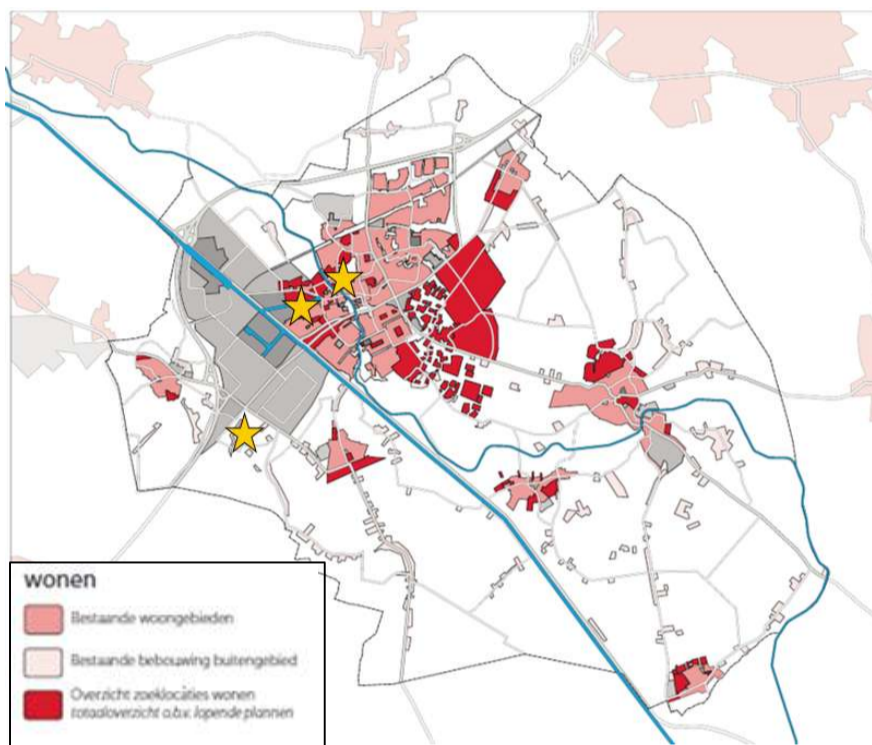
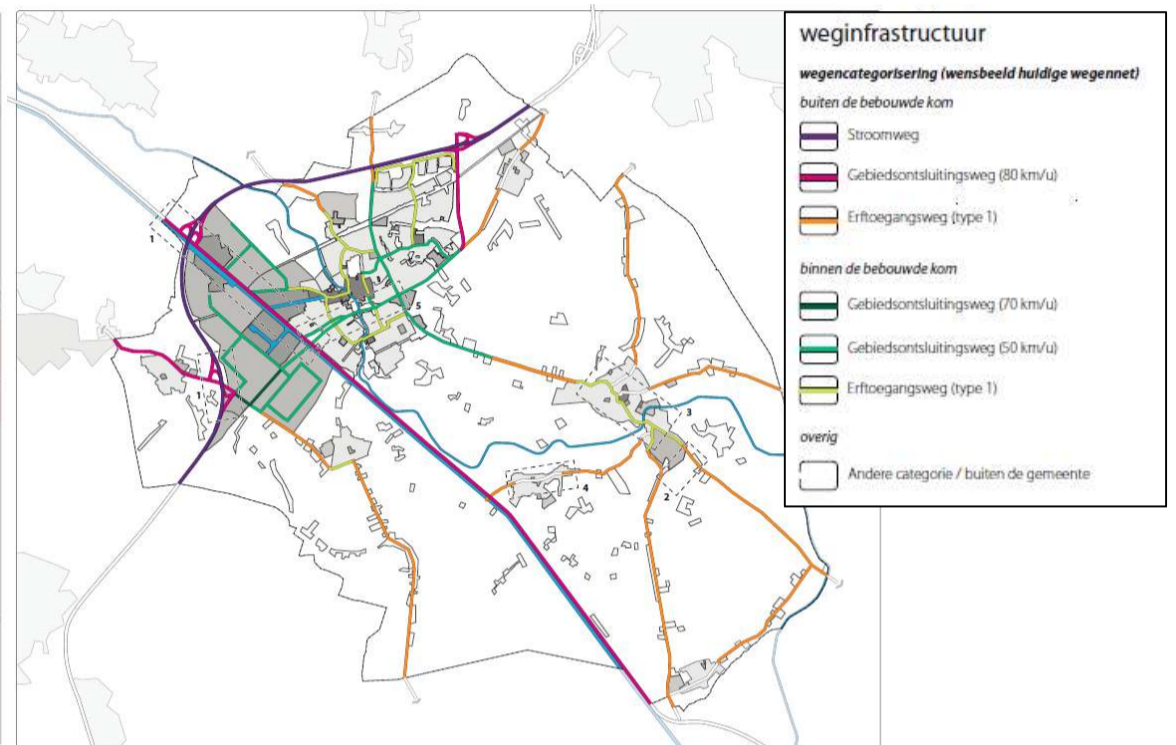


Verkeerseffecten structuurvarianten

Eerst een stapje terug... hoe ziet de (verkeer)structuur van Veghel eruit?



