

# Woningbouw Peelkant Sint Anthonis

Effecten verkeer

Opdrachtgever  
Titel rapport

Compositie 5 stedenbouw BV  
Woningbouw Peelkant Sint Anthonis

Kenmerk  
Kenmerk opdrachtgever  
Datum publicatie

009918.2021.R01.02  
201416  
30 juni 2021

Projectleider Goudappel

N. Korsten

Status

Definitief

© Copyright Goudappel BV 30-6-21

# Inhoudsopgave

---

---

<b>1. Woningbouw Peelkant</b>	<b>1</b>
<b>2. Uitgangspunten verkeersonderzoek</b>	<b>2</b>
2.1 Gebiedsafbakening	2
2.2 Planbeschrijving	3
2.3 Rekenmethodiek	4
<b>3. Planeffecten</b>	<b>5</b>
3.1 Verkeersproductie	5
3.2 Wegvakken	5
3.3 Aansluiting plangebied	8
<b>4. Resumé</b>	<b>10</b>

# 1. Woningbouw Peelkant

**In dit inleidende hoofdstuk wordt ingegaan op de aanleiding voor dit verkeersonderzoek en de opbouw van het onderzoeksrapport**

Door de ontwikkelingsmaatschappij Ruimte voor Ruimte wordt samen met de gemeente Sint Anthonis een nieuwe woonwijk ontwikkeld ten zuidwesten van Sint Anthonis. De ambitie is circa 92 woningen te realiseren. Compositie 5 stedenbouw draagt zorg voor het stedenbouwkundig ontwerp (zie figuur 1.1).

De wijk sluit op twee locaties aan op de Peelkant. Onderzocht dient te worden of de bestaande wegen het verkeer van de nieuwe ontwikkeling kunnen verwerken en een veilige ontsluiting op de Peelkant te realiseren is.



*Figuur 1.1 - Verkavelingsplan Peelkant (bron: Compositie 5 stedenbouw)*

In dit rapport wordt achtereenvolgens ingegaan op:

- Uitgangspunten voor het onderzoek en de rekenmethodiek (hoofdstuk 2)
- De resultaten van het verkeersonderzoek (hoofdstuk 3), onder andere:
  - de verkeersberekeningen op wegvakken
  - de aansluiting van het plangebied op het bestaande wegennet
  - Eventueel ander bevindingen
- De conclusies en aanbevelingen voor de planlocatie (hoofdstuk 4)

# 2. Uitgangspunten verkeersonderzoek

## 2.1 Gebiedsafbakening

### Projectgebied

Het plangebied Peelkant ligt ten zuidwesten van de gemeente Sint Anthonis en wordt begrensd aan door de weg Peelkant aan de noordwestzijde, een bestaande woonwijk (Randweg/Zandseveldweg en omgeving) aan de noordoostzijde en de N272 aan de zuidzijde. Aan de zuidwestzijde grenst het plangebied aan agrarisch gebied.



Figuur 2.1 – Projectgebied

### Afbakening studiegebied

Het studiegebied is het gebied waar in het kader van deze studie naar de verkeerseffecten van de woningbouwlocatie de effecten in beeld worden gebracht. Het studiegebied omvat de bebouwde kom van Sint Anthonis en de N272. Voor het verkeersonderzoek worden negen maatgevende wegvakken in beeld gebracht. In tabel 2.1 zijn deze thermometerpunten weergegeven.

nummer	locatie	
1	Peelkant	(Het Buske-Blauwstraat)
2	Peelkant	(Randweg-Peelkant)
3	Brink	(N602-Brink)
4	Henri Dunantstraat	(N602-Bremheuvel)
5	N602	(Ledeackerstraat-Kerkveld)
6	N602	(Pater Zuidstraat-Kol. Silvertoplaan)
7	N602	(Alexandriestraat-N272)
8	N272	(ten oosten van N602)
9	N272	(ten westen van N602)

Tabel 2.1 – Thermometerpunten ten behoeve van verkeersanalyse



## 2.2 Planbeschrijving

### *Ruimtelijk programma*

Het stedenbouwkundig plan voorziet in 92 nieuw te realiseren woningen. Het gaat daarbij om 18 ruimte-voor-ruimtetoningen en 74 reguliere woningen. De bestaande woning aan Peelkant 21 wordt in twee woningen gesplitst.

