

Memo

HaskoningDHV Nederland B.V.
Infrastructure

Aan: Nico Hopman
Van: Martin Wouters, Jurjen Feld
Datum: 7 december 2015
Kopie: -
Ons kenmerk: N001_INFRA_BE3849
Classificatie: Projectgerelateerd

Onderwerp: Verkeerseffecten maatregelen in de Wouwerstraat in Hilvarenbeek

Aanleiding

In de Wouwerstraat in Hilvarenbeek wordt geparkeerd op het trottoir en de suggestiestroken voor fietsers. Door de beperkte wegbreedte leidt het parkeren hier tot onveilige situaties, omdat fietsers en auto's om de geparkeerde auto's heen moeten rijden en hierbij tegemoetkomend verkeer tegen komen. Daarnaast is door de geparkeerde voertuigen het trottoir minder toegankelijk voor voetgangers. De gemeente Hilvarenbeek werkt in overleg met de bewoners van de Wouwerstraat aan maatregelen om de verkeerssituatie te verbeteren.

De gemeente heeft Royal HaskoningDHV gevraagd te onderzoeken wat de effecten zijn van het instellen van eenrichtingsverkeer in de Wouwerstraat. In deze memo zijn de berekeningen en verkeerskundige effecten toegelicht.



Figuur 1. Wegprofiel van de Wouwerstraat

Verkeersmodel

De berekeningen zijn uitgevoerd met het regionale verkeersmodel Hart van Brabant versie 1.0 van de Provincie Noord-Brabant, met toekomstjaar 2030. Het model is geverifieerd met de resultaten van de verkeerstelling in de Wouwerstraat. Gezien de specifieke vraag van de gemeente is het verkeersmodel verfijnd en opnieuw toegedeeld, zo is de Van Hoornstraat toegevoegd aan het model. De verwachting was namelijk dat de eenrichtingsvarianten invloed hebben op de verkeersintensiteit in deze straat. Overigens zijn niet alle woonstraten in de omgeving van de Wouwerstraat opgenomen in het onderzoek. Het regionale verkeersmodel van de Provincie is te grofmazig om de verkeersintensiteit van alle kleine woonstraten in detail inzichtelijk te krijgen. Het model geeft wel inzicht in het effect op de verkeersstromen in de omgeving en of dit effect wenselijk is.

Autonome situatie 2030

Voor het berekenen van de autonome situatie is De Rovert, de weg tussen Hilvarenbeek en het Belgische Poppel, opgenomen als onverharde weg met een maximumsnelheid van 30 km/u.

In 2030 maken bijna 1.800 motorvoertuigen per etmaal gebruik van de Wouwerstraat. Het percentage landbouw- en vrachtverkeer dat gebruik maakt van deze weg is 4,7% (85 vrachtwagenbewegingen per etmaal). In de Van Hoornstraat rijden per etmaal iets minder 200 personenauto's en 10 vrachtwagens.

Rovert verhard en 60 km/u in 2030

Het verharderen van De Rovert heeft mogelijk ook invloed op de verkeersintensiteit in de Wouwerstraat en de omliggende wegen. Om de aantrekkende werking van het verharderen van De Rovert in het verkeersmodel te berekenen is de maximumsnelheid voor het toekomstjaar 2030 verhoogd naar een maximumsnelheid van 60 km/u. De toename in de Wouwerstraat als gevolg van het verharderen van De Rovert is ongeveer 140 motorvoertuigen per etmaal. Het totaal komt daarmee op circa 1.940 motorvoertuigen per etmaal. Voor de Wouwerstraat, erftoegangsweg type I binnen de bebouwde kom, is deze intensiteit niet verontrustend.

Eenrichtingsverkeer Wouwerstraat Oost-West

Bij de berekening van het effect van eenrichtingsverkeer in een gedeelte van de Wouwerstraat is rekening gehouden met een verharde Rovert. Op deze wijze is het meest ongunstigste effect van eenrichtingsverkeer in de Wouwerstraat onderzocht.

Uit de berekeningen van het effect van het instellen van eenrichtingsverkeer vanaf het Vrijthof naar Plein 40-45 blijkt dat de verkeersintensiteit in de Wouwerstraat halveert naar circa 900 mvt/etmaal. De verkeersintensiteit in de Van Hoornstraat neemt toe van 210 naar circa 1.000 mvt/etmaal. De verwachting is dat 35 extra vrachtwagenbewegingen gaan plaatsvinden in de Van Hoornstraat. Ook in de Sint Sebastiaanstraat neemt het aantal voertuigen per etmaal toe van ongeveer 450 naar 950.

De eenrichtingsvariant heeft een beperkter effect op de wegen aan de zuidzijde van Wouwerstraat. Alleen op de Koestraat neemt verkeersintensiteit toe van 2.100 naar 2.300 voertuigen per etmaal. Hier is sprake van een stijging met 200 motorvoertuigen per etmaal. De berekening tonen aan dat op de overige wegen in de omgeving een zeer beperkte toename is van de intensiteit door de eenrichtingsvariant. De verwachting is dat het verkeer grotendeels gebruik gaat maken van de Van Hoornstraat aan de noordzijde van de Wouwerstraat. Alleen past de forse toename van het verkeer niet bij de weginrichting van de Van Hoornstraat, zijnde een erftoegangsweg type II. In deze straat wordt op rijbaan en in de groenstroken geparkeerd vanwege het ontbreken van parkeervoorzieningen. Daarnaast zijn hier bloembakken aanwezig op de rijbaan om de snelheid te verlagen. In figuur 2 is het profiel van de Van Hoornstraat weergegeven.