Figuur: Ontwikkelingen Veghel



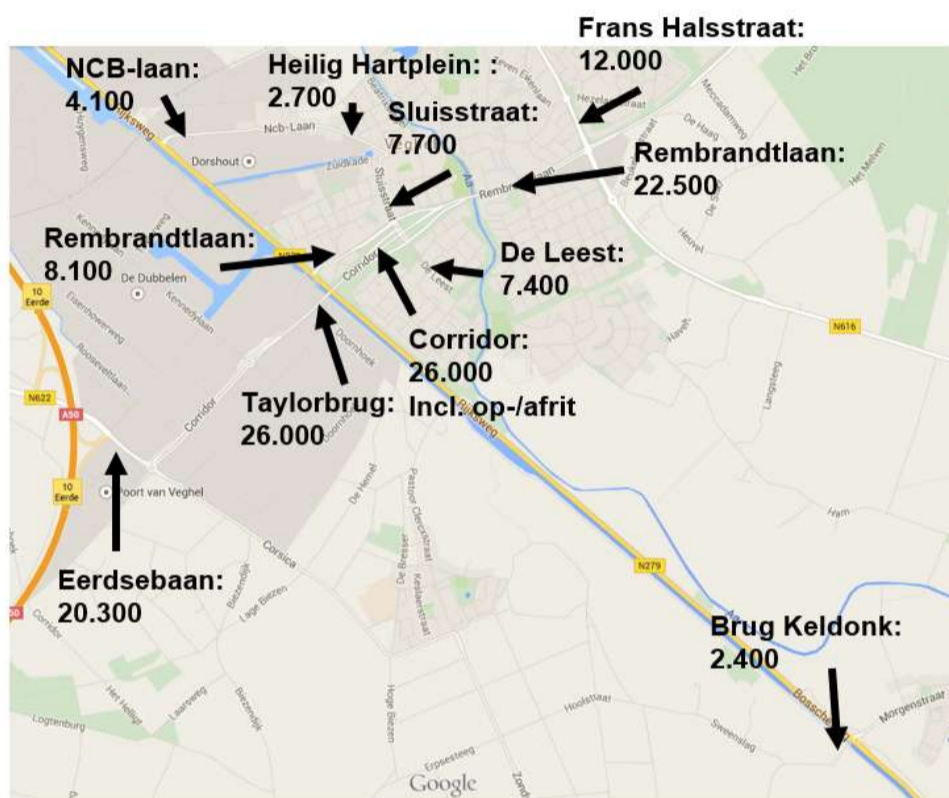
Figuur: Wegencategorisering Veghel



Verkeerseffecten structuurvarianten

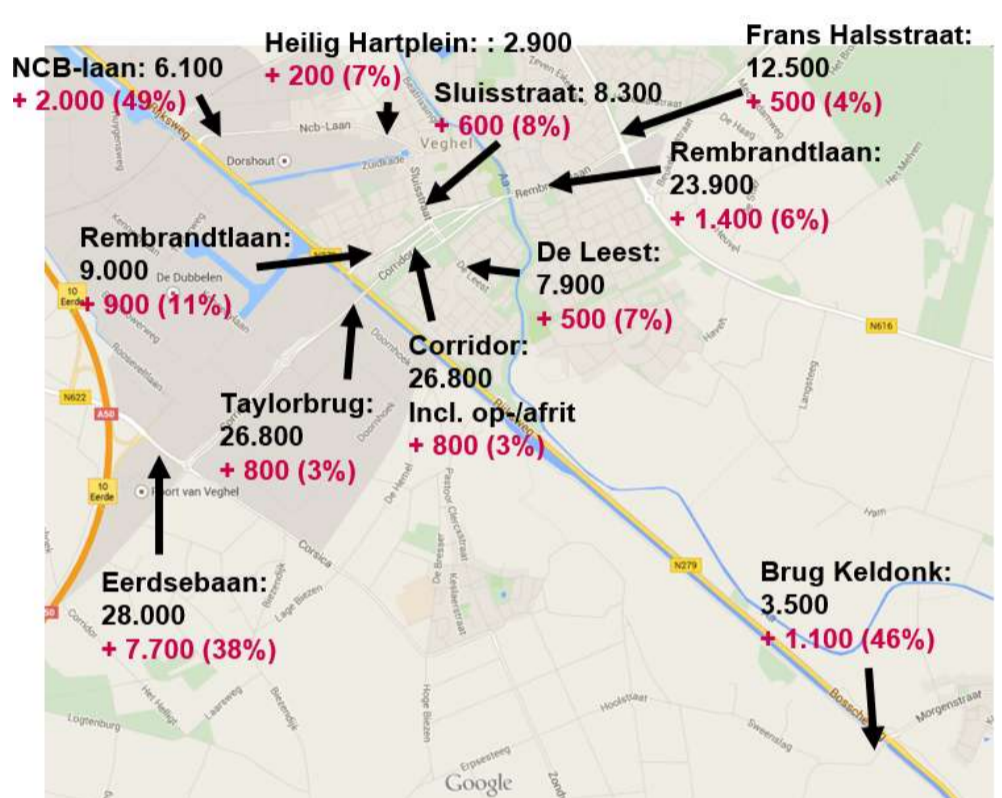
Uitgangssituatie, hoeveel verkeer rijdt er in Veghel, nu en in de toekomst?

2010 (motorvoertuigen per etmaal)



Figuur: Huidige situatie ('basisjaar verkeersmodel 2010')

2030 (motorvoertuigen per etmaal)



Figuur: Toekomstige situatie ('prognosejaar verkeersmodel 2030')

Inclusief vastgestelde ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen zoals de opwaardering van de N279, woningbouwontwikkelingen Veghels Buiten, Noordkade en uitbreiding bedrijventerreinen Foodpark Veghel, Doornhoek en De Dubbelen.

Welke structuurvarianten zijn onderzocht?



Variant 1: Korte Haak



Variant 2: Vrachtverbod Korte Haak

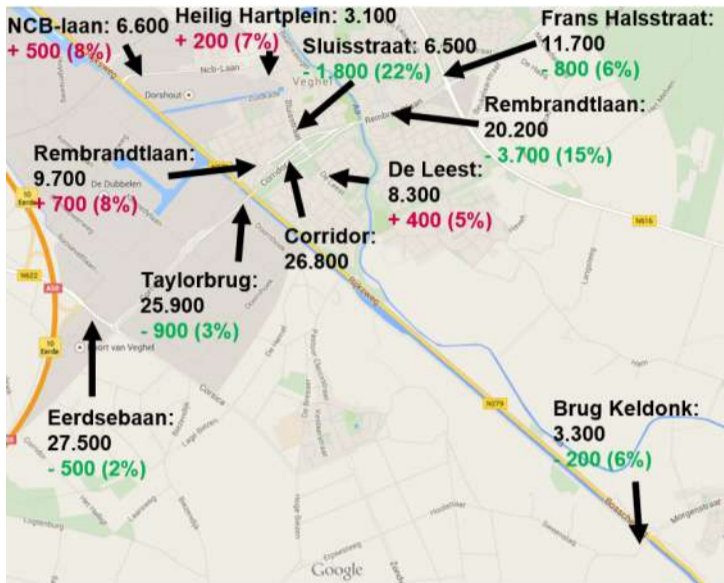


Variant 3: Afsluiten Korte Haak voor alle verkeer (bij N279)

Om te voorkomen dat er een sluisroute ontstaat via de Sluisstraat richting Rembrandtlaan wordt de volledige zijtak op de N279 afgesloten.

Verkeerseffecten structuurvarianten

Effecten variant 1: Korte Haak (aansluiting Rembrandtlaan – N279) (mvt/etm)



Afname verkeer op de Sluisstraat (leefbaarheid)

