

Centrumontwikkeling Breestraat Sint Anthonis

Verkeersonderzoek

Opdrachtgever

Titel rapport

Gemeente Land van Cuijk

Centrumontwikkeling Breestraat Sint Anthonis

Kenmerk

016474.20240411.R1.03

Datum publicatie

11 april 2024

Projectleider Goudappel

Projectteam Goudappel

Dhr. ing. C. (Christiaan) Nab

Dhr. ing. G. (Gerard) Steenbergen

Status

Definitief

© Copyright Goudappel BV 11-4-24

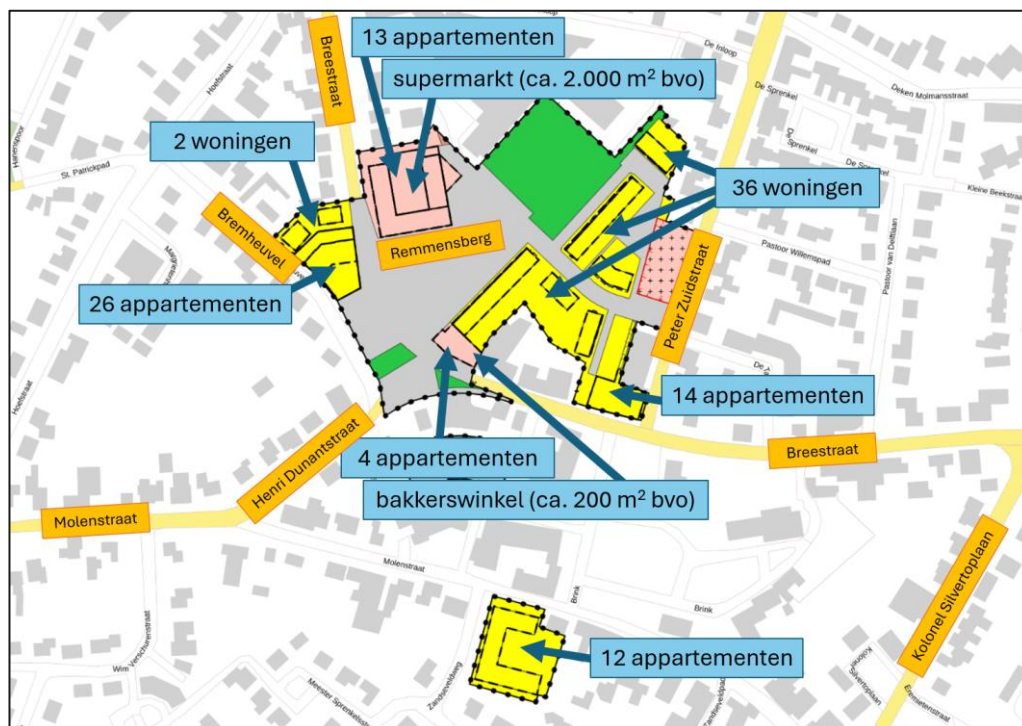
Inhoudsopgave

1. Context	1
1.1 Aanleiding	1
1.2 Centrumplan Sint Anthonis	2
2. Beschrijving huidige situatie	3
2.1 Sint Anthonis	3
2.2 Ligging in wegennet	3
2.3 Huidige verkeersintensiteiten	4
2.4 Schouw op locatie	4
2.5 Ongevallenanalyse	6
3. Verkeersgeneratie	7
3.1 Aanpak en uitgangspunten	7
3.2 Resultaat	8
4. Kwaliteit verkeersafwikkeling wegvakniveau	11
4.1 Duurzaam Veilig	11
4.2 Analyse	12
4.3 Conclusies	15
5. Beoordeling parkeerterrein	16
6. Conclusies	18
Bijlage 1 Verkeersmodel BBMA Noord Oost	19
B.1.1 2019	19
B.1.2 2030	19
B.1.3 2040	20

1. Context

1.1 Aanleiding

De gemeente Land van Cuijk, waar de kern Sint Anthonis onder valt, heeft het bestemmingsplan 'Centrumplan Sint Anthonis' vastgesteld. Dit bestemmingsplan maakt verschillende ontwikkelingen in het centrum van Sint Anthonis mogelijk, onder andere woningbouw en de verplaatsing en uitbreiding van een supermarkt. Tegen de vaststelling van het bestemmingsplan is, onder andere op gebied van verkeer, beroep ingesteld. Aangegeven is dat de onderbouwing op gebied van verkeer onvoldoende is. De gemeente Land van Cuijk heeft Goudappel BV verzocht verkeerskundig onderzoek uit te voeren naar de effecten van de ontwikkelingen in het bestemmingsplan (zie figuur 1.1). In voorliggende rapportage worden de aanpak, uitgangspunten en resultaten van dit verkeersonderzoek beschreven.



Figuur 1.1: Ontwikkelingen binnen het bestemmingsplan Centrumplan Sint Anthonis

1.2 Centrumplan Sint Anthonis

In het centrum van Sint Anthonis zijn diverse ontwikkelingen gaande. In de plannen van de gemeente Land van Cuijk gaat het naast woningbouwontwikkelingen om een verplaatsing en uitbreiding van supermarkt Albert Heijn / Jan Linders en de realisatie van een bakkerswinkel van circa 200 m². Daarnaast zijn op verschillende locaties woningen beoogd. In totaal zullen binnen de ontwikkelingen 4 woningen gesloopt worden (deze zijn nu nog in gebruik). Dit betekent dat de huidige verkeersgeneratie van deze 4 woningen in mindering gebracht kan worden op de verkeersgeneratie van de toekomstige functies (salderen), zie hoofdstuk 3.

In tabel 1.1 is het functieprogramma van alle centrumontwikkelingen weergegeven, waar het bestemmingsplan 'Centrumplan Sint Anthonis' betrekking op heeft.

situatie	functie	aantal	eenheid
bestaand	vrijstaande woningen	-4	woningen
	supermarkt*	-800	m ² bvo
nieuw	vrijstaande woningen	3	woningen
	twee-onder-een-kap woningen	14	woningen
	rijwoningen	17	woningen
	levensloopbestendige woningen	4	woningen
	appartementen (huur, midden/goedkoop)	27	woningen
	appartementen (koop, midden)	40	woningen
	appartementen (koop, duur)	2	woningen
	supermarkt	2.037,9	m ² bvo
	expeditieruimte	157,1	m ² bvo
	commerciële ruimte	200	m ² bvo

* Functie van supermarkt in het bestaande pand blijft planologisch mogelijk. Echter is het gezien de omvang zeer onwaarschijnlijk en zal het pand naar verwachting met reguliere detailhandel worden ingevuld. Volledigheidshalve wordt toch rekening gehouden met een invulling als buurtsupermarkt.

Tabel 1.1: Functieprogramma alle ontwikkelingen bestemmingsplan Centrumplan Sint Anthonis

In het centrum van Sint Anthonis is het volgens het vastgestelde bestemmingsplan mogelijk om 69 appartementen en 38 reguliere woningen te realiseren. Daarnaast wordt de bestaande Albert Heijn / Jan Linders aan De Merret verplaatst en uitgebreid tot circa 2.000 m² bvo. Ook komt er een commerciële voorziening in de vorm van een bakkerswinkel van circa 200 m² bvo. De supermarkt heeft op de huidige locatie een omvang van circa 800 m² bvo. Over een eventuele invulling van het bestaande pand waarin de supermarkt in gevestigd in nog niets bekend. De functie van supermarkt blijft echter bestemmingsplan technisch mogelijk. Hier is in het vervolg van deze studie rekening mee gehouden.

