

An aerial photograph of a residential neighborhood in Someren, showing a mix of houses, trees, and streets. The image is used as a background for the report cover.

Verkeersonderzoek centrum Someren

Effecten aanpassingen
verkeersstructuur en parkeren

Opdrachtgever

Titel rapport

Kenmerk

Datum publicatie

Projectleider Goudappel

Projectteam Goudappel

Projectteam opdrachtgever

Status

Gemeente Someren

Verkeersonderzoek centrum Someren

017602.20240925.R.03

25 september 2025



Definitief

© Copyright Goudappel BV 25-9-25

Inhoudsopgave

1. Inleiding	4
2. Verkeersmodel basisjaar en referentie 2040	5
2.1 Projects specifiek basisjaar	5
2.2 Prognosejaar 2030	8
3. Drie netwerkvarianten	11
3.1 Uitgangspunten	11
3.2 Doorrekening verkeersmodel	13
4. Analyse resultaten	14
4.1 Verschuivingen van verkeersstromen	17
4.2 Verkeersveiligheid: functie en gebruik	21
5. Conclusies	27

Bijlagen

1. Intensiteiten referentie en varianten

1. Inleiding

De gemeente Someren is bezig met een stedenbouwkundig plan voor het centrum van Someren. De doelstelling in het stedenbouwkundige plan is een verhoogde verblijfskwaliteit in het nieuwe centrum.

Een place to be, een place to meet en een place to buy.

Onder meer wordt beoogd dit te bereiken door een autoluw centrum te creëren. Dat betekent dat er parkeerplaatsen verdwijnen en de verkeersstructuur in het centrum aangepast wordt. De effecten van de aanpassingen aan de verkeersstructuur worden met dit verkeersonderzoek inzichtelijk gemaakt.

In dit verkeersonderzoek zijn de volgende varianten onderzocht:

- Variant 1: basisvariant + behoud huidige rijrichting (noord-zuid) Postelstraat
- Variant 2: basisvariant + omdraaien rijrichting (zuid-noord) Postelstraat
- Variant 3: basisvariant + rijrichting noordelijk deel Postelstraat noord-zuid, rijrichting zuidelijk Postelstraat twee richtingen

Daarnaast zijn de verkeerseffecten van de hierboven omschreven varianten beoordeeld aan de hand van onderstaande vragen.

- Wat is het effect van het afsluiten van de noordzijde van het Wilhelminaplein?
- Wat is het effect van eenrichtingsverkeer aan de zuidzijde van het Wilhelminaplein?
- Wat is het effect van eenrichtingsverkeer op de Gaaseweg?
- Wat is het effect van het omdraaien van de rijrichting van het eenrichtingsverkeer in de Postelstraat en in combinatie met tweerichtingsverkeer op het zuidelijk gedeelte van de Postelstraat (drie varianten)?

2. Verkeersmodel basisjaar en referentie 2040

Om de verkeerseffecten in beeld te brengen, is gebruik gemaakt van het regionale verkeersmodel BBMA2022. Om het model geschikt te maken voor de beantwoording van de onderzoeksvragen, is het model vooraf gecontroleerd en waar nodig zijn aanpassingen gedaan. Dit hoofdstuk beschrijft de ingangscntrole en de werkzaamheden die zijn verricht om tot een goed basisjaar en een betrouwbare referentiesituatie te komen.

Voor het afleiden van de verkeersgegevens is gebruik gemaakt van het regionale Verkeersmodel (BBMA2022). Om valide uitkomsten van de verkeersmodelberekeningen te waarborgen, is het noodzakelijk het verkeersmodel te controleren door middel van een ingangscntrole. Hierbij is gekeken naar het gehanteerde netwerk, de sociaaleconomische gegevens, ruimtelijke ontwikkelingen en de berekende verkeersintensiteiten in relatie tot recente verkeerstellingen.

2.1 Projectspecifiek basisjaar

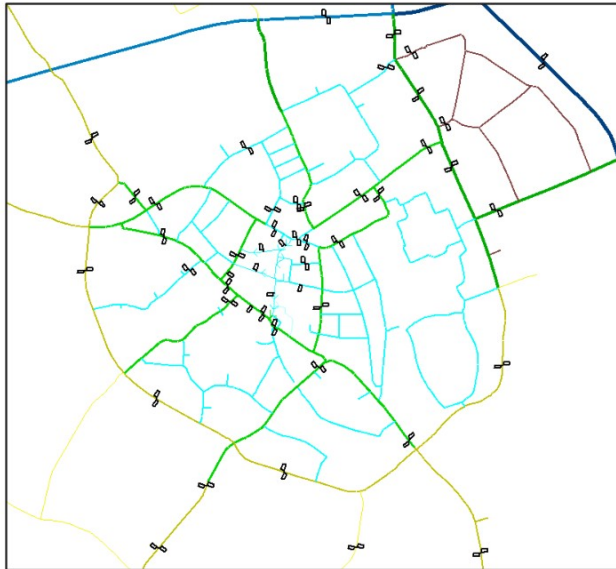
Aan de hand van de uitkomsten van de ingangscntrole en de data van de actuele verkeerstellingen is een projectspecifiek basisjaar en referentie opgesteld.

Wegennetwerk

De relevante wegen - die nog niet in de BBMA waren opgenomen - zijn toegevoegd aan het verkeersmodel. Hierbij is nadrukkelijk gekeken naar de eenrichtingsstraten rondom de Postelstraat. Daarnaast zijn de rijsnelheden in het Postelpark en de lus *achter* het Postelplein modelmatig verlaagd zodat het gemodelleerde verkeer via de gebruikelijke route langs de Postelstraat, Postelplein en Kerkstraat rijdt.

Telcijfers

De recente telcijfers zijn toegevoegd aan het model voor het basisjaar. Hiermee is een kalibratie van het regionale BBMA-model uitgevoerd. Figuur 2.1 geeft de telpunten in en rondom het centrum van Someren weer. Het gaat hierbij om de nieuwe tellingen die in 2024 zijn uitgevoerd en de overige tellingen die reeds in de BBMA2022 waren opgenomen.



Figuur 2.1: Telpunten in en rondom het centrum van Someren

De kalibratie zorgt ervoor dat het verkeersmodel voor het basisjaar verkeerscijfers geeft die in lijn liggen met de uitgevoerde verkeerstellingen. Figuur 2.2 en Figuur 2.3 geven het resultaat na kalibratie weer.

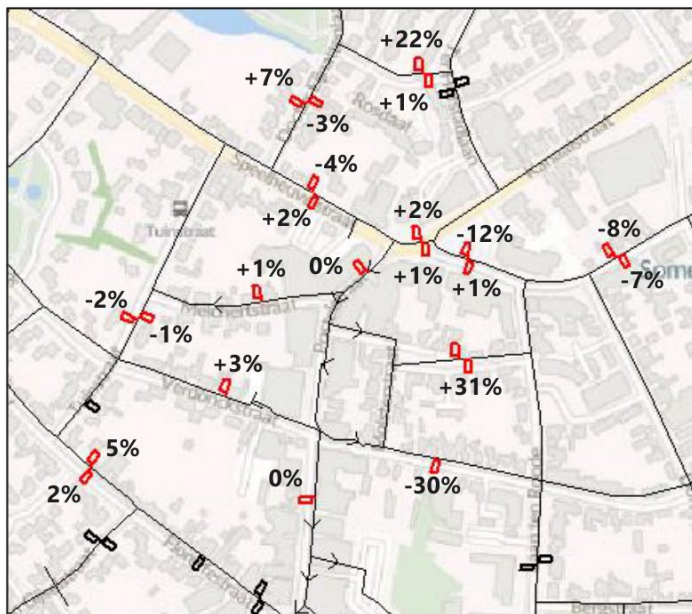


Figuur 2.2: Resultaat na kalibratie Someren



Figuur 2.3: Resultaat na kalibratie centrum

Figuur 2.4 geeft de verschillen weer van het toedeelresultaat ten opzichte van de tellingen.