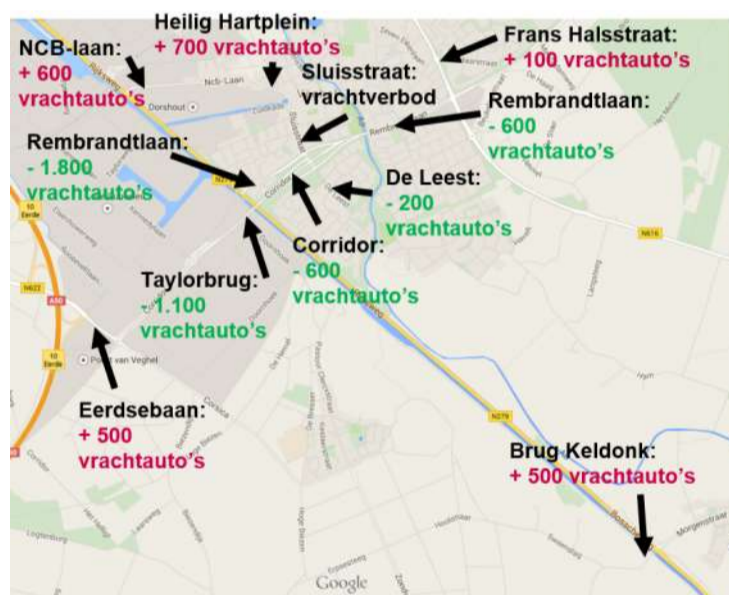


Afname verkeer op de Taylorbrug



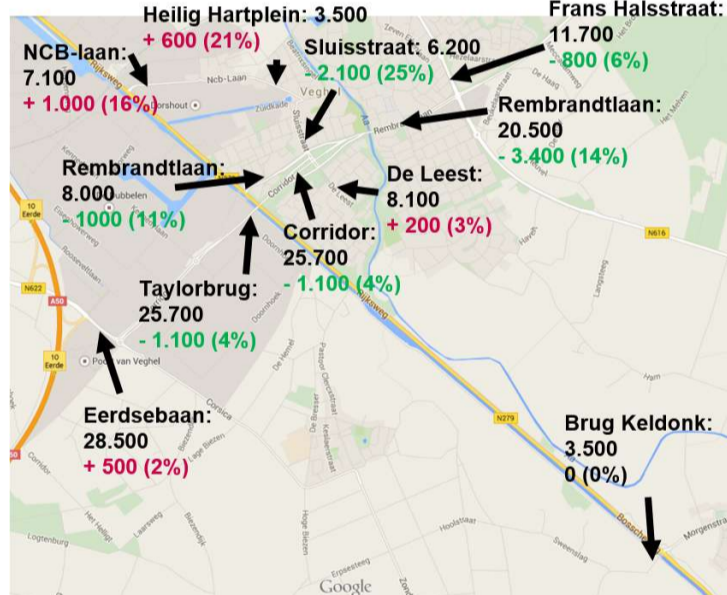
Toename verkeer op de Rembrandtlaan (Korte Haak)

Effecten variant 2: Vrachtverbod Korte Haak (mvt/etm)



Vershil vrachtauto's

Vershil motorvoertuigen



Afname op de Rembrandtlaan (Korte Haak) (leefbaarheid)



Afname op de Taylorbrug (doorstroming)

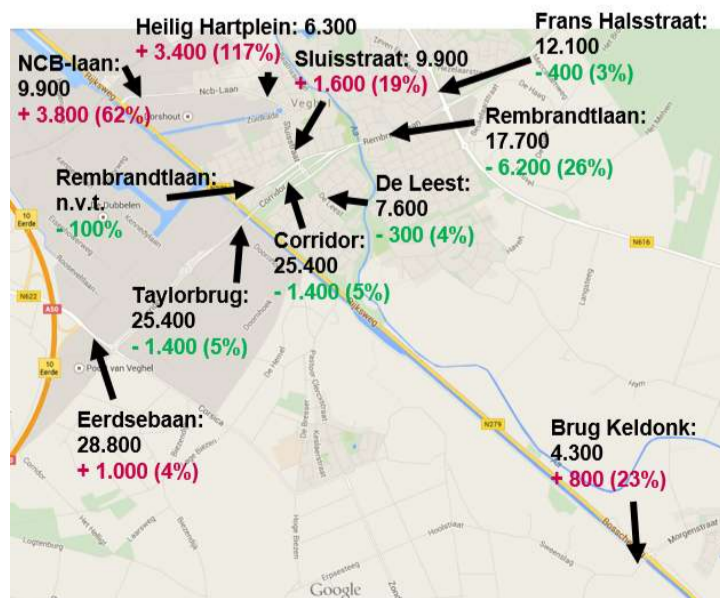


Toename vrachtverkeer op de NCB-laan en Heilig Hartplein (leefbaarheid en veiligheid)



Toename vrachtverkeer op de brug bij Keldonk (doorstroming en veiligheid)

Effecten variant 3: Afsluiten Korte Haak (mvt/etm)



Afname op de Rembrandtlaan (Korte Haak) (leefbaarheid)



Afname op de Taylorbrug (doorstroming)



Toename op de NCB-laan en Heilig Hartplein (leefbaarheid en veiligheid)



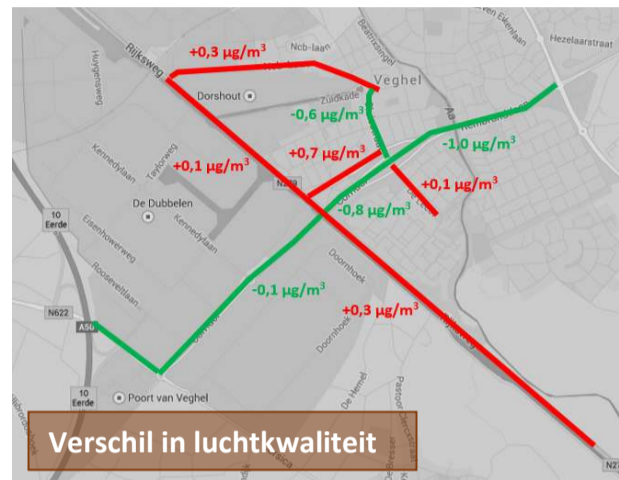
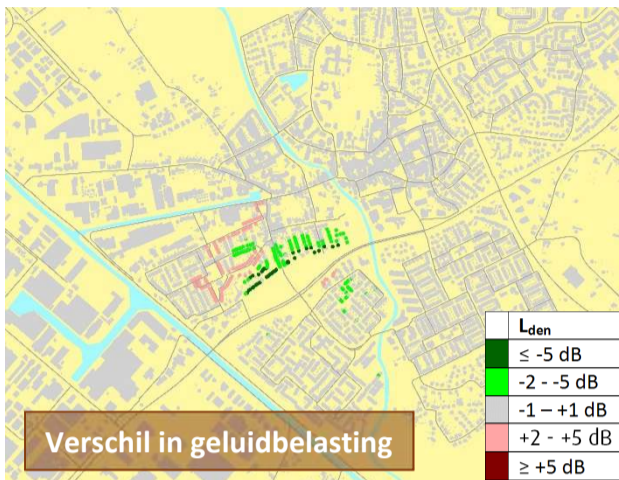
Toename op de Sluisstraat (leefbaarheid en veiligheid)



Toename op de brug bij Keldonk (doorstroming en veiligheid)

Milieueffecten structuurvarianten

Effecten variant 1: Korte Haak (aansluiting Rembrandtlaan – N279)



Geluidbelasting:

- Toename van 4 dB ten zuiden van Rembrandtlaan tot maximaal 67 dB
- Toename van maximaal 3 dB in de Bloemenbuurt



Geluidbelasting:

- Afname van 5 dB ten noorden van Rembrandtlaan tot 58 dB



Luchtkwaliteit:

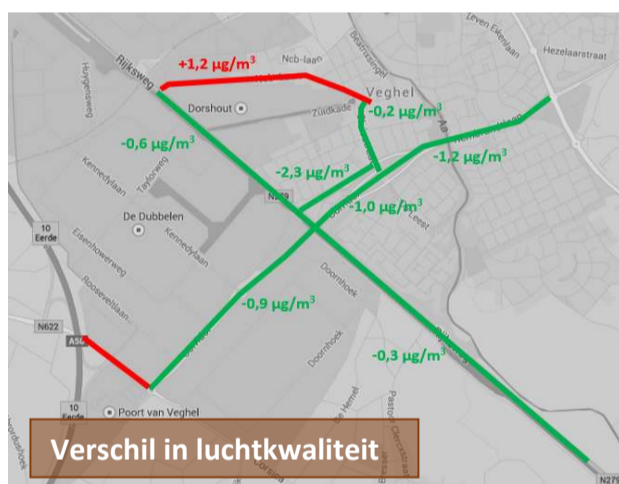
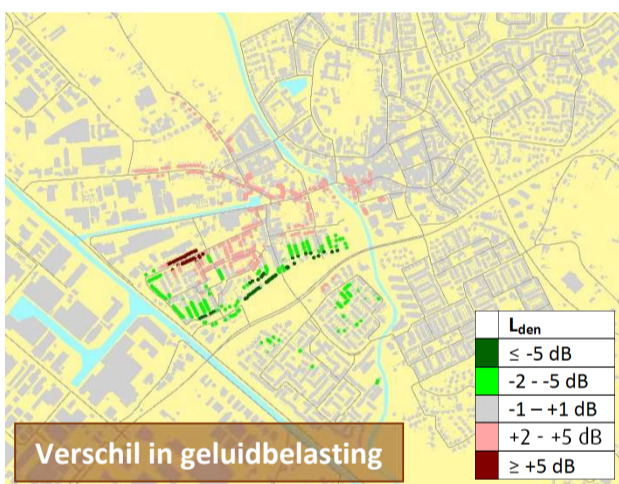
- Langs o.a. Haak, NCB-laan en N279 verslechtering (tot +0,7 µg/m³)



Luchtkwaliteit:

- Langs o.a. Rembrandtlaan-Corridor verbetering (tot -1,0 µg/m³)
- Geen sprake van significante toe- of afnames van de concentraties stikstofdioxide (toe of afnames >1,2 µg/m³)

Effecten variant 2: Vrachtverbod Korte Haak



Geluidbelasting:

- Toename van 4 dB ten zuiden van Rembrandtlaan tot maximaal 67 dB
- Toename van 2 dB op de NCB-laan tot maximaal 70 dB
- Toename van maximaal 2 dB in de Bloemenbuurt



Geluidbelasting:

- Afname van 5 dB ten noorden van Rembrandtlaan tot 58 dB



Luchtkwaliteit:

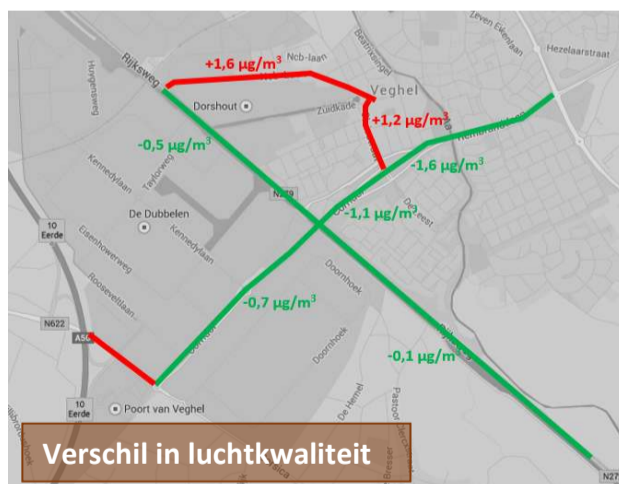
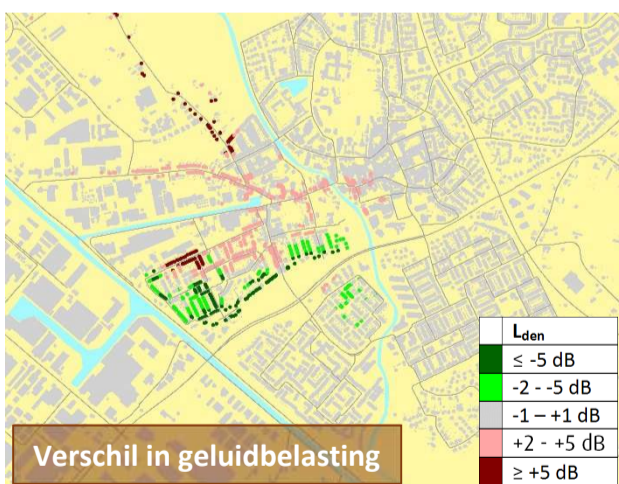
- Langs o.a. NCB-laan verslechtering (tot +1,2 µg/m³)



Luchtkwaliteit:

- Langs o.a. Rembrandtlaan-Corridor, N279 verbetering (NO₂ tot -2,3 µg/m³)

Effecten variant 3: Afsluiten Korte Haak



Geluidbelasting:

- Toename van 4 dB ten zuiden van Rembrandtlaan tot maximaal 67 dB:
- Toename van 2 dB op de NCB-laan tot maximaal 70 dB
- Toename van 2 dB op de Sluisstraat tot maximaal 70 dB
- Toename van maximaal 2 dB in de Bloemenbuurt



Geluidbelasting:

- Afname van 5 dB ten noorden van Rembrandtlaan tot 58 dB



Luchtkwaliteit:

- Langs o.a. NCB-laan en Sluisstraat verslechtering (tot +1,6 µg/m³)






Luchtkwaliteit:

- Langs o.a. Rembrandtlaan-Corridor, N279 verbetering (NO₂ tot -1,6 µg/m³)

Let op: Getoonde waarden en afbeeldingen zijn indicatief en exclusief correctie conform artikel 110g van de Wet geluidhinder. Voor wegen met een maximum snelheid lager dan 70 km/u bedraagt deze correctie -5 dB

Conclusies structuurvarianten

Variant 1: Korte Haak (aansluiting Rembrandtlaan – N279)





- 
De Korte Haak vormt een belangrijke schakel in de verkeersstructuur van Veghel, het is de belangrijkste entree voor Veghel vanaf de N279
- 
De Korte Haak zorgt voor een afname op de Sluisstraat, dit is positief voor de leefbaarheid en veiligheid.
- 
Voor de aanliggende percelen aan de Rembrandtlaan / Korte Haak geldt een toename van verkeer. Voor de woningen aan de zuidzijde van de Rembrandtlaan is sprake van een waarneembare geluidstoename. Het toepassen van geluidsreducerend asfalt kan deze toename niet geheel wegnemen. De geluidstoename aan de zuidzijde wordt veroorzaakt door de verschuiving van de weg in zuidelijke richting.