In het bestemmingsplan wordt het aantal woningen gemaximaliseerd op 94.

Functie	Aantal woningen
Koop, vrijstaand	24
Koop, twee-onder-een-kap	23
Koop, tussen/hoek	30
Huurhuis, sociale huur	6
Huurhuis, vrije sector	11
<b>Totaal</b>	<b>94 woningen</b>

### *Infrastructuur*

In figuur 2.2 is de ontsluitingsstructuur voor het gemotoriseerde verkeer weergegeven. De wijk wordt op twee locaties ontsloten, beide aantakkend op de Peelkant. Er vindt geen doorkoppeling plaats van de wijk richting de Randweg of richting de N272.

Alle wegen in het plangebied worden ingericht als 30 km/h-wegen.



Figuur 2.2 – Auto-ontsluiting woningbouwlocatie Peelkant

Ter hoogte van het plangebied is Peelkant een 60 km/h-weg. Ter hoogte van huisnummer 24 begint de bebouwde kom van Sint Anthonis. Circa 200 m in noordoostelijke richting, ter hoogte van de Randweg begint de 30 km/h-zone van Sint Anthonis.

## 2.3 Rekenmethodiek

De verkeerseffecten van het plan worden met behulp van het vigerende regionale verkeersmodel voor Noordoost-Brabant (BBMA2018) inzichtelijk gemaakt. Momenteel is de locatie Peelkant niet opgenomen als ontwikkeling in de prognosesituatie 2030. De situatie 2030 is daarmee de zogenaamd autonome situatie (zonder plan).

De woningbouwontwikkeling wordt toegevoegd aan het model en zo wordt de planvariant opstellen. De ritproductie wordt bepaald aan de hand van een soortgelijke woonwijk in de buurt. Uitgangspunt is het maximale programma dat gerealiseerd wordt en een aantakking op het wegennet conform het stedenbouwkundig plan. Daarnaast is in de planvariant als uitgangspunt gekozen dat de bebouwde komgrens verplaatst wordt en de Peelkant een 30 km/h-weg wordt. Hierop wordt in paragraaf 3.3 verder ingegaan.

Het verkeersmodel is een betrouwbaar instrument om planeffecten in beeld te brengen. In de absolute verkeersbelasting op het wegennet kunnen verschillen optreden, afhankelijk van het belang van een weg en de toetsing van een model op basis van tellingen. Lokaal zijn in Sint Anthonis geen tellingen opgenomen, waaraan het verkeersmodel is getoetst.

Gebiedsontsluitingswegen en/of drukkere erftoegangswegen zijn in het algemeen betrouwbaar in het verkeersmodel opgenomen. Bij woonstraten of rustige wegen in het buitengebied kan een afwijking ontstaan.

Naast de berekening van het planeffect met behulp van het verkeersmodel worden CROW-kentallen gebruikt.

# 3. Planeffecten

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de veranderingen in verkeersintensiteit als gevolg van de woningbouw op de locatie Peelkant.

## 3.1 Verkeersproductie

### Verkeersmodel

De ritproductie van de nieuwe wijk is gerelateerd aan de aanliggende zone en sluit daarmee aan op de gekalibreerde modelsituatie.

In de referentiewijk Randweg zijn 264 woningen (met in totaliteit 544 inwoners en 62 arbeidsplaatsen). De ritproductie van deze wijk bedraagt ruim 1.330 ritten.

Voor de locatie Peelkant betekent dit, uitgaande van eenzelfde verdeling dat de wijk 517 ritten per etmaal genereert.

Deze ritproductie sluit in het algemeen aan op de werkelijke situatie maar valt lager uit dan de ritproductie vanuit de kentallen Verkeersgeneratie van het CROW. Dit zijn in het algemeen worst case-cijfers die een maximale verkeersproductie voorspellen.

