Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Opdrachtgever	Gemeente Asten (t.a.v. [redacted] [redacted]
Datum	7 augustus 2026
Auteur	[redacted]
Kenmerk	024468.20260729.N1.01
Status	Concept
Pagina	1/8

Notitie 'Verkeerskundige verkenning Bovist–Linnen in Asten'

De gemeente Asten onderzoekt de mogelijkheden voor een nieuwe verbinding tussen de Bovist en de Linnen. De aanleiding hiervoor ligt in de wens om de ruimtelijke en functionele positie van het woonwagengebied te versterken en te transformeren van 'wonen op een kamp' naar 'wonen aan een straat'. Een nieuwe doorsteek kan hierin een belangrijke rol spelen door de locatie beter te ontsluiten en te integreren in de omliggende wijkstructuur. Omdat nog geen besluit is genomen over de realisatie van de doorsteek, is er behoefte aan een eerste verkenning naar de mogelijke verandering in verkeersstromen. In deze notitie wordt op basis van een kwalitatieve verkeerskundige analyse een inschatting gemaakt van de verwachte verkeersverschuivingen en de gevolgen daarvan voor de omliggende wegen. Hierbij wordt gebruikgemaakt van de resultaten van het eerder uitgevoerde verkeersonderzoek voor Asten-Oost[1]. Dit onderzoek bevindt zich momenteel nog in de conceptfase.



Figuur 1: Locatie nieuwe doorsteek Bovist–Linnen.

[1] Rapportage 'Verkeerskundig onderzoek Asten-Oost' (023434.20260605.R1.03)

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)88 254 2000
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

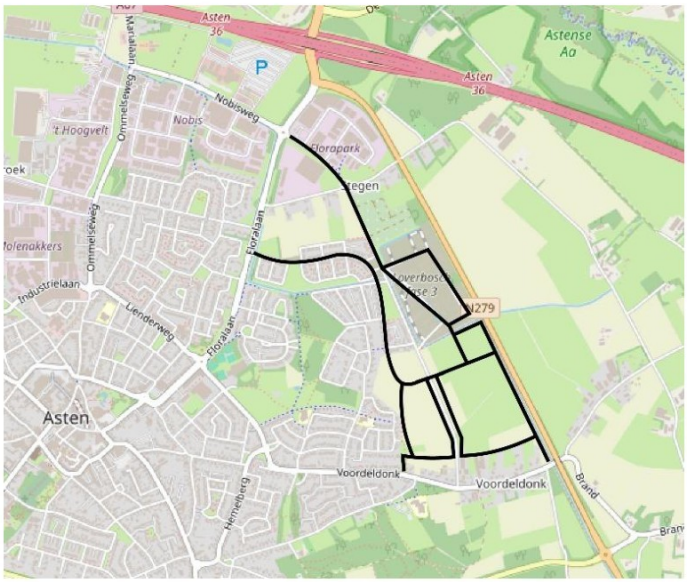
BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32

Goudappel

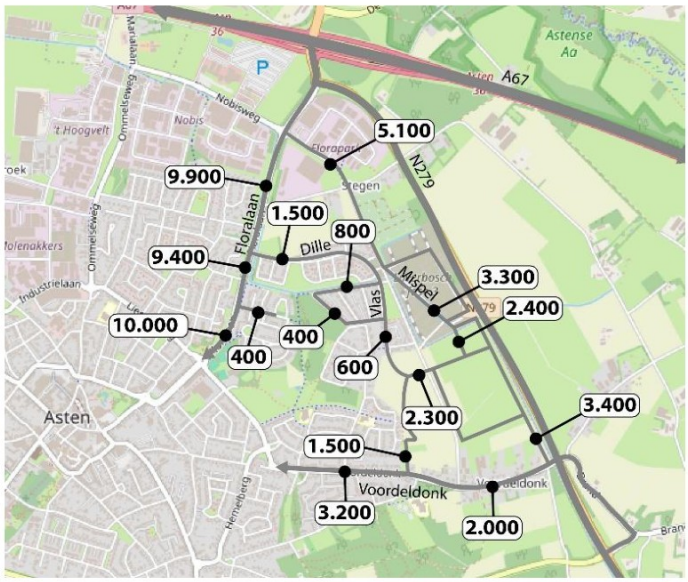
MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Uitgangspunten

