

Memo

memonummer	01	
datum	27 september 2016	
aan	Marien Kornet	Antea Group
van	Hans van Herwijnen	Antea Group
kopie		
project	Het opstellen van een ontwerp bestemmingsplan deelplan Kloppe-ven in Horn	
projectnr.	0411871.00	
betreft	Actualisatie verkeersonderzoek	

In december 2010 is door Nordinfra een memo opgesteld waarin de verkeerseffecten van woningbouwlocatie Kloppe-ven binnen de woonkern Horn, gemeente Leudal, worden beschreven. De plannen omtrent deze woningbouwlocatie zijn gewijzigd en dit leidt ertoe dat het verkeersonderzoek geactualiseerd dient te worden.

Deze memo komt grotendeels overeen met de memo 'Verkeerseffecten uitbreidingsplan', BM-0702, Nordinfra, 7 december 2010, maar is aangepast op de punten die door het aanpaste programma wijzigen en is geactualiseerd op basis van recente verkeerstellingen.

Ten aanzien van parkeren dient te worden voldaan aan hetgeen gesteld in de Nota Parkeernormen Leudal, vastgesteld op 5 juli 2016. Parkeren komt in deze memo verder niet aan bod.

1 Inleiding

Ducot Project Participatie is betrokken bij de ruimtelijke planvorming van een woningbouwlocatie binnen de woonkern Horn in de gemeente Leudal. Voor de nadere uitwerking van een nog niet gerealiseerd deel van dit uitbreidingsplan, genaamd Kloppe-ven, dient een aantal onderzoeken te worden uitgevoerd. Deze notitie gaat in op het verkeersintensiteitsonderzoek met advisering omtrent de verkeersontsluiting.

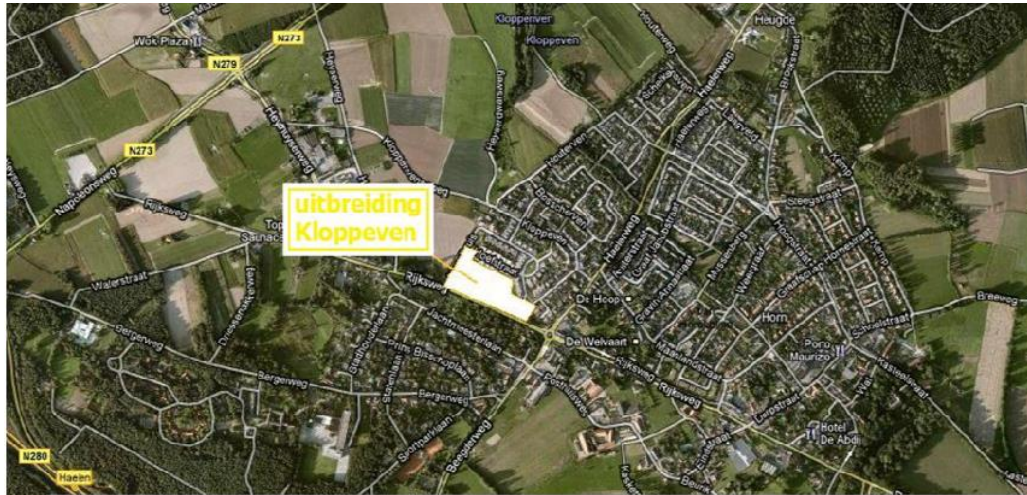
Het toevoegen van ruimtelijke functies aan de dorpskern heeft verkeerskundige gevolgen. Indien hier geen of onvoldoende rekening mee gehouden wordt bij de ontwikkeling van het project kunnen na realisatie ongewenste effecten ontstaan, zoals parkeeroverlast, sluipverkeer of een slechte bereikbaarheid. Daarom is het van belang vooraf inzicht te krijgen in de verkeerskundige effecten van het uitbreidingsplan in Horn en hier adequaat op in te spelen. Items die we bij de verkeerskundige analyse van deze plannen nader zullen belichten zijn:

- ontsluiting en bereikbaarheid
- noodzaak tot het treffen van aanvullende verkeerskundige maatregelen (bijvoorbeeld een tweede ontsluitingsroute en/of infrastructurele aanpassingen)

