

Aan de leden van de gemeenteraad

Weert, 23 februari 2021

Onderwerp : Ontsluiting Laarveld

Geacht raadslid,

Besluit verkeersontsluiting Laarveld in 2004

In 2004 heeft de gemeenteraad besloten om het woongebied Laarveld voor gemotoriseerd verkeer via de Laarderweg te ontsluiten op de Ringbaan-Noord en via de Rietstraat op de Eindhovenseweg. De aansluiting op de Rietstraat/Eindhovenseweg is reeds gerealiseerd. De aansluiting op de Laarderweg/Ringbaan-Noord wordt in 2021 gerealiseerd.

Bestemmingsplan Laarveld 2020

In juli 2020 heeft de gemeenteraad het bestemmingsplan Laarveld 2020 vastgesteld en dit bestemmingsplan is op 20 januari 2021 onherroepelijk geworden. In dit bestemmingsplan zijn de fasen 1, 2 en 3 van Laarveld uitgewerkt. De voorbereidingen voor de uitwerking van fase 4 zijn gestart.

Tijdens de behandeling van het bestemmingsplan Laarveld 2020 in de raad zijn vragen gesteld over een extra ontsluiting van Laarveld voor gemotoriseerd verkeer. De volgende punten c.q. onderzoeksvragen zijn in de raadsvergadering naar voren gebracht:

- Onderzoek naar de mogelijkheden om Laarveld rechtstreeks te ontsluiten op de Ringbaan-Noord tegenover de Wiekendreef.
- Onderzoek naar de mogelijkheden om Laarveld te ontsluiten via de huidige bouwaansluiting van de Kransakker op de Ringbaan-Noord via een zogenaamde halve aansluiting.

Deze vragen zijn met name naar voren gebracht vanwege de verkeersintensiteit op de Laarderweg en de Rietstraat nu, maar ook in de toekomst, na realisatie van het totale plan Laarveld. Ook vanuit het dorp Laar is de vraag gekomen om Laarveld rechtstreeks te ontsluiten op de Ringbaan-Noord.

Door wethouder Van Eijk is tijdens de commissievergadering op 23 juni 2020 de toezegging gedaan om bij de voorbereiding van fase 4 van Laarveld de raad mee te nemen in de keuze van een eventuele extra ontsluiting van de woonwijk Laarveld.

Uitgevoerd onderzoek

Via deze brief informeren wij u over de keuze die het college maakt ten aanzien van een extra aansluiting. Er zijn onderzoeken uitgevoerd waarop deze keuze is gebaseerd. Voor deze onderzoeken wordt verwezen naar de bijlagen bij deze brief.

De keuze van het college

Het college kiest niet voor een extra aansluiting van Laarveld op de Ringbaan-Noord. Daarmee volgt het college het besluit dat in 2004 door de gemeenteraad is genomen. De motivatie daarvoor is als volgt:

- Vanaf eind oktober 2020 wordt via een participatietraject in gezamenlijk overleg tussen de klankbordgroep en de gemeente, gewerkt aan oplossingen voor de Laarderweg en de Rietstraat. Dit wordt gedaan om deze wegen verkeersveilig te maken, maar ook minder aantrekkelijk voor doorgaand c.q. sluipverkeer. De gemeenteraad heeft daarvoor in september 2020 middelen beschikbaar gesteld. Deze maatregelen zullen al zorgdragen voor minder verkeer in Laar. Er worden dit jaar al verkeersmaatregelen uitgevoerd op de Laarderweg in combinatie met inrichtingswerkzaamheden van Laarveld fase 3. Afhankelijk van de uitkomsten van het participatietraject worden op de Rietstraat dit jaar of in 2022 werkzaamheden uitgevoerd. In hetzelfde participatietraject wordt ook gesproken over maatregelen op andere locaties in Laar, zoals bijvoorbeeld de schoolomgeving, om zo vanuit een integrale totaalbenadering de verkeerssituatie te verbeteren.
- Aanleg van alle voorziene infrastructuur in het plan Laarveld (fase 1 t/m 4) heeft een positief effect op de verkeersintensiteiten op de Laarderweg en de Rietstraat. Dit zal leiden tot aanzienlijk minder verkeer op deze wegen zodra fase 4 gerealiseerd is (realisatie naar verwachting vanaf 2024).
- Aanleg van een rechtstreekse ontsluiting van Laarveld op de Ringbaan-Noord brengt extra verkeersbelasting met zich mee in fase 1 en 2 van Laarveld.
- Aanleg van een rechtstreekse ontsluiting van Laarveld op de Ringbaan-Noord brengt extra verkeersbelasting met zich mee in de wijk Molenakker.
- Aanleg van een rechtstreekse ontsluiting van Laarveld op de Ringbaan-Noord is vanuit de mobiliteitsvisie niet gewenst. Door geen rechtstreekse en vanuit Laarveld gemakkelijk te bereiken aansluiting op de Ringbaan-Noord te maken voor gemotoriseerd verkeer, wordt het fietsgebruik gestimuleerd. Door de nu al aanwezige en nog te maken oversteken voor langzaam verkeer over de Ringbaan-Noord, wordt het bereiken van de stad vanuit Laarveld, het dorp Laar en het buitengebied, optimaal gefaciliteerd.
- Een rechtstreekse ontsluiting op de Ringbaan-Noord is nadelig voor de hoeveelheid uit te geven grond en heeft daardoor een negatieve impact op de grondexploitatie van Laarveld (minder inkomsten). De aanleg van een dergelijke aansluiting vergt ruimte. Omdat hiervoor een coupure moet worden gemaakt in de geluidswal, zal geluid ten gevolge van verkeer op de Ringbaan-Noord, over een aanzienlijk gebied in Laarveld, woningbouw niet toelaten.

Alles overwegende kiest het college er daarom voor om de ontsluiting van Laarveld vorm te geven zoals is besloten in 2004.

Tot slot

Zoals aangegeven zijn de voorbereidingen voor de uitwerking van fase 4 van het plan Laarveld gestart. In het programma van eisen, waarin alle randvoorwaarden zijn opgenomen voor de stedenbouwkundige uitwerking van fase 4, wordt dus geen rekening gehouden met een extra aansluiting van Laarveld op de Ringbaan-Noord. De stedenbouwkundige uitwerking start in februari 2021.

