

In opdracht van:
Hendriks Ontwikkeling

Projectnummer:
M07715-R-E

Datum:
30 november 2022



Onderbouwing verkeer woningbouw Oostrum-Oost



1. INLEIDING	3
1.1 Aanleiding	3
1.2 Uitgevoerde onderzoek	3
2. INVENTARISATIE HUIDIGE VERKEERSSITUATIE	4
2.1 Infrastructureel onderzoeksgebied	4
2.2 Beleidsmatige kaders	4
2.3 Maximaal acceptabele intensiteit	5
2.4 Bestaande knelpunten	6
3. VERKEERSAANTREKKENDE WERKING	7
3.1 Extra verkeersaantrekkende werking	7
3.2 Verdeling verkeer	7
4. TOETSING TOEKOMSTIGE SITUATIE	9
5. CONCLUSIE	10
6. BIJLAGEN	11
6.1 Bijlage 1: Intensiteiten	11
6.2 Bijlage 2: Beoordeling Monseigneur Hanssenstraat	14

Colofon

Auteur(s): Jasper Doeven, Johan Eggink

Copyright

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

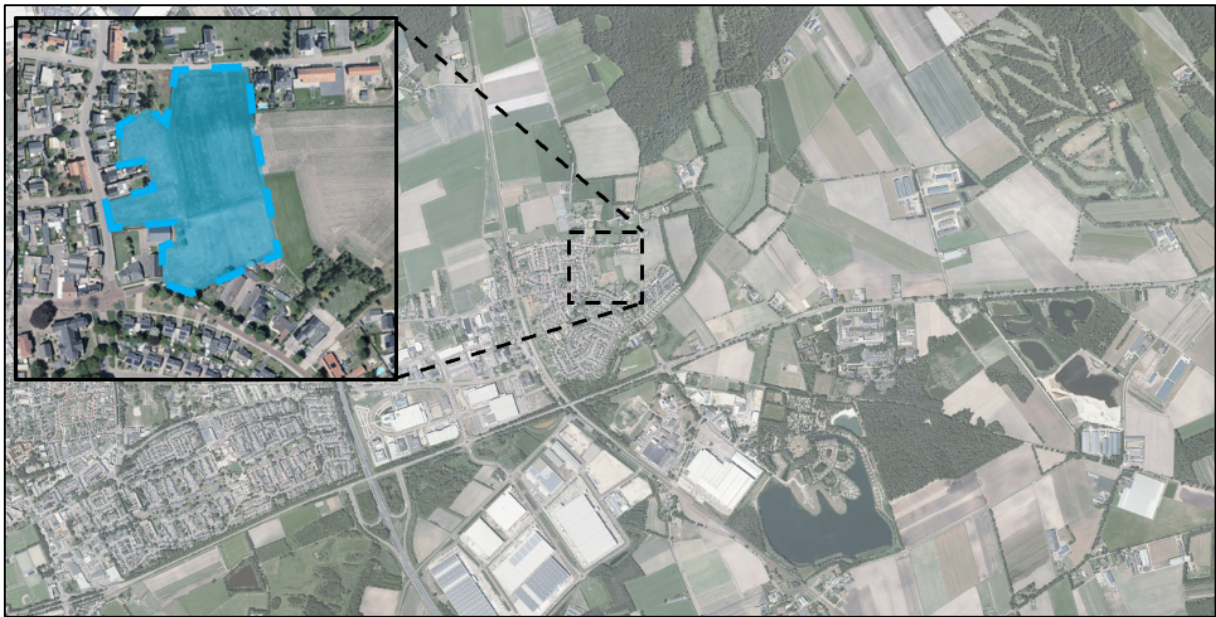
No part of this book may be reproduced in any form, by print, photoprint, microfilm or any other means without written permission from the publisher.



1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

Hendriks Ontwikkeling werkt aan de nieuwbouwwijk Oostrum-Oost in Oostrum in de gemeente Venray. Het plan omvat 57 woningen en 2 bouwkvavels. De ontwikkeling ontsluit aan de noordzijde aan de Van Broekhuizenstraat en aan de zuidzijde aan de Monsieur Hanssenstraat. Omwonenden hebben zorgen geuit over de vraag of de ontsluitingen wel veilig zouden zijn met betrekking tot de afwikkelcapaciteit van de wegen. We hebben daarom inzichtelijk gemaakt in hoeverre de omliggende wegen het extra verkeer kunnen ontsluiten. Onderstaande figuur laat de ligging van de ontwikkeling binnen de kern Oostrum zien.



