



MILIEU ADVIESBUREAU



ONDERZOEK VERKEER&PARKEREN NAPOLEONSWEG 116 TE NEER



Vestiging Detailhandel



Datum : 19 april 2011

Rapportnummer : 211-NNa116-verkeer-v1



ISO 9001

Project : Verkeer & Parkeren
Napoleonsweg 116 te Neer

Opdrachtgever : Aldi Vastgoed BV

Datum rapport : 19 april 2011

Nr rapport : 211-NNa116-verkeer-v1

Van toepassing zijnde certificaat : NEN-EN-ISO9001, 2000
Van toepassing zijnde protocollen : --
Nummer certificaat : EC-KWA-00044
Geldig tot : 22 november 2011

Projectleider : Dhr. Ir. W.A. van Aerle
Collegiale toets : Dhr. ing. R.J. Meyer



Voor akkoord:
W.A. van Aerle



Voor akkoord:
R. J. Meyer

Inhoudsopgave

<u>Hfdst.</u>	<u>Titel</u>
1.	Inleiding
2.	Beschrijving plan
3.	Verkeer en parkeren
3.1	Beleidskader
3.2	Parkeerbehoefte
3.3	Verkeersgegevens Leudalweg/ Napoleonsweg
3.4	Verkeer door het plan
3.5	Laden en lossen
3.6	Veiligheid
4.	Berekeningen
4.1	Inleiding
4.2	Berekeningen Capacito
5.	Conclusies en adviezen

Bijlagen

Bijlage 1	: Plattegrondtekening en luchtfoto
Bijlage 2	: Resultaten Capacito methode Harders
Bijlage 3	: Resultaten Capacito methode Slop
Bijlage 4	: Voorblad Kaderplan Bestemmingsplannen
Bijlage 5	: Verkeersgegevens en mail gemeente Leudal

1. Inleiding

In verband met de ontwikkeling van het plan op het adres Napoleonsweg 116 te Neer (gemeente Leudal) is dit verkeersonderzoek uitgevoerd. Doel van dit onderzoek is het volgende na te gaan:

- de gevolgen van het plan voor de verkeersdoorstroming op de wegen in de directe omgeving (Kruisstraat en de aansluiting op de Napoleonsweg;
- inschatting maken van de parkeerbehoefte door het plan.

Het plan betreft o.a. een detailhandel voor levensmiddelen. Dit plan heeft mogelijk gevolgen voor de afwikkeling van de verkeersbewegingen en de parkeerbehoefte t.o.v. de huidige planologische situatie.

In hoofdstuk 2 is theoretisch onderbouwd hoeveel parkeerplaatsen door het plan ontstaan. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op verschillende relevante verkeersaspecten voor de afwikkeling van het verkeer in de bestaande en de nieuwe situatie.

2 Beschrijving nieuwe situatie

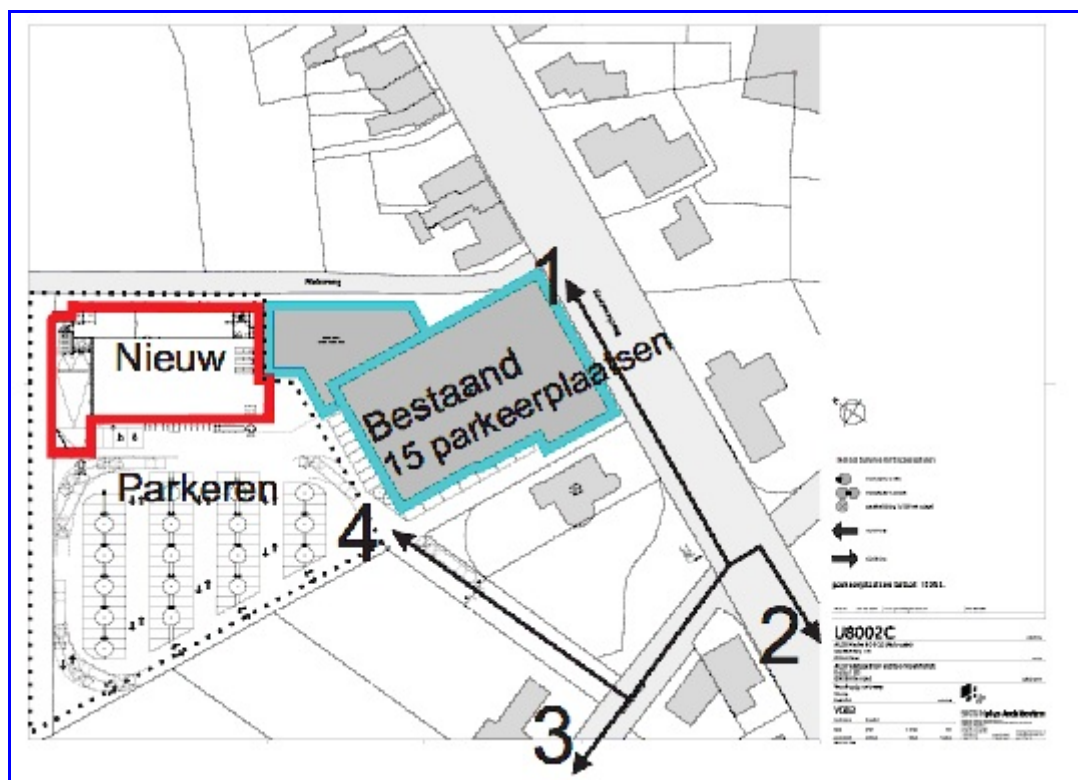
Binnen het plan worden de volgende functies gerealiseerd:

- een verkoopruimte met een oppervlak: 888 m² ;
- kantoor met een oppervlak: 13 m² ;
- dagmagazijn met een oppervlak: 176 m² ;

Totaal oppervlak: 1220 m²;

Daarnaast worden 114 parkeerplaatsen gerealiseerd waarvan 39 voor collectief gebruik. Op eigen terrein en in de directe omgeving zijn vrij toegankelijke parkeervoorzieningen aanwezig.

