

Opdrachtgever

Titel rapport

Kenmerk

Datum publicatie

Status

Bron pagina voorzijde



Verkeersonderzoek Doonheide II Gemert

011473.20220125.R1.04

9 februari 2022

Definitief



© Copyright  9 februari 2022

Inhoudsopgave

1. Inleiding	1
1.1 Aanleiding	1
1.2 Onderzoeksvragen	2
2. Verkeersintensiteiten	3
2.1 Methode en varianten	3
2.2 Verkeersintensiteiten variant 1 tot en met 4	4
3. Toets functie, vormgeving en gebruik van wegen	9
3.1 Methode	9
3.2 Resultaten	11
3.3 Conclusie	21
4. Resume	22
Bijlage 1 – Herkomst-bestemmingsrelaties gemeente Gemert-Bakel	25
Bijlage 2 – Verkeersgeneratie ontwikkeling Doonheide II	26
Bijlage 3 – Indicatieve verkeersintensiteiten	29

1. Inleiding

In dit hoofdstuk is eerst inzicht gegeven in de aanleiding van het onderzoek (paragraaf 1.1). Vervolgens zijn de onderzoeksvragen benoemd (paragraaf 1.2).

1.1 Aanleiding

[REDACTED] is al enige tijd bezig met de ontwikkeling van haar gronden aan de Doonheide te Gemert. Het plan Doonheide II behelst de ontwikkeling van 288 woningen en een gezondheidscentrum. Het plan is ingeklemd tussen de Boekelseweg, Doonheide en de al gerealiseerd nieuwbouwwijk Doonheide I (figuur 1.1). Het plan wordt vanuit meerder plaatsen aangetakt op het bestaand wegennet (Boekelseweg, Doonheide en Meizoentje).

In samenwerking met [REDACTED] (stedenbouwkundig plan) en [REDACTED] (bestemmingsplan) is [REDACTED] de afgelopen periode de bestemmingplanprocedure voor Doonheide II gestart. Het ontwerp bestemmingsplan heeft ter inzage gelegen. De gemeente heeft zienswijzen op het ontwerp bestemmingsplan ontvangen. Een aantal zienswijzen hebben betrekking op het verkeer dat door de nieuwe woningen wordt gegenereerd. Een aantal omwonenden maakt zich zorgen over de toekomstige verkeersstromen.

[REDACTED] heeft [REDACTED] gevraagd om te ondersteunen in de beantwoording van de zienswijzen. Hiervoor heeft [REDACTED] een aantal onderzoeksvragen opgesteld (paragraaf 1.2). In voorliggende rapportage zijn door middel van verkeerskundige analyses antwoorden op de onderzoeksvragen geformuleerd.

2. Verkeersintensiteiten

Dit hoofdstuk geeft inzicht in de verkeersintensiteiten voor de verschillende situaties. Het hoofdstuk start met een beschrijving van de methode en varianten in paragraaf 2.1. In paragraaf 2.2 zijn de verkeersintensiteiten per variant opgenomen.

2.1 Methode en varianten

Verkeerstellingen geven het beste inzicht in de verkeersintensiteiten op straat. Wanneer op de relevante wegvakken (figuur 1.2) geen verkeerstellingen aanwezig zijn, moet normaliter eerst in een representatieve periode geteld worden voordat verder kan worden gegaan met het onderzoek. Echter, op het moment van het uitvoeren van het onderzoek (januari 2022) is het door de lock down rond Corona niet mogelijk om tijdens een representatieve periode verkeerstellingen uit te voeren. Om die reden is gewerkt met een inschatting. Deze inschatting is gemaakt op basis van het door [REDACTED] ontwikkelde Mobiliteitsspectrum¹. Kanttekening bij het Mobiliteitsspectrum is dat de verkeersintensiteiten een inschatting² zijn zonder dat deze waarden getoetst zijn. De verkeersintensiteiten zijn gebaseerd op de methodiek van het Mobiliteitsspectrum.

Mobiliteitsspectrum

[REDACTED] en [REDACTED] beschikken over verkeersintensiteiten uit het Mobiliteitsspectrum 2020. [REDACTED] werkt met een fusie tussen Mobiele Telefoniedata en GPS-tracking data uit het Nederlands Verplaatsingspanel. Daarmee wordt een database opgebouwd met intensiteiten en HB-patronen voor auto, openbaar vervoer en fiets op ieder wegvak: het Mobiliteitsspectrum Nederland. We benutten hiermee de kracht van diverse datab

2.2.3 Variant 3: na realisatie Doonheide II, zonder afsluiting Doonheide

In variant 3 is de woningbouwontwikkeling Doonheide II voorzien in de noordwest hoek van Gemert. De Doonheide blijft open voor gemotoriseerd verkeer.

Berekenen verkeersgeneratie woningbouwontwikkeling

In de toelichting bij het ontwerp bestemmingsplan is met kencijfers van CROW publicatie 381 voor verschillende functies/type woningen de verkeersgeneratie bepaald voor de ontwikkeling Doonheide II. De kencijfers zijn gerelateerd aan de ligging van de planontwikkeling en de mate van stedelijkheid van het gebied. De betreffende ontwikkeling is gelegen in het gebied 'rest bebouwde kom'. Deze gebiedsindeling is afkomstig van Nota Parkeernormen Gemert-Bakel 2017. Voor de mate van stedelijkheid kan het gebied op basis van de adressendichtheid gekarakteriseerd worden als 'weinig stedelijk'. Op basis van het autobezit binnen de gemeente Gemert-Bakel in vergelijking met die in andere gemeenten met eenzelfde stedelijkheidsgraad, kan worden uitgegaan van het gemiddelde van de door het CROW gegeven bandbreedte. Op basis van het programma van eisen is er sprake van de verkeersgeneratie van 2.296 mvt/etm voor een gemiddelde **weekdag**.

