

Memo

Onderwerp: Verkeersonderzoek Niemeskant Volkel
Van: [REDACTED]
Aan: Van Wanrooij Projectontwikkeling
Kopie: Gemeente Maashorst
Status: Memo
Datum: 17 juli 2023

1. Inleiding

Van Wanrooij ontwikkelt in Volkel het project 'Niemeskant'. Deze ontwikkeling bestaat uit 186 woningen, van sociale huur tot en met vrije kavels. Ter toetsing van de verkeersafwikkeling is hiernaar een analyse uitgevoerd.

De verkeerskundige analyse moet antwoord geven op de volgende vragen:

- Welke verkeersgeneratie levert de nieuwe planontwikkeling?
- Kunnen de omliggende wegen het extra verkeer afwikkelen?
- Kunnen de voorgestelde en omliggende kruispunten het verkeer veilig afwikkelen?
- Welke ontsluiting is er gewenst voor het autoverkeer, calamiteiten- en fietsverkeer vanuit de nieuwe ontwikkeling?

Het plan Niemeskant ligt westelijk van de Leeuwstraat en zuidelijk van de Nieuwe Udenseweg. De ontwikkeling bestaat uit 186 woningen en sluit aan op de Leeuwstraat en Vloetstraat. Het stedenbouwkundig plan is hieronder getoond.



figuur 1: stedenbouwkundig plan Niemeskant Volkel

2. Aanpak

Met het verkeersmodel is het verkeer toegedeeld aan het wegennet. De resultaten daarvan zijn beoordeeld op verkeersafwikkeling. Daarbij is aandacht besteed aan de volgende kruispunten:

- 1 aansluiting plan Niemeskant op Vloetstraat
- 2 aansluiting plan Niemeskant op Leeuwstraat
- 3 Beekvloed – Nieuwe Udenseweg
- 4 rotonde N264 – Nieuwe Udenseweg – Industrielaan
- 5 Beekvloed – Vloetstraat

Inzet verkeersmodel

De provincie Noord-Brabant en de gemeenten in de provincie werken regionaal samen aan het verkeersmodel. Het model wordt gekalibreerd op de huidige situatie, middels onder andere verkeerstellingen, aantal woningen en arbeidsplaatsen. Daarvoor worden het plan Niemeskant en de bijbehorende wegen als ontwikkeling toegevoegd aan het netwerk. Overigens is de wijk al opgenomen in de prognosejaren 2030 en 2040. De aansluitingen kwamen niet overeen met de huidige opzet van het plan en het aantal woningen week beperkt af. Dit is gecorrigeerd, door het

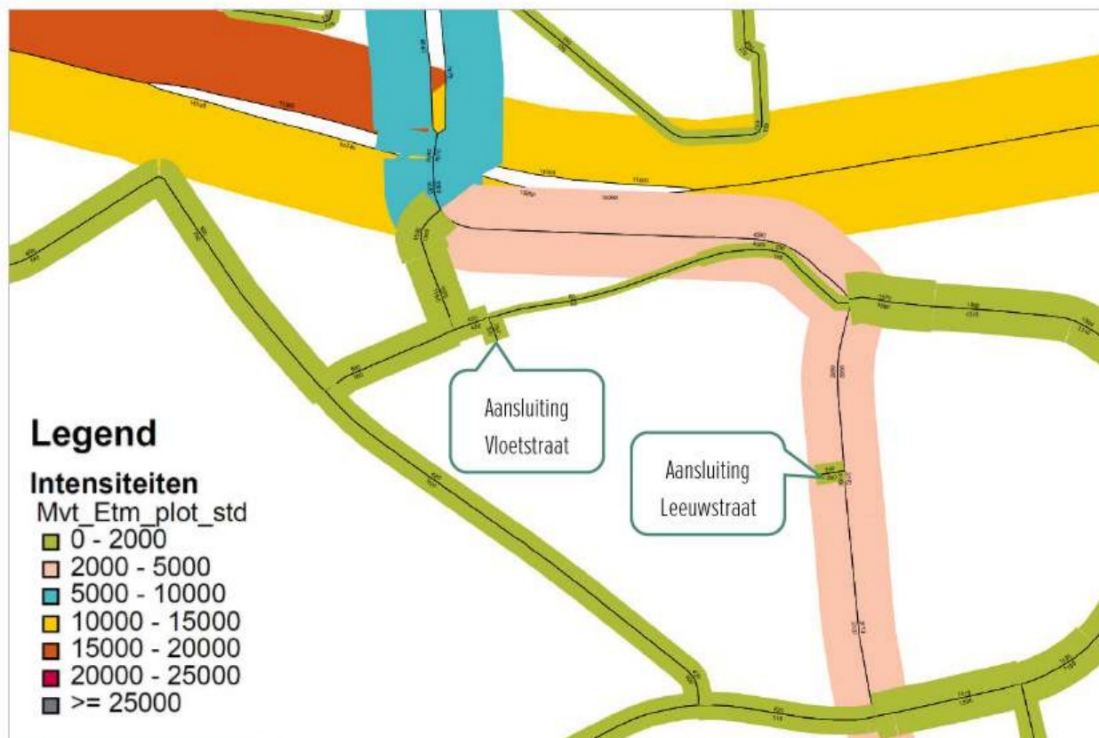
aantal woningen op te hogen naar 186. Tevens zijn de aansluitingen op de bestaande wegenstructuur aangepast naar het actuele plan.