Figuur 2.4: Verschil kalibratieresultaten met de recente tellingen

Op de belangrijkste wegen zijn de afwijkingen over het algemeen lager dan 5%. Dit is een heel goed kalibratieresultaat. Op sommige kleinere woonstraten is de afwijking groter maar gaat het in absolute zin om relatief kleine aantallen.

Voor de te accepteren mate van afwijking tussen model en de tellingen sluiten wij aan bij de kwaliteitseisen van de BBMA. Als indicatie van de resultaten wordt gekeken naar de T-toets waarin de afwijking wordt berekend op basis van het waargenomen aantal en het berekende aantal. De T-toets is op gemeentelijke wegen met lagere absolute aantallen minder rigide dan het hanteren van vaste afwijkingspercentages. De T-toets is een combinatie tussen de absolute en relatieve afwijking tussen modelwaarde en telling. Voor een geslaagde kalibratie wordt gesteld dat 80% van de tellingen een T-waarde < 3,5 moet hebben en 95% een T-waarde < 4,5.

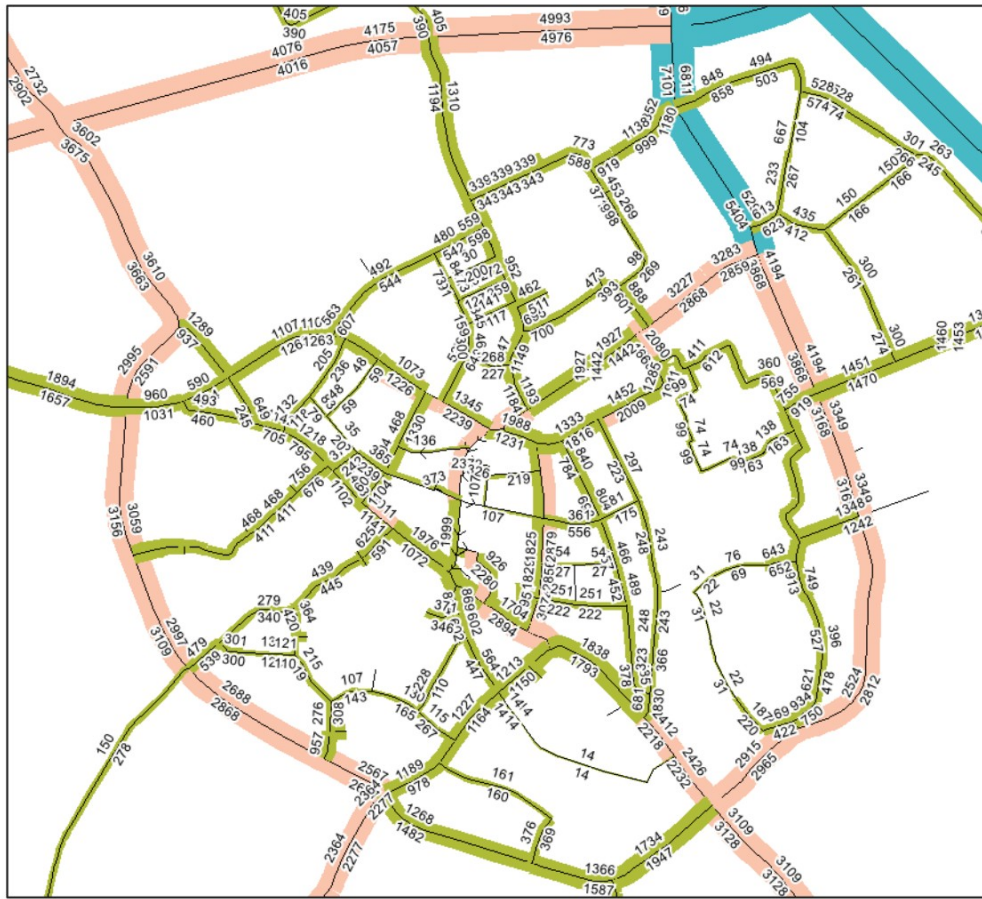
Figuur 2.5 geeft de resultaten van de T-toets weer. Hieruit blijkt dat ook na de herkalibratie voor Someren de afwijking tussen model en tellingen binnen de gestelde afwijkingspercentages blijven.

OS	Counts	%
T-value < 3.5	1990	90,5%
3.5 < T-value < 4.5	128	5,8%
T-value > 4.5	82	3,7%
AS	Counts	%
T-value < 3.5	2014	91,5%
3.5 < T-value < 4.5	125	5,7%
T-value > 4.5	61	2,8%
RD	Counts	%
T-value < 3.5	2138	98,0%
3.5 < T-value < 4.5	36	1,6%
T-value > 4.5	8	0,4%

Figuur 2.5: Resultaten T-toets

2.2 Prognosejaar 2030

Het gekalibreerde basisjaar wordt gebruikt om een nieuwe doorkijk te geven richting het prognosejaar 2030 (referentie). De extra nieuwbouw is toegevoegd aan het prognosejaar om tot een nieuwe basisprognose 2030 te komen. Figuur 2.6 en Figuur 2.7 geven de nieuwe prognoses weer.



Figuur 2.6: Resultaat prognosejaar 2030 Someren



Figuur 2.7: Resultaat prognosejaar 2030 centrum

In het algemeen is tot 2030 sprake van een kleine toename van het gemotoriseerd verkeer in en rondom het centrum van Someren. Wanneer de figuren met elkaar worden vergeleken zijn de verschillen aan de zuidzijde van het centrum verwaarloosbaar klein. Het gaat vaak om kleine toe- of afnames van dagelijks enkele tientallen voertuigen.

Aan de noordzijde van het centrum zijn de verschillen iets groter, mede veroorzaakt door de ruimtelijke ontwikkelingen die rondom het Wilhelminaplein gaan plaatsvinden. Er rijdt meer verkeer via de Kanaalstraat het centrum in. Het grootste deel rijdt hierbij via de Dorpsweg wat bijvoorbeeld tot 5% meer verkeer leidt op het gedeelte tussen de Keizerstraat en de Dorpstraat (circa 150 extra auto's). De toename op de Kanaalstraat in het centrum is met 1% (34 auto's) verwaarloosbaar klein. Verder is bijvoorbeeld een toename te zien op de Ter Hofstadlaan (2%, 37 auto's) en de Dr. Eijnattenlaan (12%, 131 auto's).

Grotere toenames in Someren zijn te zien op de doorgaande wegen zoals N266 (+15%), Provincialeweg (+14%) en Witvrouwenbergweg (+6%). Deze wegen zijn voor deze centrumstudie echter minder relevant.

3. Drie netwerkvarianten

3.1 Uitgangspunten

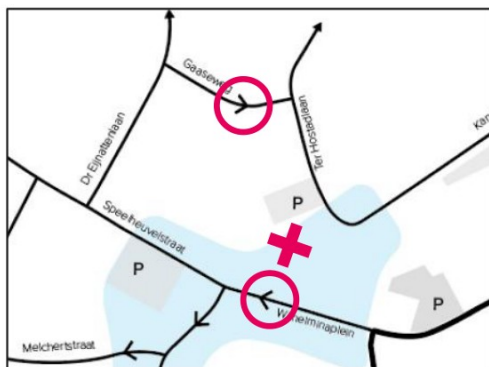
De gemeente Someren heeft gevraagd drie netwerkvarianten met het verkeersmodel door te rekenen. In deze paragraaf worden de uitgangspunten van deze varianten beschreven.