Heeft u naar aanleiding van deze brief nog vragen, neemt u dan contact op met Paul Verhappen. Hij is bereikbaar op telefoonnummer 0495 575 284 of via p.verhappen@weert.nl

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders,



M.J.M. Meertens
gemeentesecretaris



C.C. Leppink-Schuitema
burgemeester

Bijlage(n) : Bijlage 1, memo verkeersontsluiting Laarveld d.d. 26 januari 2021
Bijlage 2, onderzoek Royal Haskoning/DHV d.d. december 2020

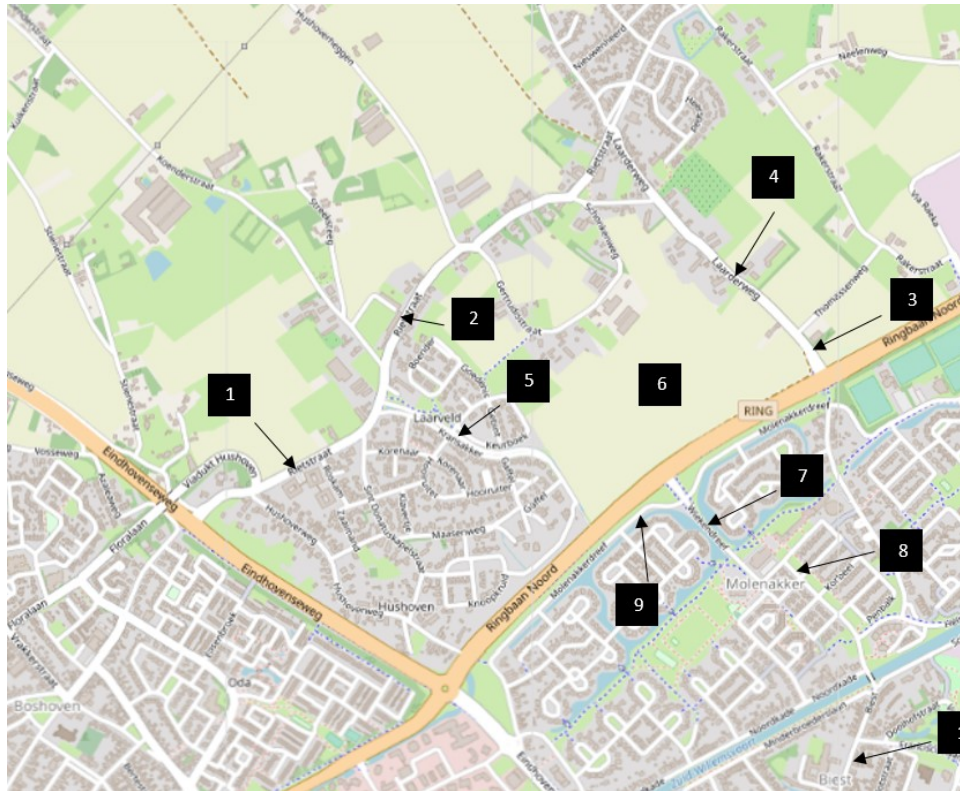
Bijlage 1: memo ontsluiting Laarveld 26 januari 2021

Aanpak onderzoek

Voor het onderzoek is de volgende aanpak gehanteerd:

1. Via het regionale verkeersmodel van Midden-Limburg is inzichtelijk gemaakt hoe de verkeerssituatie is na de realisatie van Laarveld fase 1 t/m 4 (in jaar 2030), wanneer de ontsluiting plaatsvindt via de Rietstraat/Eindhovenseweg en Laarderweg/Ringbaan-Noord. Dus zoals in 2004 is besloten. Van de diverse wegen in de omgeving van Laarveld en Molenakker zijn de verkeersintensiteiten inzichtelijk gemaakt. Er is beoordeeld of er sprake is van knelpunten (verkeersdruk of sluiproutes). Deze variant is verder de **referentievariant** genoemd.
2. Via het verkeersmodel is inzichtelijk gemaakt wat de effecten zijn van de beoogde verkeersmaatregelen op de Rietstraat en Laarderweg. Deze variant is verder **variant 1** genoemd.
3. Via het verkeersmodel is inzichtelijk gemaakt hoe deze situatie is als er een extra volledige aansluiting komt op de Ringbaan-Noord tegenover de Wiekendreef. Deze variant is verder **variant 2** genoemd.
4. Via het verkeersmodel is inzichtelijk gemaakt hoe deze situatie is als er een extra halve aansluiting komt op de Ringbaan-Noord vanuit de Kransakker. Deze variant is verder **variant 3** genoemd.
5. Op de Wiekendreef en de Molenakkerdreef zijn verkeerstellingen uitgevoerd.
6. Op de Laarderweg en de Rietstraat is een kentekenonderzoek uitgevoerd om inzicht te krijgen in de omvang van het doorgaande verkeer op deze wegen.
7. De uitkomsten zijn geanalyseerd waarbij ook is gekeken naar de Mobiliteitsvisie en de Ringbanenvisie van de gemeente Weert.

Resultaten beknopte verkeersstudie



Verkeersintensiteiten in motorvoertuigen per etmaal (afgerond op 10-tallen)

Nr. op tek.	Variante Wegvak	Huidige situatie 2019/2020*	Referentievariant 2030	Variante 1 2030	Variante 2 2030	Variante 3 2030
1	Rietstraat nabij Eindhovenseweg	3.130	2.380	2.360	1.490	1.920
2	Rietstraat-dorp	2.170	760	660	630	640
3	Laarderweg nabij Ringbaan-Noord	3.080	6.280	6.230	2.200	4.850
4	Laarderweg-dorp	2.450	1.520	1.430	1.410	1.410
5	Kransakker fase 1/2	Niet bekend	1.570	1.560	1.990	1.470
6	Kransakker fase 3/4	n.v.t.	4.030	4.060	1.990	2.690
7	Wiekendreef tussen Molenakkerdreef en Molenakkerplein	2.380	1.910	1.910	2.090	2.260
8	Wiekendreef tussen Molenakkerplein en Korbeel	2.370	910	910	1.050	1.060
9	Molenakkerdreef	1.000	700	700	700	880
10	Biest	4.190	4.190	4.190	4.230	4.340

* op basis van verkeerstellingen

Overige cijfers zijn modelmatig bepaald

Opmerkingen en bevindingen

Huidige situatie:

- Relatief hoge intensiteiten op de Rietstraat en de Laarderweg.