De voorgenomen herinrichting van de N264, met aanpassing van de turborotonde Industrielaan naar verkeerslichten en een extra aansluiting van Volkel gaat vanwege de stikstofproblematiek (voorlopig) niet door. De verkeersafwikkeling is getoetst met de huidige turborotonde.

Verder moet opgemerkt worden dat het verkeersmodel voor de prognosejaren voorziet in realisatie van een oostelijke rondweg rondom Volkel. Deze is in de analyse meegenomen.

Intensiteiten

In figuur 2 is een uitsnede uit het verkeersmodel opgenomen ter plaatse van de ontwikkeling Niemeskant. De weergegeven intensiteiten zijn op etmaalniveau. De weergegeven intensiteiten zijn passend bij de functies van de wegen. Dit vraagt niet om aanpassingen.



figuur 2: uitsnede verkeersmodel 2040

Naast de intensiteiten per etmaal, zijn ook de gegevens aangeleverd voor ochtend- en avondspits. Met behulp van deze gegevens is de afwikkeling van de kruispunten getoetst. Dat is gedaan door de spitsgegevens te gebruiken en met de aanname dat 60% van de twee uurspits het drukste uur betreft is de verkeersafwikkeling getoetst.

3. Toets verkeersafwikkeling

Verkeersgeneratie

Met het inbrengen van de ontwikkeling in het verkeersmodel wordt het extra verkeer van de ontwikkeling toegevoegd aan het wegennet. Volkel is 'niet stedelijk', terwijl geheel Uden 'matig stedelijk' is. Invoer in de calculator van CROW levert een verkeersgeneratie van 1.260 verplaatsingen op voor de 186 woningen.

Kruispuntberekeningen

De afwikkeling van de kruispunten en aansluitingen is doorgerekend met het rekenprogramma Capacito. Het functioneren van de rotonde met de N264 met de Rotondeverkenner van provincie Zuid-Holland.

Het rekenprogramma Capacito toetst de verkeersafwikkeling van de kruispunten, door de wachttijd te berekenen. Aan de hand van de volgende wachttijden wordt bepaald of sprake is van een acceptabele verkeersafwikkeling:

- lange wachttijd > 20 seconden niet acceptabel
- matige wachttijd 20 seconden niet acceptabel
- kleine wachttijd 15 seconden acceptabel
- bijna geen wachttijd < 15 seconden acceptabel
- geen wachttijd 0 seconden acceptabel

De kruispunten zijn doorgerekend. In tabel 1 zijn de resultaten getoond. De wachttijd voor de rotonde met de N264 is gebaseerd op de rotondeverkenner.

