

Verkeer

Inleiding

Voor een goede ruimtelijke ordening is een goede verkeersafwikkeling en een veilige verkeersontsluiting van alle modaliteiten van belang. Bij ruimtelijke planning dienen verkeerskundige aspecten afgewogen te worden, omdat deze van grote invloed zijn op de het doelmatig functioneren van verschillende functies. Wanneer nieuwe ontwikkelingen worden gepland, is het van belang te onderzoeken welke effecten dit heeft op de verkeerskundige situatie om zo nodig passende maatregelen te kunnen nemen.

Functie nieuwe ontsluitingsweg

De nieuwe ontsluitingsweg krijgt een functie als gebiedsontsluitingsweg. Dit sluit aan bij de Duurzaam Veiligbeleidsvisie. Allereerst omdat de weg de functie krijgt verkeer uit Heeswijk-Dinther te ontsluiten. Daarnaast vormt het een logische schakel tussen de regionale stroomweg (N279) en het verblijfsgebied. Verkeer vanuit de N279 naar de kern van Heeswijk - Dinther krijgt dan de logische afbouw tijdens de route van stroomweg naar erftoegangsweg.

Fietsinfrastructuur

Gelet op de fietsinfrastructuur heeft de keuze van functie van de verbindingsweg weinig invloed. De huidige bereikbaarheid blijft gewaarborgd, en daarnaast is vanuit het beleid geen absolute noodzaak om ter hoogte van de nieuwe verbindingsweg extra fietsvoorzieningen te realiseren.

Snelheidsregime

Hoewel een ontsluitingsweg functioneel gezien een voorkeursinrichting als 80 km/u. weg verdient, is omwille van de omgevingsaspecten gekozen voor een getrapt snelheidsregime: in de bebouwde kom 50 km/u aansluitend een deel 60 km/u en na de rotonde op Laverdonk naar de ongelijkvloerse kruising met de toekomstige N279 Noord 80 km/u (de N279 heeft in de toekomst een maximumsnelheid van 100 km/u). Verkeersbesluit(en) bepalen deze maximum snelheden. Het civieltechnisch wegontwerp gaat qua belijning eveneens van deze snelheden uit, de wegprofielen zijn wel gedimensioneerd als 80 km/u weg. Dit om een rustig wegbeeld te scheppen (verkeersveiligheid) alsmede ontwerptechnisch de voorsorteerstrook naar de Boterweg zodanig ruim te bemeten, dat vooral langzaam agrarisch verkeer de doorstroming op de ontsluitingsweg zelf niet belemmert. Bovendien is deze keus voor het wegontwerp toekomstbestendiger.

Verkeerseffecten

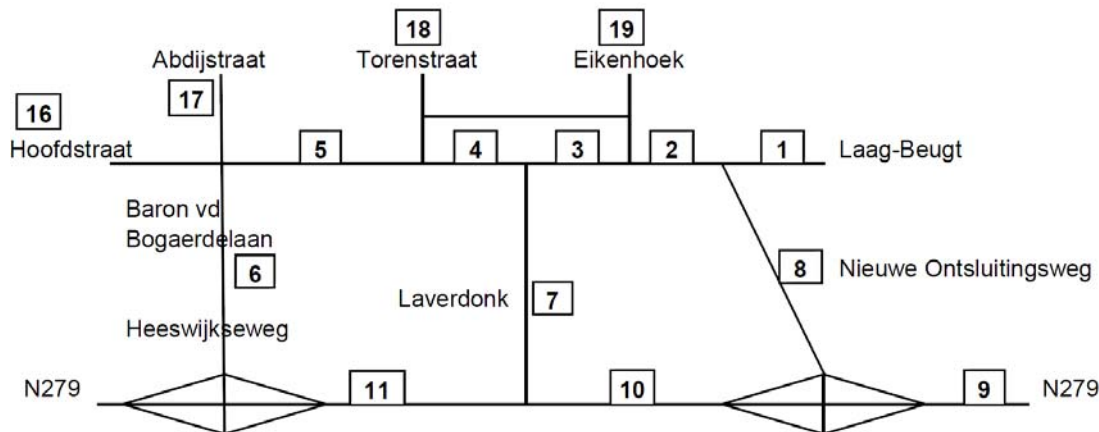
Om de verkeerseffecten van de ontsluitingsweg te bepalen is onderzoek uitgevoerd met behulp van het N279-verkeersmodel. Het basisjaar van dit model is het jaar 2006. Met behulp van dit model is de toekomstige situatie zonder ontsluitingsweg gemodelleerd (de zogenaamde referentiesituatie), evenals de situatie met de nieuwe ontsluitingsweg. Voor beide situaties is uitgegaan van een verbreding van de N279. Bij de modelvariant voor de situatie met ontsluitingsweg is bovendien uitgegaan van verlaging van de maximumsnelheid op de St. Servatiusstraat van 50 km/u naar 30 km/u (als onderdeel van de herinrichting van de traverse). Onderstaande tabel toont de met het verkeersmodel bepaalde verkeersintensiteiten voor de voor het verkeersonderzoek relevante wegvakken in het studiegebied. De ligging van de wegvakken is schematisch weergegeven in de onder de tabel opgenomen afbeelding.

