochtendspits omdat dan het meeste verkeer het achterliggende gebied verlaat en de bijdrage van de planontwikkeling aan de wachtrijvorming maximaal is.

Ochtendspits	A	B	C	D	Totaal van
A. Lindestraat	0	110	36	144	290
B. Randweg Zuid oost (N275)	51	0	81	994	1.126
C. Staterweg	28	250	0	43	321
D. Randweg Zuid west (N275)	88	1133	45	0	1.266
Totaal naar	167	1.493	162	1.181	3.003

Tabel 2.2: Huidige kruispuntintensiteiten (Bron: gemeente Nederweert)

Toekomstige intensiteiten

Als gevolg van planontwikkeling neemt het aantal verkeersbewegingen toe. Voor deze intensiteiten wordt aangesloten bij de resultaten uit het eerder gehouden parkeer- en verkeersonderzoek (Titel: Verkeers- en parkeeronderbouwing Nederweert Staat, Datum: 11 september 2025, Interne code: 018371.20240726.N1.09). Aansluitend bij de opgave van de gemeente Nederweert is voor de verdeling van het verkeer ervan uitgegaan dat 60% van het verkeer wordt ontsloten via de Populierenstraat en dus via het kruispunt Randweg Zuid – Staterweg – Lindestraat. De verkeersgeneratie in de ochtendspits is weergegeven in tabel 2.3 op de volgende pagina.

functie	ochtendspits		
	drukste uur	aankomst	vertrek
verkeersgeneratie totaal	70	10	60
verkeersgeneratie via Populierenstraat (60%)	42	6	36

Tabel 2.3: Verkeersgeneratie planontwikkeling

Vervolgens is ervan uitgegaan dat minstens 75% van het vertrekkende verkeer afkomstig vanaf de planontwikkeling rechtsaf slaat richting de A2 via de Randweg Zuid west (N275). De overige 25% van het vertrekkende verkeer slaat linksaf via de Randweg Zuid oost (N275) of rijdt rechtdoor naar de Staterweg. Voor het aankomende verkeer is van eenzelfde verdeling uitgegaan. 75% van het aankomende verkeer komt via de Randweg Zuid west (N275) en slaat linksaf om op de Lindestraat te geraken. De overige 25% komt via de Randweg Zuid oost (N275) en slaat rechtsaf naar de Lindestraat.

De verkeersgeneratie en de verkeersverdeling zijn bij de huidige verkeersintensiteiten opgeteld. De cellen met **oranje** tekst zijn opgehoogd met de aankomende verkeersgeneratie (+7), de cellen met **roze** tekst zijn opgehoogd met de vertrekkende verkeersgeneratie (+36 mvt). In het De gehanteerde kruispuntintensiteiten voor de analyse zijn weergegeven in tabel 2.4.

Ochtendspits	A	B	C	D	Totaal van
A. Lindestraat	0	119	36	171	326
B. Randweg Zuid oost (N275)	53	0	81	994	1.128
C. Staterweg	28	250	0	43	321
D. Randweg Zuid west (N275)	93	1.133	45	0	1.271
Totaal naar	174	1.502	162	1.208	3.046

Tabel 2.4: Gehanteerde kruispuntintensiteiten

3. Resultaten

3.1 Cyclustijden

Op basis van de huidige vormgeving, kruispuntintensiteiten en regeling wikkelt de VRI het verkeer af binnen 97 seconden. Dat is een acceptabel afwikkelingsniveau. In het planscenario stijgt de cyclustijd naar 99 seconden. Dat betekent dat het planeffect een minimale impact heeft op de verkeersregeling. Op één van de drukste momenten van de dag (de ochtendspits) moet men circa 2 seconden langer wachten.

cyclustijden (s)	4-taks kruispunt	beoordeling
Huidig	97	matig
Plan	99	matig

Tabel 3.1: Resultaten COCON (cyclustijden)

3.2 Wachtrijlengte

De lengte van de opstelvakken voor het kruispunt Randweg Zuid – Staterweg – Lindestraat is circa 50 meter. Op de Lindestraat is circa 70 meter ruimte voor een wachtrij totdat de Populierenstraat geblokkeerd raakt voor linksafslaand verkeer.

Uit de berekeningen blijkt dat de maximale wachtrij ook circa 70 meter bedraagt, zowel met de huidige en de toekomstige verkeersintensiteiten. Dat betekent dat de wachtrij op het drukste moment van de dag incidenteel de aansluiting met de Populierenstraat bereikt. Afrijden vanaf de Populierenstraat naar het kruispunt Randweg Zuid – Staterweg – Lindestraat toe is dan ook incidenteel niet (direct) mogelijk. Een zeer belangrijke kanttekening daarbij is echter dat op het moment dat de maximale wachtrij wordt bereikt, deze slechts zeer kortstondig blijft bestaan. Op dat moment krijgt afrijdend verkeer vanaf de Populierenstraat namelijk weer groen, waardoor de wachtrij oplost. Hierdoor ontstaat direct ruimte waardoor voertuigen vanuit de Populierenstraat kunnen invoegen. Omdat 'blokkades' van de Populierenstraat slechts incidenteel voorkomen en slechts zeer kortstondig zullen zijn is er geen sprake van een verkeerskundig knelpunt.

Samenvattend zijn de resultaten:

- Het plan heeft een minimaal effect op de doorstroming (deze is in de spitsperiode 'matig' en blijft 'matig');
- Op basis van de resultaten is geen sprake van een verkeerskundig knelpunt.