

Memo

Onderwerp: Verkeerseffecten woningbouwontwikkeling Reeshofdijk 80/80a Tilburg
Auteur: Bram Louwers, Accent adviseurs
Datum: 7 maart 2024

Verkeerseffecten woningbouwontwikkeling Reeshofdijk 80/80a Tilburg

Van Wanrooij Projectontwikkeling werkt samen met de gemeente Tilburg aan de realisatie van 65 woningen aan de Reeshofdijk te Tilburg. Het stedenbouwkundig plan is weergegeven in onderstaande afbeelding.



figuur 1: woningbouwontwikkeling Reeshofdijk 80/80a Tilburg

Het is wenselijk de verkeerseffecten van het plan in beeld te brengen, om te kunnen bepalen of het verkeer goed verwerkt kan worden. Deze memo gaat daar nader op in.

Ontsluiting plangebied

Het plangebied kan op meerdere manieren worden aangesloten op het bestaande wegennet:

- via de Kortgenestraat
- via parkeerterreinen Kortgenegroentje en Klundertplein
- via Donkpad naar Huibevendreef

Via Kortgenestraat

De bestaande wegenstructuur westelijk van het plangebied biedt de gelegenheid om op de hoofdwegenstructuur aan te sluiten vanaf de Kortgenestraat en de Keldonkstraat of Kerschootenstraat naar de Kasterenlaan. Ook kan vanaf de Kortgenestraat naar de Kijkduinlaan worden gegaan en verder in westelijke richting.

Er is spreiding van het verkeer in meerdere richtingen en er worden geen nieuwe kruisingen met de snelfietsroute gerealiseerd.

Via parkeerterreinen Kortgenegroentje en Klundertplein

Om de bestaande straten van de woonwijk niet verder te belasten, kan gebruik worden gemaakt van een ontsluiting via de twee parkeerterreinen. Ook dan is er geen nieuwe kruising van de snelfietsroute nodig. Gebruik van de parkeerterreinen is niet gebruikersvriendelijk. Tevens is de huidige aansluiting op de Huibevendreef al druk en moet dan al het verkeer via één ontsluiting.

Uit oogpunt van gebruikersonvriendelijkheid en de drukke situatie bij de Huibevendreef heeft deze ontsluiting niet de voorkeur.

Via Donkpad naar Huibevendreef

Oostelijk van het plangebied loopt een smal half verhard pad. Dit kruist de snelfietsroute, waarna het Donkpad of de Donkhof gebruikt kan worden als ontsluiting naar de Huibevendreef. Gebruik van deze mogelijkheid betekent extra belasting op een nu nauwelijks bestaande kruising van de snelfietsroute. Daarnaast moet het bestaande fietspad Donkpad gebruikt worden, omdat een de kop van Donkhof een transformatorhuisje staat. Het is kostbaar dit te verplaatsen.

Deze route biedt ontsluiting in één richting en is minder gebruikersvriendelijk. Gebruik van het Donkpad heeft daarom niet de voorkeur.

Voorkeur ontsluiting

De aansluiting op de Kortgenestraat heeft uit oogpunt van verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid de voorkeur. Met deze ontsluitingsvariant zijn de verkeerseffecten beoordeeld.

Voor hulpdiensten is er een tweede aansluiting op de halverharde weg aan de oostzijde van het plangebied.

Inzet verkeersmodel

Werking verkeersmodel

Om de verkeerseffecten te bepalen, is het plan toegevoegd aan het verkeersmodel. Hierbij zijn de woningen naar omvang en type toegevoegd aan de betreffende zone en zijn de verplaatsingen van deze woningen doorgerekend met een zogenaamde 'matrixcorrectie'. Het aantal verplaatsingen/ritten van de nieuwe woningen is toegevoegd aan de betreffende zone. Vervolgens wordt het verkeer toegedeeld aan het wegennet, op basis van een nabijgelegen vergelijkbare zone. Dat toont het verkeerseffect van de ontwikkeling.

Verkeersmodel vs. praktijk

Het verkeersmodel is altijd een vereenvoudigde weergave van de werkelijkheid. Daarom zijn niet alle wegen opgenomen in het verkeersmodel. Vooral kleinere woonstraten worden meestal geaggregeerd (samengevoegd). Dat geldt ook voor de wegen rondom het plangebied. In onderstaande afbeelding is de plattegrond van openstreetmap getoond, met in groen het plangebied, en daaroverheen de wegen vanuit het verkeersmodel.



figuur 2: verkeersmodel en werkelijkheid

De Kasterenlaan en Kijkduinlaan zijn in het verkeersmodel opgenomen. Evenals de 'grotere' wegen Heyhoefdreef, Campenhoefdreef, Dongewijkdreef en Reeshofweg. De aansluitende straten oostelijk van de Kasterenlaan en die waarop het plangebied aansluit zitten niet in het model. Het verkeer wordt aan het netwerk toegevoegd, net zuidelijk van de bocht in de Kasterenlaan. Dit is zichtbaar door de toename van verkeer op dat punt.