Figuur 2: plattegrond met ontsluiting



3. Verkeer en parkeren

3.1 Beleidskader

De gemeente Leudal bestaat uit 16 kernen. Voor een groot deel van deze kernen gelden meerdere, vaak verouderde bestemmingsplannen. De gemeente Leudal is voornemens de bestemmingsplannen voor haar grondgebied te actualiseren.

Een belangrijke stap in het actualiseringstraject is het opstellen van een kaderplan. Dit plan vormt de beleidsmatige ruimtelijke ‘denkrichting’ voor de afzonderlijke bestemmingsplannen voor de kernen.

Het concept Kaderplan bestemmingsplannen voor de kernen is behandeld in de vergadering van de raadscommissie van 23 februari 2010. Het voornemen bestaat het plan op korte termijn vast te stellen. (zie bijlage 4).

Dit plan bevat o.a. ook het beleid inzake verkeer en parkeren. In het kaderplan wordt daartoe o.a. de volgende zaken aangegeven.

- Alle wegen in plangebieden krijgen een algemene verkeersbestemming, waar zowel verkeer als verblijf mogelijk wordt gemaakt. Brandgangetjes, fietspaden door groen en dergelijke worden niet apart bestemd, maar vallen onder de bestemming waar zij tussen liggen.
- In de plangebieden komen diverse parkeervoorzieningen voor, in het openbaar gebied, maar ook op eigen terrein. Parkeervoorzieningen, voor zover gelegen op openbaar gebied, vallen onder de verkeersbestemming. Overige parkeervoorzieningen vallen binnen de desbetreffende bestemmingen.
- Parkeren dient in principe op eigen terrein plaats te vinden.
- Met betrekking tot de parkeernormen wordt aangesloten bij de hoogste normering van het CROW.

Dit onderzoek toetst, daar waar dat van toepassing is, het kaderplan zoals dat thans bekend is.

Bij het opstellen van bestemmingsplannen en de bouwverordening worden parkeernormen gehanteerd als norm voor het aantal te realiseren parkeerplaatsen voor een gebouw of functie binnen een plangebied. Daarbij gaat het om nieuw te realiseren bestemmingen. Bij bestaande bebouwing blijft de parkeernorm gehandhaafd die bij het vaststellen van het oorspronkelijke bestemmingsplan is vastgesteld.

Het aantal parkeerplaatsen is afhankelijk van de functie en omvang van het gebouw of de functies binnen het plangebied. Nu wordt hiervoor over het algemeen gebruik gemaakt van de kencijfers uit het ASVV 1996 (Aanbeveling Stedelijke Verkeers Voorzieningen), opgesteld door het CROW (Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-,water- en wegenbouw en de verkeers-techniek).

3.2 Berekening parkeerbehoefte

Voorgesteld wordt de in tabel 3.2 aangegeven parkeernormen toe te passen.

Tabel 3.2a: parkeernormen plangebied Napoleonsweg 116

Functies	Parkeernorm	
	Aantal parkeer- plaatsen / eenheid	Aandeel bezoekers in norm*
Supermarkt	3,8/100 m ² bvo	85 % bezoekers
Winkels overig (excl. TCN)	2,8/100 m ² bvo	85 % bezoekers
Diensten (kantoor met balie)	1,7/100 m ² bvo	20 % bezoekers
Kantoren (kantoor zonder balie)	1,0/100 m ² bvo	5 % bezoekers
Horeca	5/100 m ² bvo	90 % bezoekers
Bioscoop	0,2/stoel	90 % bezoekers
Cultuur	0,2/stoel	90 % bezoekers

*Het aandeel bezoekers dient openbaar toegankelijk te zijn.

Op basis van de genoemde normering is in tabel 3.2b het aantal parkeerplaatsen bepaald. Daar de parkeergelegenheid door meerdere bedrijven wordt gebruikt zijn de bestaande bedrijfspanden (zie figuur 2) meegenomen. Op basis van de ingewonnen informatie bij de gemeente Leudal is gebleken dat met voornemens is een norm van 4,5 parkeerplaats per 100 m² bedrijfspvloeroppervlak te hanteren (zie bijlage gevoegde mail). Deze norm is voor de nieuwe detailhandelsruimte (888 m²) gehanteerd.

Tabel 3.2b: parkeerbehoefte Napoleonsweg 116

Ruimte	bestaand/nieuw	oppervlak in m2	parkeernorm pp/100 m2	parkeerplaatsen benodigd
Verkoop	nieuw	888	4.5	40.0
fl-kantoor	nieuw	13	1.0	0.1
dagmagazijn	nieuw	176	1.0	1.8
aanlevermagazijn	nieuw	102	1.0	1.0
dagverblijf	bestaand	41	1.7	0.7
winkel	bestaand	1800	3.0	54.0
winkel	bestaand	500	3.0	15.0
Totaal				112.6

Uit tabel 3.2b blijkt dat de parkeerbehoefte ca 113 parkeerplaatsen betreft. Binnen het plan worden 114 parkeerplaatsen gerealiseerd zodat conform het lokale beleid aan de parkeerbehoefte wordt voldaan.

3.4 Verkeersbewegingen op Leudalweg en Napoleonsweg

Het plangebied wordt ontsloten via de Leudalweg. De verkeersstromen zullen vervolgens in hoofdzaak in oostelijke richting via de Napoleonsweg (N273) en in westelijke richting via de Leudalweg (richting Roggel) leiden. De Leudalweg is een vrij drukke verbindingsweg naar de kern Roggel.

De snelheid op de genoemde wegen ter plaatse van de aansluiting van het plan bedraagt:

- Leudalweg: 50 km/uur;
- Napoleonsweg: 50 km/uur.

Uit de verkeersgegevens van de gemeente Leudal blijkt welke verkeersintensiteiten optreden op de Leudalweg. De verkeersgegevens van de Napoleonsweg zijn afgeleid van de metingen van de metingen tussen de kern Haalen en Kessel. (zie tabel 3.3a en 3.3b). Maatgevend is het jaar 2008 omdat op dat moment het effect van de openstelling van de A73 (Roermond-Venlo) is meegenomen.