### Kentallen verkeersgeneratie CROW

Het plangebied ligt (in de toekomstige situatie) binnen de zone 'rest bebouwde kom' in een 'niet stedelijk' gebied (conform CBS 2019). De onderstaande tabel duidt de verkeersgeneratie welke geldt op basis van het programma zoals opgenomen in het verkavelingsplan (CROW-normen):

Type woning	Verkeersproductie per woning		Aantal woningen	Verkeersproductie	
	Minimum	Maximum		Minimum	Maximum
Koop, vrijstaand	7,8	8,6	24	187	206
Koop, twee-onder-een-kap	7,4	8,2	23	170	189
Koop, tussen/hoek	7,0	7,8	30	210	234
Huurhuis, sociale huur	5,2	6,0	6	31	186
Huurhuis, vrije sector	7,0	7,8	11	77	601
Totaal				644	751

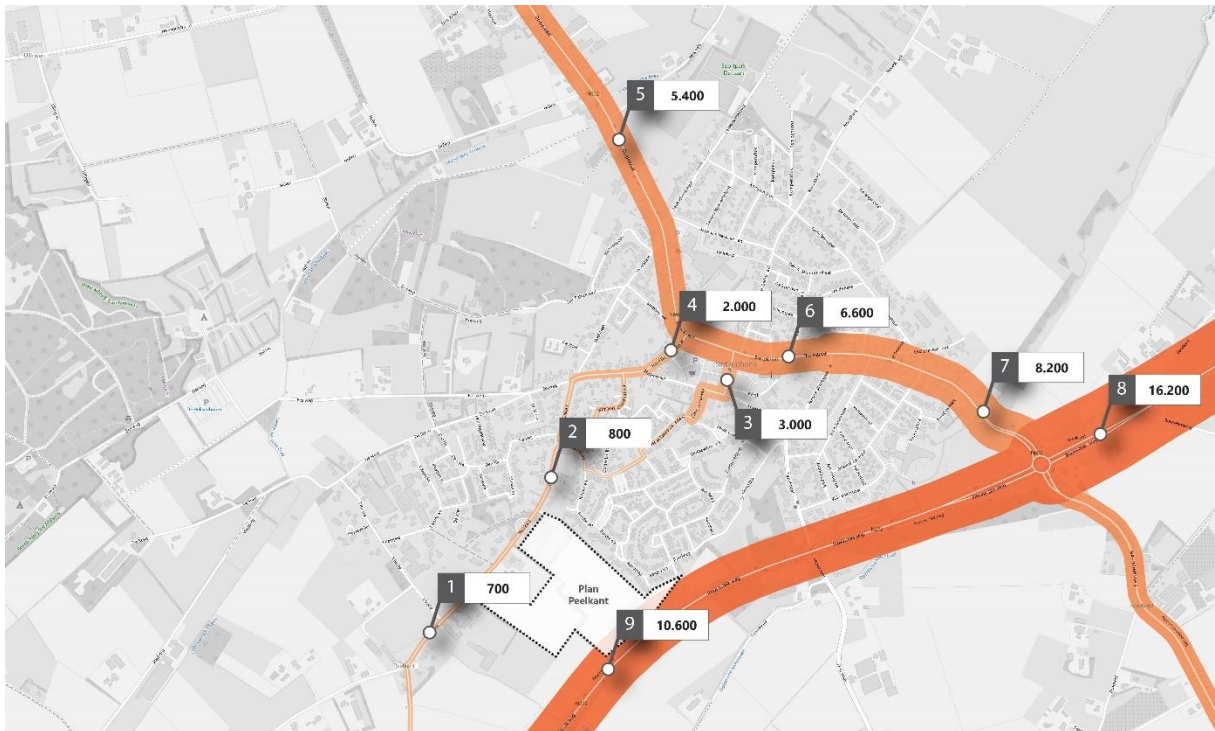
Tabel 3.1 – Verkeersproductie op basis van CROW-Verkeersgeneratie

Bij de analyse van de modelresultaten wordt ingegaan wat effect van een hogere verkeersproductie van de wijk op de wegen is.

## 3.2 Wegvakken

In figuur 3.1 is de etmaalintensiteit voor de plansituatie op de belangrijkste wegen in Sint Anthonis weergegeven.