In opdracht van de gemeente Asten heeft Goudappel eerder dit jaar een onderzoek uitgevoerd naar de verkeerseffecten van de woningbouwontwikkelingen binnen Asten-Oost. Hiervoor is gebruikgemaakt van het verkeersmodel BBMA2024, waarbij is gerekend met het prognosejaar 2040. Binnen dit model zijn zowel de meest recente woningbouwontwikkelingen als de verkeersstructuur geactualiseerd conform het Masterplan Asten-Oost. In voorliggend onderzoek wordt uitgegaan van deze geactualiseerde verkeersstructuur, waarbij de variant waarin een oost-westverbinding tussen Biesvelden fase 1 en fase 2 is opgenomen als uitgangspunt is gehanteerd (zie figuur 2). Er worden geen nieuwe modelberekeningen uitgevoerd. De bijbehorende verkeersintensiteiten zijn weergegeven in figuur 3 en vormen het uitgangspunt voor de analyses in deze studie.



Figuur 2: Verkeersstructuur conform Masterplan Asten-Oost met oost-westverbinding tussen Biesvelden 1 en 2.



Figuur 3: Verkeersintensiteiten n.a.v. geactualiseerde uitgangspunten Masterplan Asten-Oost in motorvoertuigen per etmaal, afgerond op 100-tallen.

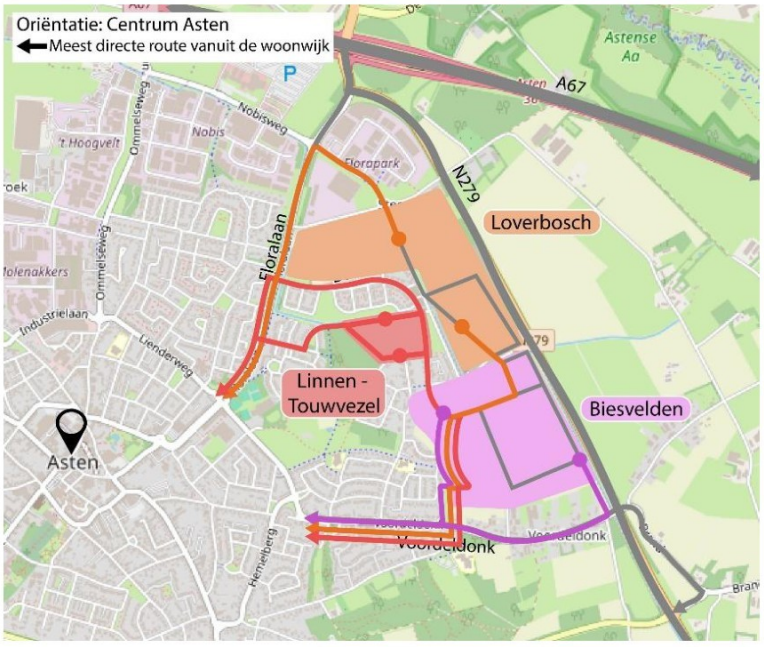
Verkennende analyse routekeuze

Om inzicht te verkrijgen in de mogelijke verandering in verkeersstromen wanneer een doorsteek tussen Bovist en Linnen wordt gerealiseerd, is een verkennende analyse uitgevoerd. Bij deze analyse is onderzocht voor welke verkeersdeelnemers de doorsteek een aantrekkelijke route vormt. Hierbij is uitgegaan van de meest logische routekeuzes van bewoners uit de omliggende woongebieden. Bij deze analyse is gekeken naar de belangrijkste routes vanuit de woongebieden. Hierbij is ervan uitgegaan dat weggebruikers over het algemeen kiezen voor de meest directe route. Daarom zijn de volgende richtingen beschouwd:

- Centrum van Asten;
- De A67;
- De N279.

Verkeer van en naar het centrum Asten
Voor verkeer met een bestemming in het centrum van Asten wordt verwacht dat de doorsteek met name aantrekkelijk is voor de 'rode wijk' (Linnen-Touwvezel). Voor deze bewoners biedt de doorsteek mogelijk een directere route via Bovist, Loverbosch en de Floralaan richting het centrum. Naar verwachting zal een deel van dit verkeer daarom gebruikmaken van de nieuwe verbinding.

