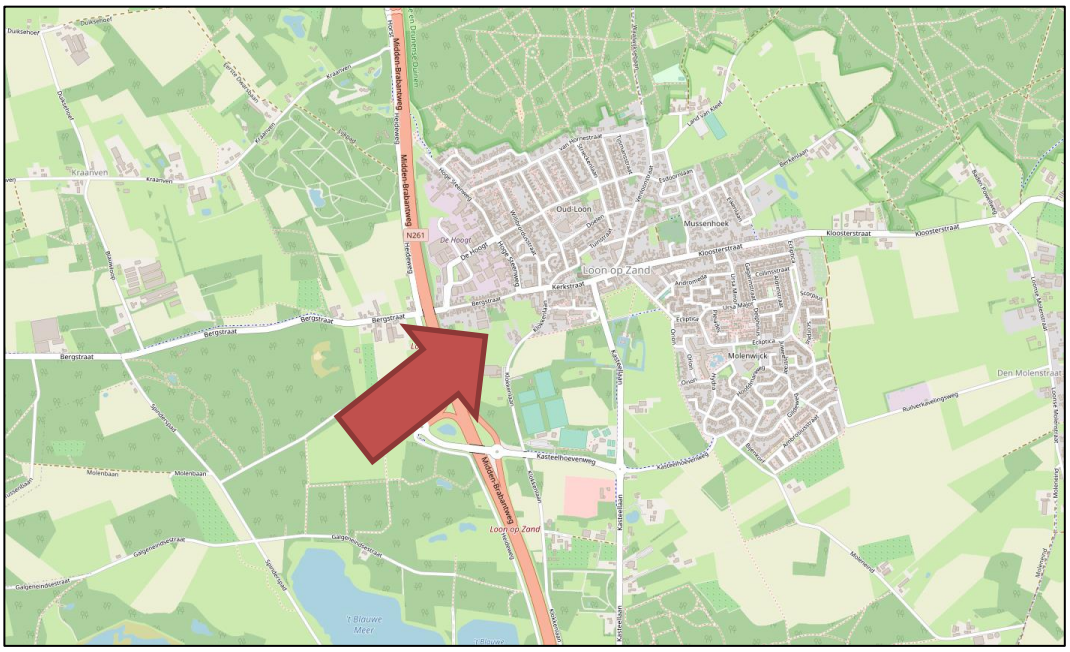
NOTITIE

PROJECT	:	Loon op Zand, Van Lierpark
PROJECTNUMMER	:	P18-0496
ONDERWERP	:	Verkeer nieuwbouwlocatie 'Van Lierpark' te Loon op Zand
DATUM	:	27 september 2022
OPGESTELD DOOR	:	J. Hoekstra

1 Inleiding

Jansen Bouwontwikkeling is bezig met het realiseren van een kleine woonwijk in Loon op Zand. Het realiseren van nieuwe woningen leidt in het algemeen tot een toename van (gemotoriseerd) verkeer. In deze notitie behandelen wij de volgend onderdelen ten aanzien van dit verkeer:

- Verkeersgeneratie
- Verwachte routekeuze gemotoriseerd verkeer
- Afwikkeling gemotoriseerd verkeer op wegen
- Aansluitingen plangebied
- Routes langzaam verkeer



Afbeelding 1; planlocatie (kaart: openstreetmap)