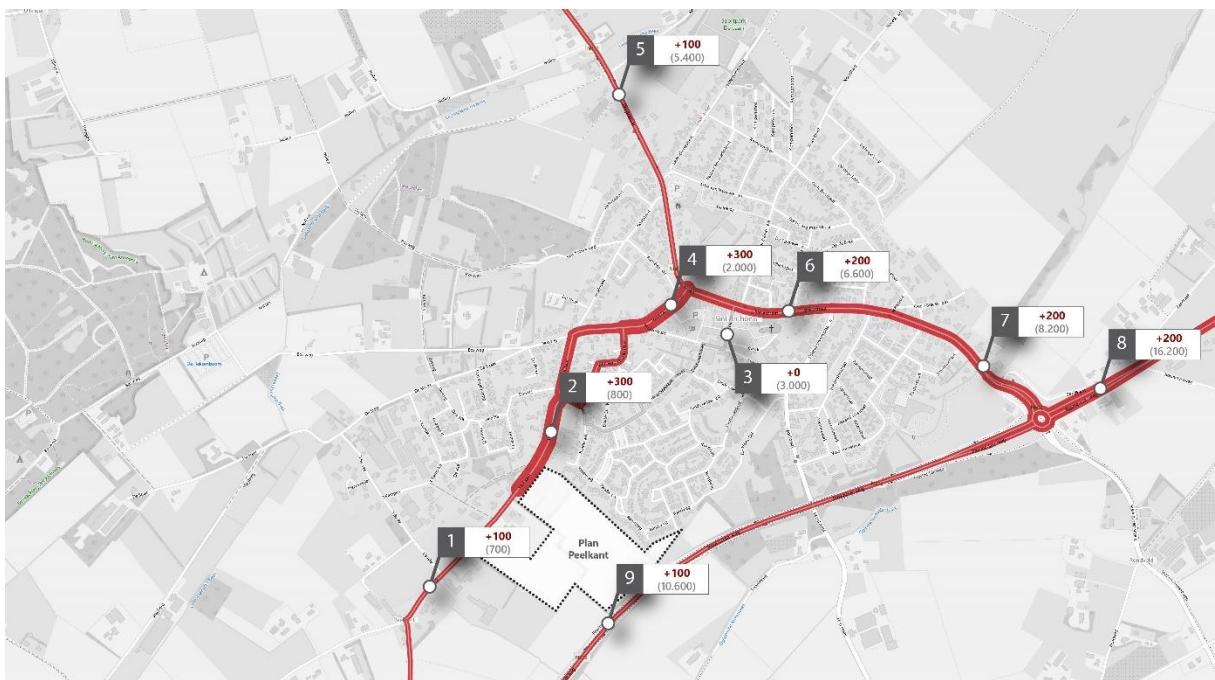




*Figuur 3.1 – Verkeersintensiteit 2030 met Plan Peelkant (motorvoertuigen/etmaal, afgerond op honderdtallen)*

In figuur 3.2 is weergegeven hoe het verkeer vanuit de woningbouwlocatie zich over het wegennet van Sint Anthonis verdeelt. Circa 75 à 80% van het gemotoriseerd verkeer van de locatie verlaat de buurt in de richting van het dorp; circa 20 à 25% verlaat de buurt in zuidwestelijke richting.

Het verkeer dat richting dorp rijdt gaat merendeels richting de N272 (72% tegen 28% richting Ledeacker).



*Figuur 3.2 – Planeffect Peelkant (motorvoertuigen/etmaal afgerond op honderdtallen)*

In tabel 3.2 zijn de etmaalintensiteiten weergegeven voor de autonome situatie (zonder plan Peelkant) en de intensiteiten met het plan Peelkant. Omdat de veranderingen in intensiteit overwegend klein zijn, zijn in de tabel de intensiteiten afgerond op vijftigtallen. Dit leidt soms tot andere afrondingen dan in figuur 3.2.

