Notitie / Memo

HaskoningDHV Nederland B.V.
Transport & Planning

Aan:	Gemeente Venray
Van:	Sander Hoen, Niels Bosch
Datum:	10 januari 2020
Kopie:	
Ons kenmerk:	BG9562TPNT2001100851
Classificatie:	Projectgerelateerd

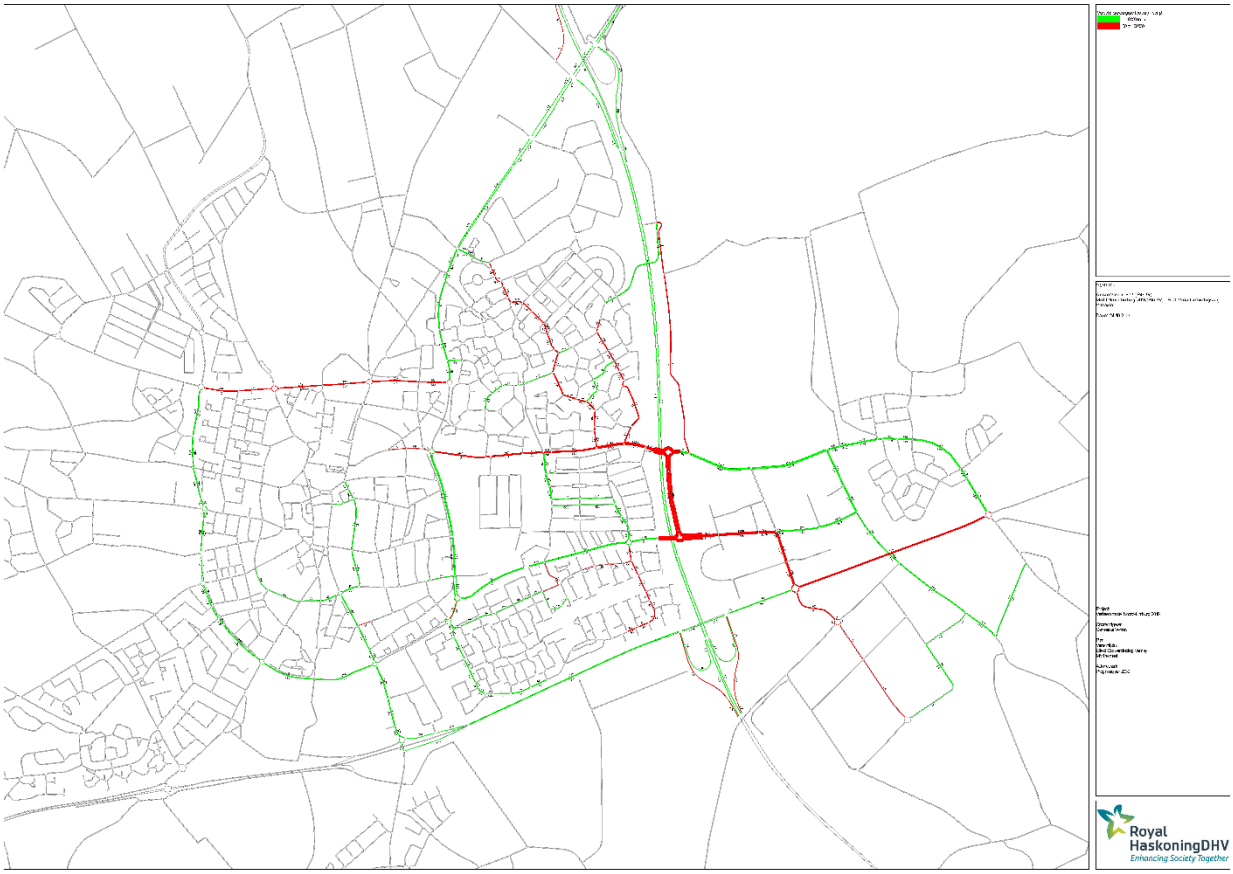
Onderwerp: Verbindingsweg Venray

Verkeerskundig effect Verbindingsweg Venray

Om het effect van de aanleg van de verbindingsweg inzichtelijk te maken hebben we gebruik gemaakt van het Verkeermodel Noord-Limburg (versie 2019).

In het prognosejaar 2030 van dit verkeersmodel is de verbindingsweg reeds opgenomen. We hebben een variant gemaakt in dit prognosejaar 2030 waarin de verbindingsweg is verwijderd en deze opnieuw toegedeeld voor de ochtendspits-, avondspits en restdagperiode en hieruit etmaalwaarden samengesteld.