2 Verkeersgeneratie

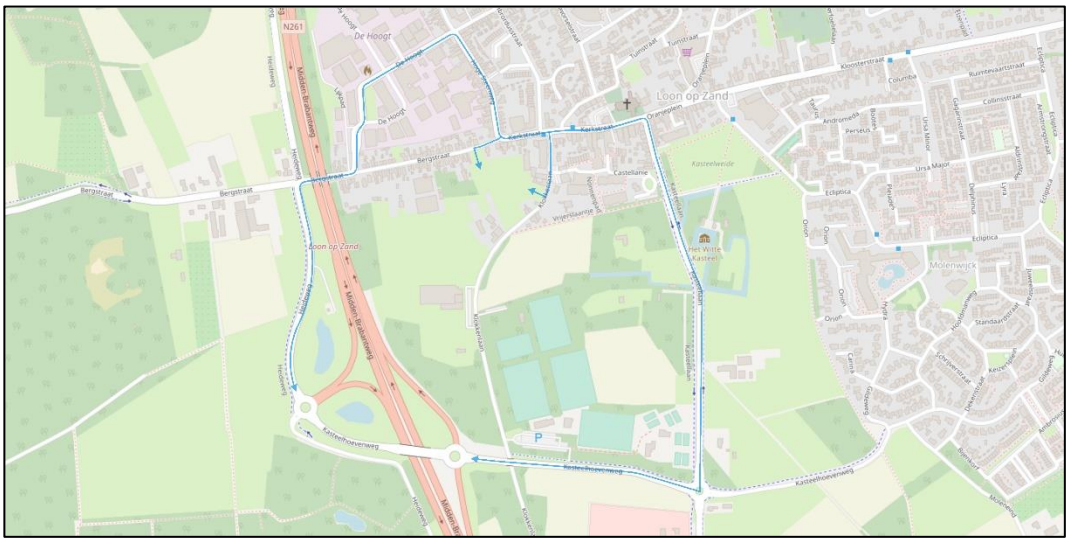
Voor het bepalen van de verkeersgeneratie is gebruik gemaakt van de reeds gemaakte berekening welke is opgenomen in de toelichting op het bestemmingsplan. Deze berekening gaat uit van een ontwikkeling van 94 woningen.

	HOEVEELHEID	EENHEID
Gemiddelde weekdag	723	Mvt/etmaal
Gemiddelde werkdag	802	Mvt/etmaal
Drukste spitsuur	80	Mvt/uur

Tabel 1; verwachte ritgeneratie

3 Verwachte routekeuze gemotoriseerd verkeer

Het plangebied sluit voor gemotoriseerd verkeer op 2 plaatsen aan op het bestaande wegennet van Loon op Zand. Aan de noordzijde wordt aangesloten op de Bergstraat, aan de oostzijde op de Klokkenlaan.
Voor bestemmingen buiten Loon op Zand zal veelal gebruik gemaakt worden van de Midden-Brabantweg, de N261. Vanuit het plangebied zijn theoretisch 2 routes mogelijk naar deze weg.



Afbeelding 2; routes naar hoofdwegen (kaart: Openstreetmap)

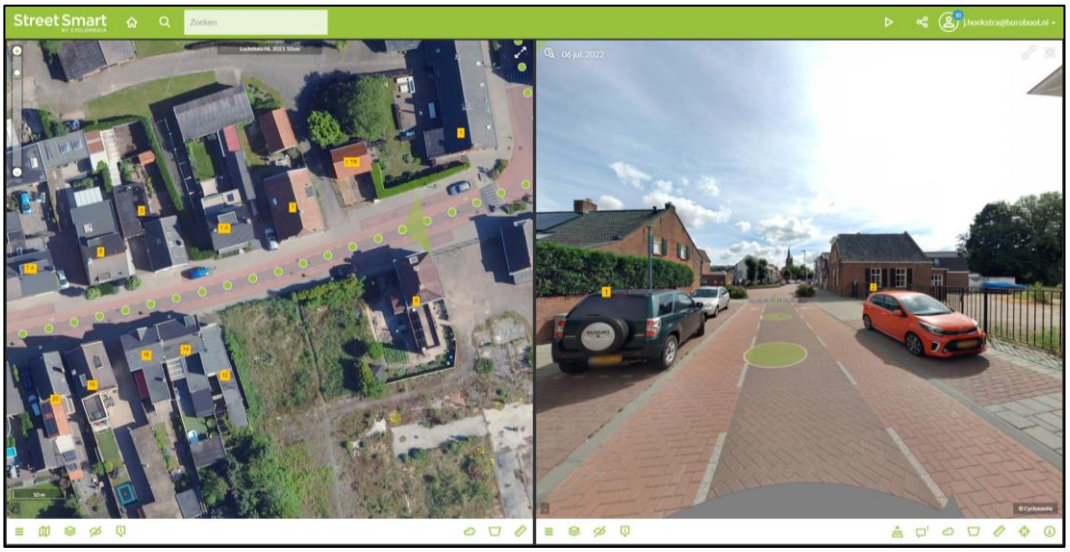
Ongeacht de startpositie, Bergstraat of Klokkenlaan, en welke richting men wil op de N261 geeft GoogleMaps de voorkeur aan de route via de Kasteellaan. Hetzelfde geldt voor de routes richting het plangebied. In hoofdstuk vier kijken wij in hoeverre de erftoegangswegen binnen de bebouwde kom de toename van verkeer kunnen verwerken.