De tabel toont duidelijk welke veranderingen van verkeer plaatsvinden als gevolg van de ruimtelijke ontwikkelingen. In de tabel is ook de streefwaarde aangegeven die de maximale gewenste intensiteit<sup>1</sup> weergeeft conform de principes van Duurzaam Veilig

Nr	Locatie	Type	Streef- waarde	2030 autonoom	2030 plan	Toe-/afname verkeer	
			Mvt/etmaal	Mvt/etmaal	Mvt/etmaal	Aantal	%
1	Peelkant (Het Buske-Blauwstraat)	ETW 60	6.000	550	650	+100	+18%
2	Peelkant (Randweg-Peelkant)	GOW 50	20.000	400	750	+350	+88%
3	Brink (N602-Brink)	ETW 30	6.000	3.000	3.000	0	0%
4	H. Dunantstraat (N602-Bremheuvel)	ETW 30	6.000	1.700	2.050	+350	+21%
5	N602-Noord (Ledeackerstraat-Kerkveld)	GOW 50	20.000	5.250	5.400	+150	+3%
6	N602-Midden (Zuidstraat-Silvertoplaan)	GOW 50	20.000	6.450	6.650	+200	+3%
7	N602-Zuid (Alexandriestraat-N272)	GOW 50	20.000	8.000	8.200	+200	+3%
8	N272-Oost (ten oosten van N602)	GOW 80	>20.000	16.000	16200	+200	+1%
9	N272-West (ten westen van N602)	GOW 80	>20.000	10.550	10650	+100	+1%

Tabel 3.2 - Verandering intensiteit gemotoriseerd verkeer (motorvoertuigen per etmaal) t.o.v. autonoom (afgerond op 50-tallen)

De absolute toename op de wegen in Sint Anthonis is beperkt. Door de lage (huidige) intensiteit is er plaatselijk procentueel wel een sterke toename. Dit geldt, vanzelfsprekend, voor de Peelkant en iets minder voor de Henri Dunantstraat. Of een toename van verkeer verwerkt kan worden door de bestaande wegen hangt naast de intensiteit ook af van de functie en de vorm van de wegen.

#### N272

De N272 is een provinciale weg, een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom. Er mag 80 km/h-gereden worden. De weg vormt een belangrijke oost-westschakel tussen Boxmeer-A73-Helmond. De intensiteit op de weg verandert slechts marginaal.

#### N602

De N602 is de belangrijkste doorgaande verbinding door de bebouwde kom van Sint Anthonis. De maximale rijsnelheid is 50 km/h en de voorrang op de kruispunten is geregeld (ten gunste van de N602). Het profiel voldoet niet overal aan het ideale GOW50-profiel, zoals bijvoorbeeld (overal) vrijliggende fietspaden en markering. In 2020 is de weg heringericht.

De maximale streefwaarde (20.000 mvt/etmaal) is voor deze weg niet passend. Echter de intensiteit (autonoom 2030) en de intensiteit met de woningbouwontwikkeling (plan 2030) kan op deze weg goed verwerkt worden.

<sup>1</sup> Deze waarde geeft richting aan de maximaal gewenste intensiteit. Dit geeft een algemene kwalificatie op basis van functie maar is geen harde verkeerstechnische eis. De inrichting van een weg speelt mede een rol of deze intensiteit passend is of niet.

De toename van maximaal 150 tot 250 motorvoertuigen per etmaal zorgt niet voor problemen in de verkeersafwikkeling.

#### *H. Dunantstraat en Brink*

Vanuit de woningbouwlocatie is de Molenstraat-Henri Dunantstraat de belangrijkste weg die het verkeer naar de N602 leidt. De weg is een erftoegangsweg binnen het verblijfsgebied (30 km-zone). De intensiteit op deze weg neemt toe met circa 300 motorvoertuigen per etmaal tot 2.000 motorvoertuigen/etmaal. De weg heeft een breedte van circa 5,50 m. Vorm, functie (erftoegangsweg) en gebruik (intensiteit) zijn ook met het plan Peelkant in overeenstemming met elkaar. Een aandachtspunt is het ontbreken van een trottoir op delen van de weg. Indien voetgangers op de weg lopen geldt een maximale intensiteit van 2.500 mvt/etm. Op de meeste wegdelen is tevens een bermstrook aanwezig waar voetgangers gebruik van (kunnen) maken.

Op de Brink is de invloed van de woningbouwlocatie nihil.

#### *Peelkant*

De Peelkant is een weg die in de huidige situatie 3 verschillende snelheidsregimes heeft. Aan de kant van het dorp (tot de Randweg) is de weg onderdeel van het 30 km/h-gebied, vanaf de Randweg is de weg een gebiedsontsluitingsweg 50 km/h en ter hoogte van huisnummer 24, grens bebouwde kom, geldt een snelheidsregime van 60 km/h.