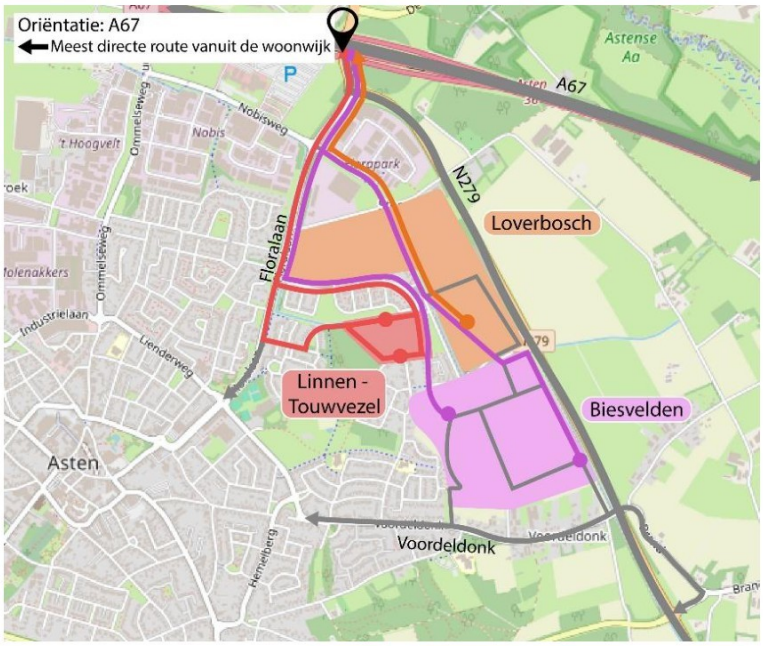
Voor verkeer afkomstig uit Biesvelden en Loverbosch wordt op basis van de huidige inzichten weinig tot geen effect verwacht. Voor Biesvelden blijft de route via de Voordeldonk richting het centrum naar verwachting de meest directe route. Voor Loverbosch ligt een route via de Floralaan meer voor de hand dan een route via de doorsteek Bovist-Linnen.



Figuur 4: Meest directe route vanuit woonwijk, georiënteerd op het centrum van Asten.

Verkeer van en naar de A67

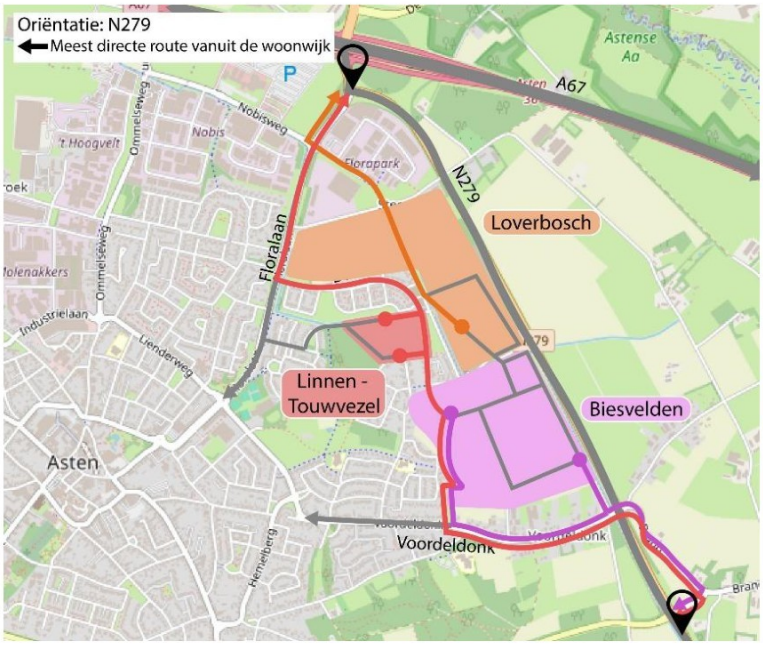
Voor verkeer richting de A67 wordt verwacht dat het gebruik van de doorsteek beperkt blijft. De verbinding zal naar verwachting vooral aantrekkelijk zijn voor bewoners die direct nabij de doorsteek wonen, met name aan de westzijde van de 'rode wijk' (Linnen-Touwvezel). Deze bewoners kunnen via de doorsteek en de Floralaan richting de A67 rijden. Voor bewoners die verder van de doorsteek zijn gelegen, worden de bestaande routes als logischer en directer ingeschat. Het ligt daarom niet voor de hand dat deze verkeersstromen in grote mate gebruik gaan maken van de nieuwe verbinding.



Figuur 5: Meest directe route vanuit woonwijk, georiënteerd op de A67.

Verkeer van en naar de N279

Voor verkeer met een bestemming die via de N279 wordt ontsloten, wordt op basis van de huidige inzichten geen of slechts een zeer beperkt effect verwacht. De bestaande routes bieden een directere verbinding, waardoor het gebruik van de doorsteek voor deze verkeersstroom beperkt zal blijven.