Figuur 1 – Ligging van het projectgebied in de omgeving.

1.2 Uitgevoerde onderzoek

In hoofdstuk 2 inventariseren we de huidige situatie. We kijken naar zowel de beleidsmatige kaders als de fysieke inrichting van de weg en kijken of er in de huidige situatie al sprake is van eventuele knelpunten. In hoofdstuk 3 berekenen we de verkeersaantrekkende werking als gevolg van de ontwikkeling en delen deze toe aan de wegen in het onderzoeksgebied. In hoofdstuk 4 kijken we of de ontwikkeling leidt tot knelpunten. Hoofdstuk 5 toont de conclusie. In de bijlage hebben we de intensiteiten die we als basis hebben gebruikt opgenomen.



2. INVENTARISATIE HUIDIGE VERKEERSSITUATIE

De eerste stap van het onderzoek bestaat uit het inventariseren van de huidige situatie. In dit hoofdstuk brengen we de huidige intensiteiten in kaart en maken we een inschatting van de maximaal acceptabele intensiteit van de verschillende wegvakken.

2.1 Infrastructureel onderzoeksgebied

Het plangebied wordt richting het noorden via de Van Broekhuizenstraat ontsloten en richting het zuiden via de Monseigneur Hanssenstraat. Uiteindelijk zal echter het overgrote deel van het verkeer van en naar de N270 rijden. Daarnaast verwachten we dat een deel van het autoverkeer richting de kern Venray over de Stationsstraat zal rijden. Het centrum van Venray ligt op 10 minuten fietsen, wat voor een deel van de bewoners een afstand zal zijn om de auto te gebruiken. We verwachten verder dat het verkeer dat via de noordelijk gelegen Spralandweg rijdt marginaal zal zijn.

Onderstaande kaart geeft het infrastructurele onderzoeksgebied weer. De nummering van de wegvakken komt overeen met de nummering in de tabellen en figuren in de rest van dit rapport. In bijlage 1 zijn de intensiteiten bijgevoegd met een toelichting van gemaakte keuzes en rekenstappen.



Figuur 2: Infrastructureel onderzoeksgebied.

2.2 Beleidsmatige kaders

Een belangrijk beleidsstuk als input voor dit onderzoek is het document 'Uitgangspunten Netwerken Infrastructuur en Verkeer, fietsen en lopen in de Spotlights'. Hieruit maken we op dat de gemeente beoogt een verbindingsweg ('Oostverbinding') aan te leggen tussen de Stationsweg en de Henri Dunantstraat parallel aan de A73. Hierbij wordt het deel van de Stationsweg tussen de Oostsingel en de A73 opgewaardeerd tot een gebiedsontsluitingsweg.



Verder wordt de N270 tussen de Leunseweg en de rotonde Oostrum opnieuw ingericht¹ om de leefbaarheid, verkeersveiligheid en de verkeersdoorstroming te verbeteren. De verwachting is dat ook deze ontwikkeling zal leiden tot minder doorgaand verkeer door Oostrum.

We verwachten dat de aanleg van deze 'Oostverbinding' en de herinrichting van de N270 zal leiden tot een sterke afname in doorgaand verkeer op de Monseigneur Hanssenstraat, waardoor op deze straat de intensiteit in de toekomst zal afnemen. Dit zien we ook terug in de modelgegevens die we in bijlage 1 hebben verwerkt.

2.3 Maximaal acceptabele intensiteit

Om te bepalen hoe zwaar een weg wordt belast stellen we een maximaal acceptabele intensiteit vast. We doen dit door te kijken naar de beleidsmatige functie van de weg en de daadwerkelijke inrichting op straat. Op basis van richtlijnen van het CROW bepalen we een maximaal acceptabele intensiteit.