4 Afwikkeling gemotoriseerd verkeer

4.1 Wegvakken

Voor de beoordeling van de restcapaciteit op de wegen wordt naar verschillende kenmerken van deze wegen gekeken. Hierbij wordt gekeken naar diverse kenmerken van de weg. Bij de beoordeling wordt alleen gekeken naar de wegen met een maximumsnelheid van 30km/u. Voor de overige wegen geldt dat de beperkte toevoeging van ca. 800 mvt/etmaal niet voor problemen zorgt. Hierbij tekenen wij aan dat de toename van 800mvt/etmaal een worst case benadering is waarbij al het verkeer dezelfde route neemt. In de praktijk zal het verkeer zich verdelen over de verschillende wegen. De genoemde intensiteit betreft de intensiteit in 2031 zoals deze gehanteerd zijn in het geluidsonderzoek.

Bergstraat



Afbeelding 4.1; beeld Bergstraat

Maximumsnelheid	30km/u
Wegbreedte	Circa 5.0 meter
Parkeervoorzieningen	Buiten rijbaan
Fietsvoorzieningen	Fietsstroken
Oversteekvoorzieningen	Afwezig
Intensiteit 2031 zonder planontwikkeling	1.000mvt/etmaal
Toekomstige intensiteit worst case	1.800 mvt/etmaal
Eindoordeel	Wegvak kan worstcase intensiteit goed verwerken

Tabel 4.1; beoordeling Bergstraat

Klokkenlaan

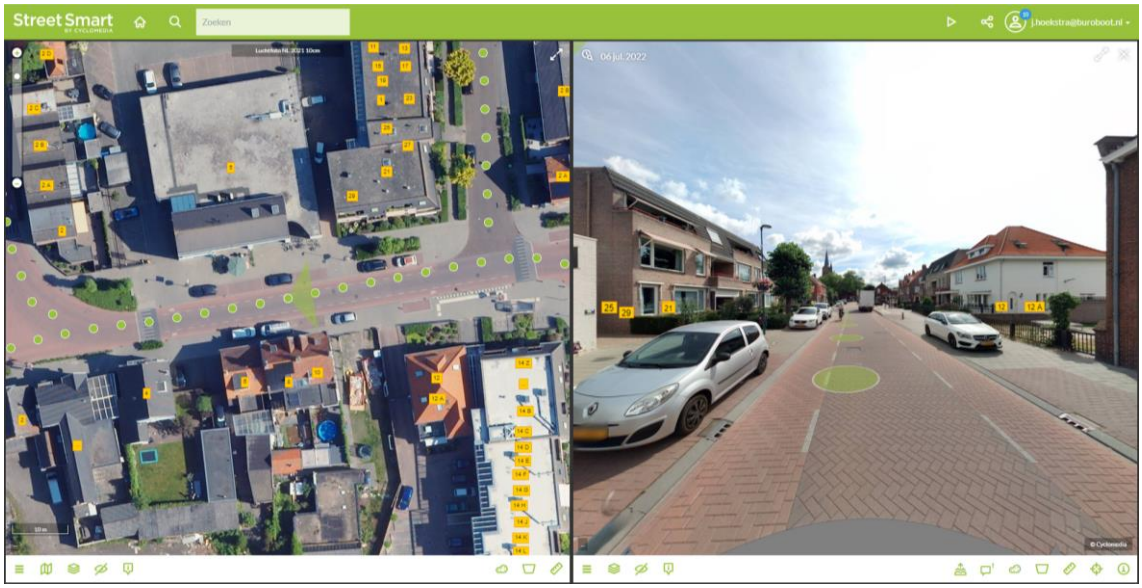


Afbeelding 4.2; beeld Klokkenlaan

Maximumsnelheid	30km/u
Wegbreedte	Circa 5.0 meter
Parkeervoorzieningen	Afwezig
Fietsvoorzieningen	Suggestiestroken
Oversteekvoorzieningen	Afwezig
Intensiteit 2031 zonder planontwikkeling	500 mvt/etmaal
Toekomstige intensiteit worst case	1.300 mvt/etmaal
Eindoordeel	Wegvak kan worstcase intensiteit goed verwerken