2. Beschrijving huidige situatie

2.1 Sint Anthonis

Sint Anthonis is een kern gelegen in de gemeente Land van Cuijk. Op 1 januari 2021 bedroeg het inwonersaantal ruim 4.000 mensen. Op kunstgebied staat Sint Anthonis hoog aangeschreven. Er wonen meerdere kunstenaars, die zich verenigd hebben in een bekende Kunstkring, en er zijn verschillende evenementen per jaar. Sint Anthonis is vooral een woonkern. Aan de zuidwestzijde is bedrijvigheid gelegen.



Figuur 2.1: Kern Sint Anthonis (bron: Cyclomedia)

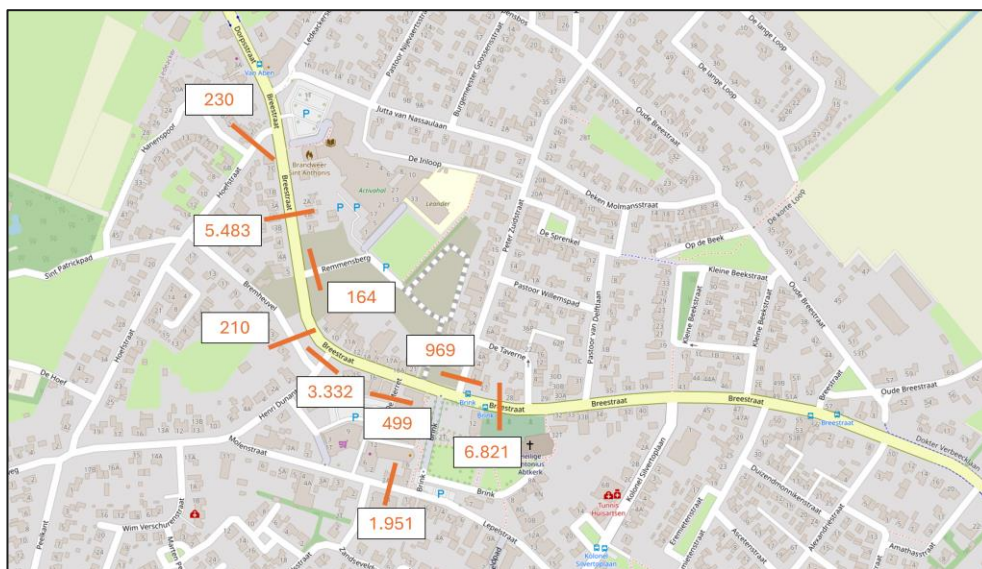
2.2 Ligging in wegennet

Centraal door de kern is de Breestraat gelegen. De Breestraat, ook bekend als de N602, is de doorgaande verbinding tussen de N272/A73 aan de zuid/oostzijde en de N264 aan de noordzijde. Aan de route worden, naast Sint Anthonis, verschillende kernen ontsloten, gelegen aan de noordzijde, onder andere Wanroij, Ledeacker en Rijkevoort. In de kern heeft de Breestraat, naast de ontsluitende functie van verschillende woongebieden, ook een verblijfsfunctie. Aan de Brink bevinden zich verschillende functies, zoals de kerk, een supermarkt, een basisschool en verschillende horeca gelegenheden. In de kern is de Breestraat gelegen binnen de bebouwde kom. De maximum geldende snelheid bedraagt 50 km/uur. Conform Duurzaam Veilig¹ is daarmee sprake van een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom (zie ook hoofdstuk 4).

¹ Duurzaam Veilig is een landelijk principe waarin gestreefd wordt naar een monotone weginrichting die voor alle weggebruikers als zodanig herkenbaar is.

2.3 Huidige verkeersintensiteiten

Ten behoeve van het verkeersonderzoek naar het centrumplan zijn op verschillende locaties in Sint Anthonis mechanische verkeerstellingen gehouden. Deze tellingen, uitgevoerd in opdracht van de gemeente middels telsingangen, zijn gehouden in november/december², verkeerskundig gezien een relatief drukke maand. In figuur 2.2 zijn de huidige verkeersintensiteiten weergegeven.



Figuur 2.2: Huidige verkeersintensiteiten Sint Anthonis (bron verkeersintensiteiten: Meetel, bron ondergrond: Openstreetmap)

2.4 Verkeerskundige schouw op locatie

Op donderdag 30 november 2023, midden in de periode waarin de verkeerstellingen zijn uitgevoerd, heeft Goudappel een verkeerskundige schouw op locatie uitgevoerd. Tijdens een reguliere avondspitsperiode, tussen 16.00 en 18.00 uur, is het huidige verkeersbeeld aanschouwd. Een ervaren verkeerskundig adviseur heeft de locatie bezocht en tijdens de schouw gelet op het verkeersbeeld, waaronder het gedrag van verschillende weggebruikers, de passeersnelheid van het autoverkeer, eventuele wachtrijen en de oversteekbaarheid. Gedurende de schouw was de temperatuur circa 0 °C en bewolkt. Door de bewolking was het relatief vroeg donker.

² De verkeerstellingen zijn uitgevoerd in de periode tussen 24 november en 12 december 2023. Met behulp van de mechanische telapparatuur is het verkeer 24/7 naar rijrichting geregistreerd.

Het waargenomen verkeersbeeld wordt getypeerd als 'druk'. Passerende voertuigen komen veelal in pelotons (groepjes) voorbij, waardoor er ogenschijnlijk sprake is van een continue verkeersstroom. Deze pelotons worden naar verwachting veroorzaakt door het voorste voertuig. Dit is het voertuig met de laagste snelheid en bepaalt de passeersnelheid voor de rest van het achteropkomende verkeer. In de omgeving is immers geen sprake van een met verkeerslichten geregeld kruispunt, waardoor het logisch zou zijn als er sprake zou zijn van een meer continue verkeersstroom en minder sterke peloton vorming.