Referentievariant:

- Aanzienlijke afname van intensiteiten op de Rietstraat-dorp en de Laarderweg-dorp ten opzichte van de huidige situatie, met name door de aanleg van de route door Laarveld fase 3 en 4 (volledige Kransakker, verbinding tussen Rietstraat en Laarderweg).
- Relatief hoge intensiteiten op de Kransakker fase 3/4.

Variant 1

- Ten opzichte van de referentievariant zijn hier nauwelijks effecten te zien. Dit komt doordat de Laarderweg en de Rietstraat nu al voor een belangrijk deel 30 km/h wegen zijn. Met deze snelheden wordt in het verkeersmodel gerekend. Feitelijk zijn de rijsnelheden aanzienlijk hoger en moeten de toegestane snelheden worden afgedwongen door het toepassen van verkeersremmende maatregelen. Deze variant wordt verder niet meer in beschouwing genomen.

Variant 2

- Ten opzichte van de huidige situatie en ten opzichte van de referentievariant nemen de intensiteiten op de Rietstraat-dorp en de Laarderweg-dorp af.
- Ten opzichte van de referentievariant nemen de intensiteiten op de Rietstraat (nabij de Eindhovenseweg) en de Laarderweg (nabij de Ringbaan-Noord) fors af (ca. 37% respectievelijk 65%!).
- Ten opzichte van de referentievariant nemen de intensiteiten op de Kransakker fase 1/2 toe, en op de Kransakker fase 3/4 fors af.
- Ten opzichte van de referentievariant nemen de intensiteiten op de Wiekendreef beperkt toe (ca. 10%).
- Ten opzichte van de referentievariant nemen de intensiteiten op de Biest beperkt toe (ca. 3%).

Variant 3

- Ten opzichte van de huidige situatie en ten opzichte van de referentievariant nemen de intensiteiten op de Rietstraat-dorp en de Laarderweg-dorp af.
- Ten opzichte van de referentievariant nemen de intensiteiten in Laar op de Rietstraat (nabij de Eindhovenseweg) en de Laarderweg (nabij de Rietstraat) fors af, maar minder dan bij variant 2.
- Ten opzichte van de referentievariant nemen de intensiteiten op de Kransakker fase 1/2 toe, en op de Kransakker fase 3/4 fors af.
- Ten opzichte van de referentievariant nemen de intensiteiten op de Wiekendreef beperkt toe (ca. 18%).
- Ten opzichte van de referentievariant nemen de intensiteiten op de Biest beperkt toe (ca. 4%). Dit is per etmaal circa 15 auto's meer per uur.

Kentekenonderzoek

In oktober 2020 is via tellingen een kentekenonderzoek uitgevoerd op de Rietstraat en de Laarderweg. Het kentekenonderzoek is uitgevoerd om de herkomst en bestemming van het verkeer helder te krijgen en daarmee inzicht te krijgen in het doorgaande verkeer op deze wegen. Dus verkeer dat hier in beginsel niet thuishoort. Het onderzoek wijst uit dat het aandeel doorgaand verkeer op de Rietstraat 54% (1.160 mvt/etmaal) bedraagt en het aandeel doorgaand verkeer op de Laarderweg 33% (1.015 mvt/etmaal).

Invloed Corona op tellingen

Bij de in bovenstaande tabel vermelde cijfers van de metingen die in 2020 zijn uitgevoerd, is mogelijk een effect aanwezig van de coronacrisis. Naar verwachting zijn daardoor de gemeten intensiteiten 10% te lager dan normaal.

Cijfers verkeersmodel

De in de tabel opgenomen cijfers bij de referentievariant en de varianten 1 t/m 3 zijn modelmatig bepaald. Op enkele wegvakken is te zien dat deze cijfers sterk afwijken van de uitgevoerde tellingen in 2019 en 2020. Een verklaring daarvoor is niet goed te geven. De werkelijkheid zal altijd afwijken van de voorspellingen. Keuzes die weggebruikers maken zijn niet altijd in een model te vatten. Toch zijn de cijfers geschikt om daaruit conclusies te trekken.

Aandachtspunten en overwegingen

- Relatief hoge intensiteiten (> 4.000 mvt/etm) op de Kransakker fase 3/4 bij de **referentievariant**. Deze weg is te kwalificeren als een "verzamel" erftoegangsweg. Ter vergelijking:
 - Sint Jozefslaan 50 km/h 4.305 mvt per etmaal
 - Maaslandlaan 50 km/h 5.035 mvt per etmaal
 - Sint Luciastraat 30 km/h 4.455 mvt per etmaal
 - De Burcht 30 km/h 3.531 mvt per etmaal
- Een halve aansluiting volgens **variant 2** kan leiden tot gevaarlijke keerbewegingen op onder andere het kruispunt Ringbaan-Noord/Wiekendreef. Deze keerbewegingen kunnen niet verwerkt worden in het verkeersmodel, maar zijn in de praktijk zeker te verwachten.
- Een halve of hele aansluiting op de Ringbaan-Noord volgens de **varianten 2 en 3** kan leiden tot sluipverkeer door Laarveld, richting Boshoven-Nederweert vice versa. De omvang hiervan is moeilijk in te schatten en uit het verkeersmodel is dit moeilijk af te leiden.
- Toename van verkeer op de Kransakker fase 1/2 volgens de **varianten 2 en 3** kan op weerstand stuiten bij bewoners van Laarveld fase 1 en 2. Dit konden deze bewoners immers niet verwachten.
- Toename van verkeer op de Wiekendreef volgens de **varianten 2 en 3** kan op weerstand stuiten bij bewoners van Molenakker. Deze toename is echter beperkt, in het spitsuur gaat het over 15 auto's extra. Dit is nauwelijks waarneembaar of te ervaren en zal niet leiden tot extra verkeersonveilige situaties.
- Een extra aantakking op de Ringbaan-Noord tegenover de Wiekendreef volgens **variant 2** is nadelig voor de doorstroming op de Ringbaan-Noord. In de Ringbanenvisie is echter niet specifiek aangegeven dat een extra aantakking niet gewenst is.
- Een extra aantakking op de Ringbaan-Noord tegenover de Wiekendreef volgens **variant 2** is nadelig voor de hoeveelheid uit te geven grond en heeft daardoor een negatieve impact op de grondexploitatie van Laarveld (minder inkomsten). De aanleg van dit kruispunt vergt ruimte. Omdat hiervoor een coupure moet worden gemaakt in de geluidswal, zullen de geluidscontouren ten gevolge van verkeer op de Ringbaan-Noord, over een aanzienlijk gebied in Laarveld, woningbouw niet toelaten.
- De aanleg van een extra aansluiting brengt kosten met zich mee die niet zijn voorzien in de grondexploitatie van Laarveld.
- De voor 2015 geprognoseerde verkeersintensiteiten behorende bij het raadsvoorstel uit 2004, zijn voor de Wiekendreef (>3.000 mvt/etmaal) en de Biest (>5.000 mvt/etmaal) aanzienlijk hoger dan de feitelijke situatie in 2020 en aanzienlijk hoger dan de nu berekende situatie in 2030.
- Er is bij **variant 3** een toename van verkeer zichtbaar op de Molenakkerdreef, gedeelte tussen de Oude Hushoverweg en de Wiekendreef. Dit is naar verwachting verkeer dat gebruik wil maken van de halve aansluiting op de Ringbaan-Noord. Hier zouden dan aanvullende maatregelen nodig zijn omdat een toename op de Molenakkerdreef niet wenselijk is.

