

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0)570 666 222
F +31 (0)570 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

Den Haag
Casuariestraat 9a
2511 VB Den Haag

Eindhoven
Emmasingel 15
5611 AZ Eindhoven

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

Gemeente Tilburg en Gemeente Goirle

Analyse oostelijke ontsluiting Bakertand

Resultaten werksessie 8 februari

Datum 15 februari 2019
Kenmerk Jouke Korf - 003772
Eerste versie 14 februari 2019

1 Aanleiding

De aanleiding voor een onderzoek naar de “oostelijke ontsluiting Bakertand” is het bestuursakkoord van gemeente Goirle 2018-2022. In dit akkoord is de volgende passage opgenomen: *“De bouw van 350 woningen in de Bakertand zal voor extra verkeersdruk zorgen. Wij willen daarom op korte termijn een studie naar een toekomstbestendige ontsluiting van Goirle Noordoost via de Hoge Wal”*

Op vrijdag 8 februari heeft een werksessie plaats gevonden in gemeente Tilburg om de gevolgen van de woningbouwontwikkeling Bakertand inzichtelijk te krijgen en om de beste variant voor de Oostelijke Ontsluiting te selecteren. Er waren 6 mensen bij deze werksessie aanwezig:

- Elmira Pasban (gemeente Goirle)
- Guus Pienbroek (gemeente Goirle)
- Niko Dhondt (Bakertand BV)
- Alieke Blom (Bakertand BV)
- Bram van Berkel (gemeente Tilburg)
- Jouke Korf (Goudappel Coffeng).

2 Verkeersmodel

Voor dit onderzoek hebben we gebruik gemaakt van het verkeersmodel (versie 9) van gemeente Tilburg. Gemeente Goirle is ook onderdeel van dit verkeersmodel. In dit model wordt de gemiddelde werkdag gemodelleerd voor het basisjaar 2015 en het prognosejaar 2030. Dit model is afgelopen jaren up to date gehouden door nieuwe grote ontwikkelingen

op te nemen in het model en een nieuwe versie uit te brengen. De laatste grote wijziging die we hebben doorgevoerd in dit model is een XXXL supermarkt die onlangs is gerealiseerd. Deze extra verwachte verkeersbewegingen zijn dus meegenomen in het onderzoek die we nu uitvoeren voor Bakertand. Ook de woningbouwlocatie Zuidrand is goed genoeg opgenomen in het verkeersmodel.

Referentie situatie

Het modeljaar 2030 is in dit onderzoek als basis gebruikt om de referentie situatie op te stellen. De referentiesituatie wordt gekenmerkt door bestaande infra (zoals Lage Wal en Hoge Wal) en door geen woningbouwprogramma in het gebied Bakertand. Ten opzichte van deze referentie situatie kunnen we wijzigingen doorvoeren, zoals extra woningen of aangepaste infra, en het effect hiervan inzichtelijk maken.

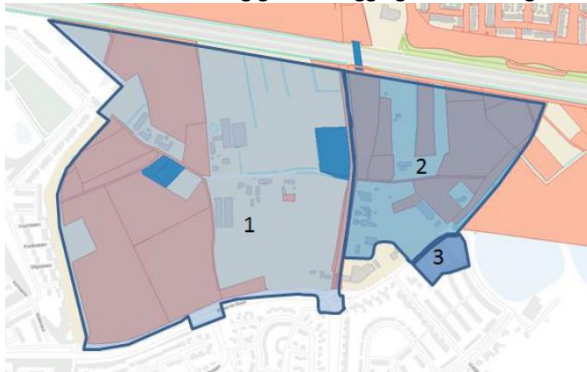
Tijdens de sessie hebben we gewerkt met een “uitsnedemodel” zodat tijdens de sessie relatief snel berekeningen konden worden uitgevoerd en effecten inzichtelijk gemaakt konden worden. De uitsnede (het te modelleren gebied) hebben we dusdanig groot gemaakt dat alle routekeuze effecten meegenomen worden en ten opzichte van het volledige verkeersmodel de intensiteiten niet meer dan 2% afwijken.