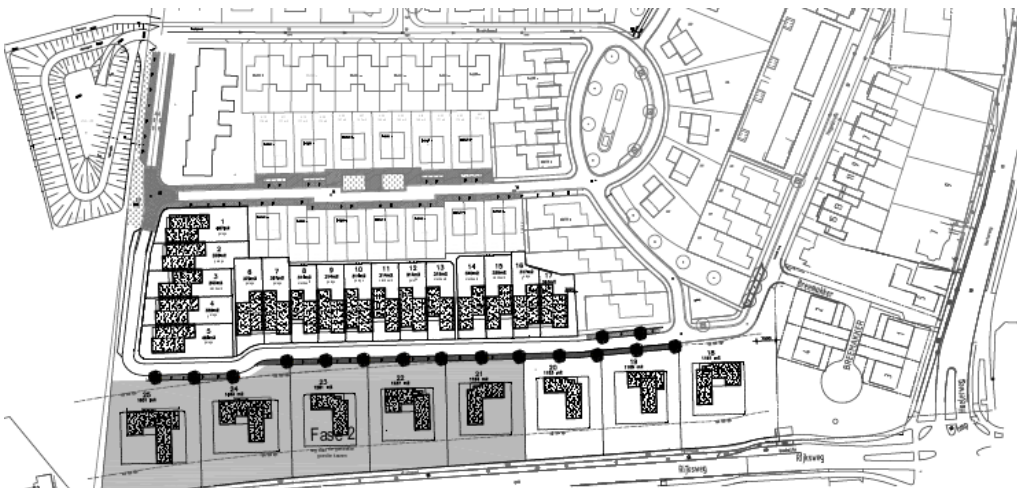
Bij de analyse maken wij gebruik van door de gemeente Leudal uitgevoerde verkeerstellingen op wegen in de omgeving van het plangebied. Middels deze tellingen hebben wij een goed beeld op de huidige verkeersstromen in Horn en kunnen de kwantitatieve effecten van het uitbreidingsplan op de verkeersbewegingen goed in beeld gebracht worden.

2 Toelichting uitbreidingsplan

Het plangebied “Kloppeven” is gesitueerd direct ten noorden van de Rijksweg en direct ten westen van de Haelerweg. Het nog niet gerealiseerde deel van dat uitbreidingsplan sluit aan op de bestaande bebouwing aan de Hoefstraat en Hagelkruis. Bij de planvorming van dit woongebied zijn thans twee planvarianten actueel: een variant 20 woningen en een variant met 25 woningen. Beide varianten verschillen qua opzet niet veel van elkaar. In beide varianten is de ontsluiting voorzien naar de Haelerweg middels een doortrekking van de Hagelkruis.



Ligging plangebied in Horn (bron luchtfoto: Google Maps, 2010)



Planvariant met 20 of 25 (met de 5 woningen in grijs gearceerd vlak) woningen (bron: Architectenbureau Coppens BV, 2016)

3 Huidige situatie wegennet

Zoals gezegd wordt het plangebied ontsloten via de Hagelkruis. De ontsluiting richting het regionale hoofdwegennet vindt vervolgens plaats via de Haelerweg en vervolgens de Rijksweg in westelijke richting naar de N273/N280 (richting A2, Venlo, Weert) of in oostelijke richting naar de N280 (richting Roermond, A73).

De wegen vervullen de volgende verkeerskundige functies in het lokale wegennet:

- Haelerweg: erftoegangsweg 30 km/u
- Rijksweg ten oosten Haelerweg: gebiedsontsluitingsweg 50 km/u
- Rijksweg ten westen van Haelerweg: gebiedsontsluitingsweg 50 km/u

Aan de hand van de door de gemeente uitgevoerde verkeerstellingen is de huidige verkeersintensiteit op de wegen in de omgeving van het plangebied achterhaald.

De gemiddelde etmaalintensiteit op werkdagen is (afgerond op honderdtallen):

- Rijksweg ten westen van rotonde (maart 2010) – 5.300 mvt

- Rijksweg ten oosten van rotonde (2014) – 5.500 mvt
- Haelerweg ten zuiden van Hoogstraat (2013) – 3600 mvt
- Hagelkruis ten zuiden van Kloppeven (april 2010) – 400 mvt

Voor erftoegangswegen wordt in het algemeen een streefwaarde voor de maximale acceptabele intensiteit gehanteerd vanuit leefbaarheidsoogpunt. Uitgaande van landelijk gehanteerde richtlijnen, geldt hiervoor een aantal van 5.000 à 6.000 motorvoertuigen per etmaal¹. Voor gebiedsontsluitingswegen in bebouwd gebied worden, mede afhankelijk van de verschijningsvorm, hogere streefwaardes aangehouden (tot 10 à 15.000 motorvoertuigen per etmaal). Wanneer de getelde intensiteiten (en rekening wordt gehouden met een autonome groei van 1% per jaar) op de genoemde wegen vergeleken worden met deze streefwaardes, wordt daar op reguliere werkdagen (ruimschoots) aan voldaan.

4 Berekening aantal extra verkeersbewegingen als gevolg van uitbreidingsplan

De geplande ruimtelijke ontwikkelingen zullen gevolgen hebben voor het aantal verkeersbewegingen op de wegen in de omgeving. Om de effecten van het uitbreidingsplan Kloppeven op de huidige verkeersafwikkeling te kunnen bepalen, dienen we de verwachte verkeersproductie in kaart te brengen. Dit is het aantal extra verkeersbewegingen per etmaal.

Voor de bepaling van de verkeersproductie is uitgegaan van binnen de verkeerskunde algemeen gehanteerde kencijfers van het CROW, gebaseerd op onderzoek en ervaringscijfers. Op basis hiervan wordt gesteld dat het aantal ritten van personenauto's vanuit en naar iedere woning in totaal per etmaal gemiddeld ongeveer 8 bedraagt.