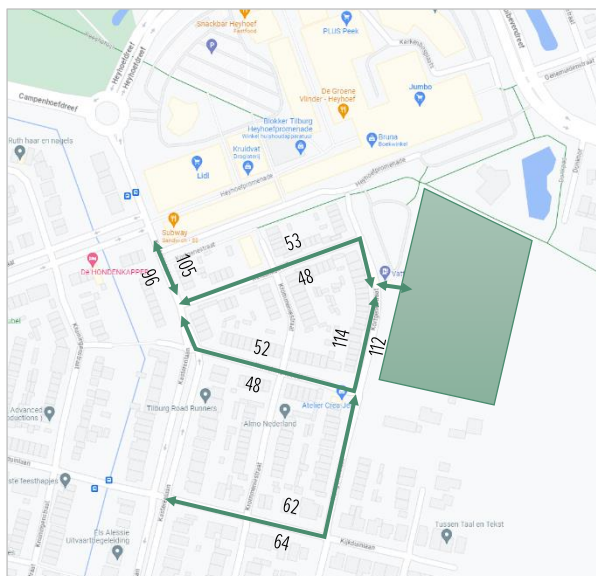
Verkeerseffecten

Verkeersgeneratie

De ritgeneratie van de ontwikkeling bedraagt 327 voertuigen per etmaal. De voornaamste ontsluitingsstromen lopen via de Huibevendreef (125 voertuigen) en de Reeshofweg (100 voertuigen). De resterende 100 ritten zijn een mix van verkeersbewegingen over de Campenhoofdreef en Dongewijkdreef (circa 50), Heereveldendreef (20) en lokaal bestemmingsverkeer.

De belangrijkste ontsluitende wegen voor het plangebied zijn de Kasterenlaan en de Kijkduinlaan. Om vanuit het plangebied op die wegen te komen, gebruikt verkeer de Kortgenestraat, Kerschotenstraat en Keldonkstraat.

Vanuit de zone-aansluiting op de Kasterenlaan rijden 62 voertuigen in zuidelijke richting weg (64 terug) en 105 voertuigen in noordelijke richting (96 terug). Vanuit deze verdeling is in figuur 3 de aanname voor de verdeling van het verkeer over de aansluitende straten gemaakt. Hierbij is aangenomen dat het zuidelijke verkeer voor 100% via de Kortgenestraat naar de Kijkduinlaan rijdt. Het noordelijk georiënteerde verkeer verdeelt zich 50-50% over de Keldonkstraat en Kerschotenstraat.



figuur 3: verdeling ritten aansluitende straten

Toets verkeersintensiteiten

Gemeente Tilburg heeft haar mobiliteitsbeleid beschreven in de 'Mobiliteitsaanpak 2040'. Voor de functies van het wegennet verwijst gemeente Tilburg naar het TVVP¹ 2003. Hierin is een categorisering van het wegennet opgenomen. Het hoofdnet auto uit het TVVP is opgenomen in de bijlage van deze memo.

De wegen in het onderzoeksgebied vallen binnen een verblijfsbied (30 km/uur-zone). Dat geldt ook voor de Kasterenlaan en Kijkduinlaan, maar deze twee wegen zijn busroute en hebben voorrang op de aansluitende straten. De theoretische maximum intensiteit voor dit type wegen is 4.000 – 6.000 voertuigen per etmaal.

Alle andere wegen zijn hieraan ondergeschikt. Het theoretisch maximum voor deze straten is 2.000 – 4.000 voertuigen per etmaal.

Volgens het verkeersmodel verwerkt de Kasterenlaan in 2030, met toevoeging van het plan, op het noordelijke deel 1.740 voertuigen per etmaal. De extra 327 voertuigen van de ontwikkeling veroorzaken geen aandachtspunten.

Aangrenzende straten

Voor de aangrenzende straten is met de beschikbare informatie niet exact te bepalen wat het toekomstige intensiteiten zijn. De verwachting is een toename van ruim 100 voertuigen in de Keldonkstraat en met het zuidelijk georiënteerde verkeer meegenomen in totaal 226 in de Kortgenestraat, zuidelijk van de ontwikkeling. Uitgangspunt is dat het zuidelijk georiënteerde verkeer naar de Kijkduinlaan via de Kortgenestraat rijdt. Dit kan ook via de Kerschotenstraat en de Kasterenlaan rijden. De maximale toename van verkeer in de straten is 226 voertuigen per etmaal.

Een vuistregel is dat in het drukste uur 10% van de etmaalintensiteit rijdt. Dat betekent in het drukste uur een toename van 23 auto's. Deze aantallen gaat op in het reguliere verkeersbeeld. Vanuit de verkeersgeneratie worden daarom ook in deze straten geen aandachtspunten verwacht.