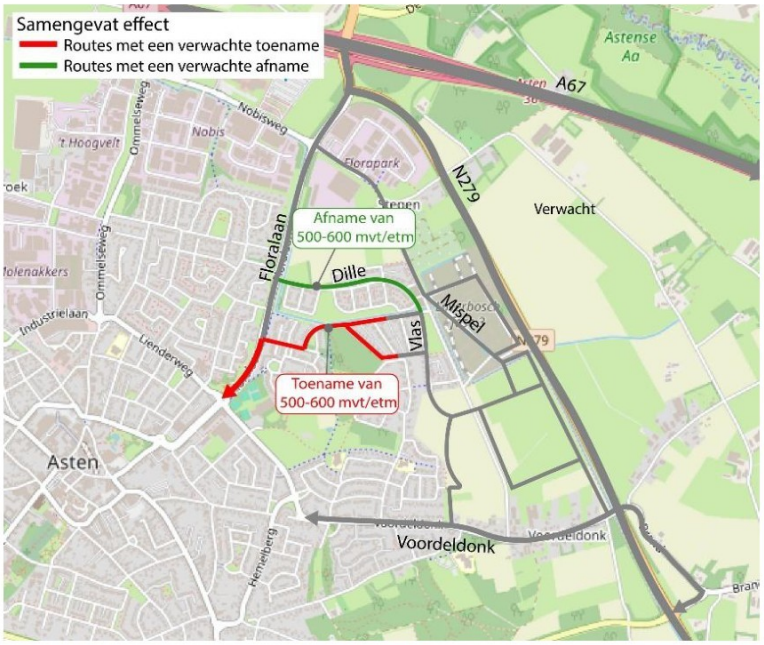


Figuur 6: Meest directe route vanuit woonwijk, georiënteerd op de N279.

Verwachte verandering in verkeersstromen

Op basis van deze verkennende analyse wordt verwacht dat de doorsteek voornamelijk een functie heeft voor lokaal verkeer. De effecten zullen naar verwachting dan ook vooral zichtbaar zijn in de directe omgeving van de doorsteek en leiden tot beperkte lokale verschuivingen in verkeersstromen. Op basis van het verkeersmodel is inzicht verkregen in de totale verkeersgeneratie van de 'rode wijk' (Linnen-Touwvezel). Uit het model volgt dat deze wijk circa 1.100 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etm) genereert. Op basis van de verwachte routekeuzes wordt ingeschat dat ongeveer 45 - 55% van dit verkeer gebruik zal maken van de doorsteek tussen Bovist en Linnen. Rekening houdend met deze bandbreedte wordt uitgegaan van een toename van de verkeersintensiteit op de doorsteek en de aansluitende route via Bovist van circa 500 tot 600 mvt/etm. Deze toename bestaat naar verwachting grotendeels uit verkeer dat momenteel gebruikmaakt van de Dille. Hierdoor wordt op de Dille een vergelijkbare afname verwacht van circa 500 tot 600 mvt/etm.

Voor de 'rode wijk' (Linnen-Touwvezel) wordt verwacht dat de doorsteek en de bestaande route via de Vlas beide aantrekkelijk kunnen zijn, afhankelijk van de bestemming en de woonlocatie binnen de wijk. Verkeer richting het centrum, de A67 of de N279 kan mogelijk deels gebruikmaken van de doorsteek, terwijl andere verkeersstromen gebruik maken van de route via de Vlas en de aansluiting op de Voordeldonk. De uiteindelijke routekeuze van weggebruikers is afhankelijk van factoren zoals de directheid van de route, het ervaren rijcomfort, de drukte op de route tijdens spitsperioden, maar ook persoonlijke voorkeuren van weggebruikers.



Figuur 7: Verwachte verandering in verkeersstromen als gevolg van de doorsteek Bovist-Linnen.

Effectenbeoordeling

Op basis van de verwachte verschuivingen in verkeersstromen is beoordeeld welke gevolgen de mogelijk nieuwe verbinding tussen Bovist en Linnen heeft voor de omliggende wegen. Hierbij is gekeken naar de functie en inrichting van de betreffende wegvakken in relatie tot de verwachte verkeersintensiteiten. De beoordeling heeft een verkennend karakter en is gericht op het signaleren van mogelijke aandachtspunten en verkeersveiligheidsrisico's.