- Een extra aansluiting op de Ringbaan-Noord volgens de **varianten 2 en 3** leidt tot een relatief beperkte toename van verkeer op de Wiekendreef en de Biest.
- Het relatief aandeel doorgaand verkeer op de Rietstraat en Laarderweg is hoog te noemen. Absoluut gezien is het aandeel doorgaand verkeer beperkt te noemen. Deze wegen kunnen deze intensiteiten aan. Uiteraard is het beter als doorgaand verkeer hier niet rijdt.

Conclusie en aanbeveling

De varianten 2 en 3 zullen op weerstand stuiten bij bestaande bewoners van Laarveld en bij bewoners van Molenakker. Bovendien is variant 3 een gevaarlijke, niet wenselijke oplossing. Variant 2 leidt echter het verkeer vanuit Laarveld via de kortst mogelijke route naar de Ringbaan-Noord, hetgeen een positief effect heeft op de meeste wegen in de omgeving.

De referentievariant komt tegemoet aan de verwachtingen die bewoners van Laarveld fase 1 en 2 hebben. Bovendien leidt ook deze variant tot een aanzienlijke afname van verkeer in het dorp Laar en overige delen van de Rietstraat en de Laarderweg. De discussie over een rechtstreekse aansluiting op de Ringbaan-Noord is onder andere ontstaan door vragen vanuit het dorp Laar. Nu blijkt echter dat ook bij de referentievariant, de variant waarvoor de gemeenteraad in 2004 heeft gekozen, het verkeer in Laar sterk afneemt. Voor het dorp Laar is de keuze voor een andere ontsluitingsvariant dus niet relevant.

Door het aanbrengen van snelheidsremmende maatregelen op de Rietstraat en Laarderweg wordt deze route minder aantrekkelijk voor doorgaand verkeer. Voorkomen moet worden dat dit verkeer in de toekomst door Laarveld gaat rijden. Doorgaand verkeer hoort immers thuis op de Eindhovenseweg en Ringbaan. Ook op de route door Laarveld (Kransakker) moeten daarom snelheidsremmende maatregelen worden getroffen.

Een keuze voor variant 2 heeft enkel een positief effect op de verkeersintensiteiten op de Kransakker fase 3/4. Het niet kiezen voor variant 2 leidt dus tot de in de tabel genoemde (hogere) intensiteiten bij de referentievariant op de Kransakker fase 3/4. Deze intensiteiten zijn acceptabel voor deze weg gelegen in de nieuwe wijk. Bovendien kunnen de toekomstige bewoners rekening houden met deze verkeersintensiteiten bij hun keuze om in Laarveld te gaan wonen.

Notitie / Memo

HaskoningDHV Nederland B.V.
Transport & Planning

Aan: Paul Verhappen (gemeente Weert)
Van: Raymond Scheringa
Datum: 16-12-20
Kopie:
Ons kenmerk: AB6213TPNT2012161114
Classificatie: Open
Goedgekeurd door: Sander Hoen

Onderwerp: Varianten ontsluiting Laarveld

Aanleiding

De nieuwbouwwijk Laarveld, gelegen in Weert tussen Hushoven, de Ringbaan-Noord en Laar begint steeds meer vorm te krijgen. Inmiddels zijn er al een behoorlijk aantal woningen gerealiseerd in het westelijk deel en tot en met 2030 is de planning om hier nog circa 600 woningen aan toe te voegen. De wijk Laarveld is op dit moment ontsloten via de Rietstraat en de Laarderweg. Beide wegen zijn erftoegangswegen met een maximumsnelheid van 30 km/u, maar ze zijn niet als zodanig ingericht. Dit levert regelmatig klachten van de bewoners op. Uit SIM-metingen blijkt dat de V85-snelheid ruim boven de 30 km/u ligt. De gemeente heeft besloten om op beide ontsluitingswegen verkeersmaatregelen te nemen om de snelheid te verlagen, maar het is de vraag of de nieuwbouwwijk wellicht een extra ontsluiting nodig heeft om de verkeersdruk op de Rietstraat en de Laarderweg te beperken. Met behulp van het verkeersmodel Midden-Limburg hebben we drie ontsluitingsvarianten voor Laarveld berekend.

Alvorens we de drie nieuwe ontsluitingsvarianten berekenen, is Laarveld volgens de meeste recente ontwikkelingen ingevoerd in het Prognosejaar 2030 en hiermee is de nieuwe referentiesituatie vastgesteld. In deze nieuwe referentiesituatie krijgt het oostelijk deel van Laarveld een nieuwe verbindende as vanuit de Kransakker door de wijk die aansluit op de Laarderweg ter hoogte van de Thomassenweg. In werkelijkheid krijgt het oostelijk deel van de wijk in de toekomst meerdere aansluitingen op de Laarderweg. Hierdoor verdeelt het verkeer zich meer tussen deze nieuwe straten richting Laarderweg, dan in het verkeersmodel. In de verkeersmodelberekening zijn we vanuit praktisch oogpunt uitgegaan van één aansluiting op de Laarderweg.