De resultaten van beide varianten hebben we met elkaar vergeleken met behulp van een verschilplot. In onderstaande afbeelding is deze verschilplot weergegeven. In de bijlagen zijn de modelplots opgenomen in groot formaat.



Op basis van deze verschilplot kunnen we concluderen dat de verbindingsweg gebruikt zal worden door ca. 7.000 mvt/etmaal[1].
Er ontstaat hierdoor een nieuwe route tussen de N270 en de Stationsweg (Venray) die loopt via de Germaan – Henri Dunantstraat – Verbindingsweg – Stationsweg. Op de aansluitende wegen ontstaan verkeerstoenames van 2.600 mvt/etm (De Germaan) tot ca. 3.000 mvt/etm (Henri Dunantstraat en Stationsweg).
Er zijn verkeersafnames zichtbaar op de route langs het NS-station (-1.400 mvt/etm) en de Mgr. Hanssenstraat (-1.300 mvt/etm) door Oostrum en door Antoniusveld (-1.100 mvt/etm). Ook op de Leunseweg is een afname te zien van bijna 500 mvt/etm, als gevolg van de nieuwe route die er ontstaat tussen Venray en de A73.
Verkeer vanuit de hoek Keizersveld / Landweert kiest door de nieuwe verbindingsweg eerder voor de A73- aansluiting Venray om van en naar het zuiden te gaan. Hierdoor wordt deze aansluiting iets drukker (500 mvt/etm) en de zuidelijk aansluiting van Venray-Noord iets rustiger (-670 mvt/etm).

Vergelijking met eerdere berekeningen
In de vorige versie van het verkeersmodel (versie 2016) is de verbindingsweg ook doorgerekend. De resultaten hiervan zijn gepubliceerd in de rapportage R002_T&P_BD6905-101_Rapportage Via Venray, technische uitwerking. Hierin zijn etmaalwaarden berekend van 8.000 mvt/etm. Daarnaast is in onze rapportage R007_T&P_BF2624 van 12 juni 2017 en in onze memo BF9804_T&P_NT_1811301537_Memo Venray van 30 november 2018 met betrekking tot de verbindingsweg een berekening gepubliceerd waarin het aantal voertuigen op etmaalbasis op slechts 3.500 mvt/etm uitkomt . In de berekening in het nieuwe verkeersmodel komt de etmaalwaarde uit op ca 7.000 mvt/etm.