Op basis van de verwachte toename van circa 500 tot 600 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etm) op de doorsteek en de aansluitende route via Loverbosch (zie figuur 8) wordt verwacht dat op deze route in totaal circa 900 tot 1.000 mvt/etm gaan rijden. In de volgende paragrafen wordt beoordeeld of de betreffende wegvakken voldoende passend zijn ingericht om deze verkeersstromen veilig af te wikkelen.

Loverbosch
De Loverbosch vormt de verbinding tussen de doorsteek Bovist–Linnen en de Floralaan. Via de Loverbosch wordt het verkeer vanuit de doorsteek richting de Floralaan geleid. De Loverbosch is gecategoriseerd als erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 30 km/uur (ETW30). Het wegprofiel bestaat uit een rijbaan met een breedte van circa 6,3 meter en een trottoir aan beide zijden van de weg.



Figuur 8: Loverbosch (bron: StreetSmart).

Op basis van de berekende verkeersintensiteiten uit het eerdere onderzoek (zie figuur 3), aangevuld met de verwachte verkeerstoename als gevolg van de doorsteek, wordt een verkeersintensiteit verwacht van circa 900 tot 1.000 motorvoertuigen per etmaal op de Loverbosch. Deze intensiteit past bij de functie van een ETW30 en blijft binnen de daarvoor gehanteerde richtwaarden.

De huidige inrichting van de Loverbosch biedt voldoende ruimte om de verwachte verkeersstromen af te wikkelen. De rijbaanbreedte is relatief ruim voor een erftoegangsweg (ETW30), maar past binnen de functie en het gebruik van de weg. Gezien de verwachte verkeersintensiteiten en de huidige inrichting worden op dit wegvak geen knelpunten met betrekking tot de verkeersveiligheid verwacht.

Linnen
De Linnen vormt de verbinding tussen de doorsteek Bovist–Linnen en de Vlas. De Linnen is gecategoriseerd als erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 30 km/uur (ETW30). Het wegprofiel bestaat uit een rijbaan met een breedte van circa 4,4 meter en een trottoir aan de zuidzijde van de weg.



Figuur 9: Linnen (bron: StreetSmart).

Wanneer de verbinding tussen Bovist en Linnen niet wordt gerealiseerd, bedraagt de verkeersintensiteit op Bovist circa 800 mvt/etm (zie figuur 3). Bij deze verkeersintensiteit sluit de huidige rijbaanbreedte van 4,4 meter aan bij de functie en het gebruik van de weg en is deze passend voor het afwikkelen van het verkeer.

Op basis van de verkennende analyse wordt verwacht dat de verkeersintensiteit als gevolg van de doorsteek toeneemt tot tussen de 1.300 en 1.400 mvt/etm. Bij deze intensiteit ontstaat een grotere behoefte aan voldoende passeerruimte tussen gemotoriseerd verkeer en fietsers. Een rijbaanbreedte van minimaal 4,8 meter wordt daarom geadviseerd om een veilige en comfortabele afwikkeling van het verkeer mogelijk te maken.

Om deze profielbreedte te realiseren, zou de rijbaan van de Linnen met circa 0,40 meter verbreed moeten worden. Hiermee sluit de inrichting beter aan bij de verwachte verkeersintensiteit en wordt voldoende ruimte geboden voor alle weggebruikers. Zonder aanpassing blijven de verkeersstromen naar verwachting afwikkelbaar, maar ontstaat een aandachtspunt ten aanzien van de beschikbare passeerruimte.

Conclusie

Op basis van deze verkennende analyse wordt verwacht dat de doorsteek Bovist–Linnen voornamelijk een functie heeft voor lokaal verkeer en leidt tot beperkte verschuivingen in verkeersstromen. De grootste verandering wordt verwacht op de nieuwe verbinding en de aansluitende route via Loverbosch, waar een toename van circa 500 tot 600 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etm) wordt ingeschat. Deze toename bestaat naar verwachting grotendeels uit verkeer dat momenteel gebruikmaakt van de Dille en als gevolg van de nieuwe verbinding van route verandert.

De verwachte verkeersintensiteiten op de Loverbosch passen bij de functie en inrichting van deze erftoegangsweg. Voor dit wegvak worden dan ook geen verkeerskundige aandachtspunten verwacht.

Op de Linnen neemt de verkeersintensiteit naar verwachting toe tot circa 1.300 tot 1.400 mvt/etm. Deze toename vraagt om aandacht voor de inrichting van het wegprofiel. Een verbreding van de rijbaan naar minimaal 4,8 meter wordt geadviseerd om de weg beter aan te laten sluiten op de verwachte verkeersintensiteit en een veilige en comfortabele afwikkeling van het verkeer te waarborgen.