Basisvariant

Om lopen en fietsen aantrekkelijker te maken en de mogelijkheden om het verkeerskundig functioneren van het Wilhelminaplein meer te richten op verblijven is in het stedenbouwkundig plan voorgesteld om het noordelijk deel van het Wilhelminaplein af te sluiten voor autoverkeer en op het zuidelijk deel éénrichtingsverkeer in te stellen.

Daarmee blijft de zuidkant van het plein bereikbaar, wat nodig is ten behoeve van enkele toegangen tot parkeerplaatsen en – kelders aan de zuidkant, terwijl toch een substantiële beperking van de hoeveelheid verkeer op het Wilhelminaplein kan worden bewerkstelligd.

In de basisvariant wordt het Wilhelminaplein afgesloten voor het gemotoriseerd verkeer tussen de Ter Hofstadlaan en de Speelheuvelstraat. De zuidzijde van het Wilhelminaplein wordt verkeersluwer gemaakt door eenrichtingsverkeer in te stellen tussen de Laan ten Roode en de Postelstraat. Om een te sterke toename van verkeer op de smalle Gaaseweg te voorkomen, wordt hier eenrichtingsverkeer ingesteld. Figuur 3.1 geeft de basisvariant weer met de maatregelen die in alle drie de varianten terugkomt.

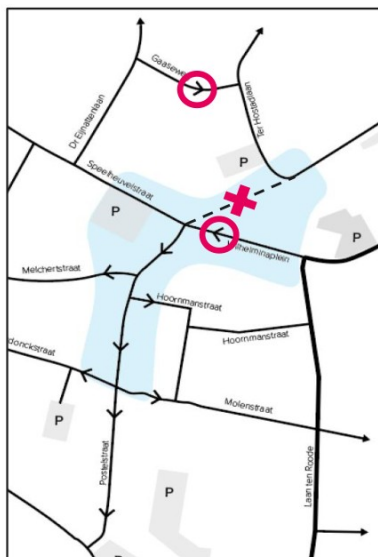


Figuur 3.1: Basisvariant met maatregelen in 3 varianten

Het Wilhelminaplein en de Postelstraat worden zo ingericht dat het niet uitnodigend is voor autoverkeer (asverspringing, versmallingen en shared space). Met deze maatregelen wordt het ook minder uitnodigend om het Wilhelminaplein en de Postelstraat als doorgaande route te gebruiken. Bijzonder gebruik van de pleinruimte op het Wilhelminaplein door de auto, zoals bijvoorbeeld bij bruiloften in het gemeentehuis, blijft mogelijk.

Variant 1

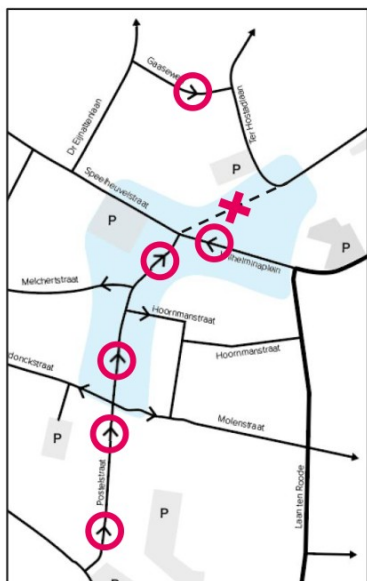
Variant 1 betreft de maatregelen zoals hiervoor beschreven in de basisvariant, waarbij de huidige rijrichting (noord->zuid) op de Postelstraat wordt behouden. Figuur 3.2 geeft variant 1 weer.



Figuur 3.2: Variant 1 met behoud rijrichting Postelstraat

Variant 2

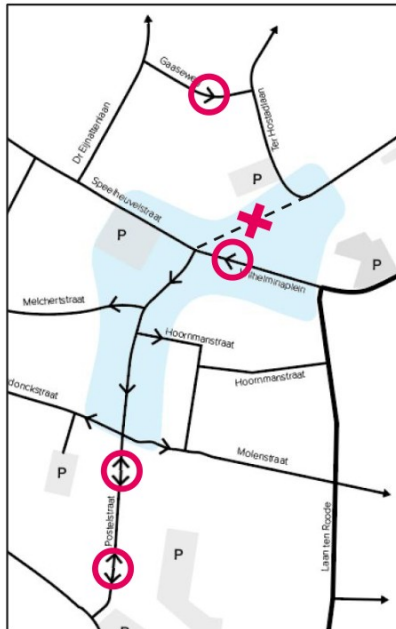
In variant 2 wordt ook de basisvariant gehanteerd maar wordt de rijrichting op de Postelstraat omgedraaid. Het verkeer kan in deze variant uitsluitend van zuid naar noord rijden. Figuur 3.3 geeft variant 2 weer.



Figuur 3.3: Variant 2 met omdraaien rijrichting Postelstraat

Variant 3

Figuur 3.4 geeft variant 3 op kaart weer. Dit betreft wederom de basisvariant met de aanpassingen bij het Wilhelminaplein en de Gaaseweg. Het noordelijk deel van de Postelstraat behoudt de bestaande rijrichting van noord naar zuid. Op het zuidelijk deel tussen de Molenstraat en de Postel, wordt het verkeer in twee rijrichtingen toegestaan.



Figuur 3.4: Variant 3 met verkeer in twee rijrichtingen op zuidelijk deel Postelstraat

3.2 Doorrekening verkeersmodel

Op basis van de vastgestelde uitgangspunten zijn de drie modelvarianten ingevoerd in het verkeersmodel voor het prognosejaar 2030. Vervolgens zijn de verkeerseffecten berekend door alle verplaatsingen opnieuw toe te delen over de drie aangepaste wegennetwerken.

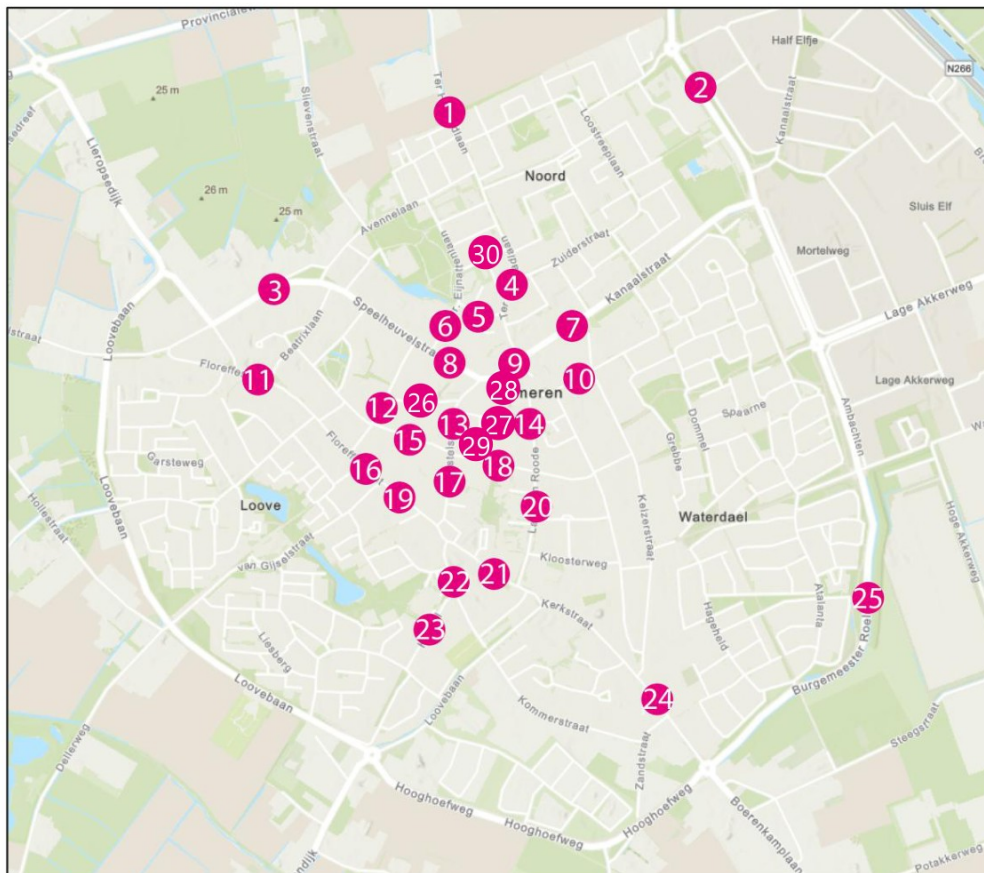
Door de aanpassingen zal het verkeer andere kortste en snelste routes gaan kiezen. Dit leidt ertoe dat de verschillende wegvakken andere verkeersintensiteiten te verwerken krijgen.