We maken onderscheid tussen erftoegangswegen en gebiedsontsluitingswegen. Gebiedsontsluitingswegen toetsen we op basis van verkeersveiligheid en doorstroming; de hoeveelheid verkeer die een weg kan verwerken. Erftoegangswegen toetsen we op basis van verkeersveiligheid en leefbaarheid; hierbij wordt rekening gehouden met onder andere (ervaarde) fietsveiligheid en in hoeverre het verblijfsklimaat aangenaam is. Alle wegen die we hebben benaderd, met uitzondering van de Stationsweg, zijn erftoegangswegen. De Monseigneur Hanssenstraat hebben we verder beoordeeld op basis van uitgangspunten van het CROW omtrent wegontwerp² (zie bijlage 2). De Stationsweg heeft de functie van een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom maar is niet geheel als zodanig ingericht vanwege de aanwezigheid van een fietssuggestiestrook. Gezien de inrichting toetsen we deze daarom als een 'grijze weg'. Dit is een weg die een ontsluitende functie heeft maar inrichtingskenmerken heeft van zowel een erftoegangsweg als een gebiedsontsluitingsweg. Onderstaande tabel laat de benadering van de maximaal acceptabele intensiteit zien.

Nr.	Weg	Beleidsmatige wegcategorie	Ingericht op straat als	Maximaal acceptabele intensiteit
1	Van Broekhuizenstraat	Erftoegangsweg bibeko, max 30 km/u	Erftoegangsweg binnen de bebouwde kom. 4,0 meter breed met gemengd verkeer. De weg heeft geen trottoir, we toetsen de weg daarom als woonerf. Max. 30 km/u	1.000 mvt/etmaal ³
2	Geijsterseweg	Erftoegangsweg bibeko, max 30 km/u	Erftoegangsweg binnen de bebouwde kom. 5,4 meter breed met vrijliggend trottoir en gemengd fietsverkeer. Max. 30 km/u	5.000 mvt/etmaal ²
3, 4, 5, 6	Monseigneur Hanssenstraat	Erftoegangsweg bibeko, max 30 km/u	Erftoegangsweg binnen de bebouwde kom. 5,2 meter breed met vrijliggend trottoir en gemengd fietsverkeer. Max. 30 km/u	5.000 mvt/etmaal ²

¹ <https://www.limburg.nl/onderwerpen/verkeer-vervoer/provinciale-wegen/n270-via-venray/>

² CROW-publicatie 315: Basiskkenmerken wegontwerp [2012], paragraaf 2.4.2: Erftoegangsweg binnen de bebouwde kom

³ CROW-publicatie 351: Ontwerpwijzer fietsverkeer [2016], tabel 5-2 en 5-3



Nr.	Weg	Beleidsmatige wegcategorie	Ingericht op straat als	Maximaal acceptabele intensiteit
7	Stationsweg	GOW50 bibeko	'Grijze weg' met ontsluitende functie binnen de bebouwde kom, ca 8 meter breed met vrijliggend trottoir en fietsstroken. Max 50 km/u.	10.000 mvt/etmaal ⁴

Tabel 1 – Maximaal acceptabele intensiteit per wegvak.

2.4 Bestaande verkeersdruk

Vanuit de beleidsanalyse zijn we geen verkeersveiligheidsknelpunten tegengekomen. Ook als we kijken naar de huidige intensiteiten en de maximaal acceptabele intensiteit op basis van de inrichting van de weg (Tabel 2) zien we in de huidige situatie geen verkeersveiligheids- en leefbaarheidsknelpunten. Tot slot kunnen we stellen dat Monseigneur Hanssenstraat in de huidige situatie voldoen aan de basiseisen van wegontwerp conform CROW-publicatie 'Basiskennmerken wegontwerp', zoals te zien is in bijlage 2.

Nr.	Weg	Huidige situatie
1.	Van Broekhuizenstraat	81%*
2.	Geijsterseweg	16%
3.	Monseigneur Hanssenstraat	58%
4.	Monseigneur Hanssenstraat	58%
5.	Monseigneur Hanssenstraat	58%
6.	Monseigneur Hanssenstraat	92%
7.	Stationsweg	64%

Tabel 2: Verhoudingen intensiteit / maximaal acceptabele intensiteit in de huidige situatie. *Geen intensiteiten beschikbaar, uitgegaan van dezelfde intensiteit als de Geijsterseweg.

⁴ CROW-publicatie 351: Ontwerpwijzer Fietsverkeer [2016], paragraaf 5.4.5: Fietspaden en fiets-/bromfietspaden



3. VERKEERSAANTREKKENDE WERKING

In dit hoofdstuk berekenen we de verkeersaantrekkende werking van de ontwikkeling. Deze delen we vervolgens onderbouwd toe aan het omliggende verkeersnetwerk.