Tabel 5.1 Verkeersintensiteiten (motorvoertuigen / werkdag)

Wegvak	2006 *	2020 Referentie		2020 Ontsluitingsweg	
	totaal	totaal	Verschil t.o.v. basisjaar	totaal	Verschil t.o.v. referentie
1 Laag-Beugt	5.800	4.200	-1.600	3.300	-900
2 Brouwersstraat	5.800	4.200	-1.600	8.600	4.400
3 E. van Dintherstraat	3.100	3.600	500	7.400	3.800
4 E. van Dintherstraat	3.100	3.600	500	7.400	3.800
5 Hoofdstr. / St. Servatiusstraat	7.100	7.500	400	3.900	-3.600
6 B. van BogaerdeIn. / Heeswijkseweg	8.500	11.500	3.000	10.400	-1.100
7 Laverdonk	2.100	4.300	2.200	0	-4.300
8 Nieuwe ontsluitingsweg	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	6.400	6.400
9 N279	28.900	52.900	24.000	54.800	1.900
10 N279	28.900	52.900	24.000	51.000	-1.900
11 N279	27.000	49.900	22.900	51.000	1.100
16 Hoofdstraat	3600	2400	-1200	2100	-300
17 Abdijstraat	6600	8250	1650	7400	-850
18 Torenstraat	1600	1200	-400	1200	0
19 Eikenhoek	2100	2400	300	2100	-300

*Basisjaar verkeersmodel N279

Figuur 5.1 Wegvaknummering behorend bij tabel 5.1



Uit bovenstaande tabel blijkt dat in het jaar 2020 via de nieuwe ontsluitingsweg 6.400 motorvoertuigen op een gemiddelde werkdag rijden. Het verkeer op de ontsluitingsweg betreft bestemmingsverkeer van en naar Heeswijk-Dinther, en geen doorgaand verkeer (verkeer dat herkomst en bestemming buiten Heeswijk-Dinther heeft). Dat het verkeer op de ontsluitingsweg bestemmingsverkeer betreft, blijkt uit de afnames van de verkeersintensiteit op de Hoofdstraat, St. Servatiusstraat, Abdijstraat, Eikenhoek en Laag-Beugt, in vergelijking met de referentiesituatie 2020. In Heeswijk-Dinther is als gevolg van de ontsluitingsweg (en snelheidsverlaging op de St. Servatiusstraat) alleen op de Brouwersstraat en E. van Dintherstraat een toename van het verkeer zichtbaar. Dit is het gevolg van een routewijziging van een deel van het bestemmingsverkeer (de toename op deze straten is immers

vrijwel even groot als de afname op de Hoofdsdstraat / St. Servatiusstraat). Voor dit verkeer is de nieuwe ontsluitingsweg een aantrekkelijk alternatief richting de N279.