Variant 2: Vrachtverbod Korte Haak

- 
Een vrachtverbod op de Korte Haak zorgt voor een afname op de Rembrandtlaan / Korte Haak. Dit is positief voor de leefbaarheid voor de aanliggende percelen.
- 
Een vrachtverbod op de Korte Haak zorgt voor een toename op de erftoegangswegen (30 km/h) NCB-laan en Heilig Hartplein. Dit is negatief voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid. Op deze wegen zijn, evenals op de woningen aan de zuidzijde van de Rembrandtlaan waarneembare geluidseffecten berekend.
- 
Een vrachtverbod op de Korte Haak zorgt voor een toename op de brug bij Keldonk. Deze brug is hiervoor niet geschikt. Daarnaast beïnvloedt het de doorstroming op de N279 negatief.



Variant 3: Afsluiten Korte Haak

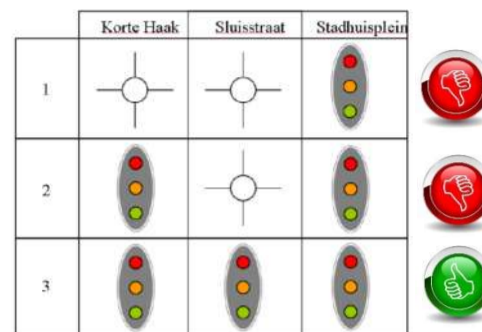
- 
Het afsluiten van de Korte Haak zorgt voor een afname op de Rembrandtlaan / Korte Haak. Dit is positief voor de leefbaarheid voor de aanliggende percelen.
- 
Het afsluiten van de Korte Haak de Korte Haak zorgt voor een toename op de erftoegangswegen (30 km/h) NCB-laan en Heilig Hartplein. Dit is negatief voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid. Op deze wegen zijn, evenals op de woningen aan de zuidzijde van de Rembrandtlaan waarneembare geluidseffecten berekend.
- 
Het afsluiten van de Korte Haak zorgt voor een toename op de erftoegangsweg (30 km/h) Sluisstraat. Dit is negatief voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid. Ook op de Sluisstraat zijn waarneembare geluidseffecten berekend.
- 
Een vrachtverbod op de Korte Haak zorgt voor een toename op de brug bij Keldonk en de route via Hoolstraat. De brug en deze route is hiervoor niet geschikt. Daarnaast beïnvloedt het de doorstroming op de N279 negatief.

Slotconclusie: Voorkeursvariant 1: Korte Haak!

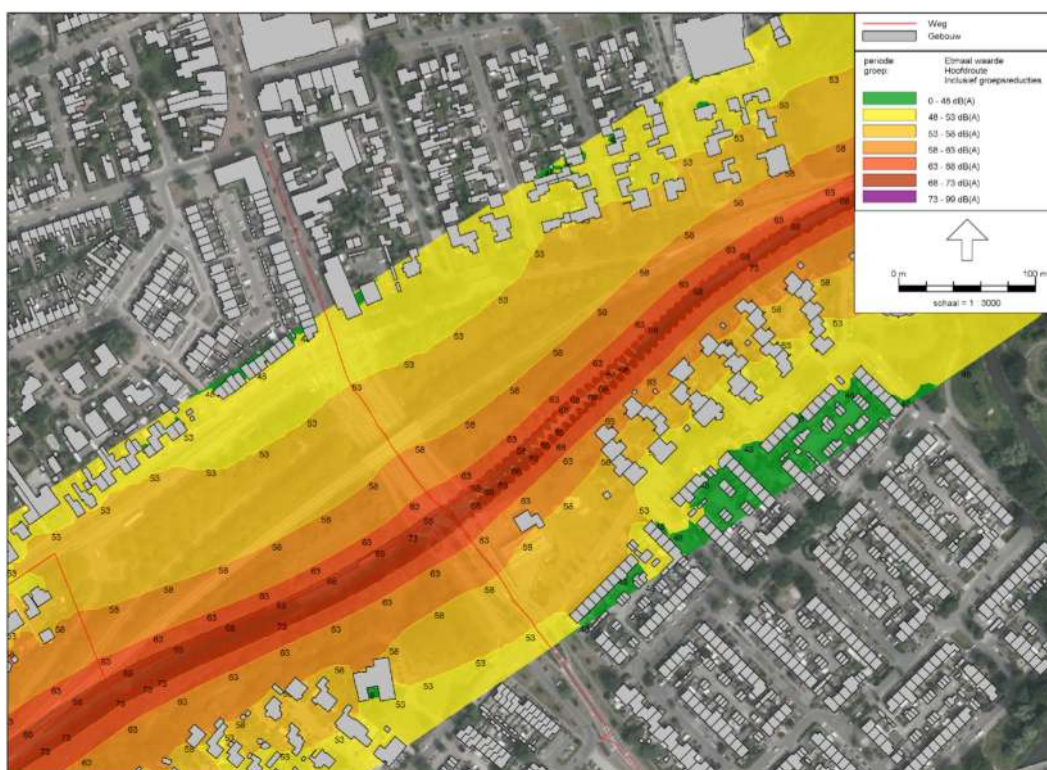
Eisen en wensen

Verkeerslichten zijn nodig voor een goede doorstroming en verkeersveiligheid!

- Enkelstrooksrotondes hebben onvoldoende capaciteit en zorgen voor veel vertraging
- Turborotondes en Verkeerslichten hebben voldoende capaciteit:
 - Turborotonde: Gelijkvloerse fietsoversteken niet gewenst
 - Turborotonde: Meer ruimtebeslag
 - Verkeerslichten: Mogelijkheden voor prioriteit (meer groen) voor fiets en HOV
- Conclusie: Kruispunten Rembrandtlaan met verkeerslichten



	Onderwerp	Eis	Wens
Gemotoriseerd verkeer	Functie	Rembrandtlaan (incl. Korte Haak): Gebiedsontsluitingsweg Sluisstraat en De Leest: Erftoegangswegen	
	Profiel	Rembrandtlaan: 2x1 of 2x2	Middenberm minimaal 5 meter bij 2x1, continue en doorlopend
	Snelheid	Rembrandtlaan (incl. eventuele korte haak): 50 km/h Sluisstraat en De Leest: 30 km/h	
	Verharding	Asfalt	Geluidsreducerend asfalt
	Parkeren	Geen parkeren aan weg	
	Gebruik	Auto, vracht-, landbouwverkeer en openbaar vervoer	
	Bewegwijzering		Bedrijventerreinen Doornhoek, De Dubbelen en Kempkens (Foodpark) vanaf N279 via A50
Vormgeving	Verkeerslichtenregeling	Prioriteit voor HOV Geen deelconflicten	Prioriteit voor fiets
	Beeld		Laan
	Uitstraling	Groene uitstraling	Bomenrij doorlopend
Fiets	Breedte fietsvoorziening	2x2 richtingen regionale fietsroute, minimaal 3,0 m breed (en indien bromfietzers op fietspad 3,5 m)	Snelfietsroute zuid-oostzijde Rembrandtlaan, minimaal 3,5 m in tweerichtingen (en 4,0 m bij bromfietzers op fietspad) Regionale fietsroute 3,5 m
	Verharding fietsvoorziening	Asfalt of beton	
	Bromfietzers	Bromfiets op rijbaan en vlak voor Taylorbrug naar bromfietspad (vanwege 70km/h op Corridor)	
	Prioriteit HOV	Prioriteit bij VRI's Geen vrije busbaan	
OV	Voorzieningen OV	1 OV-halte (aan beide zijden)	HOV-halte en haltevoorzieningen
Voetganger	Oversteeklocatie voetgangers	Minimaal 2 (één bij Korte Haak en één bij Sluisstraat)	3 (één bij Korte Haak en twee bij Sluisstraat)
	Voetpaden	Voetpad tussen fietstunnel en De Leest (zuidzijde Rembrandtlaan)	In langrichting of op niveau met de fiets
	Waterberging	Opgave vanuit infrastructuur binnen eigen plangebied oplossen. Voldoen aan de totale gewenste oppervlakte voor de waterberging (slootbreedte van minimaal 2 meter).	Integraal met woningbouwontwikkeling
Water			