Tabel 3.3a: Etmaalintensiteiten en daguurintensiteit Leudalweg

Leudalweg 23 maart 2009	Verkeersbewegingen uurpiek	
Telgegevens	in %	aantal
maximale uurintensiteit	9.5%	117
licht mvt	88.4%	1086
Middelzwaar	6.5%	80
Zwaar	1.6%	20
Overig	3.5%	43

Leudalweg jaar=2011	Verkeersbewegingen uurpiek	
Extrapolatie 2% groei/jaar	in %	aantal
maximale uurintensiteit	9.5%	121
licht mvt	88.4%	1130
Middelzwaar	6.5%	83
Zwaar	1.6%	20
Overig	3.5%	45

Leudalweg jaar=2021	Verkeersbewegingen uurpiek	
Extrapolatie 2% groei/jaar	in %	aantal
maximale uurintensiteit	9.5%	148
licht mvt	88.4%	1378
Middelzwaar	6.5%	101
Zwaar	1.6%	25
Overig	3.5%	55

Tabel 3.3b: Etmaalintensiteiten en daguurintensiteit Napoleonsweg

Napoleonsweg telpunt 273460	Verkeersbewegingen uurpiek	
Telgegevens 2008	in %	aantal
maximale uurintensiteit	7.7%	903
licht mvt		
Middelzwaar		
Zwaar		4640
Overig		
etmaal intensiteit werkdag		11728

Napoleonsweg extrapolatie 2021	Verkeersbewegingen uurpiek	
Extrapolatie 1% groei/jaar	in %	aantal
maximale uurintensiteit	7.7%	1018
licht mvt		0
Middelzwaar		0
Zwaar		0
Overig		0
etmaal intensiteit werkdag		13215

De gevolgen voor het verkeer worden zijn beoordeeld door de maatgevende uurpiek als gevolg van het plan samen met de intensiteiten zoals die over 10 jaar worden verwacht.

Het gebruik van de Napoleonsweg als alternatieve doorgaande route voor o.a. vrachtvervoer van en naar Venlo zal verder worden ontmoedigd. Verwacht mag worden dat de verkeersintensiteit nu lager is dan op basis van de telling van 2008 blijkt. In dit rapport is derhalve nog -worstcase- uitgegaan van de telling van 2008 met een lage groei (1% per jaar) tot het jaar 2021.

3.4 Verkeersbewegingen door plan

Het plan leidt tot vestiging van activiteiten die leiden tot meer vervoersbewegingen. Tabel 4.1 geeft een onderbouwing welk aantal vervoersbewegingen te verwachten zijn.

Tabel 4.1: vervoersbewegingen door plan

winkeloppervlak	888	m²
bezoekers per week	4500	aantal/week
openingsuren per week	72	uur
% met de auto	95.00%	%
uur piekwaarde	10.0%	van etmaalwaarde
etmaal intensiteit	1425	auto's/etmaal
verkeer heen (piek)	71	auto's/uur
verkeer van (piek)	71	auto's/uur

Op basis van de tabel 3.3.a en tabel 4.1 blijkt dat de maatgevende uurpiek :

- Plan: 2 x 71 autobewegingen per uur (jaar 2021);
- Leudalweg: 148 autobewegingen per uur (jaar 2021);

De uurpiekwaarden voor de genoemde wegen i.c.m. het plan zijn beoordeeld.

3.5 Laden en lossen

Vrachtvervoer heeft laad- en losmogelijkheden op eigen terrein. Tijdens het laden en lossen wordt de vrachtwagen op eigen terrein opgesteld. (Zie ook figuur 2). De ca 8 vrachtwagenbewegingen per dag leveren geen significante capaciteitsproblemen voor de openbare weg op.

3.6 Verkeersveiligheid

De Leudalweg is een 50 km/uur weg in bebouwd gebied. De inrit is op ca 45 meter van het kruispunt met de Napoleonsweg gelegen. Het plan leidt ten hoogste tot extra ca 2 x 71 autobewegingen per uur als piekwaarde in het jaar 2021.

De foto's onder 3.4 laten zien dat er voldoende zicht bestaat op de Leudalweg. Uit het oogpunt van veiligheid is de situatie voldoende veilig.

Foto's 3.4: inrit parkeerplaats en luchtfoto



4. Berekeningen

4.1 Inleiding

Om een goede indruk te verkrijgen over de afwikkeling van de verkeersstromen is de nieuwe situatie vergeleken met de aanleg van een nieuwe T-splitsing met de verkeersbewegingen die het plan tot gevolg heeft.

Vervolgens is met het software programma Capacito, versie 1.6 een berekening uitgevoerd om na te gaan welke gevolgen het plan heeft voor de verkeersafwikkeling. Dit betreffen de volgende berekeningen:

- intensiteitscriterium van slop;
- methode Harders.

Om de verkeersafwikkeling te kunnen beoordelen is een inschatting gemaakt welke weg het verkeer van en naar de inrichting volgt. Het meeste verkeer, zowel lokaal als interlokaal, zal het plangebied bereiken vanaf de Napoleonsweg-Leudalweg-plangebied (90%). Het overige verkeer komt uit westelijke richting over de Leudalweg.

Het plan leidt in 2021 tot de volgende hoogste uurtensiteiten:

- Leudalweg (ten westen van de inrit van het plangebied)
 $74 + 10\% \text{ van } 71 = 81$ bewegingen in westelijke richting
 $74 + 10\% \text{ van } 71 = 81$ bewegingen in oostelijke richting
- Leudalweg (ten oosten van de inrit van het plangebied)
 $74 + 90\% \text{ van } 71 = 138$ bewegingen in westelijke richting
 $74 + 90\% \text{ van } 71 = 138$ bewegingen in oostelijke richting
- Napoleonsebaan
 $509 + 64 = 573$ bewegingen in noordoostelijke richting
 $509 + 64 = 573$ bewegingen in zuidwestelijke richting

4.2 Berekeningen Capacito

In de bijlagen 2 en 3 zijn de resultaten opgenomen van de analyse volgens de methode Harders en Slop.

