

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

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Eindhoven
Emmasingel 15
5611 AZ Eindhoven

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

Borchwerf II C.W.

Quick Scan ontsluitingsvarianten

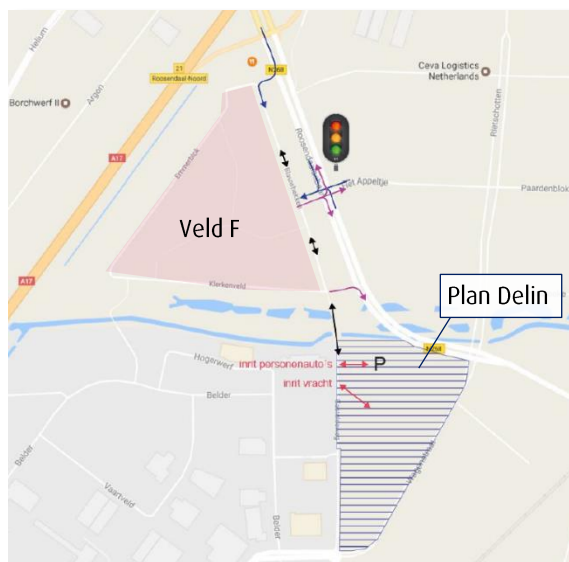
Datum
Kenmerk
Eerste versie

31 januari 2018
BCW004/Rqr/0004.01

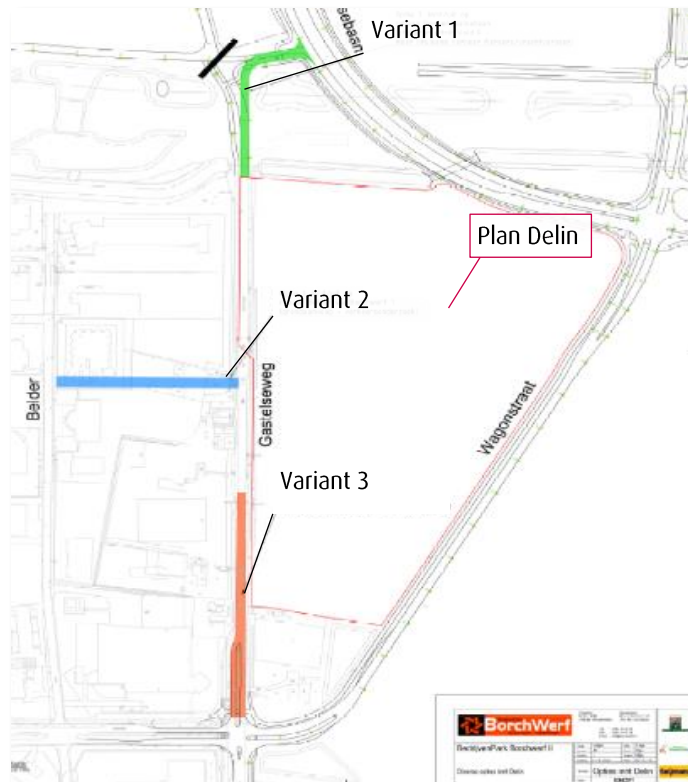
1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Borchwerf II, een bedrijventerrein ten noorden van Roosendaal (deels op grondgebied van de gemeente Halderberge) is in ontwikkeling. Plan Delin bestaat uit een uitbreiding van circa 9 hectare van het bedrijventerrein, gelegen op het terrein tussen de Wagonstraat, de Gastelseweg en de Roosendaalsebaan (N268). In een voorgaande studie (verkeersonderzoek ontwikkeling Delin Borchwerf II, 2017) is berekend wat de verkeerskundige effecten zijn van een ontsluiting via de noordzijde (zie figuur 1.1). Hierbij is geadviseerd de ontsluiting van de ontwikkeling Delin te voorzien via de Roosendaalsebaan-Blauwhekken. Vanwege de planontwikkeling heeft de ontwikkelaar drie alternatieven varianten bedacht. Of deze alternatieven verkeerskundig een meerwaarde bieden ten opzichte van de reeds onderzochte varianten is doormiddel van deze Quick scan in beeld gebracht. De alternatieve ontsluitingsvarianten zijn weergegeven in figuur 1.2.



figuur 1.1: Ontsluiting noordzijde via Roosendaalsebaan - Blauwhekken



Figuur 2.1: Alternatieve ontsluitingsvarianten ontwikkeling Delin.

