

**Advies : Reactie op zienswijzen drive-in  
Hornbach Tilburg**

Datum : 24 maart 2009  
Opdrachtgever : Hornbach Nederland BV  
Ter attentie van : dhr. G. van Heeren  
Projectnummer : 203X00373.042540\_1

Opgesteld door : L. van Oort  
i.a.a. : mevr. G. Marmelstein

---

De vestiging Hornbach te Tilburg is voornemens bij de bestaande Hornbach bouwmarkt een drive-in voor grove bouwmaterialen te bouwen. In deze notitie wordt ingegaan op de zienswijzen met betrekking tot verkeer en parkeren, die zijn binnengekomen op de ruimtelijke onderbouwing van de ontwikkeling.

**Verkeersbewegingen tussen de Hornbach vestiging en de drive-in**

1. In de berekeningen van de verwachte toekomstige verkeersintensiteiten op de wegen en straten rond de vestiging van Hornbach en de drive-in is rekening gehouden met verkeersbewegingen tussen de vestiging en de drive-in. Het verwachte aantal motorvoertuigbewegingen bij de drive-in van 390 mvtg/etm op een gemiddelde dag verdeelt zich over de wegen in de omgeving (zie bijlage 2, Verkeerseffecten drive-in Hornbach Tilburg, 21 mei 2008). Zo ook via de Boterberg en de Brakman.

**Groeifactor**

2. Om de invloed van het realiseren van de drive-in op de reeds aanwezige verkeersintensiteiten op de omliggende wegen in beeld te brengen, wordt de berekende verkeersgeneratie toegevoegd aan deze wegen, zoals verkeer zich in de praktijk ook verspreidt.

De al aanwezige intensiteiten op de wegen in de omgeving van de ontwikkelingslocatie zijn afkomstig uit het verkeersmodel van de gemeente Tilburg. Dit verkeersmodel schat, op basis van demografische en sociale gegevens, voor toekomstige jaren verkeersintensiteiten in. In het model (zie tabel 3.1, Verkeerseffecten drive-in Hornbach Tilburg, 21 mei 2008) is een groei te zien in de verkeersintensiteiten tussen 2008 (huidig) en 2015 (toekomstig).

De algemene tendens in Nederland is nog steeds een toenemend autobezit en -gebruik. Ook toenemend autogebruik naar een functie als een bouwmarkt is in een verkeersmodel verwerkt. Dat betekent dat na het toevoegen van de berekende verkeersgeneratie in het model in jaar 2008, deze verkeersgeneratie niet nog eens wordt vermeerderd met een groeifactor. Dit is een algemeen gebruikte vuistregel.

**Bevoorrading drive-in**

3. Realisatie van de drive-in heeft geen wijziging in het aanbod van activiteiten en artikelen van de huidige vestiging tot gevolg. Echter, door een verbetering van service aan de klant zorgt

realisatie van de drive-in voor een toename van het aantal bezoekers met 220 personenauto's (440 motorvoertuigbewegingen) per etmaal op een piekdag (zaterdag).

De extra bevoorrading voor de drive-in, als gevolg van deze toename in bezoekers, is vanuit de huidige bevoorrading te regelen. In principe wijzigt het aantal bevoorradingen niet als gevolg van de realisatie van de drive-in. Wel zal voor of na de bevoorrading van de winkel aan de Hestiastraat, een extra stop worden gemaakt bij de drive-in aan de Boterberg. Het is te verwachten dat de bevoorrading zal worden opgedeeld in goederen bestemd voor de drive-in (de grove bouwmaterialen) en goederen bestemd voor de winkel. Door efficiënte bevoorrading van de vrachtwagens en deze indeling zullen de vrachtwagens die uiteindelijk naar de drive-in rijden grotendeels met grove bouwmaterialen zijn gevuld, waardoor de drive-in door enkele vrachtwagens per dag zal worden bevoorraad. Dit zorgt voor een toename van het aantal vrachtwagenbewegingen op de Boterberg. De vrachtautobeweging in de Hestiastraat wordt in de huidige situatie al gemaakt.

In de Boterberg zijn als gevolg van de drive-in 5 extra vrachtwagens, dus 10 motorvoertuigbewegingen per dag extra te verwachten. Op een straat als de Boterberg op het bedrijventerrein past deze toename zonder problemen.

#### **Toename parkeervraag**

4. Op de drukste periode, de piekdag (zaterdag) is de totale verkeerstoename als gevolg van de drive-in, 438 (afgerond 440) mvtg/etm (zie paragraaf 3.2 en bijlage 1, Verkeerseffecten drive-in Hornbach Tilburg, 21 mei 2008). Uitgangspunt is dat 66% van de bezoekers van de drive-in in de huidige situatie al klant is van de Hornbach vestiging. Dat betekent dat de Hestiastraat na realisatie van de drive-in op een piekdag (zaterdag)  $33\% \cdot 440 = 145$  motorvoertuigbewegingen extra – ten opzichte van de autonome situatie - per etmaal zal verwerken. Conform de verdeling verkeersproductie –pagina 3 van bijlage 1 - betekent dit op de Hestiastraat een toename van  $12,04\% \cdot 145 = 17$  motorvoertuigbewegingen tijdens het drukste uur op een zaterdag (15.00-16.00u). Afgerond naar boven komt dit neer op 8 extra motorvoertuigen en dus 8 extra parkeerplaatsen. Door het verwijderen van de opslagplaats voor grove bouwmaterialen aan de Hestiastraat, komen 18 parkeerplaatsen vrij. De toename van de parkeervraag bij de winkel als gevolg van de realisatie van de drive-in, kan op eigen terrein worden opgevangen.

#### **Verkeersveiligheid; fietspad Duijnbergseweg**

5. Ter hoogte van de Hornbach-vestiging ligt de Duijnbergseweg, die hier een fietsverbinding vormt. Deze fietsverbinding kruist de Brakman haaks. De vormgeving van deze kruising wordt niet gewijzigd. Een toename van de verkeersdruk op de Brakman van circa 3% (zie paragraaf 3.3, Verkeerseffecten drive-in Hornbach Tilburg, 21 mei 2008). Deze beperkte toename van verkeer leidt niet tot een verkeersonveilige situatie voor overstekend fietsverkeer.

#### **Erratum**

6. In het rapport van BRO van 21 mei 2008 staat op pagina 9 het volgende: "Met de realisatie van de drive-in wordt de oppervlakte van de buitenverkoop tuinmarkt en de opslag voor grote artikelen uitgebreid."

Deze overweging is onjuist. De drive-in leidt niet tot een uitbreiding van het buitenverkoop tuinmarkt, immers er wordt in de drive-in niets te koop aangeboden of uitgesteld.