Nr.	Locatie	Wachttijd		Acceptabel Ja/Nee
		Ochtendspits	Avondspits	
1	aansluiting plan Niemeskant op Vloetstraat	0 seconden	0 seconden	Ja
2	aansluiting plan Niemeskant op Leeuwstraat	0 seconden	0 seconden	Ja
3	Beekvloed – Nieuwe Udenseweg	< 15 seconden	< 15 seconden	Ja
4	rotonde N264 – Nieuwe Udenseweg – Industrielaan	< 15 seconden	< 15 seconden	Ja
5	Beekvloed – Vloetstraat	0 seconden	0 seconden	Ja

tabel 1: functioneren verkeersafwikkeling kruispunten

Conclusie is dat het verkeer goed kan worden verwerkt. Voor de rotonde met de N264 zijn voor goed functioneren van de verkeersafwikkeling in 2040 aanpassingen nodig in de avondspits. Rotondevarianten met drie opstelstroken op de zijrichtingen (Industrielaan en Nieuwe Udenseweg) zijn nodig om te voorkomen dat de wachttijden te lang worden. Er van uit gaande dat de rotonde in omgebouwd gaat worden naar kruispunt met verkeerslichten, samen met een aparte aansluiting van de Nieuwe Udenseweg op de N264, zal deze aanpassing niet noodzakelijk zijn.

4. Ontsluiting autoverkeer, calamiteiten- en fietsverkeer

Autoverkeer

De ontsluitingsstructuur voor het verkeer is opgenomen in het stedenbouwkundig plan. Het merendeel van het verkeer gaat via de noordelijke aansluiting, op de Vloetstraat. De rest van het verkeer rijdt via de Leeuwstraat. Uit de toets op de verkeersafwikkeling blijkt dat het verkeer goed verwerkt kan worden. De rotonde met de N264 wordt op een bepaald moment aandachtspunt. Plannen hiervoor zijn reeds voorzien. Vanwege de stikstofproblematiek is nog niet duidelijk wanneer deze uitgevoerd kunnen worden.

Calamiteitenverkeer

De ontwikkeling krijgt twee hoofdaansluitingen, op de Leeuwstraat en Vloetstraat. Hiermee zijn de woningen via twee routes voor de hulpdiensten ontsloten. Aanvullend is nog sprake van enkele secundaire ontsluitingen, bijvoorbeeld op de Boekelsedijk, die bij calamiteiten ook door hulpdiensten gebruikt kunnen worden.

De brandweer in Uden komt via de Industrielaan en kan zodoende het plangebied goed bereiken.

Fietsverkeer

De verbinding voor fietsers naar Uden loopt via de Beekvloed. Niet naar de rotonde met de N264, maar in westelijke richting naar het verlengde van de Boekelsedijk. Hier ligt een fietstunnel onder de N264 door. Richting de rest van Volkel rijden fietsers via de oostelijke ontsluiting naar de Leeuwstraat, of via de Vloetstraat die parallel loopt aan de Nieuwe Udenseweg en aansluit op de rotonde met de Leeuwstraat/Rudigerstraat.

De Leeuwstraat is relatief druk en heeft voorrang de andere wegen. Het verdient aanbeveling ter hoogte van de aansluiting van Niemeskant op de Leeuwstraat te zorgen voor een veilige oversteek naar de oostelijke parallelweg. In het stedenbouwkundig plan is deze voorziening nog niet opgenomen.

5. Conclusies en aanbevelingen

Uit de verkeersanalyse voor Niemeskant zijn de volgende conclusies te trekken en aanbevelingen te geven:

- De 186 genereren 1.260 verplaatsingen per etmaal. De wijk is al als ontwikkeling opgenomen in het verkeersmodel. De uitgangspunten zijn geactualiseerd op het laatste stedenbouwkundige plan.
- Het extra verkeer van de wijk kan goed verwerkt worden. Alleen de rotonde met de N264 vraagt op termijn om aandacht. Hier zijn inmiddels maatregelen voorzien. Door de stikstofproblematiek is alleen niet duidelijk wanneer de ombouw naar kruispunt met verkeerslichten wordt uitgevoerd.
- De ontsluiting voor fietsers naar Volkel is nog niet volledig uitgewerkt. Een verkeersveilige aansluiting op de Leeuwstraat is wenselijk. Voor gemotoriseerd verkeer en hulpdiensten is de ontsluiting goed geregeld.