1.2 Leeswijzer

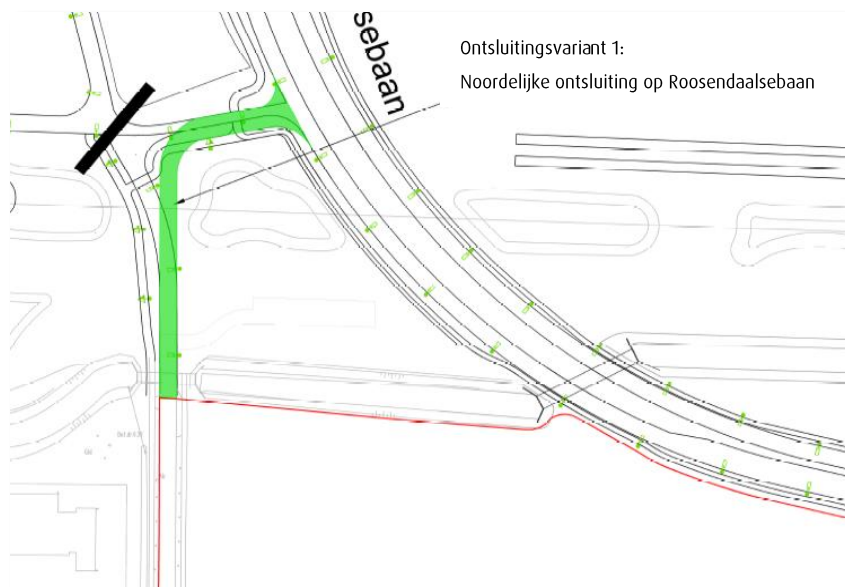
In hoofdstuk 2 zijn de ontsluitingsvarianten beoordeeld op verkeerskundige aspecten, waarna in hoofdstuk 3 de conclusies van de Quick scan zijn benoemd.

2 Ontsluitingsvarianten

In het navolgende zijn alternatieve ontsluitingsvarianten beschreven en zijn de mogelijk voor- en nadelen per varianten benoemd. Door middel van expert judgement zijn de mogelijk verkeerseffecten per alternatieve ontsluitingsvariant in beeld gebracht.

2.1 Variant 1

In de ontsluitingsvariant wordt de ontwikkeling Delin ontsloten via het noorden. Op het Klerkenveld is een knip aangebracht en is aangesloten op de Roosendaalsebaan middels een halve aansluiting. Hierdoor ontstaat een exclusieve aansluiting van Delin op de Roosendaalsebaan. Variant 1 is weergegeven in figuur 2.1.



Figuur 2.1: Ontsluitingsvariant 1: noordelijke ontsluiting inclusief knip op Klerkenveld.

Voordelen

■ **Exclusieve Ontsluiting**

De variant zorgt voor een exclusieve aansluiting van de ontwikkeling op de Roosendaalsebaan. Hierdoor worden andere functies en kruispunten minder belast door de ontwikkeling.

■ **Geen verkeer op parallelstructuur veld F**

Er rijdt op de parallelstructuur van de Roosendaalseweg (Blauwhekken) geen verkeer van en naar de ontwikkeling.

Nadelen

■ **Omrijdafstand**

Door het aanbrengen van een knip op het Klerkenveld wordt het aantal uitrijdmogelijkheden beperkt. Het gemotoriseerde verkeer vanuit de bedrijvigheid op veld F moet zich verplaatsen via het kruispunt Blauwhekken – Roosendaalseweg. Hierdoor neemt de omrijdafstand voor de bedrijven op veld F toe.