De resultaten worden in hoofdstuk 4 toegelicht. In de effectbeschrijving wordt telkens een vergelijking gemaakt met de referentiesituatie in 2030 waarin alle toekomstige ontwikkelingen zijn meegenomen. Daarin zit dus al de eerder beschreven kleine groei van het verkeer tussen de huidige situatie en 2030.

4. Analyse resultaten

Aan de hand van de uitkomsten van het verkeersmodel zijn de opgestelde varianten individueel geanalyseerd op het planeffect op wegvakniveau (verkeersverschuivingen). De door de gemeente Someren aangevraagde verkeersstromen van vrachtverkeer zijn apart meegenomen naast de verkeersstromen van motorvoertuigen. Op basis van de analyse van het planeffect op wegvakniveau is bepaald wat de verkeersverschuivingen betekenen voor de inrichting en de verkeersveiligheid op de meest relevante wegvakken rondom het plangebied, en de ontsluitingswegen in de directe omgeving.

Figuur 4.1 geeft de meetpunten in en rondom het centrum van Someren weer waarvoor de intensiteiten in tabelvorm worden gepresenteerd.



Figuur 4.1: Meetpunten in en rondom centrum Someren

Tabel 4.1 geeft de verkeersintensiteiten per variant en het verschil ten opzichte van de referentiesituatie in 2030. Alle getallen betreffen motorvoertuigen per etmaal op een gemiddelde werkdag.

Nr	Straatnaam	Referentie	Variant 1	Vershil	Variant 2	Vershil	Variant 3	Vershil
1	Ter Hofstadlaan	2500	3170	670	3020	520	3180	680
2	Witvrouwenbergweg	10700	10190	-510	10300	-400	10170	-530
3	Vaarselstraat	2370	2310	-60	2160	-210	2290	-80
4	Ter Hofstadlaan	2300	930	-1370	950	-1350	930	-1370
5	Gaaseweg	500	1380	880	1560	1060	1340	840
6	Doctor Eijnattenlaan	1170	3540	2370	3580	2410	3510	2340
7	Kanaalstraat	3370	1180	-2190	1380	-1990	1150	-2220
8	Speelheuvelstraat	3580	4040	460	3540	-40	3920	340
9	Wilhelminaplein	5100	0	-5100	0	-5100	0	-5100
10	Dorpsweg	3150	4840	1690	4840	1690	4900	1750
11	Floreffestraat	1850	1870	20	2040	190	1900	50
12	Tuinstraat	1930	2200	270	2820	890	2250	320
13	Postelstraat	2370	2150	-220	770	-1600	1630	-740
14	Laan ten Roode	4030	3370	-660	4070	40	3580	-450
15	Verdonckstraat	370	380	10	0 ¹	-370	420	50
16	Floreffestraat	3150	3560	410	4520	1370	3750	600
17	Postelstraat	2000	1770	-230	1090	-910	1460	-540
18	Molenstraat	110	140	30	470	360	440	330
19	Floreffestraat	3050	3420	370	4330	1280	3580	530
20	Laan ten Roode	4700	4080	-620	4780	80	4310	-390
21	Kerkstraat	4600	5200	600	5780	1180	4860	260
22	Postel	1200	1210	10	1160	-40	1130	-70
23	Heuvel	340	350	10	290	-50	260	-80
24	Boerenkamplaan	4630	4580	-50	4540	-90	4550	-80
25	Burgemeester Roelslaan	5340	5780	440	5800	460	5760	420
26	Melchertstraat	140	110	-30	370	230	130	-10
27	Hoornmanstraat	220	580	360	470	250	830	610
28	Wilhelminaplein (zuid)	3220	2260	-960	1310	-1910	2170	-1050
29	Molsterstraat	110	140	30	330	220	370	260
30	Feiterstraat	260	1220	960	1280	1020	1210	950

Tabel 4.1: Intensiteiten in mvt/etm per variant en verschil met de referentiesituatie in 2030

Tabel 4.2 geeft de hoeveelheid vrachtverkeer per variant en het verschil ten opzichte van de referentiesituatie in 2030. Getallen zijn per etmaal op een gemiddelde werkdag.

¹ Wanneer men alleen van zuid naar noord door de Postelstraat kan rijden, is een route door de Verdonckstraat modelmatig niet meer interessant en blijkt de Melchertstraat rekenkundig net iets sneller. In werkelijkheid zal het verkeer zich meer over beide wegen verdelen. Ook rijdt er natuurlijk altijd wat verkeer over de Verdonckstraat vanuit de aanwonenden.

Nr	Straatnaam	Referentie	Variant 1	Vershil	Variant 2	Vershil	Variant 3	Vershil
1	Ter Hofstadlaan	130	150	20	150	20	150	20
2	Witvrouwenbergweg	910	910	0	910	0	910	0
3	Vaarselstraat	210	210	0	190	-20	210	0
4	Ter Hofstadlaan	150	50	-100	50	-100	50	-100
5	Gaaseweg	20	60	40	160	140	60	40
6	Doctor Eijnattenlaan	40	110	70	200	160	110	70
7	Kanaalstraat	280	50	-230	150	-130	50	-230
8	Speelheuvelstraat	250	230	-20	320	70	220	-30
9	Wilhelminaplein	410	0	-410	0	-410	0	-410
10	Dorpsweg	220	460	240	420	200	490	270
11	Floreffestraat	230	230	0	260	30	230	0
12	Tuinstraat	80	80	0	100	20	80	0
13	Postelstraat	80	110	30	40	-40	90	10
14	Laan ten Roode	360	320	-40	350	-10	330	-30
15	Verdonckstraat	0	0	0	0	0	0	0
16	Floreffestraat	350	350	0	400	50	350	0
17	Postelstraat	80	110	30	70	-10	110	30
18	Molenstraat	<10	10	<10	10	<10	10	<10
19	Floreffestraat	290	290	0	340	50	300	10
20	Laan ten Roode	340	320	-20	350	10	320	-20
21	Kerkstraat	230	330	100	350	120	300	70
22	Postel	20	20	0	20	0	20	0
23	Heuvel	0	0	0	0	0	0	0
24	Boerenkamplaan	300	370	70	310	10	340	40
25	Burgemeester Roelslaan	530	560	30	550	20	540	10
26	Melchertstraat	10	0	-10	0	-10	0	-10
27	Hoornmanstraat	0	80	80	40	40	130	130
28	Wilhelminaplein (zuid)	260	170	-90	100	-160	170	-90
29	Molsterstraat	0	10	10	30	30	30	30
30	Feiterstraat	20	30	10	30	10	30	10

Tabel 4.2 Intensiteiten in vracht/etm per variant en verschil met de referentiesituatie in 2030

Op de meeste wegen is sprake van een beperkte toe- of afname van het vrachtverkeer.