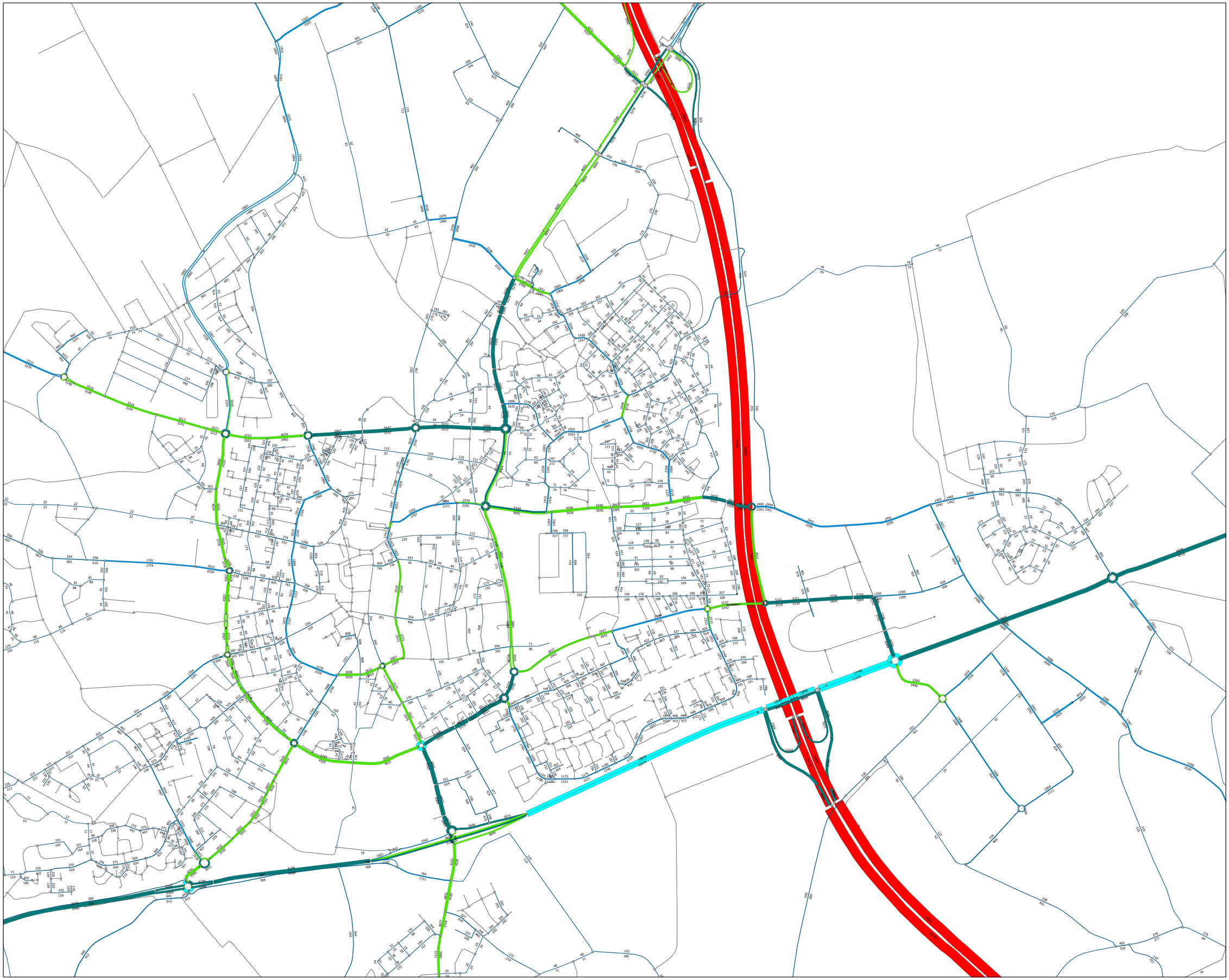
Op basis van deze afwijkende waarden is nogmaals naar de berekeningen gekeken en blijkt er bij de berekening van 30 november 2018 een technisch probleem te hebben voorgedaan waardoor de waarden fors lager uitkwamen. Desalniettemin zijn er twee verschillen aan te merken tussen beide doorrekeningen die een ander resultaat tot gevolg hebben. Het gaat om een andere invulling van de Oirloseweg en de aansluiting van de N270 op de Leunseweg.

Ten opzichte van het model 2014 zien we dat de verbindingsweg ca 1.000 mvt/etm minder verwerkt. Dit kan voor een groot deel verklaard worden doordat de maatregelen in het kader van de Via Venray in het model van 2014 niet zijn opgenomen.

Het gaat daarbij om het vervangen van de rotonde N270/De Germaan en de doorstroommaatregelen op de N270. Ook is in het kader van de Via Venray in het nieuwe model de functie van de Oirloseweg afgewaardeerd. Deze maatregelen zullen er toe bijdragen dat meer verkeer via de nieuw aan te leggen verbindingsweg een route naar het centrum weten te vinden ten gunste van de verbinding over de Stationsweg oost en de Leunseweg. Daarnaast zijn er verschillen tussen de versies 2014 en 2016 door verschillende ruimtelijke ontwikkelingen (woningen en arbeidsplaatsen), verschillende percentages autonome groei (laag-midden-hoog scenario welvaart) en een andere insteek/scenario's/cijfers autogebruik voor het model. Al deze zaken hebben invloed op de prognosecijfers.

[1] *In het verkeersmodel blijkt de Smakterveldweg toegankelijk te zijn voor gemotoriseerd verkeer terwijl dit alleen een fietsroute is.Dit heft weinig tot geen effect op de modelresultaten. In werkelijkheid zal dit verkeer meer gebruik maken van de Spurkterdijk en de Klaproos.*

Bijlage: Resultaten Verkeersmodel



_Belast netwerk Etmaal (colour) - script

- 1 to 2500
- 2500 to 5000
- 5000 to 10000
- 10000 to 15000
- 15000 to 20000
- >20000

Algemeen:

Aimsun Version: 8.1.5 (R47097)
Model Noord-Limburg_2018 (R47097) _ Final_Variant verbindingsweg Venrayang