Geluidscontouren nieuwbouwwoningen:

Bouwen is mogelijk vanaf de maximale ontheffingswaarde van 63 dB. Eventueel is een hogere geluidsbelasting mogelijk wanneer 'dove' gevels toegepast worden.

PROFIELENSTUDIE: WAT PAST BINNEN 30 METER?

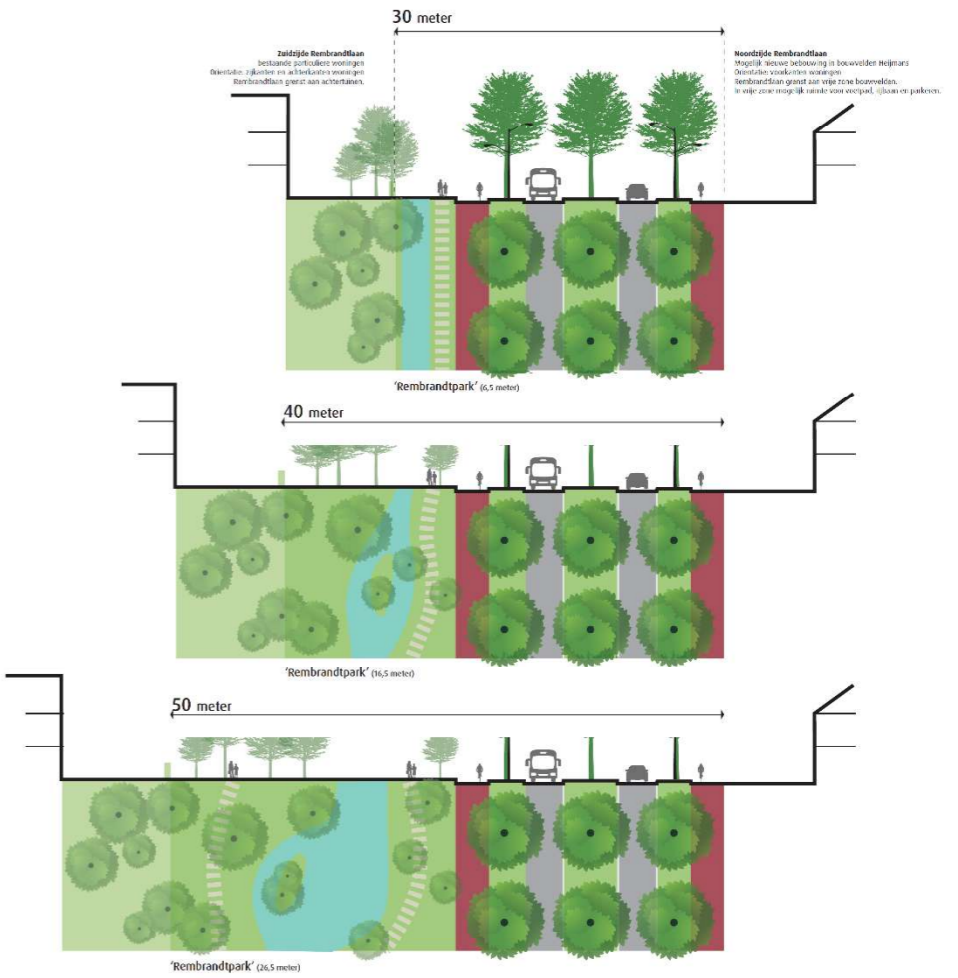
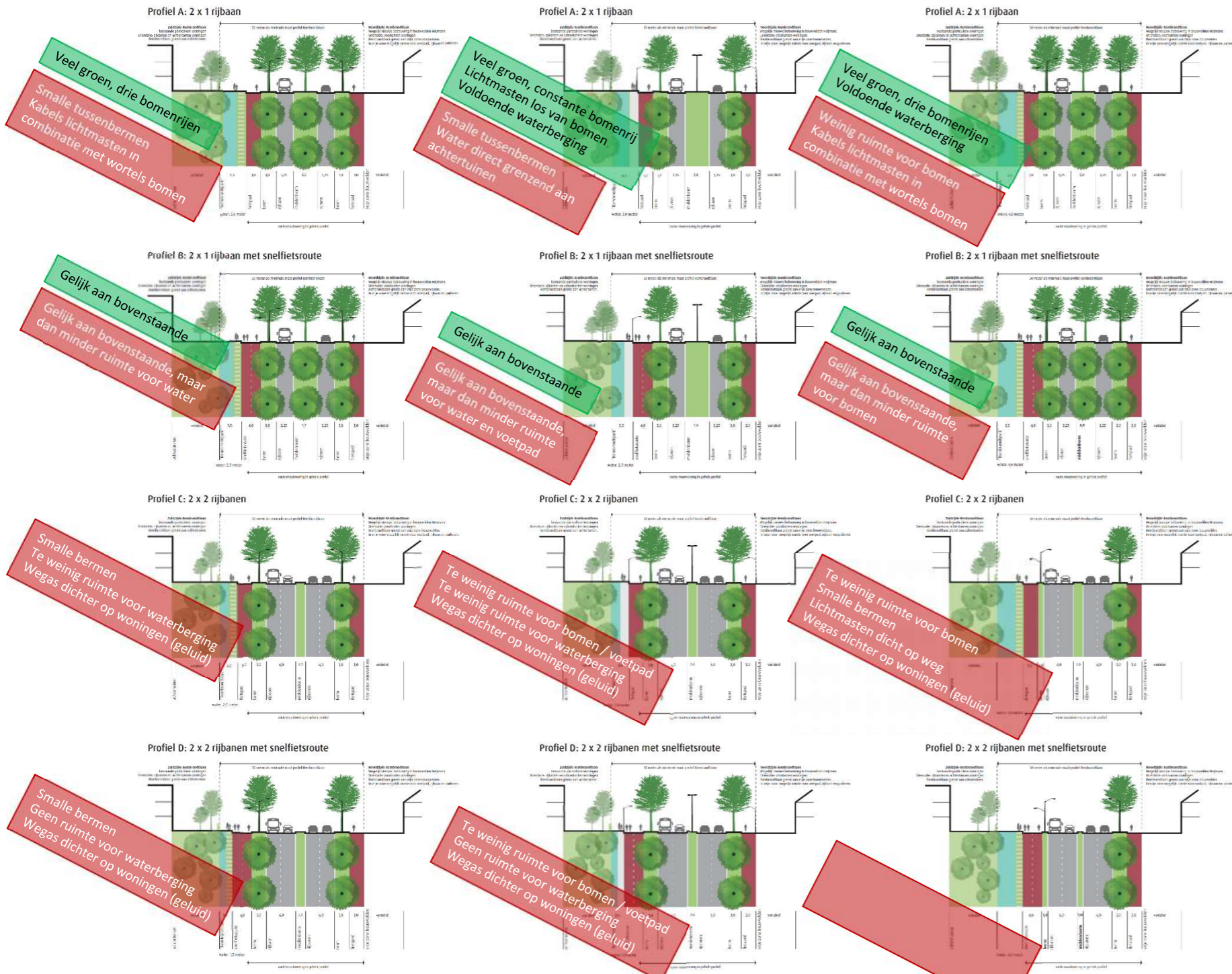
3 RIJEN BOMEN VERLICHTING AAN WEERSZIJDEN