Methode Harders voor inrit/uitrit-Leudalweg (zie bijlage 2)

Indien de inrit van de parkeersplaats van het plangebied wordt gezien als T-splitsing dan treden er volgens de methode Harders wachttijden op tot ten hoogste 15 seconden tijdens de piekbelasting. Een dergelijke wachttijd is acceptabel te achten.

Methode Slop voor inrit/uitrit-Leudalweg (zie bijlage 3)

Indien de inrit van de parkeersplaats van het plangebied wordt gezien als T-splitsing dan zijn er volgens het intensiteitscriterium van Slop geen maatregelen noodzakelijk.

Methode Slop Leudalweg-Napoleonsweg (zie bijlage 3)

Volgens het intensiteitscriterium van Slop is het twijfelachtig of in de huidige situatie maatregelen noodzakelijk zijn. Het plan leidt niet een toename van het verkeer. Deze toename leidt niet tot aanpassing van de conclusie zoals die nu ook aan de orde is.

5. Adviezen en conclusies

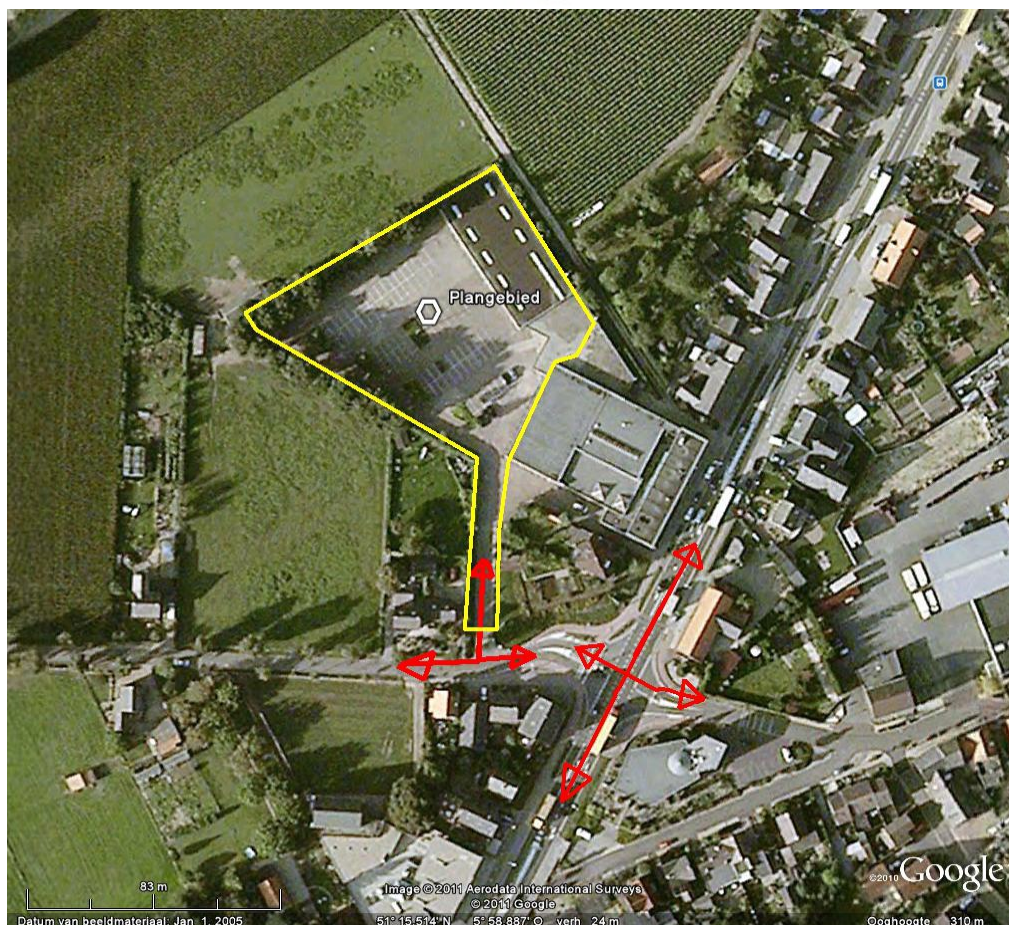
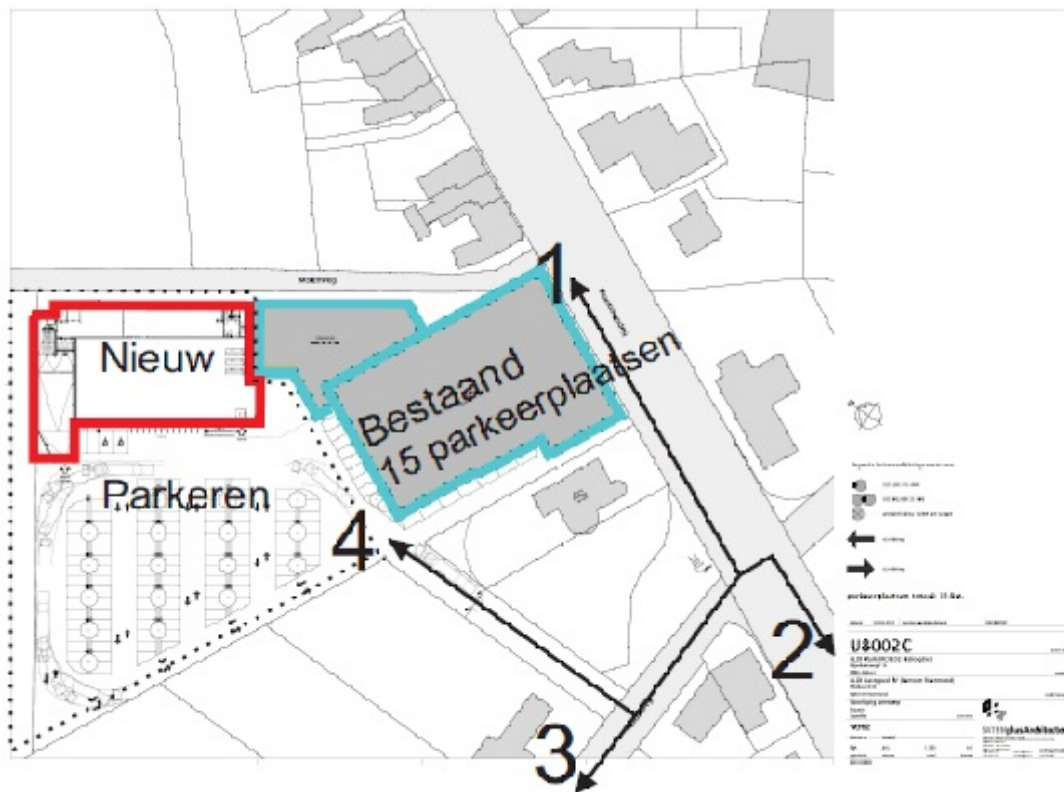
Een planologische ontwikkeling waarbij een detailhandel wordt gerealiseerd leidt tot meer publiek en dus verkeersbewegingen. De publieksaantrekkende werking bepaalt voor een groot deel de behoefte aan parkeerruimte. Het plan leidt tot een behoefte aan parkeerruimte van ca 113 plaatsen. Binnen het plan worden 114 parkeerplaatsen gerealiseerd zodat conform het lokale beleid aan de parkeerbehoefte wordt voldaan.