De verkeersintensiteit is, ook met het bouwplan erbij, in de toekomst heel laag (< 1.000 mvt/etmaal) en blijft ver onder grenswaarden van een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom. Het huidige snelheidsregime van 50 km/h en de ligging van de bebouwde komgrens zijn, na realisatie van de woningbouwontwikkeling niet (meer) passend bij de gewenste situatie.

#### *Effecten verkeerskentalen CROW*

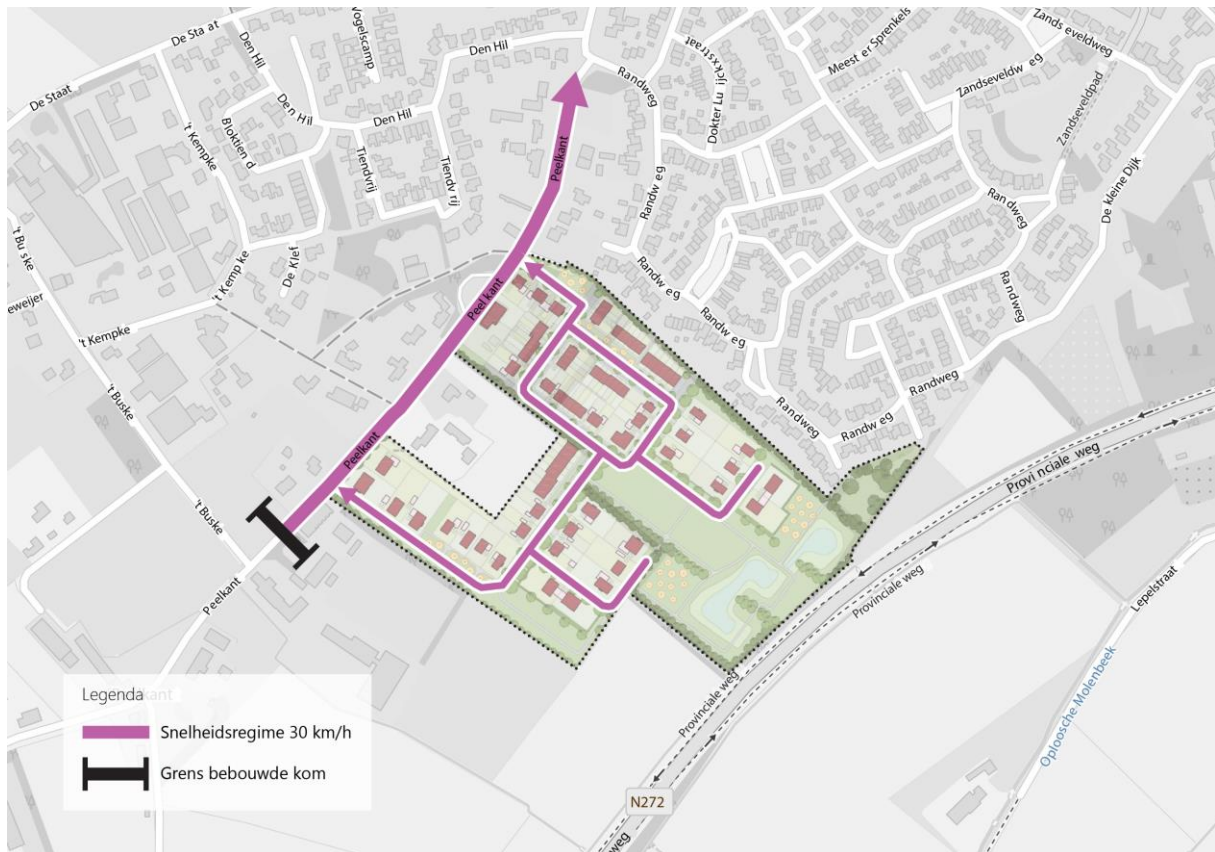
In paragraaf 3.1 is geschetst op welke wijze de verkeersproductie van de wijk is bepaald, afgestemd op de situatie zoals deze in het verkeersmodel is opgenomen. De verkeerskentalen van CROW geven een worstcasesituatie weer. De verkeersproductie van de wijk is dan 250 mvt/etmaal hoger. Uitgaande van de verkeersroutes uit het verkeersmodel is onderzocht wat het gevolg is van een dergelijk maximale verkeersproductie.