Tabel 4.2; beoordeling Klokkenlaan

Kerkstraat

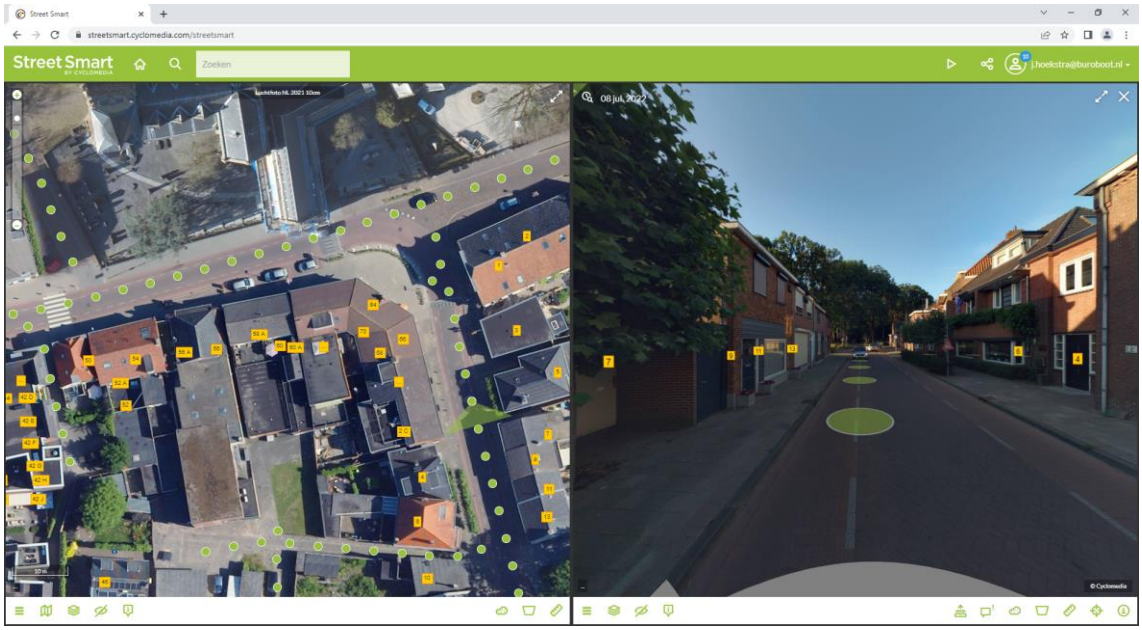


Afbeelding 4.2; beeld Kerkstraat

Maximumsnelheid	30km/u
Wegbreedte	Circa 5.8 meter
Parkeervoorzieningen	Buiten rijbaan
Fietsvoorzieningen	Suggestiestroken
Oversteekvoorzieningen	Aanwezig
Intensiteit 2031 zonder planontwikkeling	3.300 mvt/etmaal
Toekomstige intensiteit worst case	4.100 mvt/etmaal
Eindoordeel	Wegvak kan worstcase intensiteit goed verwerken. In spits kan sprake zijn van verminderde oversteekbaarheid, de aanwezigheid van oversteekvoorzieningen compenseert dit.

Tabel 4.3; beoordeling Kerkstraat

Kasteellaan



Tabel 4.4; beeld Kasteellaan

Maximumsnelheid	30km/u
Wegbreedte	Circa 5.8 meter
Parkeervoorzieningen	Buiten rijbaan
Fietsvoorzieningen	Suggestiestroken
Oversteekvoorzieningen	Aanwezig
Intensiteit 2031 zonder planontwikkeling	5.400 mvt/etmaal
Toekomstige intensiteit worst case	6.200 mvt/etmaal
Eindoordeel	Weg is een van de hoofdtoegangswegen van Loon op Zand. Qua wegcategorisering valt deze tussen de categorie Erftoegangsweg en Gebiedsontsluitingsweg. Op drukke momenten kan sprak zijn van verminderde oversteekbaarheid voor voetgangers. Gezien de ligging van de weg binnen de kern is het sterk de vraag of hier in de praktijk overgestoken wordt door voetgangers.

Tabel 4.4; beoordeling Kasteellaan

4.2 Kruispunten

Uitgaand van de voorkeursroute via de Kasteellaan wordt het kruispunt Kerkstraat – Kasteellaan – Oranjeplein het zwaarst belast. De Etmaalbelasting van het kruispunt bedraagt inclusief de planontwikkeling circa 6.700 motorvoertuigen per etmaal op een werkdag. Uitgaand van een drukste spitsuur van 10% blijven de wachttijden op het kruispunt laag.