Afbeelding 1 Ontwikkeling Laarveld in de luchtfoto geprojecteerd

Met behulp van het verkeersmodel Midden-Limburg zijn vervolgens de volgende drie varianten onderzocht:

1. Laarveld volledig ontwikkeld, inclusief de beoogde verkeersmaatregelen op de Rietstraat en Laarderweg;
2. Laarveld volledig ontwikkeld, inclusief de beoogde verkeersmaatregelen op de Rietstraat en Laarderweg. Tevens is deze variant voorzien van een extra aansluiting voor Laarveld op de verkeerslichten Ringbaan-Noord – Wiekendreef.
3. Laarveld volledig ontwikkeld, inclusief de beoogde verkeersmaatregelen op de Rietstraat en Laarderweg. Tevens is deze variant voorzien van een halve aansluiting van de Kransakker op de Ringbaan-Noord.

Nieuwe referentiesituatie, Prognosejaar 2030

Het westelijk deel van Laarveld is inmiddels grotendeels gereed. De bewoners kunnen op dit moment de woonwijk alleen via de Rietstraat verlaten. Het oostelijk deel van Laarveld (dat nog gebouwd moet worden) krijgt in de referentiesituatie een verbindende as die aansluit op de Laarderweg. Hierdoor kan ook het bestaande westelijk deel van Laarveld al gebruik maken van deze verbinding. De ontsluitingsroute via de Rietstraat (ten oosten van de Kransakker) en Laarderweg worden hiermee al enorm ontlast. De kern Laar krijgt veel minder verkeer tussen Laarveld en de Ringbaan-Noord te verwerken. Hierdoor zijn de intensiteiten op grote delen van de Rietstraat en de Laarderweg al een stuk lager dan in de huidige situatie.

Tabel 1 laat de verkeersintensiteiten op de verschillende wegen zien in de referentiesituatie. In bijlage 1 is verkeersmodelplot van de nieuwe referentie Prognosejaar 2030 opgenomen.

Tabel 1 Verkeersintensiteiten in de referentiesituatie

Locatie	Intensiteit
Rietstraat, tussen Eindhovenseweg en Floralaan	2.381 mvt/etmaal
Rietstraat, tussen Floralaan en Roskam	1.679 mvt/etmaal
Rietstraat, tussen Kransakker en Koenderstraat	400 mvt/etmaal
Rietstraat, tussen Gertrudisstraat en Schonkenstraat	764 mvt/etmaal
Laarderweg, tussen Schonkenstraat en Thomassenweg	1.515 mvt/etmaal
Laarderweg, tussen Thomassenweg en Ringbaan-Noord	6.279 mvt/etmaal
Kransakker, tussen Rietstraat en Hoorruiter/Keurbeek ¹	1.400 mvt/etmaal
Kransakker, tussen Gaffel en Oost-west verbinding	1.566 mvt/etmaal
Oost-westverbinding, westelijk deel	1.566 mvt/etmaal
Oost-westverbinding, oostelijk deel	4.032 mvt/etmaal
Wiekendreef, tussen Ringbaan-Noord en Molenakkerdreef	1.908 mvt/etmaal
Wiekendreef, tussen Molenakkerplein en Korbeel	911 mvt/etmaal
Biest, tussen Franciscuslaan en Kloosterstraat	4.194 mvt/etmaal

¹ Op de verkeersmodel plots wordt door de ligging van de zoneaansluiting in het westelijk deel van Laarveld de Roskam gebruikt om de wijk in- en uit te rijden, in praktijk zal de Kransakker meer gebruikt worden, de betreffende intensiteiten zijn in de tabel dan ook aan de Kransakker toegekend.

Variante 1

In variante 1 worden de volgende maatregelen berekend met het verkeersmodel:

- De Rietstraat en de Laarderweg worden ingericht met de beoogde maatregelen om een gemiddelde rijksnelheid van 30 km/u te af te dwingen (denk aan extra drempels en plateau's op de kruispunten met rechts voorrang);

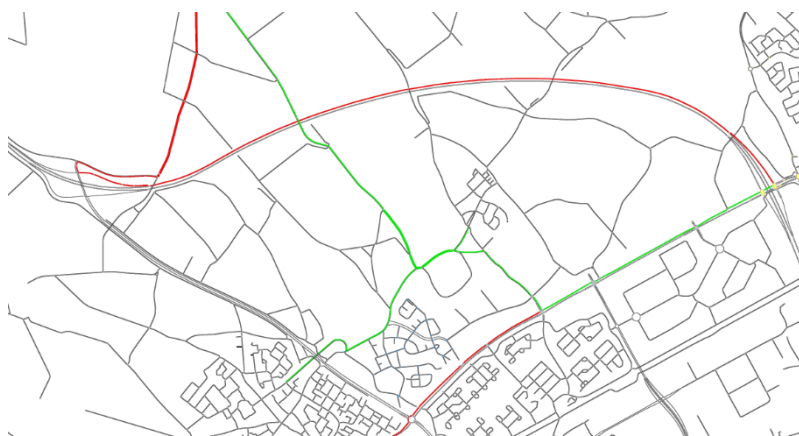
De verkeersmodelberekeningen laten zien dat beoogde maatregelen om een gemiddelde rijksnelheid van 30 km/u af te dwingen op de Rietstraat en de Laarderweg op de verkeersintensiteiten zo goed als geen effect hebben, maar wel op de gemiddelde rijksnelheid van het verkeer op beide wegen. De V85 ligt op de Rietstraat en Laarderweg op dit moment ver boven de 30 km/u. Door het nemen van beoogde maatregelen zal de V85 meer in de buurt van de 30 km/u komen te liggen.

Doordat in de referentiesituatie in Laarveld oost de oost-west verbinding gerealiseerd wordt maakt in variante 1 het meeste verkeer van en

naar Laarveld gebruik van deze verbinding en neemt niet meer de route via de Rietstraat of Laarderweg om de woonwijk te verlaten. Hierdoor neemt de verkeersintensiteit dan ook al sterk af. Het verkeer dat er wel blijft rijden, zal een lagere rijksnelheid hebben als gevolg van de maatregelen.

De lichte afname die op de verschilplot zichtbaar is grotendeels te verklaren door verkeer tussen de Ringbaan en het buitengebied ten noorden van Laar voor een andere route kiest. Door de betere 30 km/u inrichting is de route door Laar voor hen minder interessant.