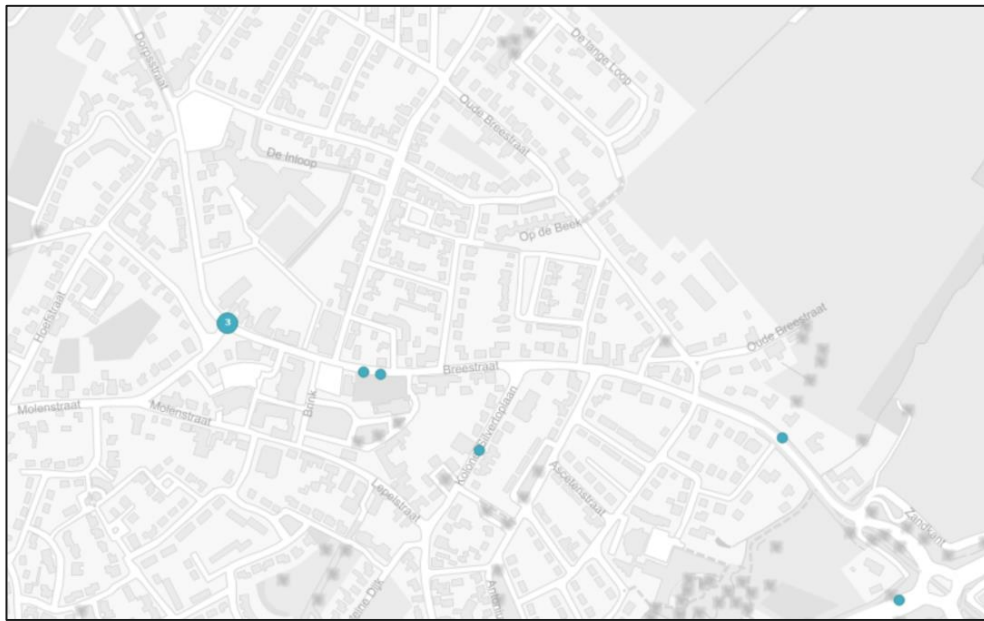
Het waargenomen verkeersbeeld maakt de kwaliteit van de oversteekbaarheid voor de voetganger en fietser tot een risico. Dit is proefondervindelijk ondervonden tijdens een oversteekbeweging. Ondanks de aanwezige oversteekvoorzieningen wordt ook buiten de voetgangersoversteekplaatsen overgestoken. Ter hoogte van de zebrapaden kunnen voetgangers middels een drukknopje waarschuwingsborden activeren. Dit is ter attentie voor het overige verkeer dat een voetganger de Breestraat wil oversteken. Uit de schouw blijkt dat de lampjes op de waarschuwingsborden langer blijven langer branden dan de gemiddelde verkeersdeelnemer tijd nodig heeft om over te steken. Dit leidt ertoe dat het overige verkeer soms onnodig wordt geattendeerd op de aanwezigheid van een voetganger, terwijl deze al is overgestoken.

Daarnaast valt op dat (met name oudere) verkeersdeelnemers moeite hebben om tussen het overige verkeer op de Breestraat te komen. In combinatie met het aandeel zwaar verkeer en de gevoelsmatige hoge snelheden worden de verkeersveiligheidsrisico's vergroot. Daarnaast kent de Breestraat relatief veel zijwegen, van waaruit niet altijd even goed zicht is op de hoofdrijbaan. Verkeersdeelnemers vanuit zijwegen positioneren zich op bepaalde locaties op het trottoir om goed zicht over het verkeer op de Breestraat te krijgen. Op sommige momenten duurt het wat langer voordat de hoofdrijbaan opgereden kan worden. Tot slot valt het gedrag van automobilisten op de hoofdrijbaan op. Waargenomen is dat een auto achter een fietser blijft rijden, helemaal wanneer twee fietsers naast elkaar fietsen. Dit kan bij fietsverkeer het gevoel geven dat ze 'opgejaagd' worden. Tegelijkertijd remt dit het gemotoriseerde verkeer, doordat auto's achter de fietsers blijven rijden (wanneer ze niet inhalen).

De schouw is een momentopname, wat betekent dat de alledaagse verkeerssituatie kan verschillen van de waargenomen verkeerssituatie. Wel is het aannemelijk, mede gelet op de huidige verkeersintensiteiten, dat het verkeersbeeld over het algemeen als 'druk' wordt ervaren. Dit betekent dat veel mensen gelijktijdig deelnemen aan het verkeer en het aantal conflictsituaties toeneemt. Daarbij is het van belang dat elke verkeersdeelnemer zich veilig voelt in het verkeer. Dat geldt met name voor langzaam verkeer, zoals fietsers en voetgangers. Het algemene oordeel is dat de verkeersdruk niet per definitie leidt tot verkeersonveiligheid. Wel kan er sprake zijn van onderlinge hinder, in bijvoorbeeld de oversteekbaarheid of de positie van de fiets.

2.5 Ongevallenanalyse

De huidige verkeerssituatie is (mede) beoordeeld aan de hand van het aantal geregistreerde ongevallen op het wegvak van de Breestraat in de periode na de herinrichting (2021 – 2023). Bekend is dat de registratiegraad relatief laag ligt. Desondanks geeft het wel een indruk van het huidige functioneren. Binnen de geregistreerde ongevallen wordt onderscheid gemaakt tussen ongevallen waarbij sprake was van letsel en 'uitsluitend materiele schade' (UMS). De omvang van de cirkel staat gelijk aan het aantal ongevallen (hoe groter de cirkel hoe meer ongevallen op een bepaalde locatie). In figuur 2.3 zijn de geregistreerde weergegeven.



Figuur 2.3: Geregistreerde ongevallen na de herinrichting (2021 – 2023) (bron: VIASTAT)

Sinds de herinrichting (2021) zijn op de Breestraat zes ongevallen geregistreerd, waarvan twee met letsel. Alle ongevallen betreffen éézijdige ongevallen (zonder andere partij, maar bijvoorbeeld met een object). Bij slechts één ongeval was een fietser betrokken, dit betrof één van de twee letselongevallen. Vooropgesteld dat elk ongeval er één te veel is, is het ongevallenbeeld op de Breestraat niet verontrustend. De ongevallenoorzaak is zeer divers en niet aanwijsbaar toe te schrijven tot een bepaalde oorzaak of locatie. De cirkel, waarin 3 ongevallen geregistreerd zijn, suggereert dat deze ongevallen allemaal hebben plaatsgevonden op het wegvak nabij de aansluiting met de Henri Dunantstraat, terwijl deze in de praktijk op diverse locaties in de directe omgeving zijn gebeurd. Dit komt door de manier van registratie.

3. Verkeersgeneratie

3.1 Aanpak en uitgangspunten

Nieuwe functies genereren een bepaalde hoeveelheid aan verkeersbewegingen. Deze verkeersgeneratie bestaat uit het aankomende en vertrekkende verkeer. Met behulp van CROW³-kencijfers⁴ is de verkeersgeneratie van de te ontwikkelen functies berekend. Binnen de CROW-kencijfers wordt onderscheid gemaakt naar de stedelijkheidsgraad en de ligging van de ontwikkellocatie ten opzichte van het centrum. Voor de gemeente Land van Cuijk geldt een stedelijkheidsgraad van 'weinig stedelijk'. De ligging van de ontwikkellocaties zijn gelegen in de stedelijke zone 'centrum'. In deze classificatie is een bandbreedte beschikbaar, waarbij uitgegaan is van de gemiddelde kencijfers, omdat er geen reden is om hiervan af te wijken.

Een met de CROW-kencijfers berekende waarde voor de verkeersgeneratie zal nooit (exact) overeenkomen met de werkelijkheid. Dit is ook niet noodzakelijk. De kencijfers zijn ontwikkeld als hulpmiddel voor specialisten bij het opstellen of uitvoeren van ruimtelijke plannen, de ruimtelijke ontwikkeling van een gebied of de realisatie van een voorziening op een bepaalde locatie. Omdat het om een hulpmiddel gaat, mag van de gepresenteerde waarden worden afgeweken.