3.1 Extra verkeersaantrekkende werking

Voor het berekenen van de verkeersaantrekkende werking als gevolg van de ontwikkeling gebruiken we CROW-publicatie 381: 'Toekomstbestendig parkeren en verkeersgeneratie'. Het CROW biedt op basis van het normgebied (ligging van de ontwikkeling binnen de gemeente) en de stedelijkheidsgraad van de gemeente een bandbreedte met een minimaal en maximaal kencijfer. Het CROW biedt kencijfers voor verkeersaantrekkende werking, maar ook voor het benodigde aantal parkeerplaatsen.

Het parkeerbeleid van de gemeente, dat voorschrijft hoeveel parkeerplaatsen moeten worden aangelegd bij een ontwikkeling, is doorgaans gebaseerd op de kencijfers van het CROW. De uitgangspunten voor het berekenen van de verkeersaantrekkende werking kunnen we dan ook het parkeerbeleid van de gemeente raadplegen. We gaan hierbij uit van de 'Beleidsnota Parkeren' van de gemeente Venray uit 2013 (hierna 'Beleidsnota').

De Beleidsnota stelt dat de hele gemeente Venray 'Matig Stedelijk' is, daarnaast is de hele gemeente behalve de kern Venray aangemerkt als normgebied 'rest bebouwde kom'. Binnen de bandbreedte gaat de gemeente uit van het gemiddelde kencijfer. Omdat er geen specifieke reden is om hiervan af te wijken nemen we dit uitgangspunt over.

Op basis van bovenstaande uitgangspunten laat onderstaande tabel het ruimtelijke programma met de berekening van de verkeersaantrekkende werking zien. Deze bedraagt 399,3 motorvoertuigbewegingen per weekdagemaal. We toetsen de wegen echter op basis van het werkdagetmaal, CROW-publicatie 381 schrijft hiervoor bij woonfuncties een factor 1,11 voor. De verkeersgeneratie per werkdagetmaal bedraagt 446 motorvoertuigbewegingen.

Functie	Aantal	Kencijfer gem.	Verkeersgeneratie weekdagemaal	Verkeersgeneratie werkdagetmaal
Huur, huis, sociale huur	9	4,9	45	50
Koop, huis, tussen/hoek	26	7,1	185	205
Koop, huis, twee-onder-een-kap	16	7,8	125	139
Patiowoningen (huur, huis, sociale huur)	6	4,9	30	33
Vrije kavels (koop, huis, vrijstaand)	2	8,2	17	19
Verkeersgeneratie			402	446

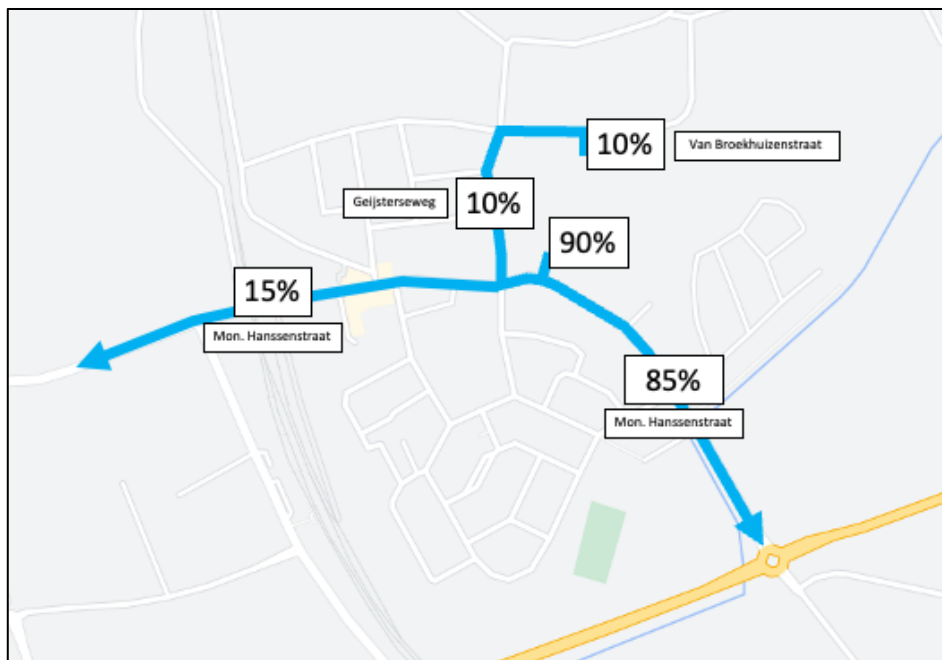
Tabel 3: Berekening verkeersgeneratie per week- en werkdagetmaal op basis van CROW-kencijfers.