Veelal gaat het om enkele tientallen vrachtauto's per dag. Toch zijn er enkele

bijzonderheden waar in de verdere uitwerking rekening mee moet worden gehouden:

- De Gaaseweg, Feiterstraat, Hoornmanstraat en Molsterstraat zijn woonstraten die niet geschikt zijn als ontsluitingsroute voor vrachtverkeer. Eventueel zal op sommige wegen een vrachtverbod moeten worden ingesteld zodat het vrachtverkeer van de gewenste routes gebruik gaat maken.
- Op de Doctor Eijnattenlaan, Dorpsweg, Kerkstraat en Boerenkamplaan is sprake van een toename. Dit is onvermijdelijk vanwege de maatregelen op het Wilhelminaplein waardoor vrachtverkeer andere routes moet kiezen. Vanwege de benodigde ruimte voor vrachtauto's is het raadzaam op deze wegen het langsparkeren in parkeervakken te laten (of blijven) plaatsvinden. Wanneer hiervoor geen ruimte is, kan een parkeerverbod worden overwogen. Op drie van de vier wegen is er in de huidige situatie al geen

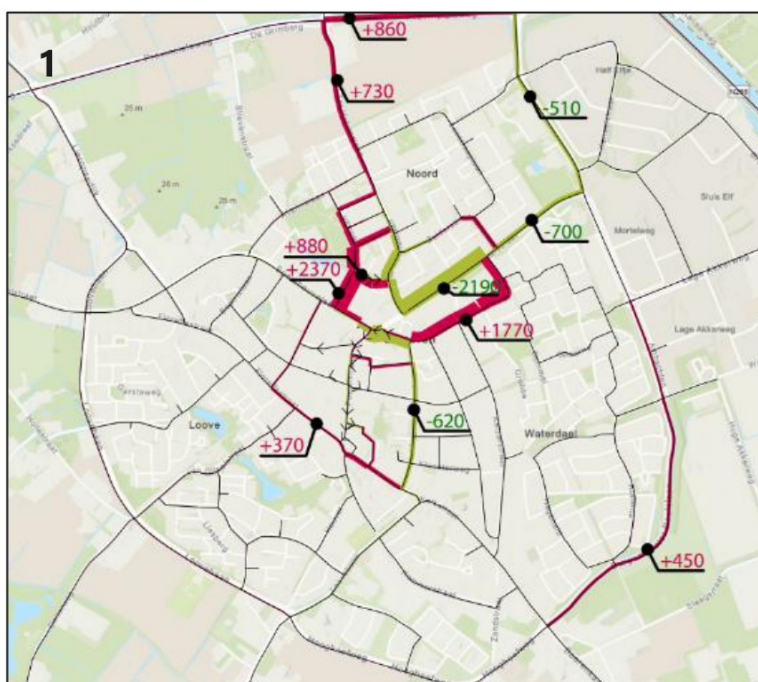
langsparkeren op de rijbaan. Alleen op de Doctor Eijnattenlaan wordt er geparkeerd op de rijbaan.

4.1 Verschuivingen van verkeersstromen

Om in beeld te brengen wat de varianten doen met de verkeersstromen zijn varianten 1, 2 en 3 vergeleken met de referentie.

Variant 1

Figuur 4.2 geeft de verschuivingen van het verkeer weer. In rood zijn de wegvakken weergegeven die als gevolg van de maatregelen drukker worden. In groen zijn de wegvakken opgenomen waar sprake is van een afname.



Figuur 4.2: Toe- en afnames van verkeer als gevolg van maatregelen in variant 1

Verkeer vanuit het noorden (N266 en Asten) gaat in variant 1 vanwege de knip op het Wilhelminaplein voor een deel via de Ter Hofstadlaan rijden in plaats van de Witvrouwenbergweg en de Kanaalstraat.

De Doctor Eijnattenlaan en de Dorpsweg worden gebruikt als alternatieve routes voor het verkeer dat eerder over het Wilhelminaplein reed. Met name de Doctor Eijnattenlaan krijgt hierdoor meer verkeer te verwerken (+2.370 mvt/etmaal).



Ter hoogte van de Dorpsweg lijkt verkeer te 'verdwijnen'. Vanuit oostelijke richting is op de Dorpsweg sprake van een sterke toename maar die is op het Wilhelminaplein en de Laan ten Roode niet meer te zien. Hier is echter sprake van meerdere gewijzigde verkeersstromen die opgeteld tegen elkaar weggestreept worden. In dit voorbeeld is het verkeer dat vanuit het noorden komt en richting de Laan ten Roode wil rijden. Dat verkeer rijdt niet meer via de zuidzijde van het Wilhelminaplein vanwege het éénrichtingsverkeer. In plaats daarvan rijdt het richting de Laan ten Roode via de Dorpsweg. Op de Laan ten Roode zelf is dan sprake van een afname van het verkeer vanuit het Wilhelminaplein maar een toename van verkeer vanuit de Dorpsweg. Per saldo is op de Laan ten Roode dan nauwelijks een verschil te zien.

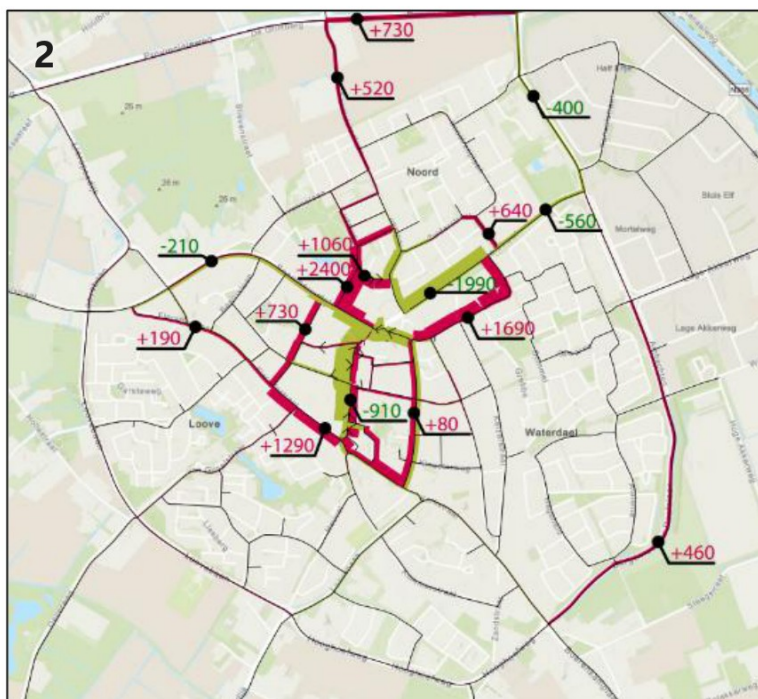
Door de aanpassingen in variant 1 neemt het verkeer op en rondom het Wilheminaaplein fors af. Dit is vanzelfsprekend vooral zichtbaar op het gedeelte tussen de Ter Hofstadlaan en de Speelheuvelstraat waar geen gemotoriseerd verkeer is toegestaan. Maar ook de Kanaalstraat, het zuidelijk deel van de Ter Hofstadlaan en het zuidelijk deel van het Wilhelminaplein worden duidelijk rustiger.

De aanpassingen hebben weinig effect op de Postelstraat. Vanwege het éénrichtingsverkeer op zuidzijde van het Wilhelminaplein (-960 mvt/etm) moet het verkeer richting het oosten om het centrum heen rijden, of het gaat via de Postelstraat en de Hoornmanstraat rijden. Op de Hoornmanstraat is een groei van 360 mvt/etm te zien.