Verkeer bestaande woningen

Iedere woning genereert verkeer. Afhankelijk van de ligging ten opzichte van bijvoorbeeld het centrum en de prijs van de woning loopt dit uiteen van 4,7 – 7,2 motorvoertuigen per etmaal. Het aantal woningen oostelijk van de Kasterenlaan en noordelijk van de Kijkduinlaan is ongeveer:

- | | | |
|--|--------------|---|
| • Noordelijke Kerschotenstraat: | 87 woningen | |
| • Tussen Kijkduinlaan en Kerschotenstraat: | 62 woningen | |
| • Oostelijk Kortgenestraat en noordelijk Kijkduinlaan: | 21 woningen | + |
| • Totaal: | 170 woningen | |

¹ TVVP = Tilburgs Verkeer en VervoerPlan

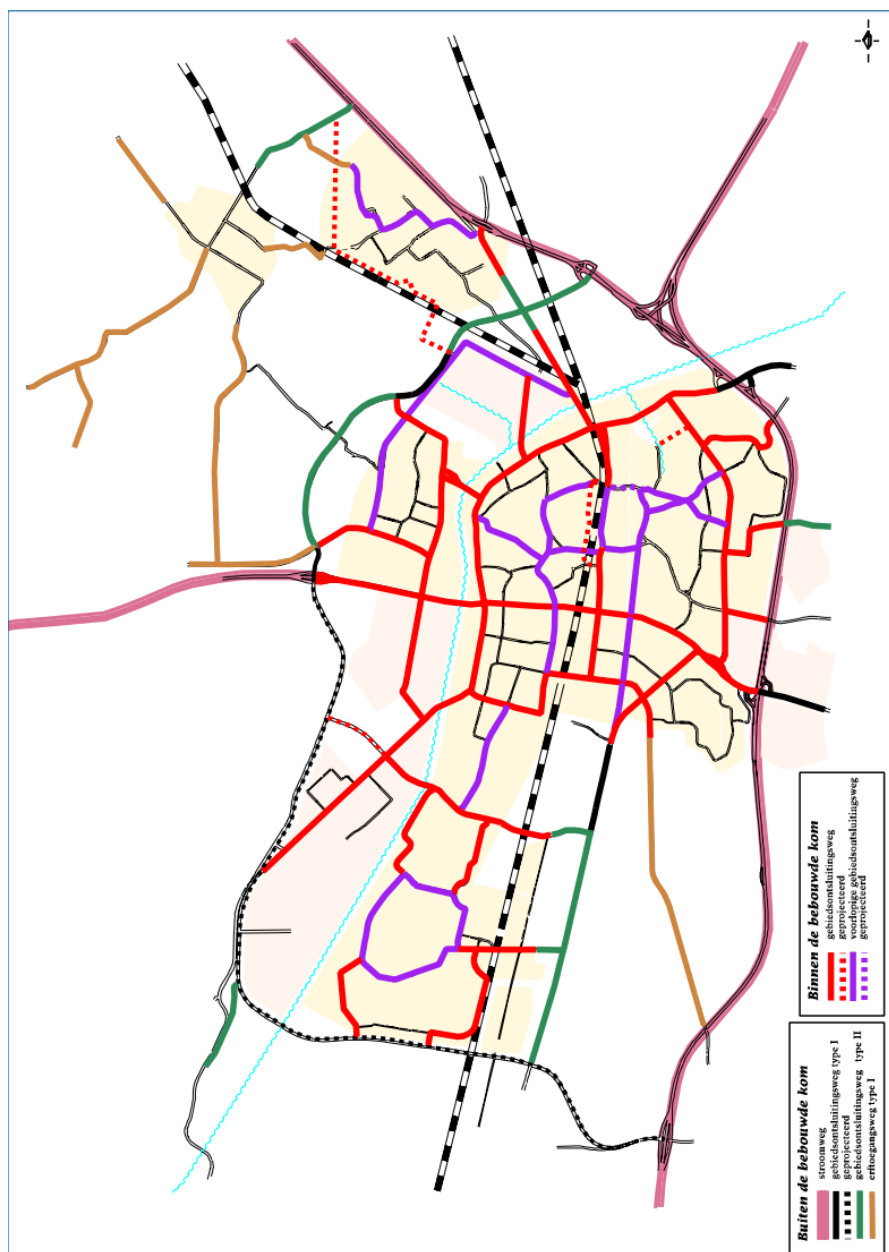
Bij worst case 7,2 ritten per woning is de intensiteit 1.224 voertuigen. Het werkelijk aantal zal lager zijn. Dit verdeelt zich over de verschillende straten, in noordelijke en zuidelijke richting.

Bijdrage ontwikkeling

De toename met 327 verplaatsingen als gevolg van de ontwikkeling maakt dat toekomstige intensiteit mét ontwikkeling nog steeds ruim onder de grenswaarde van 2.000 – 4.000 voertuigen per etmaal blijft. De toename is procentueel best groot, maar in absolute aantallen is er verkeerskundig gezien sprake van acceptabele intensiteiten.

Het extra verkeer gaat op in het reguliere verkeersbeeld en vraagt niet om andere acties of maatregelen.

Bijlage 1 – Hoofdnet auto TVVP 2003



Aa

Bijlage 2 – Modelplots verkeersintensiteiten