3.2 Verdeling verkeer

Onderstaande figuur laat de te verwachten verdeling van het verkeer zien. Verkeer van/naar woningen kiest doorgaans voor de snelste route van/naar de ontsluitende wegen, in dit geval de N270. Rijden via de zuidelijke ontsluiting van de wijk zal hierbij voor de meeste woningen aanzienlijk sneller zijn dan via de noordelijke ontsluiting. We gaan er daarom vanuit dat 90% van het verkeer via de zuidelijke ontsluitingsroute van/naar de Monseigneur Hanssenstraat rijdt en 10% via de noordelijke ontsluitingsroute.



Verder nemen we aan dat circa 85% van het verkeer richting de N270 zal rijden. Een aanzienlijk kleiner deel, circa 15%, zal de auto gebruiken om van en naar het centrum van Venray te rijden. Onderstaande figuur geeft de verdeling van het verkeer weer.



Figuur 3 – Verdeling autoverkeer van en naar de ontwikkeling.



4. TOETSING TOEKOMSTIGE SITUATIE

In hoofdstuk 2 hebben we de huidige situatie in kaart gebracht en de maximaal acceptabele intensiteit bepaald. In hoofdstuk 3 hebben we de toename in verkeer berekend en deze toegedeeld aan het omliggende wegennet. In dit hoofdstuk onderzoeken we of de toename in verkeer tot verkeersveiligheids- en leefbaarheidsknelpunten leidt.

We doen dit door de intensiteit te delen door de maximaal acceptabele intensiteit, dit wordt dan uitgedrukt in een percentage. Met dit percentage kunnen we laten zien in hoeverre de maximaal acceptabele intensiteit wordt benaderd. Hierbij geldt dat de maximaal acceptabele intensiteit wordt gebaseerd op de leefbaarheid van de weg, het percentage zegt dus niets over de fysieke afwikkelcapaciteit van de weg. Indien een weg de 100% overschrijdt is het aan de gemeente om af te wegen of ze op een bepaalde weg toch een hogere intensiteit accepteren, bijvoorbeeld omdat de weg beleidsmatig een meer ontsluitende functie heeft. In ieder geval geldt dat, wanneer het percentage hoger is dan 100%, er aanleiding is om deze weg verder te onderzoeken.

In onderstaande tabel zijn de verhoudingen weergegeven in de huidige situatie, in de situatie 2032 exclusief ontwikkeling en 2032 inclusief ontwikkeling. We zien dat de percentages in de situatie 2032 exclusief ontwikkeling op de meeste wegen lager zijn dan in de huidige situatie. Dit komt vermoedelijk doordat de verkeersstructuur zal wijzigen als gevolg van de aanleg van de 'Oostverbinding' en de herontwikkeling van de N207, waardoor de hoeveelheid doorgaand verkeer afneemt. Als gevolg van de ontwikkeling stijgen sommige percentages met enkele procenten. Op geen van de wegvakken komt de intensiteit in de buurt van de 100%. Op basis daarvan concluderen we dat er geen sprake zal zijn van doorstromings- of leefbaarheidsknelpunten.

Nr.	Weg	Huidige situatie	2032 excl. ontwikkeling	2032 incl. ontwikkeling
1.	Van Broekhuizenstraat	81%	50%	55%
2.	Geijsterseweg	16%	10%	11%
3.	Monseigneur Hanssenstraat	58%	24%	25%
4.	Monseigneur Hanssenstraat	58%	24%	32%
5.	Monseigneur Hanssenstraat	58%	28%	36%
6.	Monseigneur Hanssenstraat	92%	58%	59%
7.	Stationsweg	64%	47%	48%

Tabel 4: Verhoudingen intensiteit / maximaal acceptabele intensiteit in de huidige en de toekomstige situatie.