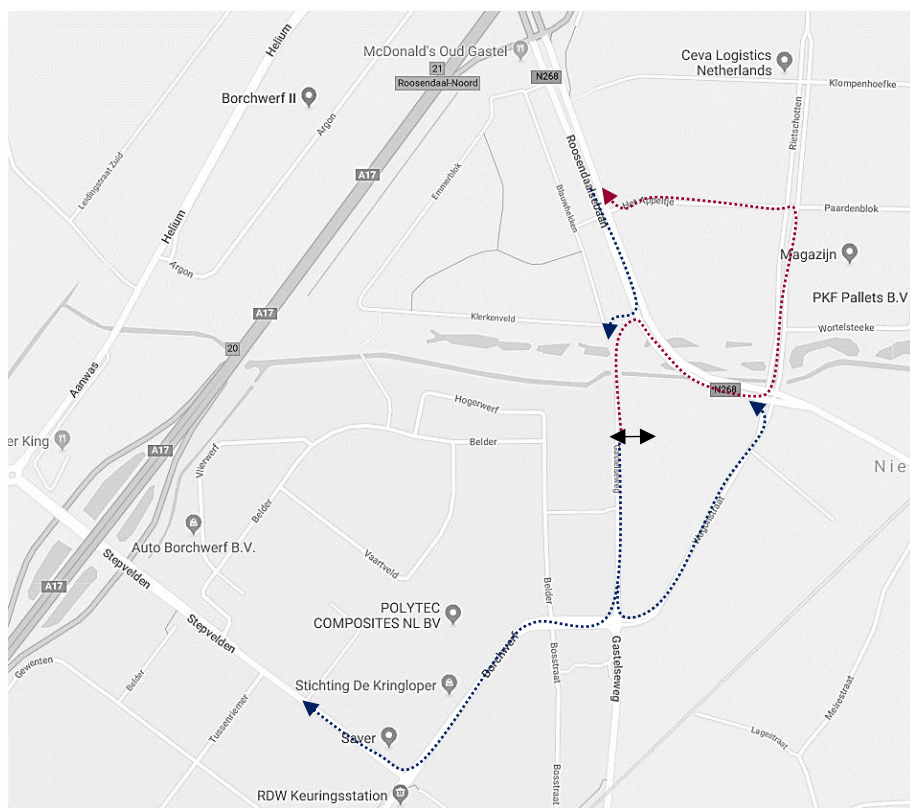
■ **Bereikbaarheid**

Het aanbrengen van een knip op het Klerkenveld zorgt ervoor dat bereikbaarheid van het achterliggende gebied (veld F) wordt beperkt.

■ **Logische aansluiting**

De realisatie van een noordelijke ontsluiting met een halve aansluiting op de Roosendaalseweg zorgt niet voor een logische verkeerssituatie. In uitgaande rijrichting kan het verkeer de A17 bereiken via de Rietschoten en Het Appeltje. Gezien het wegennet is het meer logisch om via de Wagonstraat en de Roosendaalsebaan te rijden. Indien de noordelijke ontsluiting op de Roosendaalseweg als halve ontsluiting wordt

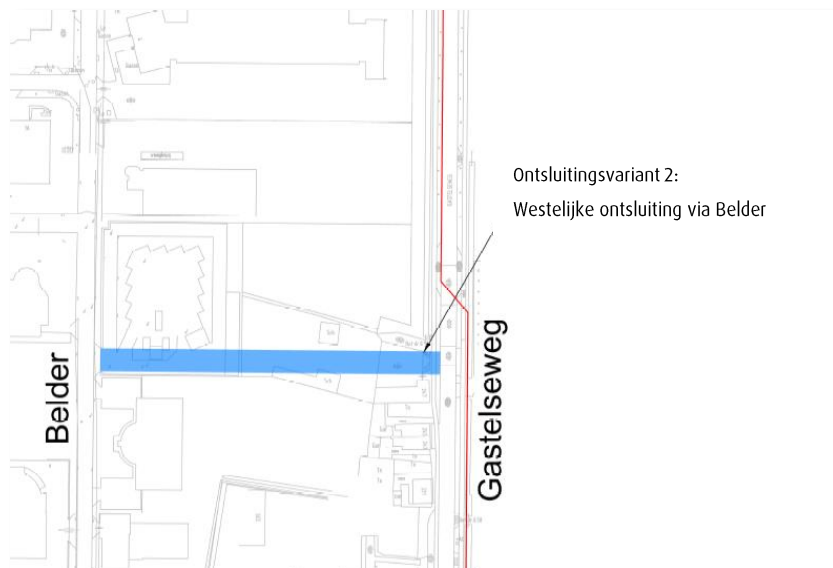
gerealiseerd heeft dit alternatief een beperkte toegevoegde waarde voor het gemotoriseerde verkeer van en naar de ontwikkeling. In figuur 2.2 is de mogelijke routing van en naar de ontwikkeling weergegeven.