Daarmee is de verwachting dat de nieuwe woningen een intensiteitstoename van 160 tot 200 voertuigen zullen veroorzaken, afhankelijk van de planvariant (20 versus 25 woningen). Hierbij zullen de voertuigen zich verdelen over de eerder genoemde uitvalswegen van Horn. Op basis van de huidige praktijk zal naar verwachting de Rijksweg als belangrijkste uitvalsweg gebruikt worden en de andere uitvalswegen Haelerweg (richting Haelen) en de Beegderweg (richting Beegden) in veel mindere mate.

Het uitbreidingsplan Kloppeven zal dus een extra verkeersbelasting genereren van een ca. 160 tot 200 voertuigen per etmaal, die zich zullen verdelen over de uitvalswegen. Hierbij wordt, op basis van het huidige verkeersbeeld, de volgende procentuele verdeling over de windrichtingen als uitgangspunt ingeschat:

- Rijksweg richting westen (van/naar N273): 35% = 56 à 70 mvt extra per etmaal
- Rijksweg richting oosten (van/naar N280 Roermond): 35% = 56 à 70 mvt extra per etmaal
- Haelerweg richting noorden: 20% = 32 à 40 mvt extra per etmaal
- Beegderweg richting zuiden: 10% = 16 à 20 mvt extra per etmaal

Wanneer deze verdeling aangehouden wordt en wanneer we ervan uitgaan dat alle nieuwe woningen via de Hagelkruis bereikt worden, betekent dat de volgende toenames op de genoemde wegen:

- Hagelkruis: toename met circa 40 à 50 % ten opzichte van de huidige etmaalintensiteit, verwachte nieuwe etmaalintensiteit = 600 à 650 mvt
- Haelerweg richting Haelen: toename met circa 1 % ten opzichte van de huidige etmaalintensiteit, verwachte nieuwe etmaalintensiteit = 3.750 mvt
- Rijksweg richting westen (van/naar N273): toename met 1 % ten opzichte van de huidige etmaalintensiteit, verwachte nieuwe etmaalintensiteit = 5.700 mvt

Van de overige genoemde uitvalswegen zijn geen verkeerstellingen beschikbaar. De toenames zullen hier ook echter beperkt blijven tot enkele procenten, aangezien het slechts om enkele tientallen extra voertuigen per etmaal gaat, zoals hierboven ook voor de andere uitvalswegen is aangetoond.

5 Conclusie verkeerseffecten en ontsluitingsstructuur

Hieruit blijkt dus dat de intensiteiten op deze wegen, net zoals in de huidige situatie, ook met toevoeging van het extra verkeer als gevolg van het uitbreidingsplan, beneden de landelijk gehanteerde streefwaardes voor erftoegangswegen (max. 5 à 6.000 mvt/etmaal) c.q. gebiedsontsluitingswegen (in geval van het westelijk deel van de Rijksweg) blijven.

De procentuele toename is het grootst op de Hagelkruis (plus 40 à 50 %), aangezien hier alle verkeer van/naar het uitbreidingsplan samenkomt en hierdoor rijdt én aangezien de huidige verkeersintensiteit in deze straat relatief laag is. Ook hier wordt echter, met een verwachte etmaalintensiteit van ca. 650 mvt, ruimschoots voldaan aan de landelijke gehanteerde streefwaarde voor erftoegangswegen.

De conclusie is derhalve dat de extra verkeersbelasting als gevolg van het uitbreidingsplan Kloppeven geen problemen ten aanzien van verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid en leefbaarheid in de omgeving zal opleveren. De inrichting van de bestaande kruispunten tussen de woonstraten in de omgeving is reeds afgestemd op de erftoegangswegfunctie en de daarbij behorende snelheidsremmende maatregelen.

Zo zijn er diverse “punaises” en verkeersplateaus aangelegd (zie onderstaande afbeeldingen).



Bestaande snelheidsremmende maatregelen binnen de 30km-zone in de omgeving

Aangezien de belangrijkste kruising in de omgeving (Rijksweg-Haelerweg) is vormgegeven als enkelstrooksrotonde, hetgeen doorgaans de meest veilige kruispuntoplossing is en bovendien een hoge afwikkelingscapaciteit kent (maximaal ca. 20 à 22.000 mvt/etmaal op de vier naderingsrichtingen samen), zijn er ook hier geen verkeersveiligheids- of afwikkelingsknelpunten te verwachten.

De thans voorziene ontsluitingsstructuur van het uitbreidingsplan via de Hagelkruis en Haelerweg voldoet derhalve en daarmee zijn er vanuit het oogpunt van verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid en leefbaarheid geen redenen om een tweede ontsluitingsroute van/naar het uitbreidingsplan te creëren c.q. aanvullende maatregelen te nemen op het bestaande wegennet.



Rotonde Haelerweg-Rijksweg, gezien vanuit de Haelerweg