In tabel 3.1 zijn de te hanteren verkeersgeneratiekencijfers opgenomen.

toegepaste functie CROW 381	verkeersgeneratie			eenheid
	(min.)	(max.)	(gem.)	
koop, huis, vrijstaand	7,5	8,3	7,9	per woning
koop, huis, twee-onder-een-kap	7,2	8,0	7,6	per woning
koop, huis, tussen/hoek	6,8	7,6	7,2	per woning
huur, appartement, midden/goedkoop (incl. sociale huur)	3,7	4,5	4,1	per woning
koop, appartement, midden	5,4	6,2	5,8	per woning
koop, appartement, duur	6,8	7,6	7,2	per woning
buurtsupermarkt	32,6	84,4	58,5	per 100 m ² bvo
fullservice-supermarkt	53,0	94,6	73,8	per 100 m ² bvo
commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)	10,5	12,9	11,7	per 100 m ² bvo

Tabel 3.1: Te hanteren verkeersgeneratiekencijfers conform CROW-publicatie 381

³ CROW is een landelijke kennisorganisatie op het gebied van infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer en werk en veiligheid.

⁴ CROW-publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren' (december 2018).

Voor de expeditieruimte van de supermarkt gelden de volgende uitgangspunten:

- Het bestemmingsplan bepaalt dat er een inpandige laad- en losruimte moet worden gerealiseerd. Conform de CROW-systematiek maakt bij de berekening van de verkeersgeneratie de logistieke ruimte geen onderdeel uit van de oppervlakte voor de supermarkt⁵. In de berekening van de verkeersgeneratie is de logistieke ruimte daarom ook buiten beschouwing gelaten.
- De verkeersgeneratie door de logistiek maakt geen onderdeel uit van de kencijfers voor de verkeersgeneratie⁶ en is daarom apart in beeld gebracht. De supermarkt genereert gemiddeld 3 vrachtauto's per dag (6 ritten). Daarnaast is het mogelijk dat nog enkele andere vervoerders (bijv. lokale leveranciers) de logistieke ruimte van de supermarkt benutten.

De kencijfers van CROW betreffen de verkeersintensiteiten in motorvoertuigen (mvt) per etmaal op een gemiddelde weekdag. Verkeerskundig is voor deze ontwikkelingen de werkdag maatgevend. Met behulp van door CROW opgestelde omrekenfactoren⁷ is de verkeersgeneratie van weekdag naar werkdag omgerekend. De omrekenfactoren zijn weergegeven in tabel 3.2.

functie	omrekenfactor
wonen	1,11
werken	1,33
buurtsupermarkt	1,1
fullservice-supermarkt	1,2

Tabel 3.2: Omrekenfactoren conform CROW

3.2 Resultaat

In tabel 3.3 is de berekening van de verkeersgeneratie per weekdag- en werkdagetmaal weergegeven. Hieruit blijkt dat de ontwikkeling van het centrum van Sint Anthonis op een gemiddelde werkdag circa 2.570 mvt/etmaal genereert. Hierin is geen rekening gehouden met het vervallen/anders invullen van bestaande functies. Ten opzichte van de bestaande situatie bedraagt de toename van de verkeersgeneratie in theorie circa 2.020 mvt/etmaal op een gemiddelde werkdag. Dit betreft een theoretische toename, waarbij de verkeersgeneratie van de beoogde ontwikkeling als een volledig nieuw verkeer wordt beschouwd. Feitelijk is dat niet juist, omdat het een verplaatsing en uitbreiding van een bestaande supermarkt betreft. Het verzorgingsgebied blijft gelijk ten opzichte van de bestaande situatie. In Wanroij zit een vergelijkbare supermarkt en in Boxmeer zitten meerdere functies.

⁵ Bevestigd door CROW aan Goudappel.

⁶ Beschreven in CROW-publicatie 272 (verkeersgeneratie voorzieningen), waarin per functie een toelichting staat beschreven.

⁷ CROW-publicaties 272 'Verkeersgeneratie voorzieningen' en 381 'Toekomstbestendig parkeren'.

In de praktijk zal de verkeersgeneratie lager liggen, omdat:

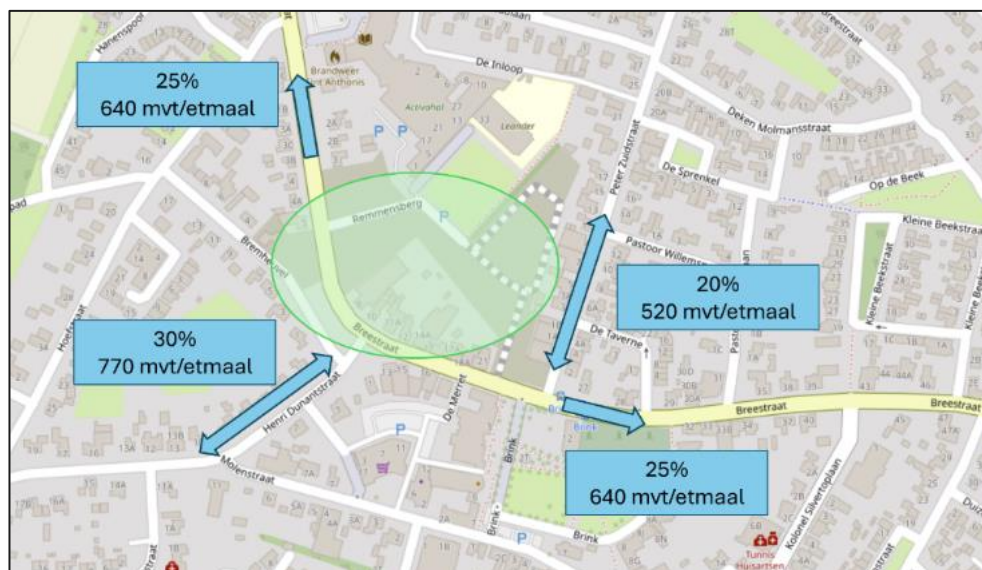
- Bij een uitbreiding van een bestaande supermarkt het aantal bezoekers niet één-op-één lineair doorzet;
- In de berekening van de verkeersgeneratie geen rekening gehouden is met bezoekers die nu al van de Breestraat gebruikmaken, en in de toekomst stoppen bij de supermarkt en vervolgens hun weg vervolgen;
- Een deel van het verkeer nu ook bestaand verkeer is, maar via een andere route rijdt en in de toekomst de nieuwe supermarkt bezoekt. Hierdoor wordt het op andere routes mogelijk rustiger.

						verkeersgeneratie	
situatie	functie	type	aantal	kencijfer	eenheid	weekdag	werkdag
bestaand	vrijstaande woningen	koop, huis, vrijstaand	-4	7,9	per woning	-32	-35
	supermarkt	buurtsupermarkt*	-800	58,5	per 100 m ² bvo	-468	-515
<i>totaal bestaande functies</i>						-500	-550
nieuw	vrijstaande woningen	koop, huis, vrijstaand	3	7,9	per woning	24	26
	twee-onder-een-kap woningen	koop, huis, twee-onder-een-kap	14	7,6	per woning	106	118
	rijwoningen	koop, huis, tussen/hoek	17	7,2	per woning	122	136
	levensloopbestendige woningen	koop, huis, tussen/hoek	4	7,2	per woning	29	32
	appartementen (huur, midden/goedkoop)	huur, appartement, midden/goedkoop (incl. sociale huur)	27	4,1	per woning	111	123
	appartementen (koop, midden)	koop, appartement, midden	40	5,8	per woning	232	258
	appartementen (koop, duur)	koop, appartement, duur	2	7,2	per woning	14	16
	supermarkt	fullservice-supermarkt	2.037,9	73,8	per 100 m ² bvo	1.504	1.805
	expeditieruimte	-	157,1	-	per 100 m ² bvo	-	-
	commerciële ruimte	commerciële dienstverlening (kantoor zonder baliefunctie)	300	11,7	per 100 m ² bvo	35	47
supermarkt en commerciële ruimte laden/lossen						6	6
<i>totaal nieuwe functies</i>						2.184	2.566
saldo						+1.684	+2.016

* Voor deze functie hanteert CROW winkels tot 600 m² wvo (winkelvloeroppervlak). Het bestaande pand valt hier binnen. Los daarvan is het aannemelijk dat een fullservice-supermarkt hier zich niet gaat vestigen, gelet op de beperkte omvang en daarmee de toekomstbestendigheid.