Figuur 2.2: Logische routing van en naar de ontwikkeling (in rood is de routing vanuit de ontwikkeling via de noordelijke ontsluiting weergegeven, in blauw zijn de meest logische routes weergegeven).

2.2 Variant 2

In ontsluitingsvariant 2 wordt de ontwikkeling Delin ontsloten via Belder. Hierdoor wordt een verbinding tussen de Gastelseweg en de Belder gerealiseerd. De ontsluitingsvariant is weergegeven in figuur 2.3.



Figuur 2.3: Ontsluitingsvariant 2: westelijke ontsluiting inclusief nieuwe verbinding tussen Gastelseweg en Belder.

Voordelen

■ **Minder verkeer op Gastelseweg**

Door het realiseren van een extra ontsluitingsmogelijkheid zal de toename van het gemotoriseerde verkeer op de Gastelseweg worden beperkt.

■ **Overlast voor Veld F beperkt**

Er rijdt op de parallelstructuur van de Roosendaalseweg (Blaubekken) geen verkeer van en naar de ontwikkeling.

Nadelen

■ **Logische Route**

De realisatie van een oostelijke ontsluiting heeft geen meerwaarde op het gebied van routing. De zuidelijke ontsluiting op de Gastelseweg blijft de meest logische route.

■ **Kortste route**

De realisatie van de westelijke ontsluiting zorgt niet voor een kortere route. De zuidelijke ontsluiting met de Gastelseweg blijft de kortste route van en naar de Randstad en het oosten. Van en naar het zuiden is de afstand via de Belder overeenkomstig met de zuidelijke ontsluiting op de Gastelseweg. Indien er vertraging ontstaat bij de verkeerslichten Gastelseweg – Borchwerf zal de route via de Belder meer aantrekkelijk worden. Indien de verkeerslichten op Borchwerf verkeer niet goed kunnen verwerken is het niet wenselijk om extra verkeer via deze route te laten rijden.

■ **Geluidsbelasting woningen**

Aan de Gastelseweg zijn woningen gelegen. De ontwikkeling heeft extra (vracht)bewegingen tot gevolg waardoor de bewoners van de woningen extra (geluids)overlast kunnen ondervinden. Of de extra verkeersbewegingen leiden tot een overschrijding van de normen zal nader onderzocht moeten worden.