Voor de N272 en de N602 zal een hogere verkeersproductie (maximaal +90 voertuigen per etmaal) geen substantieel effect hebben. De intensiteit van de Henri Dunantstraat zal dan met maximaal 150 mvt toenemen tot 2.200 mvt/etmaal. Een intensiteit die nog steeds passend is bij deze straat.

Hoewel voor Peelkant geldt dat procentueel wel sprake is van een forse toename is de etmaalintensiteit laag en passend bij een erftoegangsweg.

### **3.3 Aansluiting plangebied**

De woningbouwlocatie wordt op een tweetal locaties aangesloten op Peelkant. Door de gerichtheid in noordwestelijke richting en de verdeling van de woningbouw op de locatie zal de noordelijke aansluiting intensiever benut worden dan de zuidelijke aansluiting, respectievelijk 388 mvt/etmaal versus 129 mvt/etmaal). Voor de ontsluitingsvorm is dit verschil in intensiteit niet van invloed. Zowel de Peelkant als de nieuwe aansluitingen hebben een etmaalintensiteit ruim lager dan 2.000 mvt. Een gelijkwaardige kruising is hierbij op zijn plaats. Voor een veilige aansluiting wordt voorgesteld om op beide locaties een verkeersplateau aan te leggen om de gelijkwaardigheid te benadrukken. De bebouwde komgrens en tevens grens van het 30 km/h-gebied dient dan zuidelijk van de locatie geplaatst te worden. Het plangebied wordt daarmee onderdeel van het bebouwde gebied van Sint Anthonis.



Figuur 3.3 – Voorstel snelheidsregime Pealkant en indicatie grens bebouwde kom

Kruispuntplateaus dragen bij aan een lagere snelheid op de aansluitingen. Daarnaast is voldoende zicht van belang. Bij de detaillering van de aansluitingen dient rekening gehouden te worden met de aanwezige bomen langs de Pealkant. Deze kunnen mogelijk het zicht te veel beperken. Dit kan tot gevolg hebben dat ofwel de aansluiting iets verlegd moet worden danwel dat een of meerdere bomen niet gehandhaafd kunnen worden.

Een derde ontsluiting van het plangebied is niet noodzakelijk. Met twee toegangen is de wijk, ook bij calamiteiten, goed bereikbaar. Eventuele grootschalige werkzaamheden op de Pealkant vragen om een gefaseerde aanpak.

## 4. Resumé

Op de locatie Peelkant in Sint Anthonis worden maximaal 94 woningen gerealiseerd vanuit het programma Ruimte voor Ruimte.

Met behulp van het verkeersmodel BBMA zijn de verkeerseffecten in beeld gebracht. Daarnaast is het effect onderzocht van hogere (en maximale) verkeersproductie vanuit CROW-kentallen.

Uit de analyse blijkt dat de locatie voor een belangrijk deel in noordoostelijke richting afgewikkeld wordt (richting N272). Voor deze weg en voor de doorgaande gebiedsontsluitende weg door de bebouwde kom (N602) zijn de toenames beperkt ten opzichte van de huidige intensiteit. Bij beide wegen is nog (veel) restcapaciteit.

De toename op de wegen Peelkant en Henri Dunantstraat is procentueel substantieel, deels ten gevolge van de lage verkeersintensiteit op deze wegen. De woningbouwlocatie heeft op deze wegen wel zichtbaar invloed.

De absolute verkeersintensiteit blijft op deze weg ruim onder grenswaarden en zijn passend bij de functie van deze wegen (erftoegangswegen binnen de bebouwde kom).

Door de aanleg van twee kruispuntplateaus kan de woningbouwontwikkeling op een veilige manier worden aangesloten op Peelkant. Het verlagen van de maximum snelheid en verplaatsen van de bebouwde komgrens zijn daarbij wel randvoorwaarden.





*Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland*

Snipperlingsdijk 4  
7417 BJ Deventer  
Nederland

Postbus 161  
7400 AD Deventer  
Nederland

+31(0) 570 666 222  
info@goudappel.nl  
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01  
KVK 3801 7479  
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32