3 Variant beschrijving en uitgangspunten

We modelleren 2 scenario's voor het aantal woningen: een minimum scenario en een maximum scenario:

- Min: 350 (deelgebied 1) + 80 (deelgebied 2 en 3) = 430 woningen
- Max: 445 (deelgebied 1) + 225 (deelgebied 2 en 3) = 670 woningen

Onderstaande afbeelding geeft de ligging van de deelgebieden weer



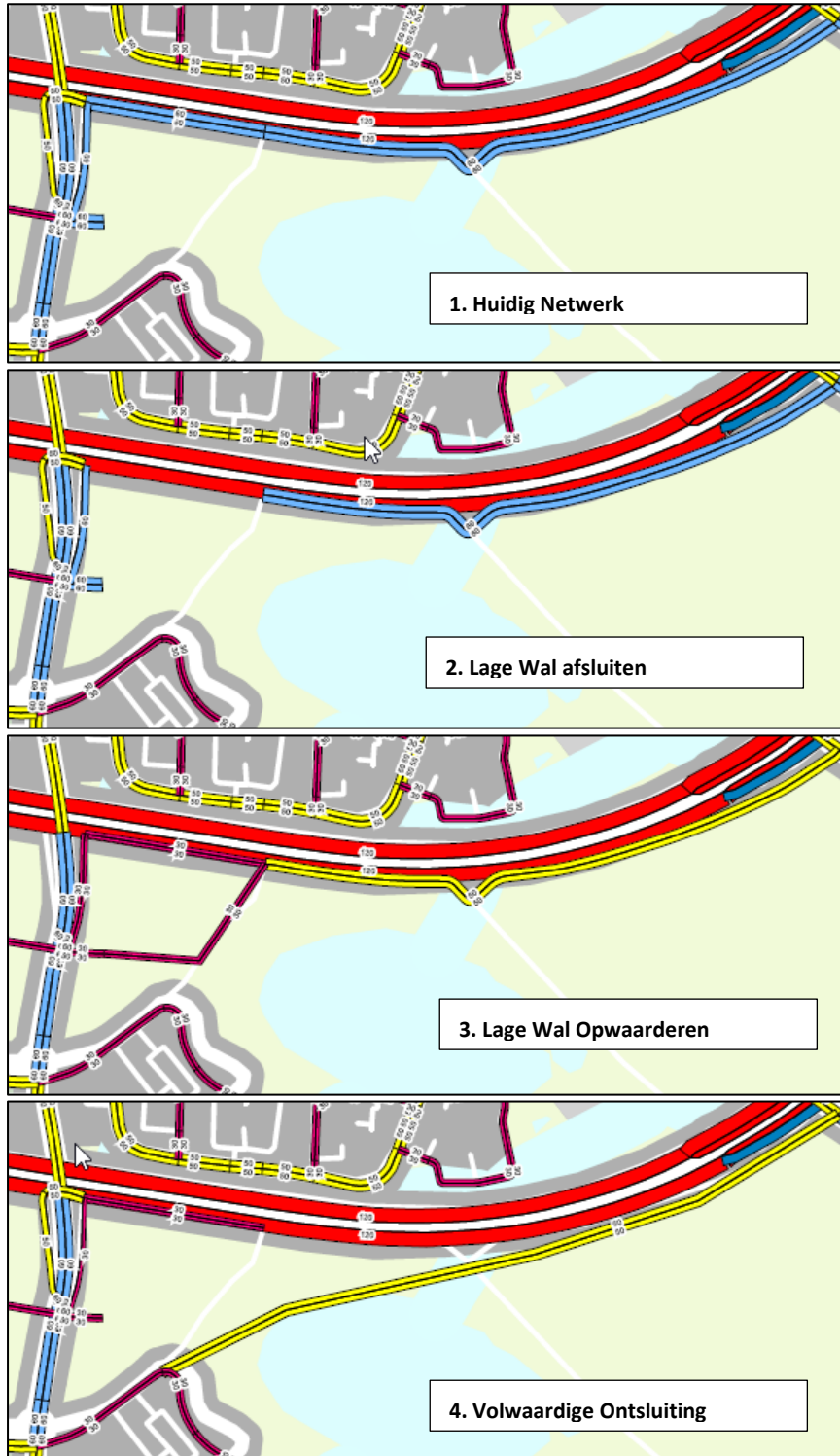
Deelgebieden 1, 2 en 3 in Bakertand

We maken 4 netwerkvarianten waarvan de eerste de referentie situatie is.

1. Huidig verkeerssituatie (dit is de referentie situatie 2030)
2. Lage Wal afsluiten (Hoge Wal); enkel toegankelijk voor langzaam verkeer
3. Lage Wal opwaarderen (Hoge Wal); inzetten op veilig maken en waar nodig verbeteren van huidige situatie
4. Volwaardige oostelijke ontsluiting creëren

Alle combinaties van aantal woningen en netwerkvarianten hebben we meegenomen in dit onderzoek. We rapporteren alleen de resultaten van het maximum scenario.