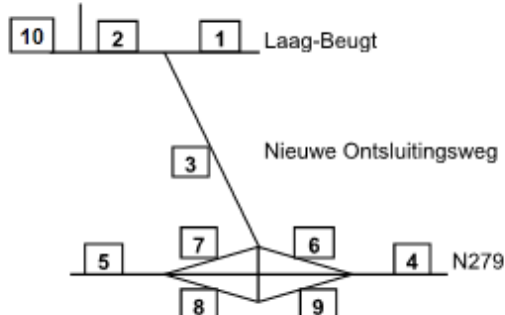
De ontsluitingsweg sluit aan op de Boterweg en op Laverdonk. Zowel de Boterweg als het gedeelte van Laverdonk ter hoogte van de ontsluitingsweg, maken – net als veel andere lokale wegen - geen onderdeel uit van het verkeersmodel (het gedeelte van Laverdonk tussen N279 en Abrugstraat maakt wel onderdeel uit van het verkeersmodel). Verkeerskundig (en voor het doeleinde waarvoor het verkeersmodel wordt ingezet) zijn dergelijke lokale wegen niet van belang. Uit verkeerstelling uit 2012 blijkt dat op de Boterweg circa 200 mvt/etmaal rijden. De verwachting is dat deze intensiteit niet wezenlijk wijzigt als gevolg van de ontsluitingsweg. Van Laverdonk, ter hoogte van de toekomstige kruising met de ontsluitingsweg, zijn geen tellingen beschikbaar. Afgaande op de verkeerstelling op de aansluitende Avestijnstraat (circa 500 mvt/etmaal in 2012) kan worden aangenomen dat een dergelijke verkeersintensiteit nu ook op Laverdonk ter hoogte van de toekomstige kruising met de ontsluitingsweg rijdt. Naar verwachting zal dit aantal van 500 mvt/etmaal in de toekomst niet wijzigen.

Verkeerscijfers ten behoeve voor lucht/geluid onderzoek

De verkregen intensiteiten uit het verkeersmodel betreffen werkdagintensiteiten per etmaal voor de jaren 2006 en 2020. Voor zowel lucht- als geluidsonderzoeken is het van belang over weekdagintensiteiten te beschikken, die kunnen worden onderverdeeld naar dag, avond en nachtperiode. De factor weekdag/werkdag is bepaald op basis van telcijfers uit 2010 op de Baron van Bogaerdelaan te Heeswijk. Deze bedraagt 0,94. Op basis van diezelfde telcijfers zijn ook de verdelingen over de dag bepaald. Ten behoeve van de huidige situatie 2012 en het planjaar 2023 (relevant voor het geluidsonderzoek), zijn de wegvakintensiteiten uit het verkeersmodel opgehoogd met behulp van een groeifactor van 1% per jaar. Onderstaande afbeeldingen tonen de relevante verkeersgegevens voor respectievelijk het geluid- en luchtkwaliteitsonderzoek.

Figuur 5.2 Netwerk en verkeersgegevens ten behoeve van geluidsonderzoek

Situatieschets:



Verkeersintensiteiten etmaal-werkdag (model):

Wegvak	2006			2020 Ontsluitingsweg		
	licht	midd.zw	zwaar	licht	midd.zw	zwaar
1	5322	254	264	3231	40	64
2	5322	254	264	8442	59	52
3	-	-	-	6209	92	108
4	23630	2145	3109	45553	3958	5287
5	23630	2145	3109	41715	3946	5300
6	-	-	-	2492	23	18
7	-	-	-	668	25	35
8	-	-	-	517	15	26
9	-	-	-	2533	29	29
10	2704	190	196	7334	58	52

Omrekeningsfactoren (obv. telgegevens Burg. Bogaerdelaan):

Weekdag/werkdag factor	0,94339
Verdeling periodes:	
7-19	0,74749
19-23	0,15848
23-7	0,09403
Groefactor 2006-2012:	1,06
Groefactor 2020-2023:	1,03

Verkeersintensiteiten etmaal weekdag 2012

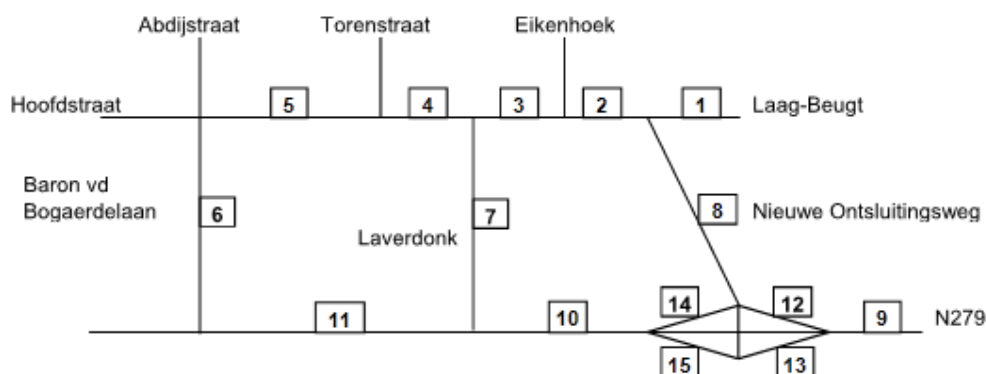
Wegvak	licht			middelzwaar			zwaar		
	7-19	19-23	23-7	7-19	19-23	23-7	7-19	19-23	23-7
1	3978	843	500	190	40	24	197	42	25
2	3978	843	500	190	40	24	197	42	25
3	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4	17663	3745	2222	1603	340	202	2324	493	292
5	17663	3745	2222	1603	340	202	2324	493	292
6	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8	-	-	-	-	-	-	-	-	-
9	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10	2021	429	254	142	30	18	147	31	18