De verkeersafwikkeling van het plangebied (uitrit) naar de Leudalwel is beoordeeld volgens de methode Harders en het intensiteitscriterium van Slop. Uit deze beoordelingen blijkt dat geen verkeersproblemen, c.q. lange wachttijden te verwachten zijn voor de aansluiting op de Leudalweg.

Gelet op de ligging van het plan en de functies van de wegen in de omgeving is aan te nemen dat de verdere verkeersafwikkeling grotendeels loopt via het kruispunt Leudalweg-Napoleonsweg. De meest recente verkeerstellingen dateren van 2008. De kans is groot dat daardoor de structurele afname van de verkeersstromen door het open stellen van de A73 niet volledig zijn meegenomen.

Volgens het intensiteitscriterium van Slop is het op basis van de huidige situatie twijfelachtig of verkeersmaatregelen noodzakelijk zijn voor dit kruispunt. Het onderhavige plan wijzigt niets aan deze conclusie.

Bijlage 1: Luchtfoto en plattegrond tekening

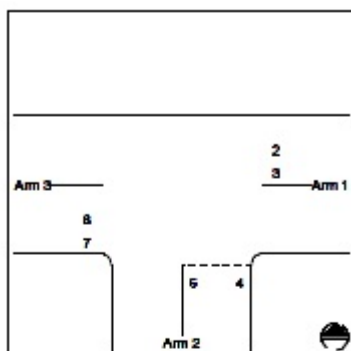


Bijlage 2: Resultaten Capacito methode Harders

uitrit-Leudalweg

Capaciteit 1.8
Licentie: RIMayer

Leudalweg T-splitsing
Verkeersberekening



Capaciteitsberekening met methode Harders

Omschrijving kruispunt:
Aansluiting plangebied op Leudalweg

Arm 1: Leudalweg west
Arm 2: Inrit plan
Arm 3: Leudalweg oost

INTENSITEITEN

maandag 18-4-2011 van 08.00 tot 09.00 uur

Richting 2: 74 pae/uur
Richting 3: 7 pae/uur
Richting 4: 7 pae/uur

Richting 6: 135 pae/uur
Richting 7: 135 pae/uur
Richting 8: 74 pae/uur

DIMENSIE

Linksafslaand verkeer rijdt voor elkaar langs
Snelheid op de hoofdweg (arm 1-3): 50 km/u
Voorrangregeling op de zijweg(en): B6 RVV: verleen voorrang
Helling arm 1: De weg ligt even hoog als het kruispunt
Helling arm 2: De weg ligt even hoog als het kruispunt
Helling arm 3: De weg ligt even hoog als het kruispunt

Geen richtingen met een eigen rijstrook
Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 1 naar 3: 1
Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 3 naar 1: 1

BEREKENING

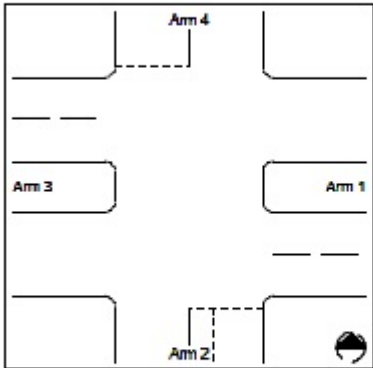
Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel
3	7	990	983	0 sec.	Ja
4	7	695	553	<15 sec.	Ja
6	135	695	553	<15 sec.	Ja

GRENSWAARDEN

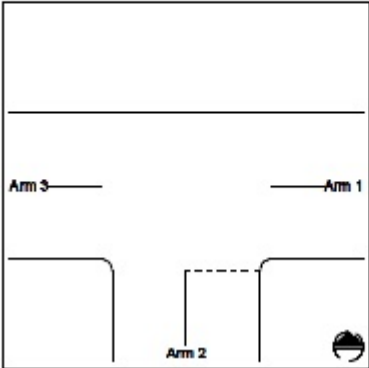
Grootte van de wachttijd	Restcap. kenwaarde	Restcap. grenzen
Overbelasting	<0	<0
Erg lange wachttijd	50	0-75
Lange wachttijd	>20 sec. 100	76-125
Matige wachttijd	20 sec. 150	126-175
Kleine wachttijd	15 sec. 200	176-250
Bijna geen wachttijd	<15 sec. 400	251-500
Geen wachttijd	0 sec. >500	>500