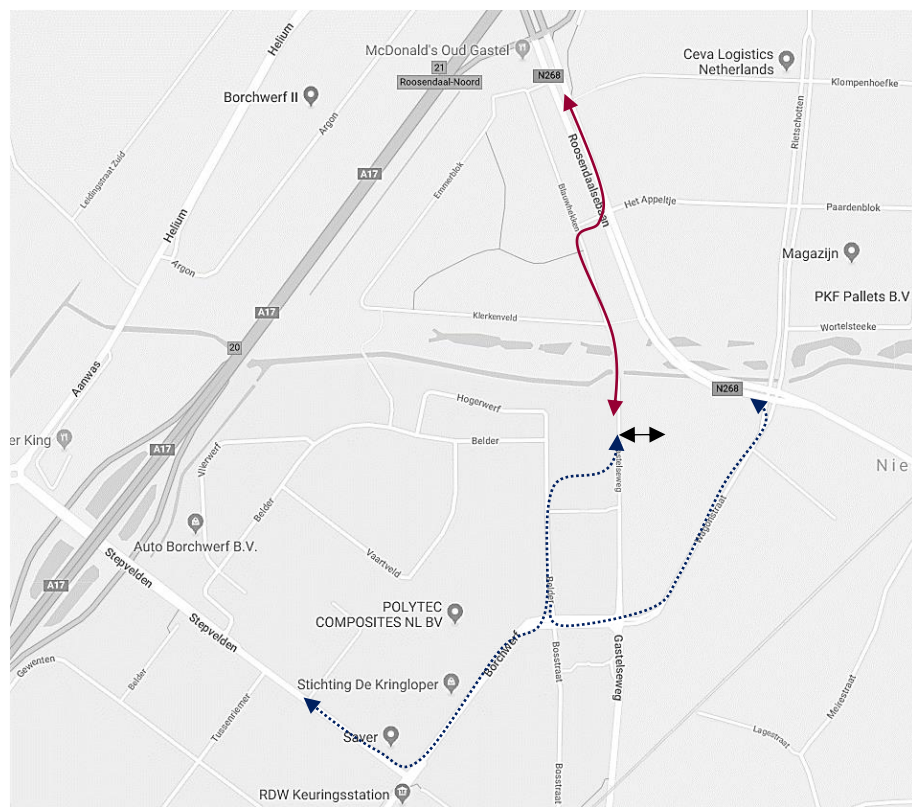
■ Extra belasting kruispunt Borchwerf – Belder

Het verkeerslicht Borchwerf - Belder krijgt door de ontwikkeling meer verkeer te verwerken. Of de het verkeerslicht het extra verkeer kan verwerken moet nader worden onderzocht. Andere verkeerslichten die meer verkeer te verwerken krijgen zijn:

- Borchwerf – Belder;
- Gastelseweg – Borchwerf;
- Borchwerf – Stepvelden;
- Nelson Mandelaweg – Borchwerf.

■ Meer afstand van en naar Rijksweg

Het is wenselijk om de afstand dat het vrachtverkeer binnen de gemeentegrenzen aflegt te beperken. Ten opzichte van de noordelijke ontsluiting, via de Roosendaalsebaan – Blauwherken, is de afstand van de ontwikkeling tot de Rijksweg groter. Hierdoor maakt het vrachtverkeer meer gebruik van het onderliggende wegennet. De afstand van de ontwikkeling van en naar de Rijksweg is weergegeven in figuur 2.4.



Figuur 2.4: Afstand ontwikkeling – Rijksweg. (In rood is de route via de noordelijke ontsluiting weergegeven, in blauw is de route via de zuidelijke ontsluiting weergegeven).

2.3 Variant 3

In de ontsluitingsvariant 3 wordt de ontwikkeling ontsloten op de Gastelseweg waarbij gebruik wordt gemaakt van de huidige zuidelijke ontsluiting op het kruispunt Gastelseweg - Borchwerf. De ontsluitingsvariant is weergegeven in figuur 2.5.



Figuur 2.5: Ontsluitingsvariant 3: zuidelijke ontsluitingsvariant Gastelseweg.

Voordelen

■ **Huidige infrastructuur**

Indien de ontwikkeling wordt ontsloten via het kruispunt Gastelseweg – Borchwerf kan gebruik worden gemaakt van de huidige infrastructuur.

■ **Overlast voor Veld F beperkt**

Er rijdt op de parallelstructuur van de Roosendaalseweg (Blaubekken) geen verkeer van en naar de ontwikkeling.

Nadelen

■ **Geluidsbelasting woningen**

Aan de Gastelseweg zijn woningen gelegen. De ontwikkeling heeft extra (vracht)bewegingen tot gevolg waardoor de woningen extra (geluids)overlast kunnen ondervinden. Of de extra verkeersbewegingen leiden tot een overschreiding van de normen zal nader onderzocht moeten worden.