Verkeersintensiteiten etmaal weekdag 2023

Wegvak	licht			middelzwaar			zwaar		
	7-19	19-23	23-7	7-19	19-23	23-7	7-19	19-23	23-7
1	2347	498	295	29	6	4	46	10	6
2	6132	1300	771	43	9	5	38	8	5
3	4510	956	567	67	14	8	78	17	10
4	33086	7015	4162	2875	610	362	3840	814	483
5	30299	6424	3811	2866	608	361	3850	816	484
6	1810	384	228	17	4	2	13	3	2
7	485	103	61	18	4	2	25	5	3
8	376	80	47	11	2	1	19	4	2
9	1840	390	231	21	4	3	21	4	3
10	5327	1129	670	42	9	5	38	8	5

Figuur 5.3 Netwerk en verkeersgegevens ten behoeve van luchtkwaliteitsonderzoek

Situatieschets:



Verkeersintensiteiten etmaal-werkdag (model):

Wegvak	2006			2020 Autonoom			2020 Ontsluitingsweg		
	licht	midd.zw	zwaar	licht	midd.zw	zwaar	licht	midd.zw	zwaar
1	5322	254	264	4041	46	72	3231	40	64
2	5322	254	264	4041	46	72	8442	59	52
3	2704	190	196	3609	9	9	7334	58	52
4	2704	190	196	3609	9	9	7334	58	52
5	6569	244	248	7309	83	88	3811	50	52
6	7991	232	246	10925	279	292	9891	239	249
7	2012	41	39	4152	64	91	0	0	0
8	-	-	-	-	-	-	6209	92	108
9	23630	2145	3109	43665	3927	5258	45553	3958	5287
10	23630	2145	3109	43665	3927	5258	41715	3946	5300
11	21716	2159	3124	40695	3942	5296	41715	3946	5300
12	-	-	-	-	-	-	2492	23	18
13	-	-	-	-	-	-	2533	29	29
14	-	-	-	-	-	-	668	25	35
15	-	-	-	-	-	-	517	15	26

Omrekeningsfactoren (obv. telgegevens Burg. Bogaerdelaan):

Weekdag/werkdag factor	0,9434
Groefactor 2020_ref - 2015_ref:	0,95
Groefactor 2020_ref - 2025_ref:	1,05
Groefactor 2020_Ontsl - 2015_Ontsl:	0,95
Groefactor 2020_Ontsl - 2025_Ontsl:	1,05

Verkeersintensiteiten etmaal weekdag

Wegvak	2015 Autonoom			2025 Autonoom			2015 Ontsluitingsweg			2025 Ontsluitingsweg		
	licht	midd.zw	zwaar	licht	midd.zw	zwaar	licht	midd.zw	zwaar	licht	midd.zw	zwaar
1	3622	41	65	4003	46	71	2896	36	57	3200	40	63
2	3622	41	65	4003	46	71	7566	53	47	8362	58	52
3	3234	8	8	3575	9	9	6573	52	47	7265	57	52
4	3234	8	8	3575	9	9	6573	52	47	7265	57	52
5	6550	74	79	7240	82	87	3415	45	47	3775	50	52
6	9791	250	262	10822	276	289	8865	214	223	9798	237	247
7	3721	57	82	4113	63	90	0	0	0	0	0	0
8	-	-	-	-	-	-	5565	82	97	6150	91	107
9	39133	3519	4712	43253	3890	5208	40825	3547	4738	45123	3921	5237
10	39133	3519	4712	43253	3890	5208	37386	3536	4750	41321	3909	5250
11	36472	3533	4746	40311	3905	5246	37386	3536	4750	41321	3909	5250
12	-	-	-	-	-	-	2233	21	16	2468	23	18
13	-	-	-	-	-	-	2270	26	26	2509	29	29
14	-	-	-	-	-	-	599	22	31	662	25	35
15	-	-	-	-	-	-	463	13	23	512	15	26