2 RIJEN BOMEN VERLICHTING CENTRAAL

WATER MINIMAAL 4 METER BREED



Beschikbare ruimte: 30 meter op smalste punt



Kansen voor waterrijke groene zone aan zuidzijde Rembrandtlaan

REMBRANDTLAAN

Aantrekkelijk, groen en bereikbaar



adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**

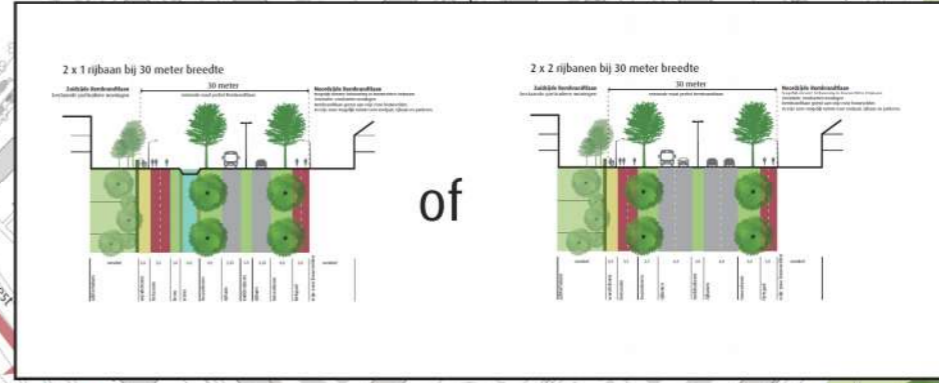
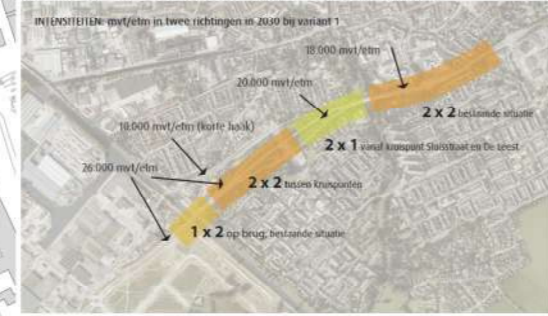
VGH071/Asm
28 april 2015



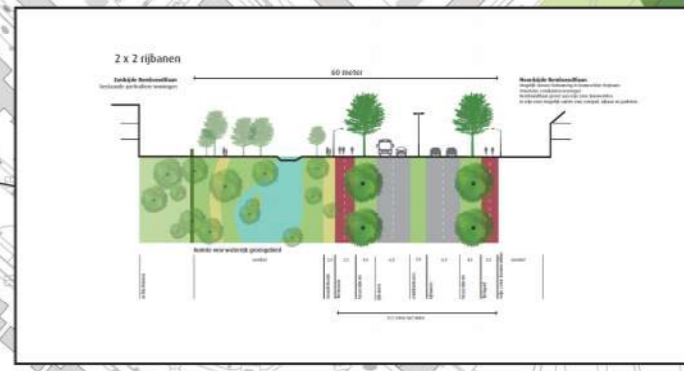
Entrees van Veghel en herkenbaarheid wegbeeld



Intensiteiten 2030 en benodigd aantal rijbanen



of



1:1000

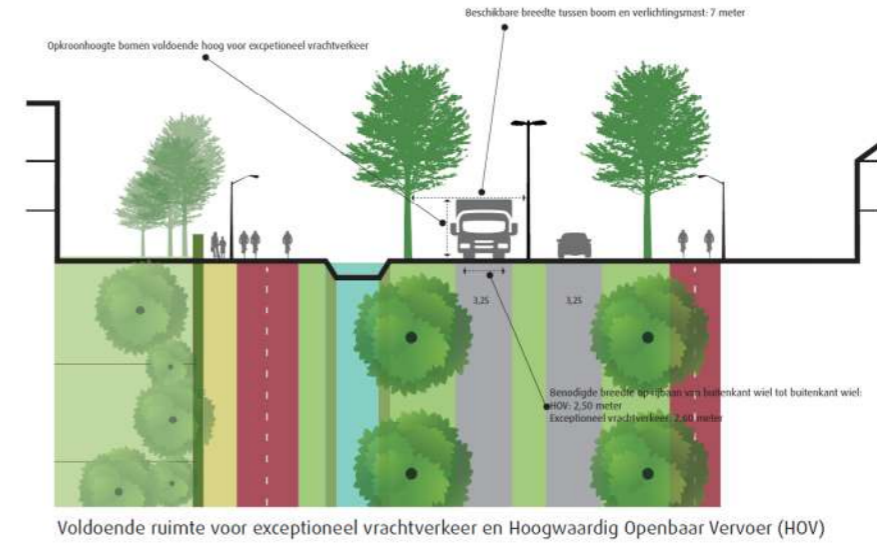
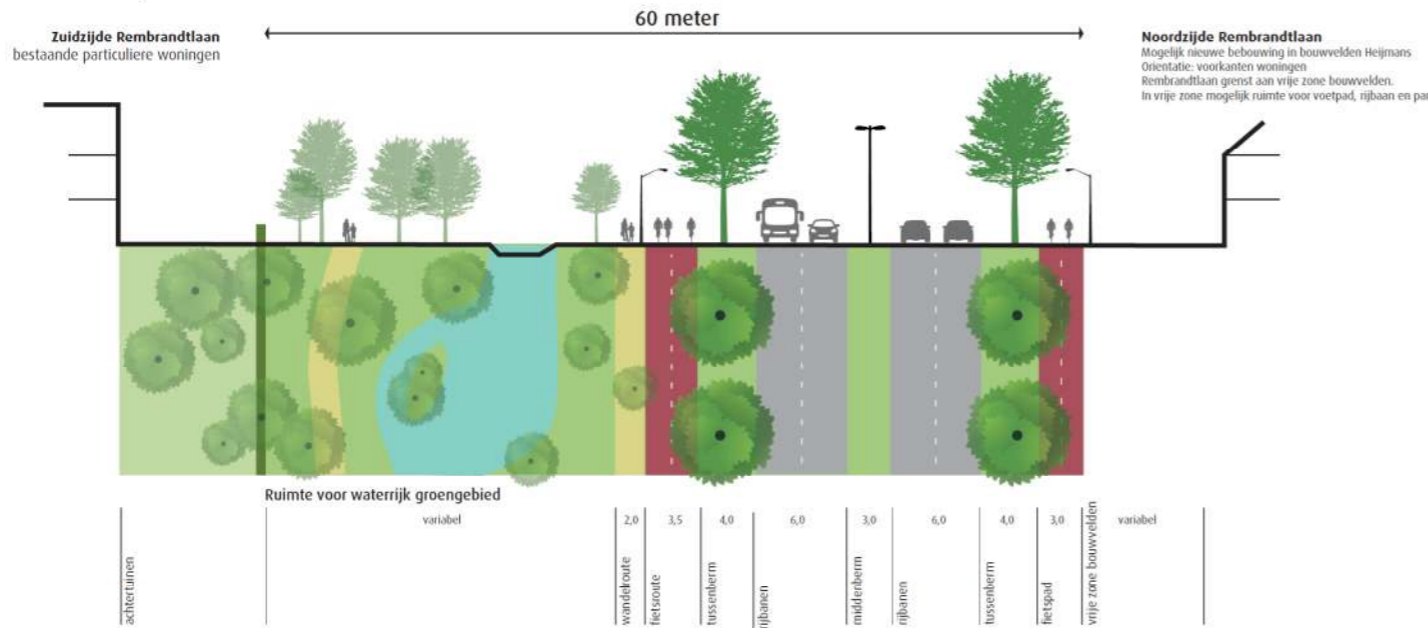
REMBRANDTLAAN