5 Aansluitingen plangebied

5.1 Bergstraat

Algemeen

De Bergstraat heeft een beperkte verkeersfunctie, aan de westzijde is de straat afgesloten voor doorgaan gemotoriseerd verkeer door middel van een poller. Alleen openbaar vervoer kan hier wel doorrijden. De aansluiting van het plangebied ligt relatief dicht op de T-splitsing Bergstraat – Hoge Steenweg – Kerkstraat. De tussenruimte is, door het grote kruisingsvlak lastig vast te stellen maar bedraagt zeker 15 meter, voldoende ruimte voor 3 personenauto's om zich op te stellen. Gezien de lage intensiteiten volgens het verkeersmodel biedt dit meer dan voldoende opstelruimte.

Vormgeving

De aansluiting ligt binnen een 30km/u gebied, de aansluiting dient dan ook een gelijkwaardige T-splitsing te zijn. De uitvoering kan gelijk zijn aan de vormgeving bij de bajonetaansluiting van de Klokkenlaan en Doctor van Kesselstraat op de Kerkstraat. Het bestaande plateau op de Bergstraat moet hiervoor circa 20m verlengd worden richting het westen. In het plangebied dient een plateauoprit gerealiseerd te worden welke hierop aansluit. Voor de aansluiting vanuit het plangebied kan de plateauoprit uitgevoerd worden conform de voorschriften van het CROW.

5.2 Klokkenlaan

Algemeen

De Klokkenlaan heeft een beperkte verkeersfunctie, wel is dit de toegangsweg richting de sportvelden. Ter hoogte van de geplande aansluiting is in de huidige situatie een verkeerskussen aanwezig. Schuin tegenover de aansluiting ligt een brede uitrit van een transportbedrijf.

Vormgeving

De aansluiting ligt binnen een 30km/u gebied, de aansluiting dient dan ook een gelijkwaardige T-splitsing te zijn. De aansluiting kan vormgegeven worden als een plateau. Hierbij kan de bestaande uitrit van Klokkenlaan 11 aangesloten worden op het plateau. Hierbij is het van belang dat de uitstraling van de drie wegen die op het plateau uitkomen gelijk is en de uitstraling van de uitrit afwijkend is.

5.3 Klokkenlaan, aansluiting langzaam verkeer

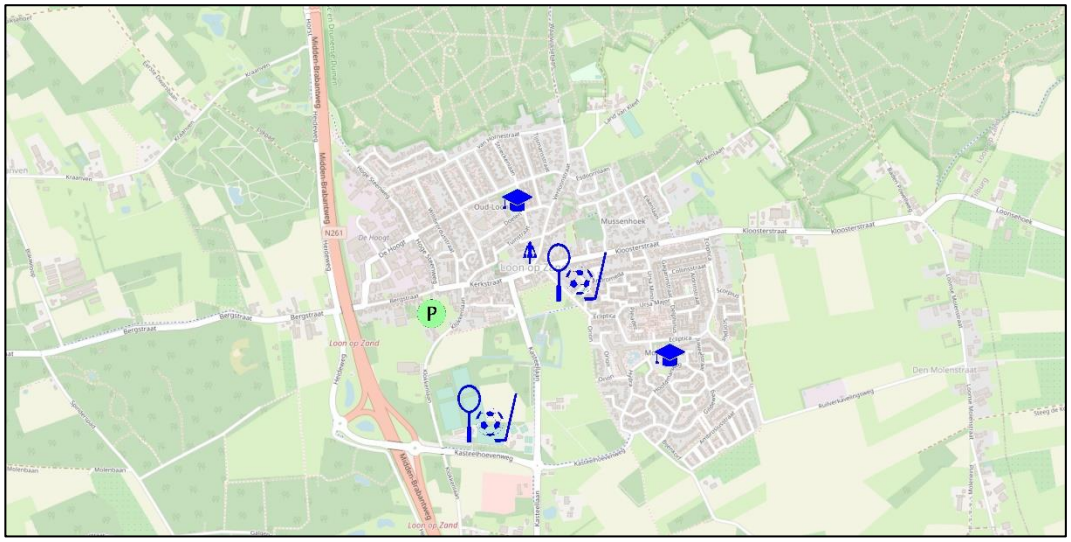
De Klokkenlaan heeft een beperkte verkeersfunctie, wel is dit de toegangsweg richting de sportvelden. Iets ten noordoosten van geplande aansluiting is in de huidige situatie een verkeerskussen aanwezig. De aansluiting ligt in het verlengde van het Vrijerslaantje, een pad dat gebruikt kan worden door fietsers en voetgangers.