Tabel 3.3: Resultaat verkeersgeneratieberekening Centrumplan Sint Anthonis

In de analyse is uitgegaan van de worst-case verkeersgeneratie, waarin gerekend is dat de totale verkeersgeneratie nieuw verkeer is (2.570 mvt/etmaal). Dit betreft een worst-case situatie, omdat een invulling van de locatie aan de Merret na de verplaatsing van Albert Heijn / Jan Linders als supermarkt niet aannemelijk is (terwijl in de tellingen wel is gerekend met een invulling als supermarkt). De berekende verkeersgeneratie wordt verdeeld over de wegvakken in de omgeving, waarin het, gezien de ligging van de bestaande woonkern in Sint Anthonis, en het feit dat in de meeste overige kernen ook voorzieningen zijn, aannemelijk is dat een groot deel van het verkeer via de Henri Dunantstraat rijdt. Aangenomen is dat circa 30% van de verkeersgeneratie komt en gaat via de Henri Dunantstraat, dat circa 20% komt/gaat in noordelijke richting via de Peter Zuidstraat en dat het overige verkeer evenredig verdeeld wordt over de Breestraat (zie ook figuur 3.1).



Figuur 3.1: Indicatieve verdeling van het verkeer (bron ondergrond: Openstreetmap)

4. Kwaliteit verkeersafwikkeling wegvakniveau

4.1 Duurzaam Veilig

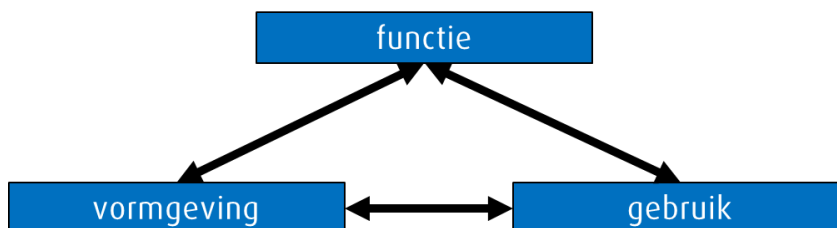
In Nederland wordt verkeerskundig gewerkt aan het principe van Duurzaam Veilig. Hierin wordt gestreefd naar een monotoon wegbeeld, waardoor weggebruikers aan de vormgeving van de weg kunnen afleiden wat van hen verwacht wordt. Alle wegvakken in Nederland, gelegen binnen en buiten de bebouwde kom, worden hierom ingedeeld in drie verschillende wegen categorieën:

- Stroomwegen: in het bijzonder voor motorvoertuigen maakt een dergelijke weg continue doorstroming mogelijk met een hoge snelheid. Dit type weg komt enkel voor buiten de bebouwde kom en is gemaakt om het verkeer te laten stromen, bijvoorbeeld autosnelwegen.
- Gebiedsontsluitingswegen: een weg met een gebiedsontsluitingsfunctie faciliteert zowel het stromen als het uitwisselen, maar deze worden naar plaats gescheiden. Het uitwisselen vindt plaats op de kruispunten, het stromen op de wegvakken tussen de kruispunten. De gebiedsontsluitingsweg vormt, binnen het verkeersnetwerk in een gebied, de verbindende schakel tussen stroomwegen en erftoegangswegen. Dit type weg kan gelegen zijn binnen en buiten de bebouwde kom. Binnen de bebouwde kom geldt een maximumsnelheid van 50 km/uur.
- Erftoegangswegen: zijn ook gelegen binnen en buiten de bebouwde kom. Buiten de bebouwde kom geldt een maximumsnelheid van 60 km/uur en zijn de wegvakken veelal gelegen in landelijk gebied. Binnen de bebouwde kom geldt een maximum snelheid van 30 km/uur en is het totale leefklimaat belangrijk.

Binnen Duurzaam Veilig zijn richtlijnen beschreven ten aanzien van de vormgeving van wegvakken en het maximale gebruik bij een bepaalde functie. Het wegvak N602, waar de Breestraat onderdeel van uitmaakt, is deels binnen en deels buiten de bebouwde kom gelegen. Het wegvak 'Breestraat' is gelegen binnen de bebouwde kom van Sint Anthonis en is gelegen tussen de kruispunten met de Oude Breestraat en de Ledeackersestraat. Het wegvak ten zuiden van het kruispunt met de Oude Breestraat heet Doctor Verbeecklaan en is tot de rotonde met de N272 grotendeels gelegen binnen de bebouwde kom. De aansluiting en op, en de rotonde zelf zijn gelegen buiten de bebouwde kom. Ten noorden van het kruispunt met de Ledeackersestraat gaat het wegvak over op de Dorpsstraat. Op de wegvakken binnen de bebouwde kom geldt een maximumsnelheid van 50 km/uur.

Daarnaast zijn de verschillende kruispunten binnen de bebouwde kom vormgegeven als voorrangskruispunten. Verkeer op de Doctor Verbeecklaan/Breestraat/Dorpsstraat bevindt zich op een voorrangsweg. Verkeer vanaf de zijrichtingen dient voorrang te verlenen. De vormgeving van de kruispunten in combinatie met de maximumsnelheid maken dat de wegvakken binnen de bebouwde kom gecategoriseerd zijn als een gebiedsontsluitingsweg (GOW). Deze functie blijft ook behouden in het te actualiseren mobiliteitsplan.

Conform Duurzaam Veilig is het gewenst dat de functie, vormgeving en het gebruik met elkaar in evenwicht zijn (zie ook figuur 4.1). Onderzocht is of hiervan in de toekomstige situatie sprake is.



Figuur 4.1: Evenwicht functionele eisen voor een Duurzaam Veilig wegvak

Algemene stelregel binnen Duurzaam Veilig is dat de maximale verkeersintensiteit op een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom circa 6.000 motorvoertuigen (mvt) per etmaal bedraagt. Op gebiedsontsluitingsweg met een enkel rijstrook per richting kunnen binnen de bebouwde kom, afhankelijk van de vormgeving, tot circa 20.000 mvt/etmaal worden afgewikkeld.

4.2 Analyse

Functie en gebruik

Zoals in figuur 3.1 weergegeven nemen, in theorie, de verkeersintensiteiten toe op de wegvakken in de directe omgeving als gevolg van de beoogde ontwikkeling. In figuur 4.2 zijn de totale verkeersintensiteiten op wegvakniveau in de toekomstige situatie weergegeven. Hierin is de verkeersgeneratie bij de huidige verkeersintensiteiten opgeteld.