Bijlage 3: Resultaten Capacito methode Slop

Leudalweg-Napoleonsweg

Capaciteit 1.8 Licentie: RMeyer	Napoleonsweg Verkeersberekening						
	Intensiteitscriterium van Slop Omschrijving kruispunt: Kruispunt Straat1 / Straat2 in Demodorp Arm 1: Leudalweg oost Arm 2: Napoleonsweg zuid Arm 3: Napoleonsweg noord Arm 4: Leudalweg west						
INTENSITEITEN maandag 18-4-2011 1e drukste uur is 7,70% van etmaalintensiteit Arm 1: 13275 pae/etmaal Arm 2: 1378 pae/etmaal Arm 3: 13275 pae/etmaal Arm 4: 1378 pae/etmaal	DIMENSIE Deelkruispunten afzonderlijk beschouwen Aantal rechte doorgaande rijstroken op de hoofdweg over grotere afstand: - Van arm 1 naar arm 3: 2 of meer - Van arm 3 naar arm 1: 2 of meer Aantal opstelvakken op de zijweg(en): - Arm 2: 2 of meer - Arm 4: 1 Snelheid op de hoofdweg (arm 1-3): ≤ 50 km/u						
BEREKENING Op basis van de snelheid, de intensiteiten en de vormgeving wordt een waarde voor a berekend. Deze waarde bepaald of verkeerskundige maatregelen noodzakelijk zijn om het verkeer te kunnen afwikkelen. $a = 1,11$: Noodzaak maatregel twijfelachtig							
GRENSWAARDEN voor a <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30%;">$a < 1,00$</td> <td>Geen maatregel noodzakelijk</td> </tr> <tr> <td>$1,00 \leq a \leq 1,33$</td> <td>Noodzaak maatregel twijfelachtig</td> </tr> <tr> <td>$a > 1,33$</td> <td>Maatregel noodzakelijk</td> </tr> </table>		$a < 1,00$	Geen maatregel noodzakelijk	$1,00 \leq a \leq 1,33$	Noodzaak maatregel twijfelachtig	$a > 1,33$	Maatregel noodzakelijk
$a < 1,00$	Geen maatregel noodzakelijk						
$1,00 \leq a \leq 1,33$	Noodzaak maatregel twijfelachtig						
$a > 1,33$	Maatregel noodzakelijk						

Uitrit - Leudalweg

Capaciteit 1,8 Licentie: RMeyer	Leudalweg T-splitsing Verkeersberekening						
	Intensiteitscriterium van Siop Omschrijving kruispunt: Aansluiting plangebied op Leudalweg Arm 1: Leudalweg west Arm 2: Inrit plan Arm 3: Leudalweg oost						
INTENSITEITEN plekdag leudalweg De drukste uur is 9,50% van etmaalintensiteit Arm 1: 1702 pae/etmaal Arm 2: 1425 pae/etmaal Arm 3: 2842 pae/etmaal	DIMENSIE Geen deelkruispunten Aantal rechtdoorgaande rijstroken op de hoofdweg over grotere afstand: - Van arm 1 naar arm 3: 1 - Van arm 3 naar arm 1: 1 Aantal opstelvakken op de zijweg(en): - Arm 2: 1 Snelheid op de hoofdweg (arm 1-3): ≤ 50 km/u						
BEREKENING Op basis van de snelheid, de intensiteiten en de vormgeving wordt een waarde voor a berekend. Deze waarde bepaald of verkeerskundige maatregelen noodzakelijk zijn om het verkeer te kunnen afwikkelen. $a = 0,68$: Geen maatregel noodzakelijk							
GRENSWAARDEN voor a <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30%; padding: 2px;">$a < 1,33$</td> <td style="padding: 2px;">Geen maatregel noodzakelijk</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">$1,33 \leq a \leq 1,67$</td> <td style="padding: 2px;">Noodzaak maatregel twijfelachtig</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">$a > 1,67$</td> <td style="padding: 2px;">Maatregel noodzakelijk</td> </tr> </table>		$a < 1,33$	Geen maatregel noodzakelijk	$1,33 \leq a \leq 1,67$	Noodzaak maatregel twijfelachtig	$a > 1,67$	Maatregel noodzakelijk
$a < 1,33$	Geen maatregel noodzakelijk						
$1,33 \leq a \leq 1,67$	Noodzaak maatregel twijfelachtig						
$a > 1,67$	Maatregel noodzakelijk						

Bijlage 4: Voorblad Kaderplan

Kaderplan bestemmingsplannen voor de kernen

Gemeente Leudal

Definitief

Rapportnummer:	211x03334
Datum:	10 september 2009, 29 oktober 2009, 17 november 2009, 1 december 2009, 29 maart 2010, 22 april 2010, 15 juni 2010, 17 november 2010, 23 februari 2011, 23 maart 2011
Contactpersoon opdrachtgever:	Hen Kanders
Projectteam BRO:	Paul Gerards
Trefwoorden:	Gemeente Leudal, Kaderplan, Actualisering, Kernen, Bestemmingsplannen, Uitgangspunten
Bron foto kaft:	Hollandse Hoogte 14
Beknopte inhoud:	Algemene beleidsuitgangspunten voor de bestemmingsplannen voor de kernen van de gemeente Leudal

Bijlage 5: Vervoersbewegingen



Meerdere percelen

oppervlakte
geselecteerde
percelen:

0 m2

NR-14

Lendalweg Neer

02-03-09

uitleggen:

voor

15.00m

ophalen:

na

10-03-09

15m

Teller C

Schaal: 1:3000



Gemeente leudal



Dag/uur intensiteiten

Telpuntlocatie : Leudalweg (80), Neer

Tijd	di 03-03-2009	wo 04-03-2009	do 05-03-2009	vr 06-03-2009	za 07-03-2009	zo 08-03-2009	ma 09-03-2009	(%)
01:00	7	4	5	6	21	8	3	0,7
02:00	2	2	0	1	19	13	2	0,5
03:00	0	2	0	0	8	6	2	0,2
04:00	0	0	2	0	0	5	0	0,1
05:00	2	4	4	1	2	1	1	0,2
06:00	14	11	11	11	3	2	12	0,8
07:00	28	24	27	24	8	6	35	1,9
08:00	87	84	88	76	31	10	84	5,6
09:00	91	94	100	84	43	20	76	6,2
10:00	58	54	60	73	62	36	39	4,7
11:00	65	49	60	73	96	55	63	5,6
12:00	60	55	61	91	90	47	60	5,7
13:00	70	92	61	76	98	58	61	6,3
14:00	93	81	61	88	106	63	84	7,1
15:00	80	77	63	68	129	71	83	7,0
16:00	83	62	69	105	107	75	85	7,2
17:00	125	107	102	92	95	66	108	8,5
18:00	107	135	125	136	84	66	125	9,5
19:00	88	95	67	99	72	46	86	6,8
20:00	64	55	62	95	49	48	59	5,3
21:00	37	44	34	68	42	23	38	3,5
22:00	31	26	25	49	29	27	32	2,7
23:00	23	32	30	33	19	28	35	2,4
24:00	19	19	18	22	23	7	24	1,6
Totaal	1234	1208	1135	1371	1236	787	1197	100

Gem.Dagintens.:		
zondag:	787	9,6%
maandag:	1197	14,7%
dinsdag:	1234	15,1%
woensdag:	1208	14,8%
donderdag:	1135	13,9%
vrijdag:	1371	16,8%
zaterdag:	1236	15,1%
Werkdagen:	1229	15 %
Weekenddagen:	1012	12 %

Gemiddelde Dagsoortintensiteiten

Telpuntlocatie : Leudalweg (80), Neer

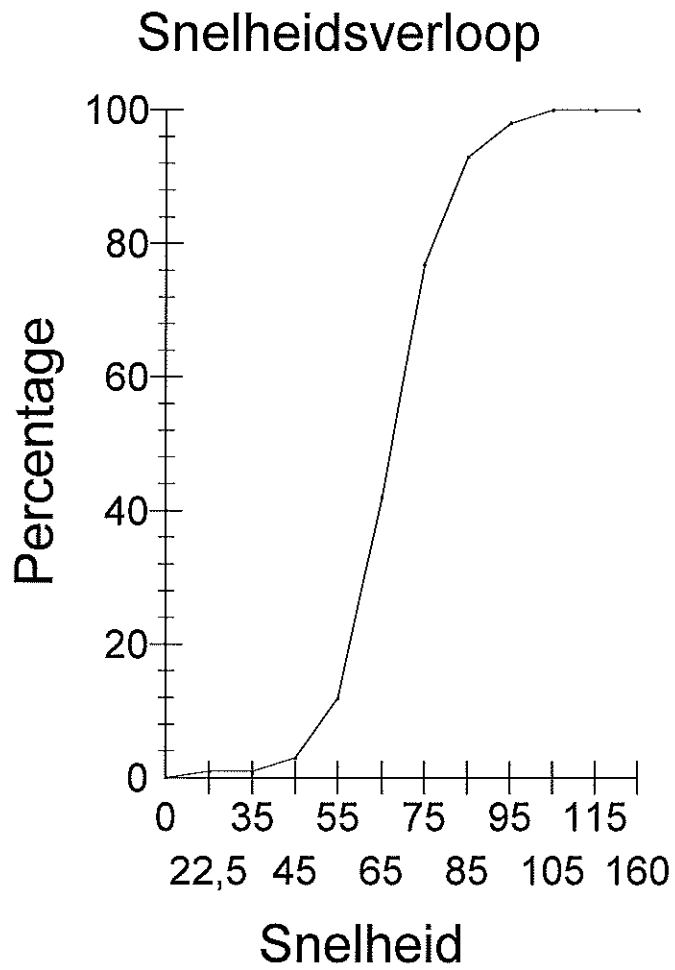
Tijd	zondag	maandag	dinsdag	woensdag	donderdag	vrijdag	zaterdag	Gem. Werk	Gem. Weekend
01:00	8	3	7	4	5	6	21	5	14
02:00	13	2	2	2	0	1	19	1	16
03:00	6	2	0	2	0	0	8	1	7
04:00	5	0	0	0	2	0	0	0	2
05:00	1	1	2	4	4	1	2	2	2
06:00	2	12	14	11	11	11	3	12	2
07:00	6	35	28	24	27	24	8	28	7
08:00	10	84	87	84	88	76	31	84	20
09:00	20	76	91	94	100	84	43	89	32
10:00	36	39	58	54	60	73	62	57	49
11:00	55	63	65	49	60	73	96	62	76
12:00	47	60	60	55	61	91	90	65	68
13:00	58	61	70	92	61	76	98	72	78
14:00	63	84	93	81	61	88	106	81	84
15:00	71	83	80	77	63	68	129	74	100
16:00	75	85	83	62	69	105	107	81	91
17:00	66	108	125	107	102	92	95	107	80
18:00	66	125	107	135	125	136	84	126	75
19:00	46	86	88	95	67	99	72	87	59
20:00	48	59	64	55	62	95	49	67	48
21:00	23	38	37	44	34	68	42	44	32
22:00	27	32	31	26	25	49	29	33	28
23:00	28	35	23	32	30	33	19	31	24
24:00	7	24	19	19	18	22	23	20	15
Totalen:									
Etmaal:	787	1197	1234	1208	1135	1371	1236	1229	1012
07 - 19u	613	954	1007	985	917	1061	1013	985	813
19 - 23u	126	164	155	157	151	245	139	174	132
23 - 07u	41	62	77	66	68	61	83	67	62