De Rietstraat wordt vanuit Laarveld wel nog gebruikt als belangrijkste route om de Eindhovenseweg en de A2 richting noorden te bereiken. Ook gebruikt het bestaande deel van Laarveld de Rietstraat om via de Eindhovenseweg van en naar Weert te rijden. Op de Rietstraat tussen Roskam en Floralaan (viaduct Hushoven) rijden per etmaal circa 1600 mvt/etmaal in variante 1. Ten opzichte van de huidige situatie is dit een halvering van de hoeveelheid verkeer (in telling van nov. 2019 reden hier circa 3200 mvt/etmaal). Echter wordt deze verkeersafname op de Rietstraat niet zo zeer door de 30 km/u maatregelen maar vooral door aanleg van de oost-west verbinding (zoals ook al in de referentie situatie).



Afbeelding 2 Effect variante 1 t.o.v. Prognosejaar 2030 Referentie

Tabel 2 laat de verkeersintensiteiten in variant 1 op de meest relevante wegen zien. In bijlage 2 is de verkeersmodelplot met de berekende intensiteiten in mvt/etmaal opgenomen en in bijlage 3 de verschilplot tussen variant 1 en de referentie 2030.

Tabel 2 Verkeersintensiteiten in variant 1 en verschil t.o.v. referentie 2030

Locatie:	Intensiteit	Vershil
Rietstraat, tussen Eindhovenseweg en Floralaan	2.360 mvt/etmaal	- 21 mvt/etm
Rietstraat, tussen Hushoverweg en Roskam	1.605 mvt/etmaal	- 74 mvt/etm
Rietstraat, tussen Kransakker en Koenderstraat	332 mvt/etmaal	- 68 mvt/etm
Rietstraat, tussen Gertrudisstraat en Schonkenstraat	658 mvt/etmaal	
Laarderweg, tussen Schonkenstraat en Thomassenweg	1.427 mvt/etmaal	- 88 mvt/etm
Laarderweg, tussen Thomassenweg en Ringbaan-Noord	6.231 mvt/etmaal	- 48 mvt/etm
Kransakker, tussen Rietstraat en Hoorruiter/Keurbeek	1.300 mvt/etmaal	-100 mvt/etm
Kransakker, tussen Gaffel en Oost-west verbinding	1.557 mvt/etmaal	Gelijk
Oost-westverbinding, westelijk deel	1.557 mvt/etmaal	Gelijk
Oost-westverbinding, oostelijk deel	4.057 mvt/etmaal	+ 25 mvt/etm
Wiekendreef, tussen Ringbaan-Noord en Molenakkerdreef	1.910 mvt/etmaal	Gelijk
Wiekendreef, tussen Molenakkerplein en Korbeel	909 mvt/etmaal	Gelijk
Biest, tussen Franciscuslaan en Kloosterstraat	4.194 mvt/etmaal	Gelijk

Variante 2

In variante 2 worden de volgende maatregelen berekend met het verkeersmodel:

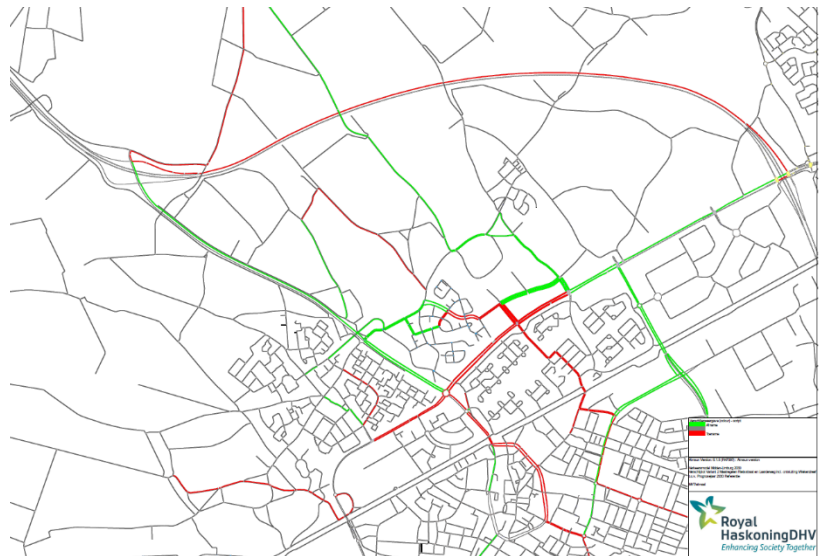
- De Rietstraat en de Laarderweg worden ingericht met de beoogde maatregelen om een gemiddelde rijsnelheid van 30 km/u te af te dwingen (denk aan extra drempels en plateau's op de kruispunten met rechts voorrang);
- Vanuit Laarveld komt een nieuwe aansluiting naar de verkeerslichten Ringbaan-Noord – Wiekendreef. Hier krijgt Laarveld een volledige aansluiting op de Ringbaan-Noord.

De modelberekening laat in variante 2 een duidelijk afname de Laarderweg vlak voor de aansluiting met de Ringbaan-noord zien. Ook op de Rietstraat van en naar de Eindhovenseweg wordt het rustiger. De nieuwe volledige aansluiting op de Ringbaan-Noord ter hoogte van de Wiekendreef wordt veel gebruikt, de verkeersintensiteit bedraagt circa 5.000 mvt/etmaal. De Laarderweg wordt weinig gebruikt vanuit Laarveld en de Rietstraat wordt alleen nog gebruikt voor de verbinding met Boshoven en de A2 richting Eindhoven. Weggebruikers op de relatie Laarveld – Weert kiezen niet meer voor de Rietstraat, maar ook voor de nieuwe aansluiting. Bijna de hele nieuwbouwwijk Laarveld gebruikt de aansluiting via de Wiekendreef om van en naar de wijk te rijden. Alleen de nieuwbouwwoningen dicht tegen de Laarderweg aan, zullen deze aansluiting nog gebruiken om op de Ringbaan-Noord te komen.

Doordat Laarveld in deze variant een eigen aansluiting op de Ringbaan-Noord heeft die recht tegenover de Wiekendreef uitkomt, wordt het op de verbinding door de wijk Molenakker (Wiekendreef en Biest) circa 200 mvt/etmaal drukker. Deze toename is zeer beperkt en nauwelijks merkbaar voor de bewoners in de betreffende straten. Verkeer vanuit Laarveld naar overige bestemmingen in Weert kiest er grotendeels voor om via de Ringbanen te rijden.