Figuur 4.2: Toekomstige verkeersintensiteiten op wegvakdoorsnede

De verkeersintensiteiten op de Breestraat zijn passend bij de functie van een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom. De Henri Dunantstraat en Peter Zuidstraat functioneren als erftoegangswegen binnen de bebouwde kom (30 km/uur). De toekomstige verkeersintensiteit op deze wegvakken is ook passend bij de functie als erftoegangsweg. De toenames op de Breestraat zijn relatief beperkt (circa 10%). Dit komt overeen met de bandbreedte waarbinnen de verkeersintensiteit fluctueert over de dagen van de week en in de perioden van het jaar. Op een weg die in de huidige situatie goed functioneert, leidt een toename van 10% doorgaans niet tot een onaanvaardbare verkeerssituatie.

Functie en vormgeving

Het profiel van de Breestraat bestaat op het wegvak binnen de bebouwde kom grofweg uit drie verschijningsvormen (zie ook figuur 4.3). Per wegvak wordt een korte beschrijving van het profiel gegeven.



Figuur 4.3: Vormgeving van de Breestraat (bron ondergrond en foto's: Cyclomedia)

4.2.1 Traject 1: ten noorden van de Remmensberg

Het wegvak ten noorden van de Remmensberg heeft een totale rijbaanbreedte van circa 6,00 meter. Aan weerszijden zijn aanliggende fietssuggestiestroken aanwezig met een breedte van circa 1,50 meter. Tussen de markering heeft de rijbaan een resterende breedte van circa 3,00 meter. Naast de rijbaan is aan weerszijden een trottoir gelegen, welke van de rijbaan wordt gescheiden middels een verhoogde trottoirband. De rijbaan voor het auto- en fietsverkeer bestaat uit een open elementen verharding (klinkers). Nabij de aansluiting met de Hoefstraat is een voetgangersoversteekplaats gelegen in de vorm van een zebepad.

Formeel is deze vormgeving niet geheel passend bij de functie van een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom. De aanwezige fietssuggestiestroken hebben formeel geen status en maken in principe onderdeel uit van de rijbaan voor het autoverkeer. Rijdend verkeer kan hierdoor ook ongehinderd gebruik maken van de fietssuggestiestroken⁸. Bij gebiedsontsluitingswegen wordt in principe uitgegaan van fietsstroken. Deze worden gekenmerkt door een fietssymbool en voorzien van een doorgetrokken streep. Aan deze markering ontleent deze strook een eigen juridische status. In dat geval mag de strook door andere bestuurders dan fietsers en bestuurders van een gehandicapt voertuig niet gebruikt worden. De strook kan ook uitgevoerd worden met een onderbroken streep. Dan mogen andere bestuurders de strook wel volgen. Het is niet toegestaan een voertuig op een fietsstrook of op de rijbaan langs de fietsstrook te laten parkeren of stilstaan. De suggestiestrook heeft geen aparte juridische status en auto's mogen er op stoppen, stilstaan en parkeren.

Uit de ongevalanalyse wordt geconcludeerd dat zich in de huidige situatie geen opvallende knelpunten voordoen op het noordelijke wegvak, temeer waarbij langzaam verkeer betrokken is. Hieruit wordt geconcludeerd dat de huidige vormgeving niet leidt tot een objectieve verkeersonveilige situatie. Ondanks dat de huidige vormgeving niet helemaal past bij de huidige functie als gebiedsontsluitingsweg functioneert de weg in de huidige vormgeving met het huidige gebruik.

4.2.2 Traject 2: Remmensberg – Pastoor van Delftlaan

Op het wegvak van de Breestraat tussen de Remmensberg en Pastoor van Delftlaan is sprake van een gemengd profiel, waarbij het auto- en fietsverkeer op dezelfde rijbaan worden gefaciliteerd. De rijbaan ligt op een gelijk niveau met het trottoir. De rijbaan heeft een breedte van circa 5,70 meter tussen de trottoirbanden. Aan de noordzijde is een volwaardig trottoir aanwezig, met, ter hoogte van de kerk, een breedte van circa 1,80 meter. Aan de zuidzijde, de zijde van de kerk, ligt een relatief smalle loopstrook met een breedte van circa 0,80 meter. Ter hoogte van de kerk is een bushalte gelegen, waarbij de bus halteert op de rijbaan. De haltes in beide richtingen zijn schuin tegenover elkaar gelegen. Op circa 50 meter ten westen van de halte is een voetgangersoversteek in de vorm van een zebrapad gelegen, die ook door bezoekers aan de andere voorzieningen gebruikt wordt. Daarnaast is ter hoogte van de kerk/bushalte een tijdelijke voetgangersoversteekplaats gelegen.

Op dit wegvak heeft de Breestraat ook de functie van gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom, blijkend onder andere uit de maximumsnelheid van 50 km/uur. Deze vormgeving past in principe in geheel niet bij de functie van gebiedsontsluitingsweg, omdat vanwege de maximum geldende snelheid hierop grote massa- en snelheidsverschillen in principe voorkomen moeten worden. Dit kan bijvoorbeeld door eigen fietsvoorzieningen. Het profiel past echter goed bij de omgeving en past bij het aanwezige verblijfskarakter en de aanwezige functies in de directe omgeving. Juist door op dit wegvak een harde scheiding toe te passen door, bijvoorbeeld, de aanleg van fietsvoorzieningen krijg dit wegvak een meer verkeerskundige status en vormgeving, en gaat meer als een barrière werken.

⁸ Aanbeveling Stedelijke Verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom (ASVV – CROW – 2021)

Risico hiervan is dat bijvoorbeeld de kwaliteit van de oversteekbaarheid afneemt. Het gebruik ligt in de huidige situatie hoger dan op traject 1. Op basis van de objectieve ongevallenregistratie wordt geconcludeerd dat ook dit wegvak in de huidige vormgeving in combinatie met het gebruik goed functioneert. Omdat de verkeerstoename als gevolg van de beoogde ontwikkeling op het wegvak relatief beperkt is zal dit niet leiden tot een verkeersonveilige situatie. Niet uitgesloten wordt dat de hinder wel kan toenemen als gevolg van extra verkeer.

4.2.3 Traject 3: ten oosten van de Pastoor van Delftlaan

Het wegvak ten oosten van de Pastoor van Delftlaan lijkt in veel opzichten op het wegvak ten noorden van de Remmensberg. Op dit gedeelte van de Breestraat zijn aan weerszijden van de rijbaan fietssuggestiestroken aanwezig met een breedte van circa 1,40 meter. Voor gemotoriseerd geldt een resterende breedte van circa 3,00 meter. Langs de rijbaan zijn aan weerszijden verhoogde trottoirbanden aanwezig. De rijbaan bestaat uit een klinkerprofiel, waar ook de bus halteert. Ter hoogte van de Alexandriëstraat is een voetgangersoversteekplaats gelegen in de vorm van een zebepad. Ten aanzien van de vormgeving en het huidige en toekomstige functioneren wordt eenzelfde conclusie getrokken als voor traject 1. De vormgeving is niet geheel passend bij de functie van gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom, maar leidt objectief gezien niet tot een verkeersonveilige situatie. Ook op dit wegvak is de toename als gevolg van het plan relatief beperkt ten opzichte van de huidige verkeersintensiteit en zal niet leiden tot een verkeersonveilige situatie.