5. CONCLUSIE

Als gevolg van de ontwikkeling van in totaal 59 woningen in de wijk Oostrum-Oost zien we een toename in verkeer van 444 motorvoertuigbewegingen per werkdagemaal. Wanneer we deze toename in verkeer toedelen aan het infrastructurele netwerk leidt dit op geen van de wegen tot verkeersveiligheids- en leefbaarheidsknelpunten. De ontsluiting aan de zuidzijde van het plangebied is daarmee verkeersveilig in te passen en het extra verkeer kan op een goede manier worden afgewikkeld. We concluderen daarmee dat het aspect 'verkeer' de ontwikkeling van de 59 woningen niet in de weg staat.





6. BIJLAGEN

6.1 Bijlage 1: Intensiteiten

Onderzoeksgebied

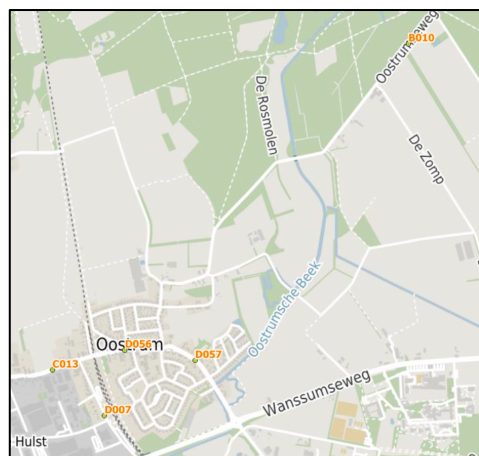


Figuur 4: Infrastructureel onderzoeksgebied.

Huidige intensiteiten

Herkomst intensiteiten

We hebben intensiteiten ontvangen vanuit twee bronnen: vanuit telgegevens (zie figuur 4 voor de telpunten) en vanuit het 'Verkeersmodel 2018 - 2030'. Bij beide bronnen zijn de gegevens gebaseerd op werkdagemaalintensiteiten (ma-vr), er is dus geen ophoogfactor nodig. Omdat sprake is van erftoegangswegen hanteren we ook geen ophoogfactor vanaf het basisjaar naar 2022.



Telpunt	Locatie
B010	Geijsterseweg
D056	Mgr. Hanssenstraat
D057	Mgr. Hanssenstraat
C013	Stationsweg
D007	Stationsweg

Figuur 5: Telpunten ontvangen gegevens.



Vergelijking tellingen en verkeersmodel

Doorgaans zijn telgegevens nauwkeuriger dan verkeersintensiteiten uit een verkeersmodel, intensiteiten uit het verkeersmodel worden namelijk afgerond op honderdtallen om schijnnaauwkeurigheid te voorkomen. Om na te gaan wat de verschillen zijn leggen we de intensiteiten uit beide bronnen naast elkaar en kiezen we vervolgens van welke bron we uitgaan.

Onderstaande tabel laat de verschillen zien tussen de intensiteiten die in 2019 en 2020 (pre-covid) zijn geteld. We rekenen deze cijfers door naar 2022 waarbij we uitgaan van een autonome groei van 1%. Dit leidt tot onderstaande verkeersintensiteiten.

Nr	Telpunt	Jaar	Intensiteit telpunt	Jaar	Intensiteit telpunt
1. Van Broekhuizenstraat	B010	2019	785* mvt/etm	2022	809 mvt/etm
2. Geijsterseweg	B010	2019	785 mvt/etm	2022	809 mvt/etm
3. Monseigneur Hanssenstraat	D057	2020	2.828 mvt/etm	2022	2.885 mvt/etm
4. Monseigneur Hanssenstraat	D057	2020	2.828 mvt/etm	2022	2.885 mvt/etm
5. Monseigneur Hanssenstraat	D057	2020	2.828 mvt/etm	2022	2.885 mvt/etm
6. Monseigneur Hanssenstraat	D056	2020	4.523 mvt/etm	2022	4.614 mvt/etm
7. Stationsweg	C013	2020	6.314 mvt/etm	2022	6.441 mvt/etm

Tabel 5: Intensiteiten huidige situatie op basis van tellingen. Geen intensiteiten beschikbaar, zelfde intensiteit als de Geijsterseweg aangenomen.

Naast de telgegevens hebben we intensiteiten uit het verkeersmodel (basisjaar 2018) ontvangen. Ook deze cijfers hogen we op naar 2022 met een groeifactor van 1%.