Doordat de directe aansluiting vanuit Laarveld op de Ringbaan zoveel gebruikt wordt rijdt bijna geen verkeer

meer vanuit Laarveld via de Rietstraat en Laarderweg. De beoogde maatregelen op deze wegen verlagen dan ook alleen nog de gemiddelde rijsnelheid van het verkeer dat er nog rijdt. Als gevolg van de maatregelen kiest alleen nog verkeer van en naar het buitengebied in variant 2 voor een andere route als gevolg van de maatregelen.



Afbeelding 3 Effect variant 2 t.o.v. Prognosejaar 2030 Referentie

Tabel 3 laat de verkeersintensiteiten in variant 2 op de meest relevante wegen zien. In bijlage 4 is de verkeersmodelplot met de berekende intensiteiten in mvt/etmaal opgenomen en in bijlage 5 de verschilplot tussen variant 2 en de referentie 2030.

Tabel 3 Verkeersintensiteiten in variant 2 en verschil t.o.v. referentie 2030

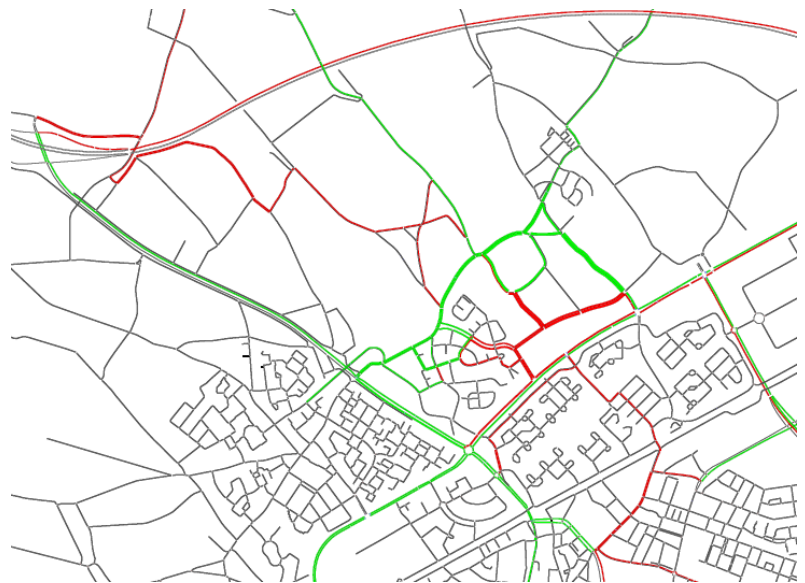
Locaties:	Intensiteit	Vershil
Rietstraat, tussen Eindhovenseweg en Floralaan	1.492 mvt/etmaal	- 889 mvt/etm
Rietstraat, tussen Floralaan en Roskam	732 mvt/etmaal	- 947 mvt/etm
Rietstraat, tussen Kransakker en Koenderstraat	391 mvt/etmaal	- 9 mvt/etm
Rietstraat, tussen Gertrudisstraat en Schonkenstraat	629 mvt/etmaal	- 135 mvt/etm
Laarderweg, tussen Schonkenstraat en Thomassenweg	1.406 mvt/etmaal	- 109 mvt/etm
Laarderweg, tussen Thomassenweg en Ringbaan-Noord	2.197 mvt/etmaal	- 4082 mvt/etm
Kransakker, tussen Rietstraat en Hoorruiter/Keurbeek	500 mvt/etmaal	- 1.000 mvt/etm
Kransakker, tussen Gaffel en Oost-west verbinding	1.989 mvt/etmaal	+ 423 mvt/etm
Oost-westverbinding, westelijk deel	1.989 mvt/etmaal	+ 423 mvt/etm
Oost-westverbinding, oostelijk deel	30 mvt/etmaal	- 4.002 mvt/etm
Ontsluiting Laarveld Wiekendreef	5.027 mvt/etmaal	Nieuw wegvak
Wiekendreef, tussen Ringbaan-Noord en Molenakkerdreef	2.092 mvt/etmaal	+ 184 mvt/etm
Wiekendreef, tussen Molenakkerplein en Korbeel	1.048 mvt/etmaal	+ 184 mvt/etm
Biest, tussen Franciscuslaan en Kloosterstraat	4.194 mvt/etmaal	+ 36 mvt/etm

Variante 3

In variante 3 worden de volgende maatregelen berekend met het verkeersmodel:

- De Rietstraat en de Laarderweg worden ingericht met de beoogde maatregelen om een gemiddelde rijnsnelheid van 30 km/u te af te dwingen (denk aan extra drempels en plateau's op de kruispunten met rechts voorrang);
- De huidige bouwverkeer aansluiting van de Kransakker op de Ringbaan-Noord wordt opengesteld voor alle verkeer (het betreft een halve aansluiting).

De modelberekening laat zien dat de halve aansluiting van de Kransakker op de Ringbaan-Noord gebruikt wordt door circa 2.000 mvt/etmaal. Doordat dit geen volledige aansluiting is, is ook te zien dat verbinding vanuit Laarveld via oost-westverbinding en de Laarderweg nog veel gebruikt wordt. De intensiteit op het zuidelijkste deel van de Laarderweg bedraagt hier nog circa 4.850 mvt/etmaal. Hiermee is de Laarderweg nog steeds een belangrijke ontsluiting voor Laarveld. Op de Rietstraat is een afname van circa 650 mvt/etmaal ten opzichte van de referentie te zien, met name in de richting van de Eindhovenseweg en vervolgens richting Weert. In deze richting is de afname circa 400 mvt/etmaal. Dit verkeer kan nu gebruik maken van de aansluiting van de Kransakker, maar in de tegenrichting is dit niet mogelijk. Op dit deel van de Rietstraat blijft een intensiteit van circa 1.100 mvt/etmaal over.



Afbeelding 4 Effect variante 3 t.o.v. Prognosejaar 2030 Referentie

In deze variant is verder te zien dat zowel vanuit het centrum, via de Molenakkerdreef, alsook vanuit de Wiekendreef beide zo'n 200 mvt/etmaal extra rijden. Deze gaan bij de Wiekendreef vervolgens linksaf om via de nieuwe aansluiting de Kransakker in te rijden. In praktijk zal dit verkeer waarschijnlijk via de Ringbaan-Noord in oostelijke richting rijden en vervolgens bij de verkeerslichten met de Wiekendreef keren (in het verkeersmodel is deze keerbeweging niet mogelijk, maar in praktijk wel). Aangezien deze keerbeweging niet voorzien is in de VRI levert dit mogelijk gevaarlijke situaties op die niet wenselijk zijn.