Datum: 24-10-2019

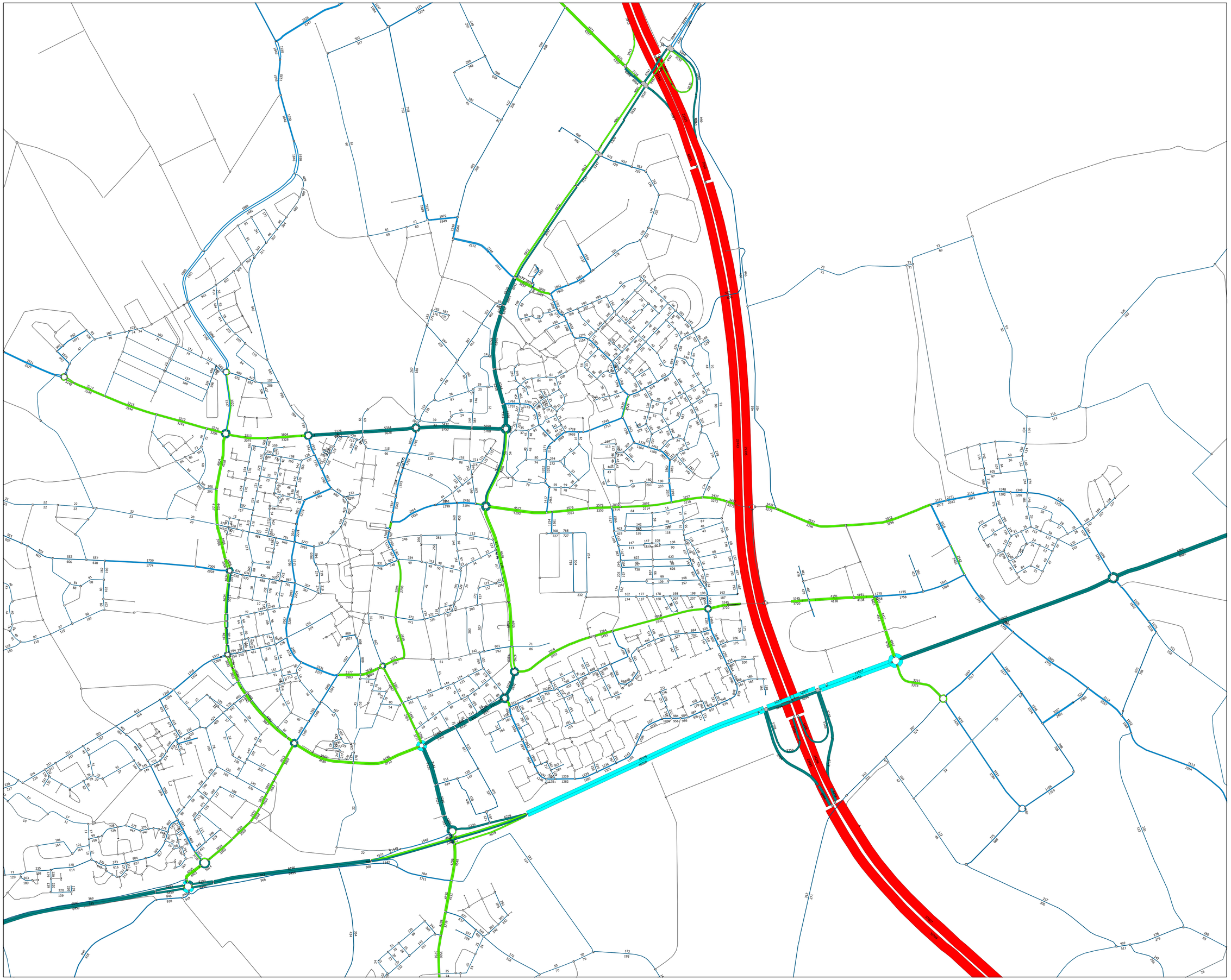
Project:
Verkeersmodel Noord-Limburg 2018

Opdrachtgever:
Gemeente Venray

Plot:
Variant met Oostverbinding Venray
MVT/etmaal

Autonetwerk:
Prognosejaar 2030

Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together



_Belast netwerk Etmaal (colour) - script

- 1 to 2500
- 2500 to 5000
- 5000 to 10000
- 10000 to 15000
- 15000 to 20000
- >20000

Algemeen:

Aimsun Version: 8.1.5 (R47097)
Model Noord-Limburg_2018 (R47097) _ Final_Variant verbindingsweg Venrayang