Nr	Jaar	Intensiteit	Jaar	Intensiteit
1. Van Broekhuizenstraat	2018	0 mvt/etm	2022	0 mvt/etm
2. Geijsterseweg	2018	500 mvt/etm	2022	520 mvt/etm
3. Monseigneur Hanssenstraat	2018	2.600 mvt/etm	2022	2.706 mvt/etm
4. Monseigneur Hanssenstraat	2018	2.600 mvt/etm	2022	2.706 mvt/etm
5. Monseigneur Hanssenstraat	2018	2.800 mvt/etm	2022	2.914 mvt/etm
6. Monseigneur Hanssenstraat	2018	4.400 mvt/etm	2022	4.579 mvt/etm
7. Stationsweg	2018	6.700 mvt/etm	2022	6.972 mvt/etm

Tabel 6: Intensiteiten huidige situatie op basis van verkeersmodel.

We kunnen de cijfers uit het verkeersmodel en uit de tellingen naast elkaar leggen om na te gaan in hoeverre het verkeersmodel afwijkt van de verkeerstellingen. We zien dat de telgegevens in alle gevallen behalve de Stationsweg hoger zijn dan de intensiteiten uit het verkeersmodel. Daarnaast geven telgegevens doorgaans een realistischer beeld van de werkelijkheid dan modelgegevens. We gaan daarom uit van de telgegevens.

Nr	Verkeerstelling	Verkeersmodel	Verskil
1. Van Broekhuizenstraat	809 mvt/etm	0 mvt/etm	-809 mvt/etm
2. Geijsterseweg	809 mvt/etm	520 mvt/etm	-288 mvt/etm
3. Monseigneur Hanssenstraat	2885 mvt/etm	2706 mvt/etm	-179 mvt/etm
4. Monseigneur Hanssenstraat	2885 mvt/etm	2706 mvt/etm	-179 mvt/etm
5. Monseigneur Hanssenstraat	2885 mvt/etm	2914 mvt/etm	29 mvt/etm
6. Monseigneur Hanssenstraat	4614 mvt/etm	4579 mvt/etm	-35 mvt/etm
7. Stationsweg	6441 mvt/etm	6972 mvt/etm	531 mvt/etm

Tabel 7: Vergelijking werkdagintensiteiten (basisjaar) Tellingen – Verkeersmodel.

De toekomstvastheid van een ontwikkeling is belangrijk, ook over 10 jaar moet het wegennet het verkeer kunnen verwerken. We passen daarom doorgaans een groeipercantage van 1% per jaar toe om de intensiteiten door te rekenen naar 2032. In dit geval zou dat betekenen dat we uit gaan van een groeifactor van $1,01^{10} = 1,11$. Echter, er zijn ontwikkelingen gepland die de hoeveelheid doorgaand verkeer in de toekomst zullen terugbrengen.



In deze benadering zouden we de verkeersgegevens verhogen terwijl deze in de praktijk juist lager zullen worden. In dit geval bieden de modelgegevens een realistischer beeld van de toekomstige situatie, we gaan dus uit van de modelgegevens.

Nr	Verkeersmodel 2032
1. Van Broekhuizenstraat	500* mvt/etm
2. Geijsterseweg	500 mvt/etm
3. Monseigneur Hanssenstraat	1200 mvt/etm
4. Monseigneur Hanssenstraat	1200 mvt/etm
5. Monseigneur Hanssenstraat	1400 mvt/etm
6. Monseigneur Hanssenstraat	2900 mvt/etm
7. Stationsweg	4700 mvt/etm

Tabel 8: Toekomstige intensiteiten op basis van verkeersmodel. *Geen intensiteiten beschikbaar, zelfde intensiteit als de Geijsterseweg aangenomen.

Intensiteiten 2022 exclusief ontwikkeling

Op basis van bovenstaande uitgangspunten komen we tot de volgende intensiteiten. We nemen de telresultaten over zonder een ophoogfactor te hanteren. De intensiteiten zijn op basis van het werkdagetaal.