Het éénrichtingsverkeer op de Gaaseweg zorgt ervoor dat geen snelle omrijdroute is vanaf de Kanaalstraat naar de Speelheuvelstraat. Het verkeer in westelijke richting gaat over de Feiterstraat en Kerkweijerstraat rijden. De Feiterstraat krijgt hierdoor bijvoorbeeld 960 mvt/etm extra te verwerken. Daarnaast zijn de Looijerstraat en Avennelaan wegen die het model rekenkundig niet veel kiest maar ook die wegen zullen in werkelijkheid een deel van het verkeer tussen de Doctor Eijnattenlaan en de Ter Hofstadlaan te verwerken krijgen. Positief effect van de ingrepen is dat de randweg van Someren (Loovebaan) iets meer gebruikt wordt als alternatief voor routes door het centrum.

Variant 2

Figuur 4.3 geeft de verschuivingen van het verkeer weer in variant 2. In rood zijn de wegvakken weergegeven die als gevolg van de maatregelen drukker worden. In groen zijn de wegvakken opgenomen waar sprake is van een afname.



Figuur 4.3: Toe- en afnames van verkeer als gevolg van maatregelen in variant 2

Variant 2 zorgt door de aanvullende maatregelen voor grotere verschuivingen dan variant 1. De effecten op en rondom het Wilhelminaplein zijn vergelijkbaar met variant 1. De omrijdroutes via de Gaaseweg (+1.060 mvt/etm) en de Feiterstraat (+1.020 mvt/etm) worden ook in variant 2 drukker bereden.

Het gedeelte van het Wilhelminaplein tussen de Laan ten Roode en de Postelstraat wordt echter nog rustiger (-1.910 mvt/etm). Omdat het eenrichtingsverkeer op de Postelstraat is omgedraaid, is de route vanaf de Dorpsweg/Laan ten Roode via de Postelstraat immers niet meer mogelijk.

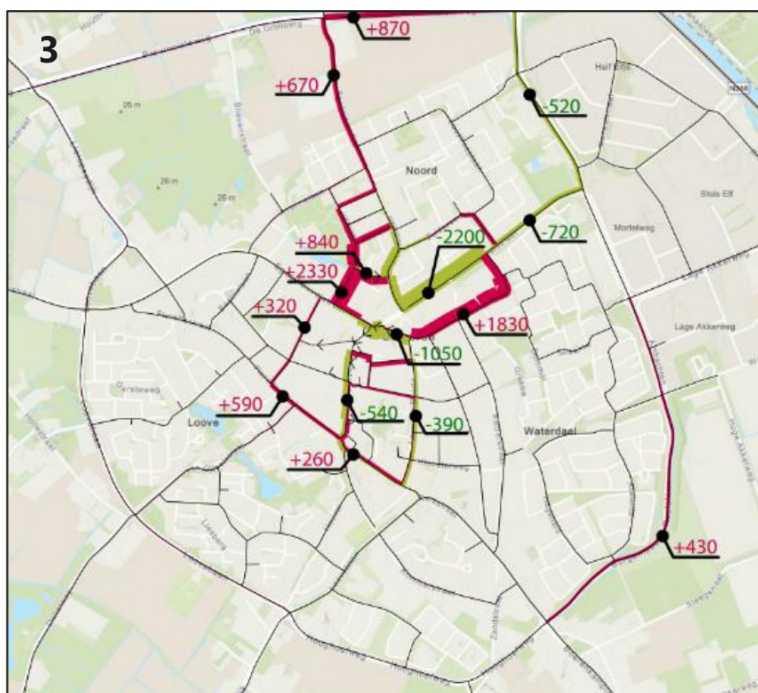
De Postelstraat heeft hierdoor 910 mvt/etm minder op het zuidelijke stuk en 1.600 mvt/etm minder in het noorden. Het verkeer in zuidelijke richting dat eerder via de Postelstraat reed, gaat in variant 2 rijden via de Tuinstraat en de Laan ten Roode. Op de Laan ten Roode neemt het verkeer in zuidelijke rijrichting met 720 mvt/etm toe terwijl het verkeer in noordelijke rijrichting met 640 mvt/etm afneemt. Per saldo is hierdoor sprake van 80 mvt/etm extra.

Ook is er een duidelijke toename te zien op de Burgemeester Roelslaan in zuidelijke rijrichting. Doordat de Postelstraat niet meer van noord naar zuid kan worden gebruikt,

worden ook de Floreffestraat en de Kerkstraat drukker als onderdeel van de alternatieve routes.

Variant 3

Figuur 4.4 geeft de verschuivingen van het verkeer weer in variant 3. In rood zijn de wegvakken weergegeven die als gevolg van de maatregelen drukker worden. In groen zijn de wegvakken opgenomen waar sprake is van een afname.



Figuur 4.4: Toe- en afnames van verkeer als gevolg van maatregelen in variant 3

Op en rondom het Wilhelminaplein zijn de effecten vergelijkbaar met variant 1. Het toestaan van verkeer in twee rijrichtingen op het zuidelijk deel van de Postelstraat heeft nauwelijks gevolgen voor de wegen ten noorden daarvan.

Ten zuiden van de Hoornmanstraat rijden er van 500 tot 700 minder motorvoertuigen in de Postelstraat. De Tuinstraat en de Postel/Kerkstraat maar ook de Hoornmanstraat/Molenstraat/Laan ten Roode worden als alternatieve route gebruikt, en zien een groei in het verkeer. Volgens het verkeersmodel wordt de noord-zuidroute via de Postelstraat minder aantrekkelijk wanneer ook verkeer van zuid naar noord wordt toegestaan. Dit zou veroorzaakt kunnen worden door het kruispunt Postelstraat-Floreffestraat. Doordat nu verkeer vanaf de Floreffestraat linksaf naar de Postelstraat rijdt, wordt het lastiger om vanuit de Postelstraat linksaf de Postel in te rijden.

Ter hoogte van de Blokker is op de Postelstraat een afname van 540 mvt/etm te zien. Ter hoogte van de AH is echter sprake van een toename van ruim 60 mvt/etm omdat verkeer nu ook via de zuidzijde naar het parkeerterrein achter de AH kan rijden.

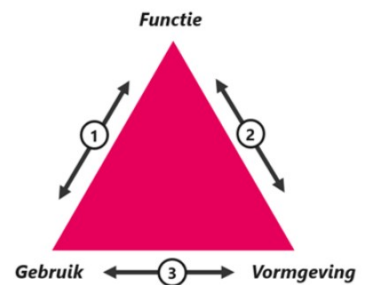
4.2 Verkeersveiligheid: functie en gebruik

Door de aanpassingen in het wegennet in het centrum van Someren zijn er sterke verschuivingen te zien. Dit betekent dat straten anders gebruikt gaan worden dan in de huidige situatie. Door een groei of daling van de hoeveelheid verkeer kan de functie, het gebruik en de vormgeving van een wegvak uit balans raken.

Om dit te toetsen wordt gebruik gemaakt van de Wegenscan². Met de Wegenscan kan op basis van wegkenmerken een uitspraak worden gedaan over de wenselijke verkeersintensiteit. Met behulp van de 'Wegenscan' is de relatie tussen de functie, vormgeving en het gebruik van de weg beoordeeld.