Datum: 24-10-2019

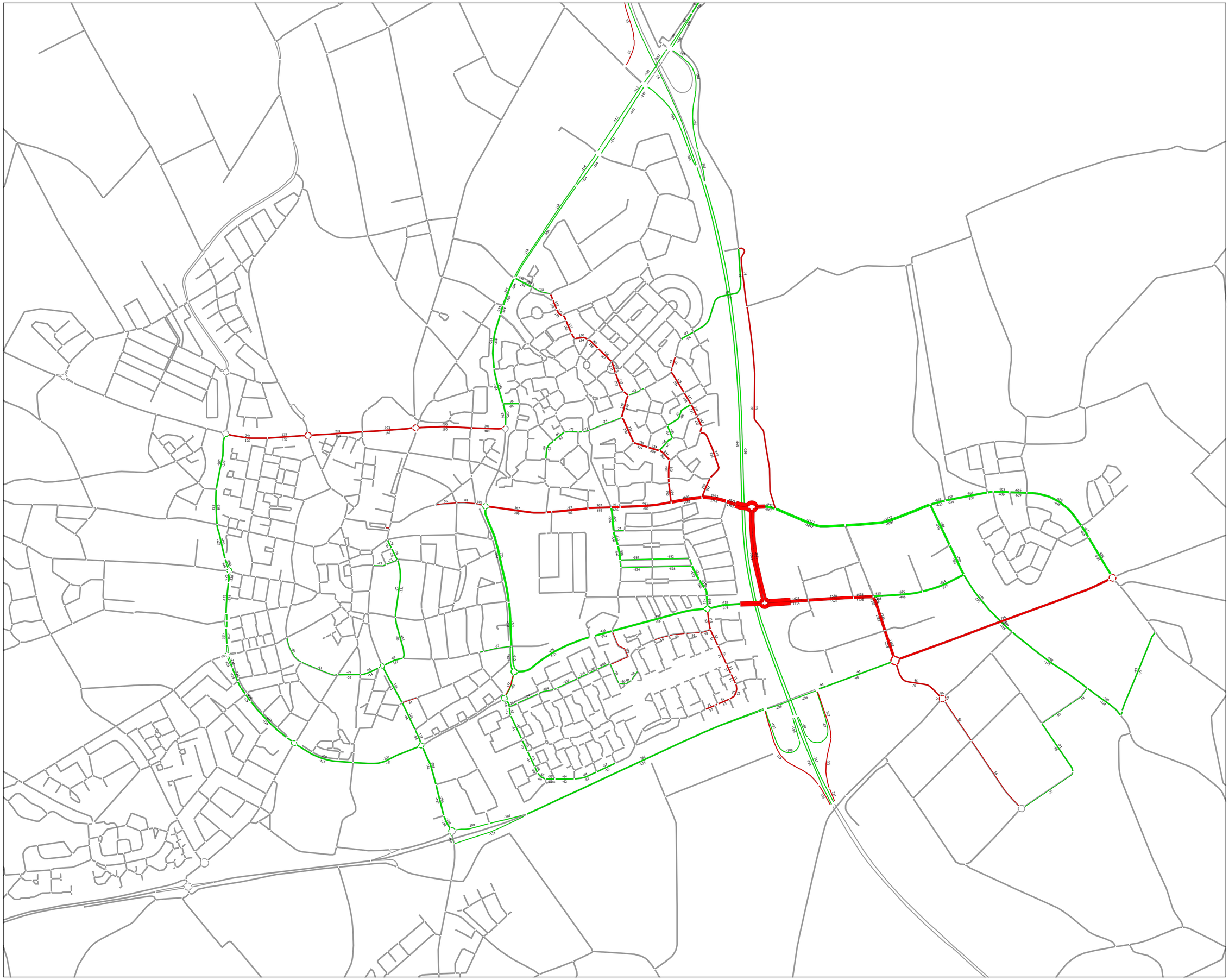
Project:
Verkeersmodel Noord-Limburg 2018

Opdrachtgever:
Gemeente Venray

Plot:
Variant zonder Oostverbinding Venray
MVT/etmaal

Autonetwerk
Prognosejaar 2030

Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together



Verschillenweergave (colour) - script

- -100000 to -50
- 50 to 100000

Algemeen:

Aimsun Version: 8.1.5 (R47097)
Model Noord-Limburg_2018 (R47097) _ Final_Variant verbindingsweg Venrayang

Datum: 24-10-2019

Project:
Verkeersmodel Noord-Limburg 2018

Opdrachtgever:
Gemeente Venray

Plot:
Verschilplot
Effect Oostverbinding Venray
MVT/etmaal

Autonetwerk:
Prognosejaar 2030

Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together