4.3 Conclusies

Uit de analyse naar de verschillende trajecten van de Breestraat wordt geconcludeerd dat de verkeersintensiteiten passend zijn bij de functie van de weg (gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom). Echter is de daarbij bijbehorende vormgeving niet goed passend bij deze functie van de weg. De vormgeving sluit wel aan op de verblijfsfunctie die met name in het centrum aanwezig is. Op basis van de objectieve ongevallenanalyse wordt geconcludeerd dat op basis van het huidige gebruik geen sprake is van een verkeersonveilige situatie. Het aantal geregistreerde ongevallen is beperkt en vanwege de diversiteit niet te relateren aan de huidige vormgeving. Als gevolg van de beoogde ontwikkeling neemt de verkeersintensiteit op de Breestraat beperkt toe ten opzichte van het huidige gebruik.

De theoretische worst-case toename bedraagt circa 10% en komt overeen met de fluctuatie van de verkeersintensiteiten op de dagen van de week in de verschillende perioden van het jaar. Op de bestaande vormgeving zal dit in de toekomst niet leiden tot een verkeersonveilige situatie. Niet uitgesloten wordt dat de hinder wel kan toenemen als gevolg van extra verkeer, maar vanwege de relatief beperkte toename is het niet aannemelijk dat het bestemmingsplan leidt tot een onaanvaardbare verkeerssituatie.

5. Beoordeling parkeerterrein

In figuur 5.1 is het inrichtingsplan voor de toekomstige situatie weergegeven. Het ontwerp is verkeerskundig beoordeeld door een ervaren verkeerskundig ontwerper, welke tevens gecertificeerd verkeersveiligheidsauditor is. Het betreft geen formele audit, maar een globale beoordeling vanuit de verschillende weggebruikers.



Figuur 5.1: Inrichtingsplan nieuwe situatie (Newae – Adviseurs & Ingenieurs voor de buitenruimte – concept d.d. 15-8-2022)

De beoogde locatie van de aansluiting is voorzien schuin tegenover de aansluiting van de Henri Dunantstraat. Idealiter was het logisch geweest om de toekomstige aansluiting recht tegenover het bestaande wegvak te ontsluiten, maar de gekozen vormgeving zal in de praktijk goed functioneren. Door de gekozen vormgeving is een duidelijk onderscheid tussen het wegvak als ontsluiting van achterliggende wijk en het parkeerterrein. Dit maakt tevens een groene scheiding tussen de woningen en het parkeerterrein mogelijk. Consequentie is dat in het ontwerp relatief veel verkeersruimte is opgenomen. Een tweede consequentie van de beoogde vormgeving is dat op de aansluiting tussen het parkeerterrein en de openbare weg een volledig kruispunt ontstaat, waarin het verkeer vanuit verschillende richtingen gaat uitwisselen. Hierdoor wordt dit binnen het gebied een relatief druk punt, maar passend binnen de omgeving.

De achterliggende woningen kunnen, naast de hoofdentree tegenover de Henri Dunantstraat, ook gebruik maken van een secundaire aansluiting (Peter Zuidstraat; rechts op het ontwerp aan de oostzijde van het plangebied). Via deze aansluiting wordt de achterliggende éénrichtingsstructuur bereikt. Verkeer kan komend vanaf de aansluiting (Peter Zuidstraat) richting het plangebied rijden (in westelijke richting) en via de lus om de woningen heen (oostkant geldt de rijrichting in noordelijke richting en ten westen van de woningen kan in zuidelijke richting gereden worden). Op de overige wegvakken in het plangebied wordt het verkeer in twee richtingen gefaciliteerd. De breedte van de wegvakken bedraagt 5,50 meter en is voldoende om het verkeer in twee richtingen te faciliteren. Expeditieverkeer rijdt via de wegvakken in voorwaartse richting naar de laad- en losruimte en kan de expeditieruimte ook in een voorwaartse beweging weer verlaten. Achteruit manoeuvreren met een vrachtwagen wordt hierdoor voorkomen, waardoor per definitie sprake is van een meer verkeersveilige routing.

6. Conclusies

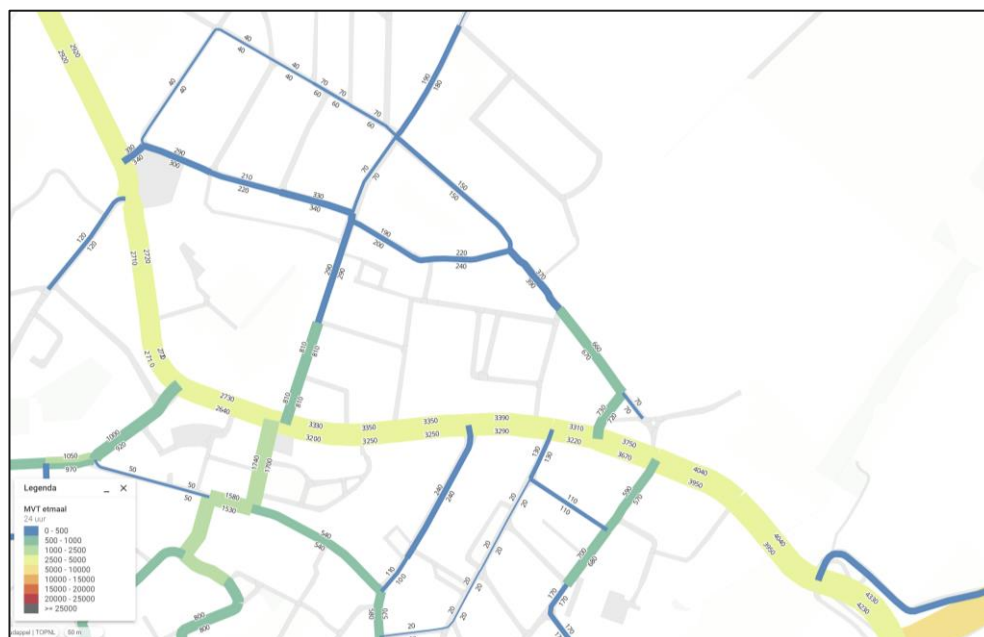
Uit bovenbeschreven analyse worden de volgende conclusies getrokken:

- De totale verkeersgeneratie als gevolg van de beoogde ontwikkelingen in het bestemmingsplan bedraagt in theorie circa 2.570 mvt/etmaal. In de praktijk zal de verkeersgeneratie lager liggen, omdat:
 - Bij een uitbreiding van een bestaande supermarkt het aantal bezoekers niet één-op-één lineair doorzet;
 - In de berekening van de verkeersgeneratie geen rekening gehouden is met bezoekers die nu al van de Breestraat gebruikmaken, en in de toekomst stoppen bij de supermarkt en vervolgens hun weg vervolgen;
 - Een deel van het verkeer nu ook bestaand verkeer is, maar via een andere route rijdt en in de toekomst de nieuwe supermarkt bezoekt. Hierdoor wordt het op andere routes mogelijk rustiger.
- De verkeersgeneratie verdeeld zich over de wegvakken in de omgeving. Op verschillende wegvakken zal sprake zijn van een toename van de verkeersintensiteit.
- Uit de analyse naar de verschillende trajecten van de Breestraat wordt geconcludeerd dat de verkeersintensiteiten passend zijn bij de functie van de weg (gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom). Echter is de daarbij bijbehorende vormgeving niet goed passend bij deze functie van de weg. De vormgeving sluit wel aan op de verblijfsfunctie die met name in het centrum aanwezig is. Op basis van de objectieve ongevalanalyse wordt geconcludeerd dat op basis van het huidige gebruik geen sprake is van een verkeersonveilige situatie. Het aantal geregistreerde ongevallen is beperkt en vanwege de diversiteit niet te relateren aan de huidige vormgeving. Als gevolg van de beoogde ontwikkeling neemt de verkeersintensiteit op de Breestraat beperkt toe ten opzichte van het huidige gebruik.
- De theoretische worst-case toename op de Breestraat bedraagt circa 10% en komt overeen met de fluctuatie van de verkeersintensiteiten op de dagen van de week in de verschillende perioden van het jaar. Op de bestaande vormgeving zal dit in de toekomst niet leiden tot een verkeersonveilige situatie. Niet uitgesloten wordt dat de hinder wel kan toenemen als gevolg van extra verkeer, maar vanwege de relatief beperkte toename is het niet aannemelijk dat het bestemmingsplan leidt tot een onaanvaardbare verkeerssituatie.

Bijlage 1 Verkeersmodel

BBMA Noord Oost

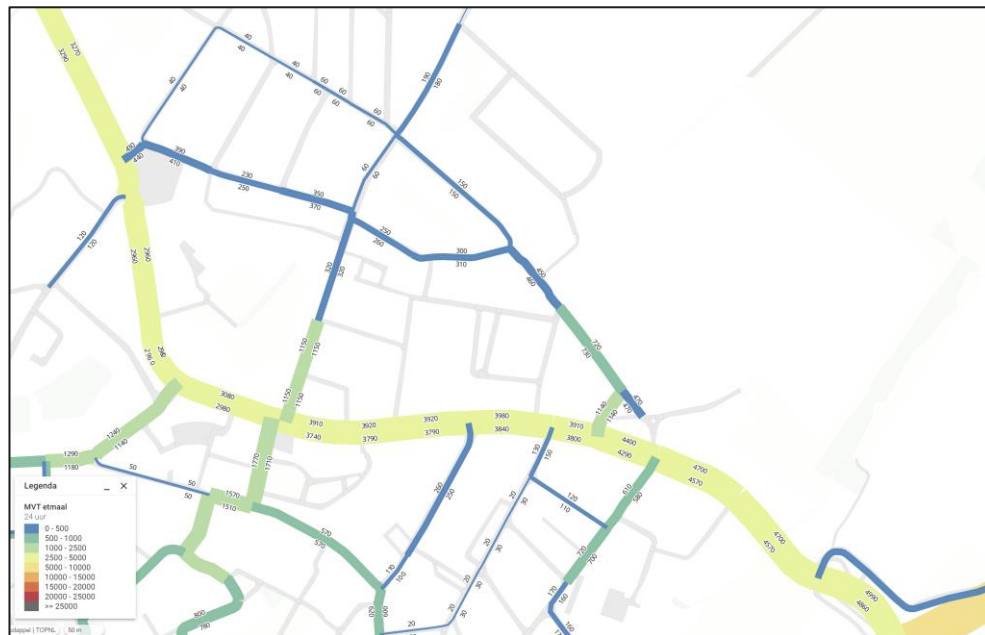
B.1.1 2019

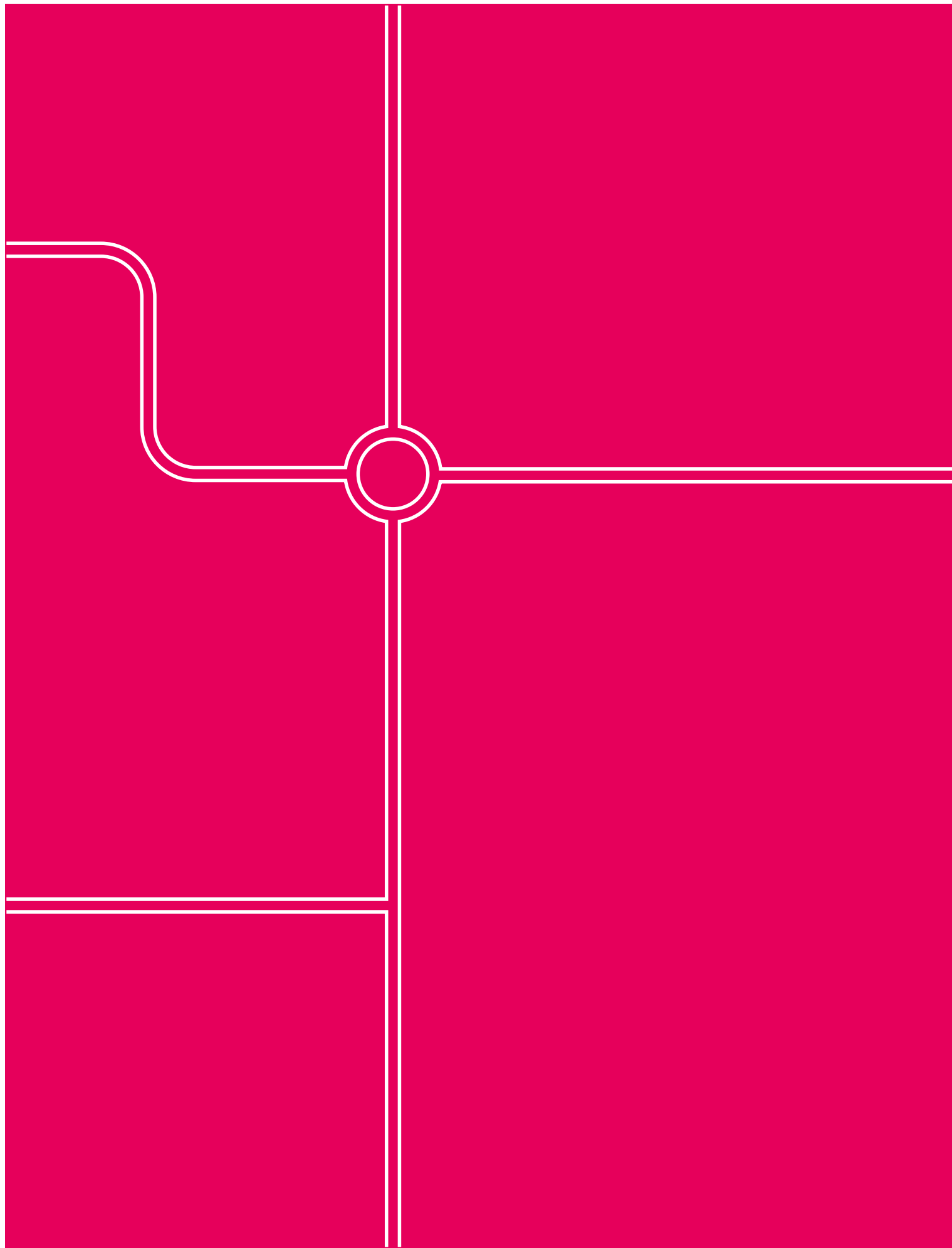


B.1.2 2030



B.1.3 2040





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