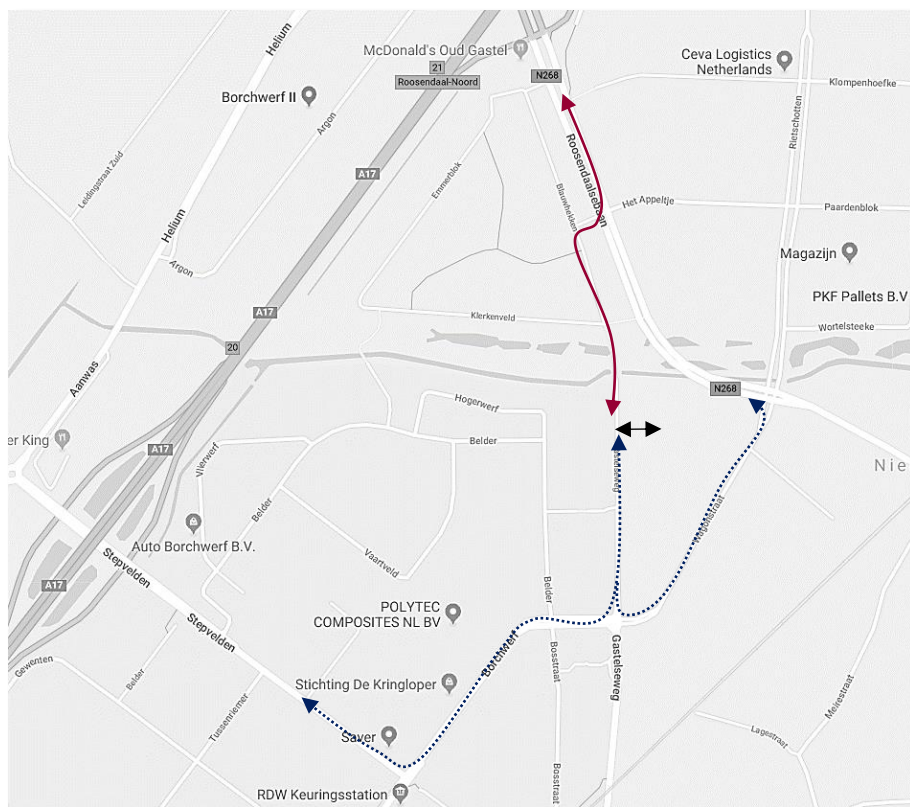
■ **Extra belasting kruispunt Gastelseweg – Borchwerf**

Het verkeerslicht Gastelseweg – Borchwerf krijgt door de ontwikkeling meer verkeer te verwerken. Of het verkeerslicht het extra verkeer kan verwerken moet nader worden onderzocht. Andere verkeerslichten die meer verkeer te verwerken krijgen zijn:

- Borchwerf – Belder;
- Borchwerf – Stepvelden;
- Nelson Mandelaweg – Borchwerf.

■ **Meer afstand van en naar Rijksweg**

Het is wenselijk om de afstand dat het vrachtverkeer binnen de gemeentegrenzen aflegt te beperken. Ten opzichte van de noordelijke ontsluiting is de afstand van de ontwikkeling tot de Rijksweg groter. Hierdoor maakt het vrachtverkeer meer gebruik van het onderliggende wegennet. De afstand van de ontwikkeling van en naar de Rijksweg is weergegeven in te zien in figuur 2.6.



Figuur 2.6: Afstand ontwikkeling – Rijksweg. (In rood is de route via de noordelijke ontsluiting weergegeven, in blauw is de route via de zuidelijke ontsluiting weergegeven).

3 Conclusie

Aan de hand van de notitie ‘Verkeersonderzoek ontwikkeling Delin Borchwerf II’ is geconcludeerd dat een noordelijke ontsluiting van de ontwikkeling Delin via het kruispunt Roosendaalsebaan-Blauwhekken voldoet. Door middel van een Quick scan is in beeld gebracht of een andere ontsluiting meer geschikt is. Hierbij zijn de voor- en nadelen van een alternatieve noordelijke ontsluiting, een westelijke- en zuidelijke ontsluiting in beeld gebracht.