Vormgeving

Ter hoogte van de aansluiting op de Klokkenlaan kan een plateau worden gerealiseerd. Hiermee kan ook het bestaande verkeerskussen worden verwijderd.

6 Routes langzaam verkeer

Naast gemotoriseerd verkeer neemt lopen en fietsen een belangrijke plaats in binnen de dagelijkse ritten die gemaakt worden. Het op orde zijn van goede verbindingen draagt bij aan het maken van een keuze voor deze vervoerswijzen. Voor plan Van Lierpark kijken wij naar de routes richting het centrum van Loon op Zand, de basisscholen en enkele sport-voorzieningen.



Afbeelding 3; Bestemmingen (kaart: openstreetmap)

6.1 Centrum

Betreft een klein dorpscentrum met enkele basisvoorzieningen. Voor de dagelijkse boodschappen is hier voldoende aanbod. De afstand vanaf het plangebied bedraagt gemiddeld ongeveer 750m. Dit is zowel met de fiets als lopend te overbruggen. Voor voetgangers is de route voorzien van goede en brede trottoirs. Voor mensen die minder goed ter been zijn is de oversteekbaarheid van de Kerkstraat in de spitsuren een punt van aandacht, hiervoor is wel een voorziening aanwezig in de vorm van een zebra ter hoogte van de Apotheek. Fietsers rijden de gehele route op dezelfde rijbaan als het gemotoriseerd verkeer. Op de (relatief) drukke delen zijn fietsstroken aanwezig.

6.2 Basisonderwijs

In de kern van Loon op Zand zij drie basisscholen aanwezig, twee op circa 750 meter en een op circa 1.000m. Beide afstanden zijn goed te overbruggen met de fiets. Voor de meest nabij gelegen scholen geldt dat er meerdere loop en fietsroutes denkbaar zijn. Het grootste aandachtspunt in deze routes is het oversteken van de Kerkstraat. Voor voetgangers is een route via de bestaande VOP mogelijk. Fietsers rijden de gehele route op dezelfde rijbaan als het gemotoriseerd verkeer. Op de (relatief) drukke Kerkstraat zijn fietsstroken aanwezig.
Voor de school gelegen in de Molenwijck geldt dat er een goede route is via het Vrijerslaantje. Hiermee wordt de relatief drukke Kerkstraat gemeden. Wel moet de Kasteellaan overgestoken worden. Ter hoogte van deze oversteek is een plateau aanwezig en geldt een maximum snelheid van 30km/u. Het zicht in beide richtingen is goed. Hiermee doet de oversteek geen afbreuk aan de kwaliteit van de fietsroute.

6.3 Sportvoorzieningen

In de nabijheid van Loon op Zand zijn slechts enkele sportvoorzieningen te vinden. De buitensportlocaties bevinden zich allen op het sportcomplex aan de Klokkenlaan. De afstand tot het plangebied bedraagt circa 800 meter. Een groot deel van de route ligt buiten de bebouwde kom en kent een maximumsnelheid van 60km/u. In tegenstelling tot de standaardsituatie in Nederland is deze 60km/u weg buiten de bebouwde kom voorzien van straatverlichting. Met een wegbreedte van circa 5 meter is sprake van een voldoende breed profiel voor het afwikkelen van personenauto's en fietsers. Voor voetgangers is geen trottoir aanwezig, dit is niet vreemd voor een weg buiten de bebouwde kom. Gezien de bestemming is de verwachting dat het aandeel voetgangers zeer beperkt is.
Daarnaast is in de sporthal bij Dorpshuis 'De Wetering' de mogelijkheid om te sporten. Deze locatie is gelegen nabij het centrum aan de Kloosterstraat, de bereikbaarheid is vergelijkbaar met het centrum zelf en is daarmee goed bereikbaar.

7 Conclusie

De nieuwe woonwijk zorgt voor en toename van verkeer, op basis van de cijfers van het CROW bedraagt deze toename circa 800 ritten op een werkdag. Deze toename van verkeer kan goed verwerkt worden op de bestaande wegen en kruispunten. Diverse bestemmingen in de omgeving zijn goed bereikbaar voor langzaam verkeer.