

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0)570 666 222
F +31 (0)570 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

Den Haag
Casuariestraat 9a
2511 VB Den Haag

Eindhoven
Emmasingel 15
5611 AZ Eindhoven

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

Provincie Noord-Brabant

Vergelijking intensiteiten met voorkeursalternatief N65

Vergelijking intensiteiten tussen de meest recente verkeerscijfers en de verkeerscijfers uit het voorkeursalternatief N65

Datum
Kenmerk
Eerste versie

2 juni 2017
NBA339/Wka/2469.03
26 april 2017

1 Inleiding en leeswijzer

Vanuit de stakeholders is er behoefte aan een vergelijking van de meest recente verkeerscijfers¹ met de verkeerscijfers die zijn gehanteerd voor de onderbouwing van het voorkeursontwerp. Daarmee wordt inzichtelijk waar en in welke mate het voorkeursontwerp getoetst moet worden. In deze notitie wordt deze vergelijking beschreven. In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de uitgangspunten die ten grondslag liggen aan de vergelijking. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 ingegaan op de resultaten, hoofdstuk 4 beschrijft de conclusie en hoofdstuk 5 de aanbevelingen voor het vervolg.

2 Uitgangspunten

In deze paragraaf wordt achtereenvolgens ingegaan op de varianten en locaties die met elkaar zijn vergeleken.

Varianten

Voor de meest recente verkeerscijfers is uitgegaan van variant '6_2030_PHS_en_N65'. Het betreft de eindsituatie met PHS- en N65-maatregelen. Voor de verkeerscijfers die zijn gehanteerd voor de onderbouwing van het voorkeursalternatief, is gewerkt met 'variant V7²'. Deze variant wordt in het voorkeursalternatief beschreven als de variant met de meest evenwichtige verdeling van het verkeer in Vught.

¹ Verkeerscijfers die zijn uitgevoerd in het kader van N65-/PHS-berekeningen en opgeleverd op 9 maart 2017.

² (Bron: MIRT-verkenning N65 Vught - Haaren. Notitie Voorkeursalternatief, bijlage II verkeer. Definitief 1 juni 2016, bladzijde 9.)

Voor de locaties zoals opgenomen in figuur 2.1 zijn de verkeerscijfers (motorvoertuigen per etmaal) van de varianten naast elkaar gezet. In figuur 2.1 zijn deze locaties schematisch weergegeven (gele locaties).



In totaal zijn 39 locaties met elkaar vergeleken, waarvan 7 op het hoofdwegennet (N65) en 32 op het onderliggende wegennet.

3 Resultaten

In tabel 3.1 zijn de intensiteiten (mvt/etm) weergegeven per locatie per variant (afgerond op honderdtallen). Daarnaast is het verschil per locatie weergegeven van de nieuwe cijfers ten opzichte van de verkeerscijfers die gebruikt zijn voor de onderbouwing van de voorkeursvariant.