Voorkeursprofielen

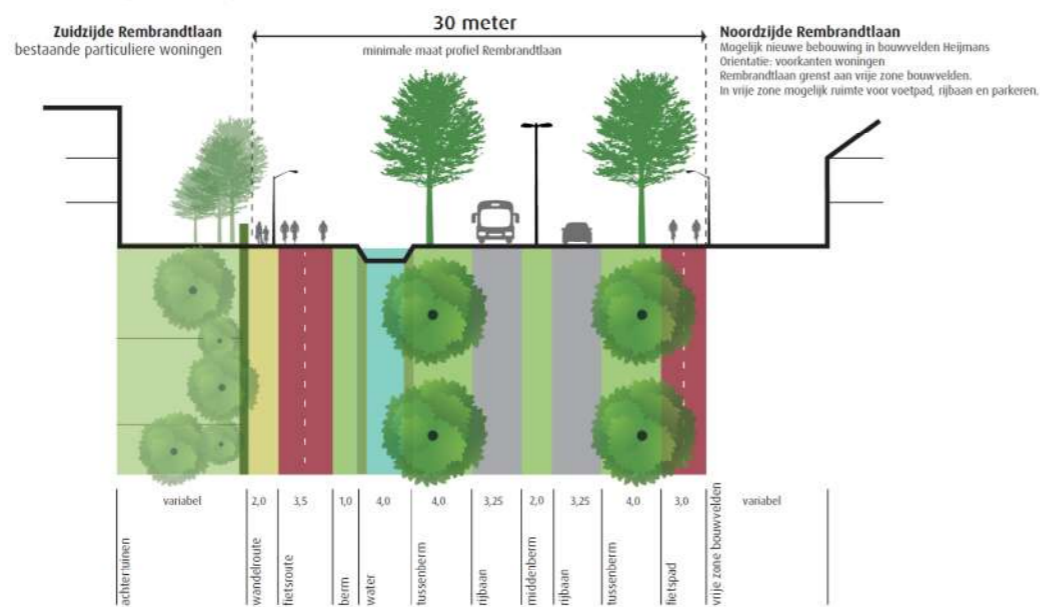


VGH071/Asm
28 april 2015

2 x 2 rijbanen

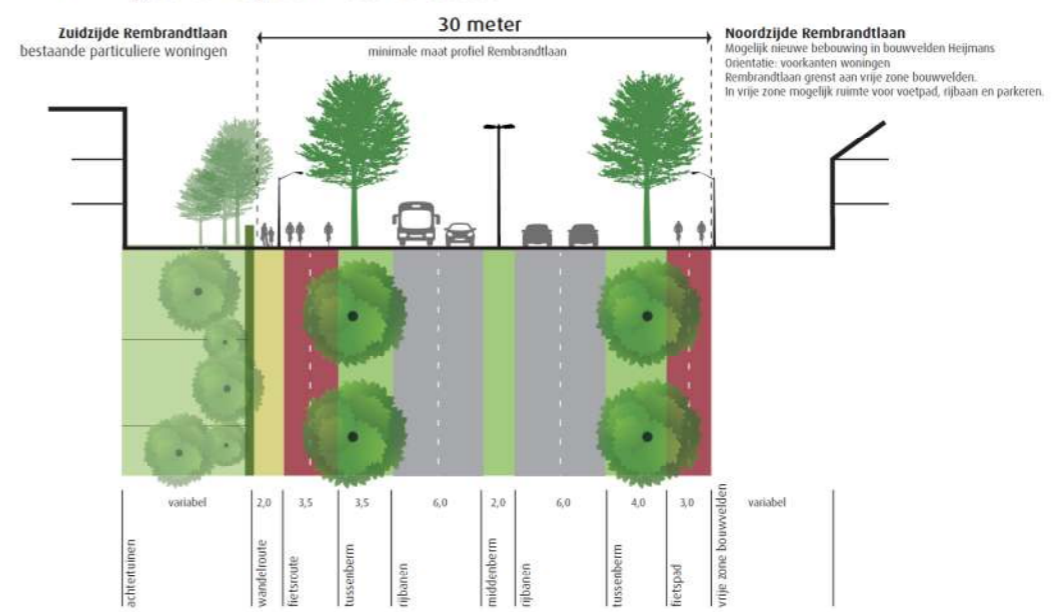


2 x 1 rijbaan bij 30 meter breedte



of

2 x 2 rijbanen bij 30 meter breedte



Bij 2 x 1 rijbaan:

- Ruimte voor water. Hierdoor continuïteit en fraaier wegbeeld. Voldoet aan vraag van waterberging.
- Grotere afstand van auto's tot aan woningen.
- Betere groeiomstandigheden voor bomen (combinatie berm met water).

Bij 2 x 2 rijbanen:

- Geen ruimte voor water. Hierdoor minder continuïteit in wegbeeld. Voldoet niet aan vraag van waterberging.
- Kleinere afstand van auto's tot aan woningen.
- Minder ruimte voor tussenberm