Telpuntlocatie : Leudalweg (80), Neer

Tijd	Lichte mvt	Middelzware mvt	Zware mvt	Overig	Totaal
01:00	7	0	0	0	7
02:00	5	0	0	0	5
03:00	2	0	0	0	2
04:00	1	0	0	0	1
05:00	1	1	0	0	2
06:00	8	0	0	1	9
07:00	19	1	0	1	21
08:00	55	6	2	3	66
09:00	64	6	2	1	73
10:00	49	4	1	1	55
11:00	60	3	1	2	66
12:00	59	4	1	2	66
13:00	65	5	1	3	74
14:00	73	5	1	4	83
15:00	71	6	1	3	81
16:00	71	7	1	5	84
17:00	86	7	2	4	99
18:00	102	4	1	4	111
19:00	74	4	1	1	80
20:00	58	2	0	1	61
21:00	38	3	0	0	41
22:00	30	1	0	0	31
23:00	27	1	0	1	29
24:00	18	0	0	0	18
Totalen:					
Etmaal:	1043	70	15	37	1165
7 - 19u	829	61	15	33	938
19 - 23u	153	7	0	2	162
23 - 7u	61	2	0	2	65

Telpuntlocatie : Leudalweg (80), Neer

Tijd	15	30	40	50	60	70	80	90	100	110	120	200	Totaal
01:00	0	0	0	0	1	2	3	1	1	0	0	0	8
02:00	0	0	0	0	1	2	2	0	0	0	0	0	5
03:00	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	2
04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
05:00	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	2
06:00	0	1	0	0	0	1	3	2	1	0	0	0	8
07:00	0	0	0	1	1	8	7	3	1	1	0	0	22
08:00	0	2	0	1	4	18	26	11	3	1	0	0	66
09:00	0	1	0	2	7	20	26	12	3	0	0	0	71
10:00	0	1	0	2	10	15	17	6	2	1	0	0	54
11:00	0	2	1	3	9	24	20	7	1	1	0	0	68
12:00	0	2	1	2	9	22	20	7	3	1	0	0	67
13:00	0	2	0	2	8	23	24	10	4	1	0	0	74
14:00	0	3	1	2	11	27	26	10	2	1	0	0	83
15:00	0	2	0	2	13	29	23	8	2	1	0	0	80
16:00	0	2	1	3	13	29	24	10	2	0	0	0	84
17:00	0	3	1	3	11	32	32	13	4	1	0	0	100
18:00	0	3	0	2	9	32	42	16	5	1	0	0	110
19:00	0	1	1	2	10	26	27	10	2	1	0	0	80
20:00	0	1	0	1	9	20	21	7	1	0	0	0	60
21:00	0	0	0	2	4	11	15	6	2	0	0	0	40
22:00	0	0	0	0	5	11	10	4	0	1	0	0	31
23:00	0	0	0	1	2	10	11	4	1	0	0	0	29
24:00	0	0	0	0	2	5	6	3	2	0	0	0	18
Totaal:													0
Etmaal:	0	26	6	31	140	367	387	151	42	12	0	0	1162
07 - 19u	0	24	6	26	114	297	307	120	33	10	0	0	937
19 - 23u	0	1	0	4	20	52	57	21	4	1	0	0	160
23 - 07u	0	1	0	1	6	18	23	10	5	1	0	0	65



15%	50%	85%	90%
56 (km/u)	68 (km/u)	80 (km/u)	83 (km/u)

Vervoerbewegingen door het plan

winkeloppervlak	888	m ²
bezoekers per week	4500	aantal/week
openingsuren per week	72	uur
% met de auto	95.00%	%
uur piekwaarde	10.0%	van etmaalwaarde
etmaal intensiteit	1425	auto's/etmaal
verkeer heen (piek)	71	auto's/uur
verkeer van (piek)	71	auto's/uur

Verkeersgegevens Verkeersmonitor

wegnr	teelpuntnr	wegvalksnaam	begin wegvalk [km]	ein de wegvalk [km]	lengte wegvalk [km]	beheerder	bin nen/ buiten be bouw de kom	capa citeit [pas/s]	capa citeit [m v/d/maai]	in ten site it 2007 [m v/d/maai]	in ten site it 2008 [m v/d/maai]
N273	273440	N273(Horri) - Haalen Centrum	49.2	52.3	3.100	Provincie	Buiten	1.500	22.000	17.000	.
N273	273450	Haalen Centrum - Neer Zuid	52.3	55.2	2.900	Provincie	Buiten	1.500	21.000	18.203	11.728
N273	273460	Komprens Neer Zid - Heidenweg	55.2	56.0	0.800	Provincie	Binnen	1.100	15.000	16.000	.
N273	273470	Heidenweg - Komprens Neer Nid	56.0	56.3	0.300	Provincie	Binnen	.	.	.	.
N273	273480	Neer Noord - Kessel	56.3	61.4	5.100	Provincie	Buiten	1.500	21.000	13.274	9.590

Leudalweg 23 maart 2009	Verkeersbewegingen uurpiek	
Telgegevens	in %	aantal
maximale uurintensiteit	9.5%	117
licht mvt	88.4%	1086
Middelzwaar	6.5%	80
Zwaar	1.6%	20
Overig	3.5%	43
etmaal intensiteit werkdag		1229

Leudalweg jaar=2011	Verkeersbewegingen uurpiek	
Extrapolatie 2% groei/jaar	in %	aantal
maximale uurintensiteit	9.5%	121
licht mvt	88.4%	1130
Middelzwaar	6.5%	83
Zwaar	1.6%	20
Overig	3.5%	45
etmaal intensiteit werkdag		1279

Leudalweg jaar=2021	Verkeersbewegingen uurpiek	
Extrapolatie 2% groei/jaar	in %	aantal
maximale uurintensiteit	9.5%	148
licht mvt	88.4%	1378
Middelzwaar	6.5%	101
Zwaar	1.6%	25
Overig	3.5%	55
etmaal intensiteit werkdag		1559

Napoleonsbaan telpunt 273460	Verkeersbewegingen uurpiek	
Telgegevens 2008	in %	aantal
maximale uurintensiteit	7.7%	903
licht mvt		
Middelzwaar		
Zwaar		4640
Overig		
etmaal intensiteit werkdag		11728

Napoleonsbaan extrapolatie 2021	Verkeersbewegingen uurpiek	
Extrapolatie 1% groei/jaar	in %	aantal
maximale uurintensiteit	7.7%	1018
licht mvt		0
Middelzwaar		0
Zwaar		0
Overig		0
etmaal intensiteit werkdag		13215