			mvt/etmaal	mvt/etmaal	Vershil absoluut	Vershil %
			2030 nieuw	2030 voorkeursvariant		
Nr	gemeente	Straatnaam	(6_2030_PHS_en_N65)	(variant V7)	Nieuw t.o.v. voorkeursvariant	Nieuw t.o.v. voorkeursvariant
01	Haaren	N65 Julianastraat - Torenstraat	43.500	43.100	400	1%
02	Haaren	N65 Torenstraat - De Dijk	48.300	47.800	500	1%
03	Vught	N65 De Dijk - Groenewouddreef	48.200	48.700	-500	-1%
04	Vught	N65 Groenewouddreef - Boslaan	49.000	48.700	300	1%
05	Vught	N65 Boslaan - Martinilaan	50.800	50.400	400	1%
06	Vught	N65 Martinilaan - Helvoirtseweg	50.800	50.400	400	1%
07	Vught	N65 Helvoirtseweg - Knooppunt Vught	45.000	45.000	0	0%
21	Haaren	Molenstraat	6.000	4.200	1.800	30%
22	Haaren	Torenstraat	7.700	7.400	300	4%
24	Vught	Vijverbosweg	8.600	8.400	200	2%
25	Vught	Boslaan	7.100	7.500	-400	-6%
26	Vught	Martinilaan	1.900	1.900	0	0%
27	Vught	De Breautelaan	1.900	1.900	0	0%
28	Vught	Helvoirtseweg	7.500	7.200	300	4%
29	Vught	John F. Kennedylaan	4.100	4.200	-100	-2%
31	Haaren	Molenstraat	5.300	4.200	1.100	21%
32	Haaren	Torenstraat	4.600	3.700	900	20%
33	Haaren	Helvoirtsestraat	4.300	2.600	1.700	40%
34	Vught	Boslaan	6.400	6.900	-500	-8%
35	Vught	De Breautelaan	1.100	1.000	100	9%
36	Vught	Loonsebaan	2.900	2.900	0	0%
37	Vught	Lekkerbeetjenlaan	1.500	1.600	-100	-7%
38	Vught	Postweg	8.000	8.000	0	0%
39	Vught	Taalstraat_1	8.400	8.000	400	5%
40	Vught	Taalstraat_2	11.200	10.700	500	4%
41	Vught	Taalstraat_3	3.100	3.000	100	3%
42	Vught	Helvoirtseweg	10.900	10.500	400	4%
43	Vught	Van Voorst tot Voorststraat	5.600	6.000	-400	-7%
44	Vught	Theresialaan	1.200	900	300	25%
45	Vught	Glorieuxlaan	18.100	18.200	-100	-1%
46	Vught	Martinilaan	1.700	1.700	0	0%
47	Vught	Vijverbosweg_1	8.100	8.700	-600	-7%
48	Vught	Esscheweg_1	4.500	4.600	-100	-2%
49	Vught	Vijverbosweg_2	6.300	6.800	-500	-8%
50	Vught	Wolfskamerweg	5.300	5.400	-100	-2%
51	Vught	Esscheweg_2	4.800	5.200	-400	-8%
52	Vught	Laagstraat	9.300	9.400	-100	-1%
53	Vught	Randweg	52.400	53.300	-900	-2%
54	Vught	Grote Gent	6.000	6.300	-300	-5%

Tabel 3.1: intensiteiten (mvt/etm) en verschillen (absoluut en relatief)

4 Conclusie

Op basis van tabel 3.1 moet worden geconcludeerd dat de intensiteiten op het hoofdwegennet (N65) vergelijkbaar zijn. Ook op het onderliggende wegennet van de gemeente Vught laten de intensiteiten geen significante afwijking zien. De grootste afwijking is te zien op het onderliggende wegennet in de gemeente Haaren. Vooral de Molenstraat, Helvoirtsestraat en Torenstraat zijn 20 tot 40% hoger in de nieuwe verkeerscijfers ten opzichte van de verkeerscijfers die zijn gebruikt voor de onderbouwing van het voorkeursalternatief.

Dat de verkeerscijfers op deze locaties in de gemeente Haaren nu hoger zijn, heeft te maken met de verbeteringen die zijn aangebracht bij de meest recente actualisering van het verkeersmodel (oktober 2015). Bij de berekeningen van het voorkeursalternatief was in Haaren immers nog uitgegaan van telcijfers uit 2010. In de actualisering is dat aangepast naar verkeerstellingen uit 2015. Daarmee is voor de 2015-situatie een beter beeld ontstaan van de verkeersstromen. Deze verbetering is doorgevoerd, nadat de onderzoeken van het voorkeursalternatief waren afgerond. Dat was ook een van de redenen om een nieuwe set verkeerscijfers te genereren in het kader van de N65- en PHS-maatregelen.

5 Aanbevelingen voor het vervolg

De nieuwe verkeerscijfers hebben naar verwachting geen invloed op de onderbouwing van het ontwerp-voorkeursalternatief over het hoofdwegennet (N65) en onderliggende wegennet in de gemeente Vught. Er zal op basis van de nieuwe verkeerscijfers alleen een toets moeten worden uitgevoerd op het kruispuntontwerp voor de Molenstraat - Torenstraat - N65, omdat vooral de hogere intensiteiten op de Molenstraat invloed kunnen hebben op het ontwerp.