In Bijlage 1 is voor iedere netwerkvariant een afbeelding opgenomen met de wettelijke snelheden. Onderstaande afbeeldingen geven samen een overzicht van de verschillen tussen de netwerkvarianten



4 Resultaten en aandachtspunten

De resultaten van de verschillende scenario's drukken we uit in aantal voertuigen in een etmaal periode (intensiteiten mvt etmaal). Om de scenario's makkelijk met elkaar te vergelijken hebben we een intensiteitentabel opgesteld. Onderstaande afbeelding geeft 17 locaties aan waarvan de intensiteiten zijn opgenomen in de tabel.



Overzichtskartaal locaties intensiteitentabel

		Referentie	Referentie	Lage Wal	Lage Wal	Volwaardige
	Omschrijving wegvak	0 woningen	670 woningen	Afsluiten	Opwaarderen	Ontsluiting
1	Rillaersebaan (west van rotonde)	11.880	12.460	12.730	11.590	11.600
2	Tilburgseweg (noord van rotonde)	10.140	10.150	10.180	10.090	10.050
3	Tilburgseweg (Zuid van rotonde)	11.430	11.490	11.770	10.970	10.410
4	Rillaersebaan (west van rotonde)	6.910	7.690	7.740	7.290	7.920
5	Rillaersebaan	4.070	4.910	4.860	5.870	6.600
6	Rillaersebaan (west van rotonde)	4.270	4.520	4.460	5.460	6.410
7	Abcovenseweg (Noord van rotonde)	8.180	8.600	8.200	10.200	6.330
8	Abcovenseweg (Zuid van rotonde)	5.830	6.180	5.850	6.790	7.110
9	Hoge Wal	680	680	680	690	5.950
10	Ontsluiting deelgebied 2/3	210	1.190	1.190	5.400	1.190
11	Bacseweg	940	1.200	0	0	0
12	Stappegoorweg	6.380	7.610	9.410	7.080	6.730
13	Lage Wal	1.800	2.250	0	4.640	0
14	Ambrosiusweg Zuid	12.160	12.610	11.110	14.710	15.650
15	Ambrosiusweg Noord	10.360	10.350	11.110	10.520	10.670
16	Ontsluiting Oost Deelgebied 1	0	1.140	1.140	1.190	970
17	Ontsluiting Zuid Deelgebied 1	0	800	800	750	970

In bijlage 2 zijn de intensiteiten opgenomen in pdf bestanden

In bijlage 3 zijn de IC verhoudingen opgenomen in pdf bestanden

Hieronder zetten we de belangrijke effecten van de varianten globaal uiteen. We vergelijken de varianten met de referentie situatie waar 670 woningen zijn opgenomen. Met andere woorden: we maken alleen het effect inzichtelijk van de verschillende infra-varianten.

Belangrijkste effecten van “Lage wal afsluiten”

- Afname op Ambrosiusweg (locatie 14).
- Toename op Ambrosiusweg (locatie 15). Dit komt omdat de route over de Ambrosius weg meer wordt gebruikt als doorgaande route, nu de Lage Wal hier niet ontsluit.
- Toename op de Stappegoorweg (locatie 12).
- De belasting van de rotonde Rillaersebaan – Tilburgseweg neemt licht **toe**. Dit is een aandachtspunt aangezien deze rotonde drukke piekbelastingen met fietsers kent.

Belangrijkste effecten van “Lage wal Opwaarderen”

- De intensiteit op Lage Wal (locatie 13) verdubbelde ongeveer
- Ook de intensiteit op de Ambrosiusweg neemt toe. Dit is een aandachtspunt aangezien dit wegvak in de referentie situatie (met 0 woningen in Bakertand) al erg druk. De toename op de Ambrosiusweg leidt in deze variant niet tot onacceptabel IC verhoudingen.
- De belasting van de rotonde Rillaersebaan – Tilburgseweg neemt licht **af**.

Belangrijkste effecten van “Volwaardige Oostelijke Ontsluiting”

- De intensiteit op de Hoge Wal (locatie 9) neemt gigantisch toe. Van 680 in de referentie naar 5950. Dat komt omdat de nieuwe verbinding een velengde is van de Hoge Wal. Dit is zeer onwenselijk voor de bewoners aan de Hoge Wal. Mensen die in Goirle moeten zijn en afkomstig zijn vanuit de richting Den Bosch/Eindhoven nemen nu niet meer afslag 11 van de snelweg maar gaan dwars door het plangebied en Goirle, via de Rillaersebaan Goirle in. Dit is onwenselijk. Kortom: deze variant zorgt voor een soort “Oostelijke Entree”
- Ook de intensiteit op de Ambrosiusweg neemt toe. Dit gebeurt is een sterkere mate dan in de variant “Lage Wal Opwaarderen”.
- De belasting van de rotonde Rillaersebaan – Tilburgseweg neemt licht **af**.

5 Samenvattende conclusie

De variant van “Lage Wal opwaarderen” komt als beste uit de bus.