De volgende drie aspecten zijn beoordeeld:

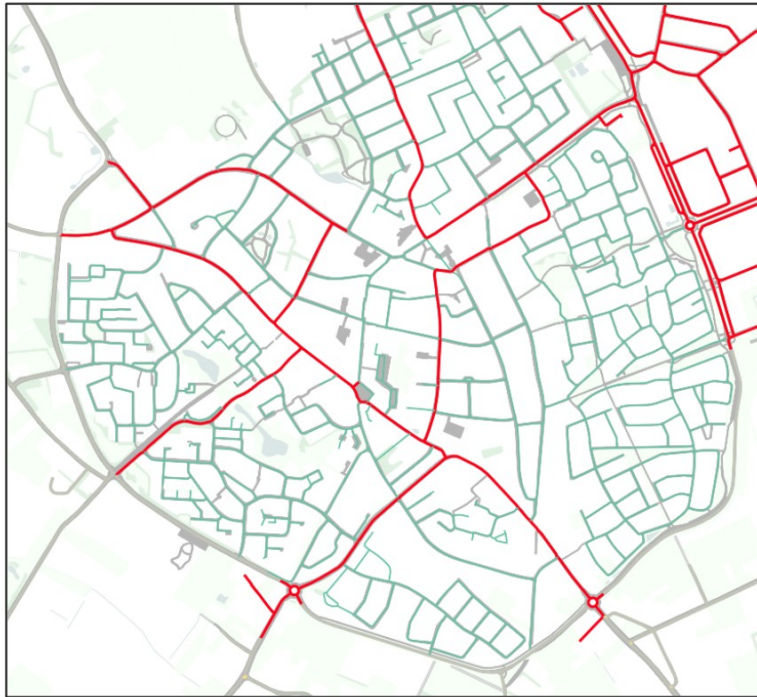
1. Relatie functie-gebruik: is het gebruik van de weg (verkeersintensiteit) passend bij de functie van de weg (wegcategorie)?
2. Relatie functie-vormgeving: is de huidige vormgeving van de weg passend bij de (beoogde) functie van de weg?
3. Relatie vormgeving-gebruik: is het huidige (of verwachte toekomstige) gebruik van de weg passend bij de vormgeving van de weg?



Algemeen

Figuur 4.5 geeft de huidige wettelijke snelheden weer voor de wegen binnen de bebouwde kom van Someren. De groene wegen zijn 30 km/uur en de rode wegen zijn 50 km/uur. Voor de wegen buiten de bebouwde kom in het kaartje geldt een maximum snelheid van 60 km/uur.

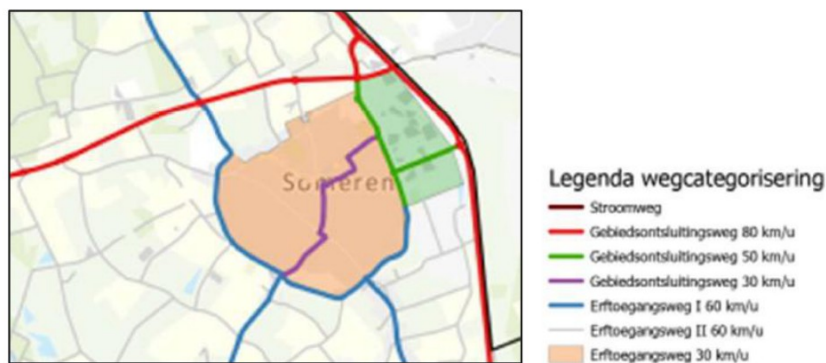
² De Wegenscan is een door Goudappel ontwikkelde tool op basis van CROW-richtlijnen, uitgevoerde onderzoeken/studies en ervaringsgetallen.



Figuur 4.5: Wettelijke snelheid wegen in Someren (rood 50 km/h, groen 30 km/h)

Rondom het plangebied hebben een aantal wegen nu nog een wettelijke snelheid van 50 km/h. De gemeente Someren heeft er in het verleden bewust voor gekozen om deze wegen niet in te richten conform de richtlijnen van een 50 km/h weg. Dit zou immers leiden tot bredere wegen met fietspaden of fietsstroken terwijl dat niet past in het dorpse karakter van Someren. Landelijk wordt meer gekeken naar het vergroten van de 30 km/h gebieden. Een snelheidslimiet van 30 km/h is met de huidige inrichting en vanwege de aanwezigheid van de randweg van Someren voor een aantal wegvakken prima passend. Voorbeelden hiervan zijn de Tuinstraat en de Floreffestraat.

In het mobiliteitsplan gemeente Someren (Royal Haskoning DHV) is reeds voorgesorteerd op de verkeerskundige aanpassingen in het centrum van Someren. Zo is de route Kanaalstraat-Dorpsweg-Laan ten Roode-Kerkstraat-Loovebaan gecategoriseerd als GOW30. Dit staat voor een gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 30 km/u. Het betreft een type weg die nog steeds een ontsluitende functie heeft (en daarmee een wat hogere intensiteit) en dit faciliteert, maar waar de inrichting niet uitnodigt om harder te rijden dan 30 km/u. Figuur 4.6 geeft het wensbeeld ten aanzien van de wegcategorisering weer.



Figuur 4.6: Wensbeeld wegcategorysering Someren (mobiliteitsplan gemeente Someren)

Naast de vormgeving en het snelheidsregime moet ook het gebruik van de weg in balans zijn. Voor erftoegangswegen binnen de bebouwde kom geldt een streefwaarde van maximaal 6.000 mvt/etmaal voor wegen met een zekere verkeersfunctie. Voor de echte woonstraten is dit echter te veel. Hier geldt een streefwaarde van maximaal 4.000 mvt/etm. In de referentiesituatie en de diverse varianten blijft de intensiteit op de woonstraten overal lager dan 4.000 mvt/etm.

Kanaalstraat

De Kanaalstraat heeft onlangs een nieuwe vormgeving gekregen. Deze herinrichting heeft geleid tot een verbeterde veiligheid en functionaliteit van de straat. Er gaat in de varianten minder verkeer rijden, vooral op het stuk tussen de Ter Hofstadlaan en de Dorpsweg. De vermindering van verkeer heeft geen invloed op de algehele beoordeling van de straat. Het stuk tussen de Dorpsweg en de Witvrouwenbergweg is aangewezen als GOW30, zoals aangegeven in figuur 4.6, moet heringericht worden.

Kerkstraat (punt 21)

De Kerkstraat is momenteel ingericht als een erftoegangsweg maar met een maximumsnelheid van 50 km/h. In de huidige situatie ontbreekt het aan adequate voorzieningen voor fietsers en snelheidsremmers. Zeker als er bij variant 2 extra drukte ontstaat, kan dit tot gevaarlijke situaties leiden voor mensen buiten de auto. Een 30 km/uur erftoegangsweg, zoals voorgesteld in het Mobiliteitsplan, past beter bij de inrichting van de weg en het gebruik bij de drie varianten en de referentiesituatie. Bij een functiewijziging moet de rijbaanbreedte worden versmald en snelheidsremmers toegevoegd om de snelheid van motorvoertuigen te beperken en fietsvoorzieningen moeten worden toegevoegd om de veiligheid van fietsers te waarborgen. Op dit moment is de Kerkstraat onderdeel van een belangrijke busroute. Wanneer de busroute wordt verlegd naar de Loovebaan zoals voorgesteld in het Mobiliteitsplan, wordt het mogelijk snelheidsremmende maatregelen te nemen. In de drie varianten stijgt de verkeersintensiteit waardoor het extra belangrijk wordt om de situatie voor fietsers te verbeteren.

Laan ten Roode

De fietsvoorziening op de Laan ten Roode is te smal. Dit kan leiden tot gevaarlijke situaties voor fietsers. Bij een maximumsnelheid van 50 km/h zijn vrijliggende fietspaden gewenst om de veiligheid van fietsers te waarborgen maar hier is geen ruimte voor. Vanwege het smalle

profiel van de weg is een GOW30-functie met brede fietsstroken en snelheidsremmers beter geschikt. In variant 1 en 3 daalt de intensiteit op deze weg licht, bij de nieuwe intensiteit past een GOW30, zoals ook voorgesteld in het Mobiliteitsplan, beter.

Postelstraat

De vermindering van de verkeersintensiteit bij variant 2 en 3 op de Postelstraat zorgt voor meer ruimte voor sociale interactie op de straat. Dit is een belangrijk aspect voor een winkelstraat, waar voetgangers en shoppers zich vrij moeten kunnen bewegen. In variant 2 is de verbetering sterker dan in variant 3, bij variant 1 en bij variant 3 ten noorden van de Hoornmanstraat is de verbetering niet sterk.