Figuur 2. De huidige inrichting van de Van Hoornstraat

Eenrichtingsverkeer Wouwerstraat West-Oost

Ook het effect van het instellen van eenrichtingsverkeer in de tegenstelde richting vanaf Plein '40-'45 naar het Vrijthof is berekend met het verkeersmodel. Deze variant zorgt voor een beperktere afname van het gemotoriseerd verkeer in de Wouwerstraat ten opzichte van de andere eenrichtingsvariant. Per etmaal maken namelijk bijna 1.200 voertuigen gebruik van de verbinding in oostelijke rijrichting. De toename van de verkeersintensiteit op de omliggende wegen is hierdoor beperkter. Echter is in de Sint Sebastiaanstraat sprake van een verdubbeling van de intensiteit. Daarnaast is de verwachting dat de verkeersintensiteit in de Van Hoornstraat zal verviervoudigen door deze verkeersmaatregel. Dit blijven forse toenames voor deze rustige woonstraten.

Bij het instellen van eenrichtingsverkeer is niet alleen de verkeersintensiteit een aandachtspunt. Ook oriëntatie en een logische routing voor het verkeer zijn belangrijk. Het instellen van eenrichtingsverkeer in oostelijke rijrichting komt niet overeen met de circulatiemaatregelen die in het verleden in het centrum van Hilvarenbeek zijn ingesteld. Hier zijn eenrichtingswegen ingesteld om het centrum vanuit de Provinciale weg, de N269, makkelijker te kunnen bereiken. Het verkeer vanaf de Provinciale weg en het centrum kan door deze variant niet meer gemakkelijk de Wouwerstraat bereiken. Komende vanaf het Vrijthof wordt het verkeer gedwongen om gebruik te maken van de Sint Sebastiaanstraat.

Overzicht verkeersintensiteiten

Voor de verschillende scenario's is de verwachte verkeersintensiteit per wegvak inzichtelijk gemaakt. In de onderstaande tabel zijn de resultaten weergegeven.

	Rovert onverhard	Rovert 60 km/h	Eenrichtingsverkeer Oost-West	Eenrichtingsverkeer West-Oost
Wouwerstraat	1.799	1.939	910	1179
Van Hoornstraat	211	210	1.030	811
Plein 40-45	820	796	666	983
Loostraat	1.004	981	904	869
Herlaerstraat	734	792	749	693
Sint Sebastiaanstraat	445	443	958	867
Vrijthof	2.233	2.451	1.824	2.002
Koestraat	2.226	2.123	2.323	2.234

Tabel 1. Verkeersintensiteit per wegvak in het toekomstjaar 2030 bij de verschillende scenario's

Resumé

Door het verharderen van De Rooverthoofd maken in 2030 bijna 2.000 motorvoertuigen gebruik van de Wouwerstraat. Deze intensiteit is niet verontrustend voor een erfdoegangsweg type I binnen de bebouwde kom. Alleen leidt het huidige parkeergedrag hier tot onveilige situaties, omdat fietsers en auto's om de geparkeerde auto's heen moeten rijden en hierbij op het rijgedeelte van tegemoetkomend verkeer komen. Het invoeren van eenrichtingsverkeer van oost naar west in een gedeelte van de Wouwerstraat zorgt voor een halvering van de verkeersintensiteit. Dit heeft ook een positieve invloed op de verkeersveiligheid. Echter wordt in de rustige woonstraten ten noorden van de Wouwerstraat een verkeerstoename verwacht, met name in de Van Hoornstraat en Sint Sebastiaanstraat. De Van Hoornstraat is niet ingericht op een toename van het gemotoriseerd verkeer met 800 à 1.000 motorvoertuigen per etmaal.

Ook het instellen van eenrichtingsverkeer van west naar oost in een gedeelte van de Wouwerstraat zorgt voor een forse toename op de wegen ten noorden van de Wouwerstraat. Alleen is deze toename iets beperkter omdat verwacht wordt dat 1.200 motorvoertuigen per etmaal gebruik blijven maken van de Wouwerstraat. Ondanks het iets positievere verkeerseffect in de omgeving ten opzichte van de oost-westvariant is deze variant minder gewenst vanwege de verwachte verminderde oriëntatie voor de weggebruikers uit het centrum als gevolg van de onlogische routing in aansluiting op de huidige circulatiemaatregel in Hilvarenbeek.

Aangezien beide varianten effect hebben op woonstraten die ook niet volledig geschikt en ingericht zijn om de toename goed en veilig op te vangen zal bekeken moeten worden welke andere oplossingen voor de Wouwerstraat mogelijk zijn. Het opvangen van de parkeervraag zal beter gereguleerd moeten worden in het aanbod van mogelijkheden zodat een duurzame oplossing gevonden wordt.