In dit onderzoek is per bouwblok de verkeersgeneratie bepaald voor een gemiddelde **werkdag**. Hierbij zijn de kencijfers van CROW publicatie 381 voor verschillende functies/type woningen als uitgangspunt gehanteerd. De resultaten zijn opgenomen in bijlage 2. Een overzicht van de verkeersgeneratie per bouwblok is weergegeven in fig

2.2.4 Variant 4: na realisatie Doonheide II, met afsluiting Doonheide

In variant 4 is de nieuwbouwontwikkeling Doonheide II voorzien in de noordwest hoek van Gemert. De Doonheide wordt afgesloten voor gemotoriseerd verkeer.

Berekenen verkeersgeneratie woningbouwontwikkeling

De toelichting op de verkeersgeneratie van de woningbouwontwikkeling Doonheide II is opgenomen in paragraaf 2.2.3.

Bepalen indicatieve verkeersintensiteiten

Het effect van Doonheide II op de wijziging in verkeersintensiteiten is drieledig:

1. Effecten als gevolg van nieuwbouwontwikkeling Doonheide II
2. Effecten als gevolg van de doorgaande route van/naar de woonwijk Doonheide I via de Vroede Vrouwenlaan
3. Effecten als gevolg van de afsluiting op de Doonheide

Per thermometerpunt is de indicatieve wijziging in verkeersintensiteit op basis van aannames bepaald. De resultaten zijn opgenomen in bijlage 3. In tabel 2.1 zijn de indicatieve verkeersintensiteiten opgenomen voor variant 4.

De indicatieve verkeersintensiteiten in variant 4 zijn voor een groot deel vergelijkbaar met variant 3. Het grootste verschil is waarneembaar op de Doonheide

3. Toets functie, vormgeving en gebruik van wegen

Het hoofdstuk start met een beschrijving van de methode in paragraaf 3.1. In paragraaf 3.2 zijn de resultaten per wegvak opgenomen. Het hoofdstuk sluit af met de conclusies in paragraaf 3.3.

3.1 Methode

3.1.1 Duurzaam Veilig

Om te toetsen of de functie, vormgeving en het gebruik van wegen in overeenstemming zijn, gelden in het algemeen de principes van Duurzaam Veilig:

- **GOW50:** verzamelt verkeer uit woongebieden. Hier geldt een intensiteitsgrens van >10.000 mvt/etm
- **ETW1:** verzamelt verkeer uit kleinere woongebieden. Hier geldt een intensiteit van maximaal 4.000 mvt/etm, in uitzonderlijke, vaak stedelijke gevallen geldt een intensiteit van max 6.000 mvt/etm. De breedte van het profiel kan zorgen voor een lagere maximale intensiteit (te bepalen met de wegenscan).
- **ETW2:** woonstraten met een intensiteitsgrens van circa 2.500 à 3.000 mvt/etm. Op locaties waar de voetganger op straat loopt en/of spelen op straat het uitgangspunt is, geldt een intensiteit van maximaal 1.000 mvt/etm.

Naast de intensiteitsgrenzen op basis van Duurzaam Veilig, is met de wegenscan op profielniveau getoetst of de functie, vormgeving en het gebruik in overeenstemming zijn (paragraaf 3.1.2).

er veilig worden gefietst? Kan de bus veilig stoppen? 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.

Verkenning wegfunctie

De kenmerken die worden verzameld voor de toets aan de intensiteiten kunnen – aangevuld met een aantal kenmerken van de omgeving – ook worden gebruikt om de meest gewenste wegfunctie te bepalen. Dit onderdeel van de wegenscan is bedoeld voor zogenaamde grijze wegen, wegen met een gecombineerde verkeers- en verblijfsfunctie. Aan de hand van de kenmerken van de weg en de gewichten die aan de kenmerken worden toegekend, kan de meest geschikte wegfunctie worden bepaald.

Basiskenmerken wegontwerp

Per wegcategorie worden in 'basiskenmerken wegontwerp' kenmerken beschreven die nodig zijn voor de herkenbaarheid en veiligheid van deze weg. Sommige kenmerken mogen bij de categorie wel en sommige juist niet voorkomen.

Meerijstad	5%				10,3				5,2	5,2					2,5% van het verkeer richting het noordwesten (C1 en F1) en 2,5% van het verkeer richting het zuidwesten (C1 en F2)
Venray	3%			6,2				6,2		6,2	6,2				3% van het verkeer via het westen (E, G, H, B)
Sint Antoius	2%			4,1				4,1		4,1	4,1				2% van het verkeer via het westen (E, G, H, B)
Uden	3%				6,2			6,2							3% van het verkeer via het noorden (C1 en F1)
Eindhoven	3%				6,2					6,2					3% van het verkeer richting het zuidwesten (F2 en C1)
Effecten nieuwbouwontwikkeling		256,6	144,3	794,7	1.414,0	535,9	66,8	78,6	371,2	1.418,5	78,				