Noordelijke ontsluiting

Door een knip op het Klerkenveld te realiseren rijdt er geen verkeer vanuit de ontwikkeling over de Blauwhekken. Daarentegen beperkt de knip de bereikbaarheid van Veld F. In uitgaande rijrichting is Veld F enkel ontsloten via het kruispunt Blauwhekken – Roosendaalseweg rijden.

Een halve aansluiting vanuit het Klerkenveld op de Roosendaalseweg is niet wenselijk. Hierdoor ontstaat geen logische routing voor het verkeer in uitgaande rijrichting. Het

gemotoriseerde verkeer moet in uitgaande richting een omrijdbeweging maken. Hierdoor is vanuit de ontwikkeling de zuidelijke ontsluiting een meer logische routing. Dit zorgt mogelijk voor extra geluidsbelasting op de woningen aan op de Gastelseweg.

Westelijke ontsluiting

De Westelijke ontsluiting van het plangebied zorgt voor een daling van het aantal verkeersbewegingen op de Gastelseweg. De realisatie zorgt niet voor een kortere route, hierdoor zal zonder het nemen van aanvullende maatregelen, het verkeer voornamelijk via de zuidelijke ontsluiting rijden. Dit heeft mogelijk gevolgen voor de geluidsbelasting op de woningen die gelegen zijn aan de Gastelseweg. De extra verkeersbewegingen over de westelijk ontsluiting zorgt ervoor dat de verkeerslichting ten zuiden van de ontwikkeling meer verkeer te verwerken krijgen.

Ten opzichte van de reeds onderzochte noordelijke variant (ontsluiting via kruispunt Blauwhekken – Roosendaalseweg) neemt de afstand tot de Rijksweg toe. Over het algemeen kan worden gesteld dat het wenselijk is dat vrachtverkeer zich verplaatst over wegen van hogere orde. Hierdoor is het wenselijk de afstand tussen de ontwikkeling en de Rijksweg te beperken.

Zuidelijke ontsluiting

Door de ontwikkeling aan het zuiden te ontsluiten op het wegennet, wordt gebruik gemaakt van de huidige infrastructuur. Tevens wordt de overlast voor Veld F beperkt. De extra verkeersbewegingen zullen geen gebruik maken van de ontsluitende wegen van Veld F. Daarentegen maakt het verkeer gebruik maken van het kruispunt Blauwhekken – Roosendaalseweg.

Door de ontwikkeling via het zuiden te ontsluiten neemt mogelijk de geluidsbelasting van de woningen op de Gastelseweg toe. Daarnaast worden de kruispunten ten zuiden van de ontwikkeling meer belast. Ten opzichte van de het noordelijke ontsluiting (via kruispunt Blauwhekken – Roosendaalseweg) neemt de afstand tot de Rijksweg toe.

Aanbeveling

De drie onderzochte ontsluitingsvarianten blijken geen meerwaarde te hebben ten opzichte van de variant, noordelijke ontsluiting via het kruispunt Blauwhekken – Roosendaalseweg. De alternatieve noordelijke en de westelijke ontsluiting zorgen niet voor een logische routing. Om het gemotoriseerde verkeer over deze ontsluitingen te sturen zullen aanvullende verkeersmaatregelen benodigd zijn. Bij de zuidelijke ontsluiting (en de overige ontsluitingen zonder aanvullende maatregelen) zal de geluidsbelasting op de woningen toenemen. Daarnaast moet het gemotoriseerde verkeer, door de alternatieve ontsluitingsvarianten, extra afstand over het onderliggende wegennet afleggen. De noordelijke ontsluiting via het kruispunt Blauwhekken – Roosendaalseweg heeft de kortste afstand tot het hoofdwegennet. Uit de Quick scan blijkt dat de noordelijke ontsluiting via het kruispunt Blauwhekken – Roosendaalseweg de voorkeur geniet.