Nr.	Wegvak	Wegvakgedeelte	Soort weg	Werkdagetaal (mvt)
1	Van Broekhuizenstraat	Ontsluiting wijk <-> Geijsterseweg	ETW Bibeko	809
2	Geijsterseweg	Van Broekhuizenstraat <-> Monseigneur Hanssenstraat	ETW Bibeko	809
3	Monseigneur Hanssenstraat	Geijsterseweg <-> Ontsluiting wijk	ETW Bibeko	2.885
4	Monseigneur Hanssenstraat	Ontsluiting wijk <-> Hoefslag	ETW Bibeko	2.885
5	Monseigneur Hanssenstraat	Hoefslag <-> N270	ETW Bibeko	2.885
6	Monseigneur Hanssenstraat	Geijsterseweg <-> Stationsweg	ETW Bibeko	4.614
7	Stationsweg	Stationsweg <-> Oostrumsveld	ETW Bibeko	6.441

Tabel 9: Intensiteiten basisjaar (2019/2020 exclusief ontwikkeling).

Intensiteiten 2032 exclusief ontwikkeling

Onderstaande tabel laat de toekomstige intensiteiten zien exclusief ontwikkeling.

Nr.	Wegvak	Wegvakgedeelte	Soort weg	Werkdagetaal (mvt)
1	Van Broekhuizenstraat	Ontsluiting wijk <-> Geijsterseweg	ETW Bibeko	500
2	Geijsterseweg	Van Broekhuizenstraat <-> Monseigneur Hanssenstraat	ETW Bibeko	500
3	Monseigneur Hanssenstraat	Geijsterseweg <-> Ontsluiting wijk	ETW Bibeko	1200
4	Monseigneur Hanssenstraat	Ontsluiting wijk <-> Hoefslag	ETW Bibeko	1200
5	Monseigneur Hanssenstraat	Hoefslag <-> N270	ETW Bibeko	1400
6	Monseigneur Hanssenstraat	Geijsterseweg <-> Stationsweg	ETW Bibeko	2900
7	Stationsweg	Stationsweg <-> Oostrumsveld	ETW Bibeko	4700

Tabel 10: Intensiteiten 2032 exclusief ontwikkeling.

Intensiteiten 2032 inclusief ontwikkeling

Aan de berekende intensiteiten voor 2032 voegen we de berekende toename in verkeer toe.

Nr.	Wegvak	Wegvakgedeelte	Soort weg	Werkdagetaal (mvt)
1	Van Broekhuizenstraat	Ontsluiting wijk <-> Geijsterseweg	ETW Bibeko	546
2	Geijsterseweg	Van Broekhuizenstraat <-> Monseigneur Hanssenstraat	ETW Bibeko	546
3	Monseigneur Hanssenstraat	Geijsterseweg <-> Ontsluiting wijk	ETW Bibeko	1.268
4	Monseigneur Hanssenstraat	Ontsluiting wijk <-> Hoefslag	ETW Bibeko	1.580
5	Monseigneur Hanssenstraat	Hoefslag <-> N270	ETW Bibeko	1.780
6	Monseigneur Hanssenstraat	Geijsterseweg <-> Stationsweg	ETW Bibeko	2.968
7	Stationsweg	Stationsweg <-> Oostrumsveld	ETW Bibeko	4.768

Tabel 11: Intensiteiten 2032 inclusief ontwikkeling.



6.2 Bijlage 2: Beoordeling Monseigneur Hanssenstraat

Monseigneur Hanssenstraat

Basiskensmerk	Erftoegangsweg	Toelichting waarom (deels) niet voldoet
	Minimale inrichting	
Verharding	Onverhard, open of gesloten	
Fysieke rijrichtingscheiding	Eén rijbaan zonder rijrichtingscheiding	
Lengtemarkering	Opsluitbanden aanwezig, witte markering toegestaan bij onoverzichtelijke bochten	Geen witte markering aanwezig. Geen opsluitbanden in centrum-deel.
Openbare verlichting	Aanwezig	
Voorzieningen landbouwverkeer	Niet aanwezig	
Erfaansluitingen op rijbaan	Aanwezig	
Voorzieningen (brom) fietsverkeer	Niet aanwezig	
Voorzieningen oversteken langzaam verkeer op wegvakken	Niet aanwezig	
OV-haltes (bus/tram)	Openbaar vervoer mag aanwezig zijn, halterend op de rijbaan	
Parkeren	Parkeren mag op de rijbaan	Op sommige delen van de weg wordt geparkeerd in langspareervakken.
Horizontaal en verticaal alignement	Ontwerpsnelheid is 30 km/u, korte rechtstanden	

Legenda

Voldoet aan het basiskensmerk	Voldoet deels aan het basiskensmerk	Voldoet niet aan het basiskensmerk
-------------------------------	-------------------------------------	------------------------------------