Tabel 4 laat de verkeersintensiteiten in variante 3 op de meest relevante wegen zien. In bijlage 6 is de verkeersmodelplot met de berekende intensiteiten in mvt/etmaal opgenomen en in bijlage 7 de verschilplot tussen variante 7 en de referentie 2030.

Tabel 4 Verkeersintensiteiten in variante 3 en verschil t.o.v. referentie 2030

Locaties	Intensiteit	Vershil
Rietstraat, tussen Eindhovenseweg en Floralaan	1.916 mvt/etmaal	- 465 mvt/etm
Rietstraat, tussen Floralaan en Roskam	1.144 mvt/etmaal	- 535 mvt/etm
Rietstraat, tussen Kransakker en Koenderstraat	392 mvt/etmaal	Gelijk
Rietstraat, tussen Gertrudisstraat en Schonkenstraat	642 mvt/etmaal	- 535 mvt/etm
Laarderweg, tussen Schonkenstraat en Thomassenweg	1.411 mvt/etmaal	- 104 mvt/etm
Laarderweg, tussen Thomassenweg en Ringbaan-Noord	4.850 mvt/etmaal	- 1429 mvt/etm
Kransakker, tussen Rietstraat en Hoorruiter/Keurbeek	1.000 mvt/etmaal	- 400 mvt/etm
Kransakker, tussen Gaffel en Oost-west verbinding	1.474 mvt/etmaal	- 92 mvt/etm
Oost-westverbinding, westelijk deel	1.713 mvt/etmaal	+ 147 mvt/etm

Oost-westverbinding, oostelijk deel	2.687 mvt/etmaal	- 1.345 mvt/etm
Halve aansluiting Kransakker op Ringbaan-Noord	1.905 mvt/etmaal	Nieuw wegvak
Wiekendreef, tussen Ringbaan-Noord en Molenakkerdreef	2.259 mvt/etmaal	+ 351 mvt/etm
Wiekendreef, tussen Molenakkerplein en Korbeel	1.064 mvt/etmaal	+ 153 mvt/etm
Biest, tussen Franciscuslaan en Kloosterstraat	4.337 mvt/etmaal	+ 143 mvt/etm

Conclusies

De nieuwbouwwijk Laarveld gelegen tussen de Eindhovenseweg, Ringbaan-Noord en de kern van Laar, groeit tot 2030 met circa 600 woningen, die gebouwd worden in het oostelijk deel van de wijk. Het westelijk deel, dat op dit moment al grotendeels gereed is, kan op twee manieren de wijk verlaten. De eerste betreft in westelijke richting naar de Eindhovenseweg via de Rietstraat. De tweede mogelijkheid is via de Rietstraat en Laarderweg naar de Ringbaan-Noord. Zowel de Rietstraat alsook de Laarderweg zijn erfdoegangswegen met een maximumsnelheid van 30 km/u. Op dit moment zijn deze wegen nauwelijks voorzien van verkeerskundige maatregelen die een snelheid van 30 km/u afdwingen. Bewoners van deze twee straten ervaren overlast van het verkeer van en naar Laarveld.

In de berekende referentiesituatie 2030 is door Laarveld een nieuwe oost/west verbinding meegenomen die ter hoogte van de Thomassenweg aansluit op de Laarderweg. Deze nieuwe verbinding wordt zowel door de nieuwe bewoners van oostelijke Laarveld, alsook door de bestaande bewoners in het westelijke deel gebruikt om de Ringbaan-Noord te bereiken. Het deel van de Laarderweg ten noorden van de Thomassenweg en de Rietstraat tussen Laar en de Kransakker worden hierdoor beduidend rustiger en bijna alleen nog maar gebruikt door bestemmingsverkeer in Laar. De Rietstraat tussen Kransakker en de Eindhovenseweg wordt voornamelijk nog gebruikt om vanuit Laarveld van en naar de A2 richting Eindhoven te rijden. Op dit deel van Rietstraat wordt dan ook een halvering van de huidige verkeersintensiteit verwacht.

Als aanvullend op de Rietstraat en Laarderweg snelheidsremmende maatregelen genomen worden is effect op de verkeersintensiteiten zeer beperkt. Verkeer van/naar Laarveld maakt in de referentiesituatie al geen gebruik meer van de route door Laar en over de Rietstraat. Op beide wegen is nog een lichte verkeersafname zichtbaar op de relatie tussen de Ringbaan-Noord en het buitengebied.

Voor variant 1 kan geconcludeerd worden dat de 30 km/u maatregelen op de Rietstraat en Laarderweg weinig effect hebben op de hoeveelheid verkeer in de straten. De intensiteit neemt namelijk al als gevolg van de opening van de oost-west verbinding door Laarveld. De maatregelen hebben vooral wel een gunstig effect op het verlagen van de gemiddelde rijnsnelheid.

In variant 2 en 3 wordt er een nieuwe aansluiting van Laarveld op de Ringbaan-Noord gerealiseerd. In variant 2 wordt Laarveld aangesloten op de verkeerslichten Ringbaan-Noord – Wiekendreef. In variant 3 wordt de bestaande halve (bouwverkeer-)aansluiting op de Ringbaan-Noord opengesteld voor al het verkeer. In beide varianten is te zien dat het verkeer zich verdeelt tussen de nieuwe aansluiting en de bestaande aansluiting via de Rietstraat en de Laarderweg. De nieuwe aansluiting ligt centraal in de wijk en wordt daardoor het meest gebruikt, zeker als het (zoals in variant 2) een volledige aansluiting betreft. In variant 3 blijven door de halve aansluiting op Ringbaan-Noord de Rietstraat en Laarderweg meer gebruikt, omdat via de halve aansluiting niet iedere relatie mogelijk is.

Er waren zorgen over een mogelijke verkeerstoename op de Wiekendreef en Biest bij variant 2 en 3, omdat deze route een makkelijke verbinding met het centrum van Weert lijkt. Het verkeersmodel laat echter zien dat het sneller en korter is om via de Ringbaan-Noord, Eindhovenseweg en Stadsbrug naar het centrum te rijden. De verwachte verkeerstoename op Wiekendreef en Biest blijft in beide varianten beperkt.

De halve aansluiting bij variant 3 zorgt er mogelijk voor dat er gevaarlijke keerbewegingen ontstaan op het kruispunt Ringbaan-Noord – Wiekendreef.