Tuinstraat

De intensiteiten op de Tuinstraat nemen van circa 1.900 mvt/etm toe tot circa 2.200 mvt/etm. In de praktijk is een dergelijke toename nauwelijks waarneembaar. In het drukste uur betekent dit elke twee minuten één auto extra. Voor een weg met 50 km/h is en blijft de intensiteit dus relatief laag. De Tuinstraat gaat volgens het Mobiliteitsplan volledig een 30-weg worden. De huidige inrichting van de weg past ook beter bij deze functie. Om dit te realiseren kunnen aanvullend snelheidsremmers worden toegevoegd, maar wel rekening houdend met de buurtbus die van de Tuinstraat gebruik maakt.

Speelheuvelstraat

Voor een weg met 50 km/h is en blijft de intensiteit relatief laag. Voor een klein deel bij het Wilhelminaplein is deze weg al een 30-weg. Deze weg gaat volgens het Mobiliteitsplan volledig een 30-weg worden. De huidige inrichting van de weg past ook beter bij deze functie. Om dit te realiseren kunnen er snelheidsremmers worden toegevoegd.

Dorpsweg

Op deze weg geldt momenteel een maximumsnelheid van 50 km/h, maar is de inrichting bewust niet volgens de landelijke richtlijnen. De vormgeving en het gebruik van de weg passen beter bij een 30-weg. De intensiteit van het verkeer bij alle drie de varianten vraagt om een GOW30 zoals voorgesteld in het Mobiliteitsplan. Ook vanwege de aanwezigheid van een buslijn is een GOW een logische keuze, omdat het de doorstroming van het openbaar vervoer op peil houdt.

Doctor Eijnattenlaan

De Doctor Eijnattenlaan heeft een brede rijbaan (5,70 meter) maar vanwege het langsparkeren op het wegvak is de effectieve ruimte een stuk kleiner. Het verkeer neemt in de verschillende varianten toe tot circa 3.500 mvt/etm. Dit is vergelijkbaar met de huidige Speelheuvelstraat en de Laan ten Roode. Net als op deze twee wegen, is het langsparkeren op de Doctor Eijnattenlaan dan niet gewenst.

De woningen aan deze weg hebben opritten en dus ruimte om auto's op eigen terrein te parkeren. Een verbod op parkeren langs de weg zou in overleg met de bewoners kunnen worden overwogen.

Het is in principe niet nodig om aanvullend fysieke aanpassingen aan de weg te doen. Maar als het parkeren wordt weggehaald, is het raadzaam om in overleg met de bewoners snelheidsremmers te realiseren om te hoge snelheden te voorkomen én een kwaliteitsslag

qua openbare ruimte te maken. Een mogelijkheid is het realiseren van een groenstrook van 1,00 meter door het versmallen van de rijbaan tot 5,50 meter en de trottoirs tot 1,50 meter. Een andere optie is het opheffen van het trottoir aan één zijde en de ruimte te benutten voor meer groen. Daarmee vormt het een fraaiere verbinding tussen de groene Speelheuvelstraat en het Slievenpark. Het opheffen van een trottoir is recent ook voorgesteld bij de reconstructie van de Kommerstraat.

Om de snelheid te verlagen wordt klinkerverharding in plaats van asfalt aanbevolen. Ook schuine banden in plaats van de huidige trottoirbanden in combinatie met een smaller wegprofiel dragen bij aan het beeld van een 30 km/uur woonstraat. Schuine banden maken het namelijk mogelijk om op een veilige manier de weg iets verder te versmallen zonder er een hoger valgevaar is voor fietsers. Op de kruising Gaaseweg wordt een kruispuntplateau aanbevolen en halverwege tussen de Speelheuvelstraat en de Gaaseweg kan aanvullend een verkeersdrempel worden gerealiseerd. Vanwege de afvoer van hemelwater in het gebied mogen de verhogingen niet van trottoirband tot trottoirband lopen. 'Punaises' die het water aan de zijkant doorlaten, zijn dan een goed alternatief voor de traditionele verkeersdrempel.

Figuur 4.7 geeft een voorbeeld van een punaise op een kruispunt. De diameter en hoogte kan worden aangepast naar gelang de hoeveelheid water dat het punt moet passeren.



Figuur 4.7: Voorbeeld kruispunt met punaise in de Hoevenstraat

Figuur 4.8 geeft een voorbeeld van een snelheidsremmer op een wegvak. Deze worden vaak toegepast op busroutes maar bieden ook mogelijkheden om een wegvak waterdoorlatend te laten zijn.



Figuur 4.8: Voorbeeld 'busdrempels'

Gaaseweg

In de huidige situatie missen er snelheidsremmers op de weg. Als deze worden toegevoegd kan de weg de intensiteiten in alle drie de varianten theoretisch veilig verwerken. Zeker vanwege de aanwezigheid van de speeltuin moet de snelheid van motorvoertuigen laag blijven. Het langspaarkeervak langs de weg zorgt ervoor dat de weg breder lijkt dan dat deze is waardoor mensen makkelijk te snel rijden, zeker als deze (voor een deel) leeg is. Het opsplitsen van het parkeervak in twee stukken kan dit helpen voorkomen. De straat is al aan de smalle kant dus het is niet noodzakelijk om bij invoering van éénrichtingsverkeer de weg zelf te versmallen.

Feiterstraat

Naast dat snelheidsremmers hier missen is deze straat goed ingericht, ook wanneer de intensiteit hoger komt te liggen.

5. Conclusies

In de varianten worden verkeerscirculatiemaatregelen genomen met als doel minder gemotoriseerd verkeer in het centrum te krijgen. Dit komt ten goede aan de leefbaarheid en verblijfskwaliteit in het centrum, Postelstraat en omgeving.

De maatregelen leiden vanzelfsprekend tot toe- en afnames op de diverse wegen in en rondom het centrum. Ondanks dat het op een aantal wegen drukker wordt, wordt de streefwaarde Duurzaam Veilig (4.000 of 6.000 mvt/etmaal voor erftoegangswegen) nergens overschreden.

Op de straten ten noorden van de Dorpsweg en Speelheuvelstraat zijn de effecten van de verschillende varianten vergelijkbaar. Het verschil in intensiteit op deze straten is met max 300 mvt/etm niet onderscheidend van elkaar.

Ten zuiden van de Dorpsweg en Speelheuvelstraat zijn er duidelijke verschillen zichtbaar. Varianten 2 en 3 hebben een groter effect op het verminderen van het verkeer op de Postelstraat dan variant 1, echter wordt de verkeersdruk op omliggende wegen verhoogd, wat ongewenst is. Bij variant 2 is het effect groter dan bij variant 3.

Er is geen variant die duidelijk tot een verbetering op zowel de Postelstraat als de omliggende wegen leidt. Er is daarom vanuit de verkeersdruk op de wegen geen reden om voorkeur te geven aan één van de varianten. De varianten 2 en 3 bieden dus verkeerskundig geen meerwaarde ten opzichte van variant 1.

Daarom wordt geadviseerd om de bestaande rijrichting op de Postelstraat conform variant 1 te handhaven: Eénrichtingsverkeer waarbij het gemotoriseerd verkeer alleen in zuidelijke richting tussen het Wilhelminaplein/Speelheuvelstraat richting De Postel/Floreffestraat kan rijden.

Bijlage 1 Intensiteiten referentie en varianten

Deze bijlage toont achtereenvolgens de wegenstructuur in Someren met het aantal motorvoertuigen per etmaal per wegvak. Beide rijrichtingen zijn hierbij opgeteld.

Referentiesituatie 2030



Variant 1



Variant 2



Variant 3





Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32