



Gemeente Breda



gemeente Oosterhout

GEMEENTE

Gilze en Rijen

Gemeente **Dongen**



gemeente Tilburg



Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat
Directie Noord-Brabant

Provincie Noord-Brabant

DI 129982
IGI

Adviesgroep voor
verkeer en vervoer

Gemeente Breda
Gemeente Oosterhout
Gemeente Gilze en Rijen
Gemeente Dongen
Gemeente Tilburg
Provincie Noord-Brabant
Rijkswaterstaat Directie Noord-Brabant

Samenvatting

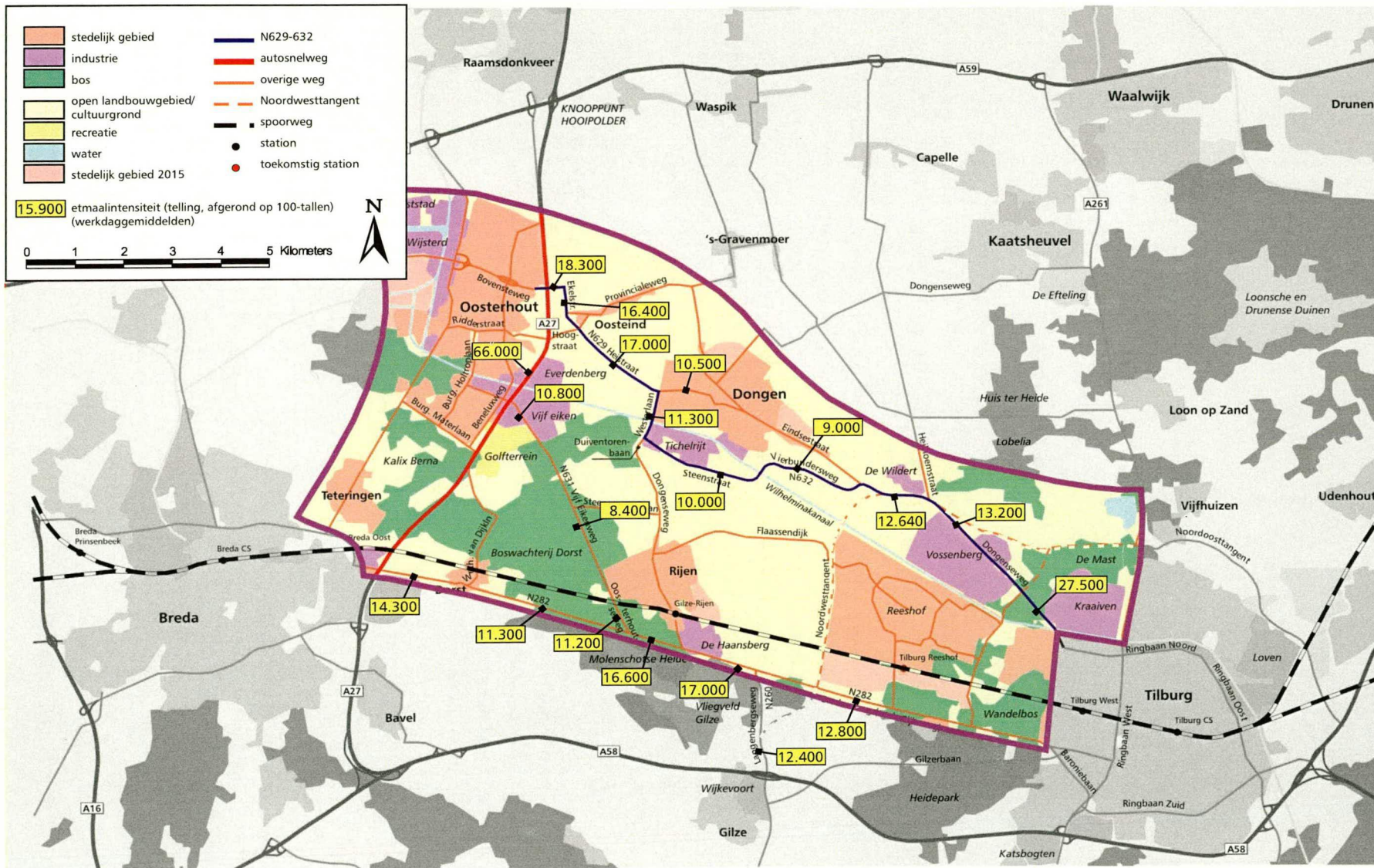
Verkenning

verkeersproblematiek

verbinding Tilburg west -

Dongen - Oosterhout (A27)

Figuur 1: Studiegebied met etmaalintensiteiten



Verkenning verkeersproblematiek verbinding Tilburg west – Dongen – Oosterhout (A27)

Achtergrond

In 1999 hebben de gemeenten Breda, Oosterhout, Gilze en Rijen en Dongen samen met de Provincie Noord-Brabant en Rijkswaterstaat Directie Noord-Brabant een onderzoek laten uitvoeren naar de regionale verkeerssituatie rondom de A27 tussen de aansluiting Breda-Noord en het knooppunt Hooipolder (verkeersstudie BORD). In een later stadium heeft ook de gemeente Tilburg zich aangesloten. Sindsdien wordt gesproken over het BORDT-gebied. De verkeersstudie BORD heeft geresulteerd in een regionale visie op de wegenstructuur. De betrokkenen hebben in een intentieverklaring aangegeven de regionale verkeersproblematiek gezamenlijk aan te pakken en de regionale visie op de wegenstructuur te onderschrijven.

Zes projecten zijn gedefinieerd, waaronder een verkenning naar de huidige en toekomstige verkeersproblematiek op de verbinding Tilburg west – Dongen – Oosterhout, alsmede naar oplossingsrichtingen voor deze verkeersproblematiek.

AGV Adviesgroep voor verkeer en vervoer heeft in opdracht van de gezamenlijke wegbeheerders deze studie uitgevoerd.

Studiegebied

Als begrenzing van het studiegebied is gekozen voor een zone langs de provinciale wegen N629 en N632

tussen Tilburg west en Oosterhout. De beschrijving van de huidige en toekomstige verkeersproblematiek, alsmede de mogelijke oplossingsrichtingen, zijn gericht op dit studiegebied.

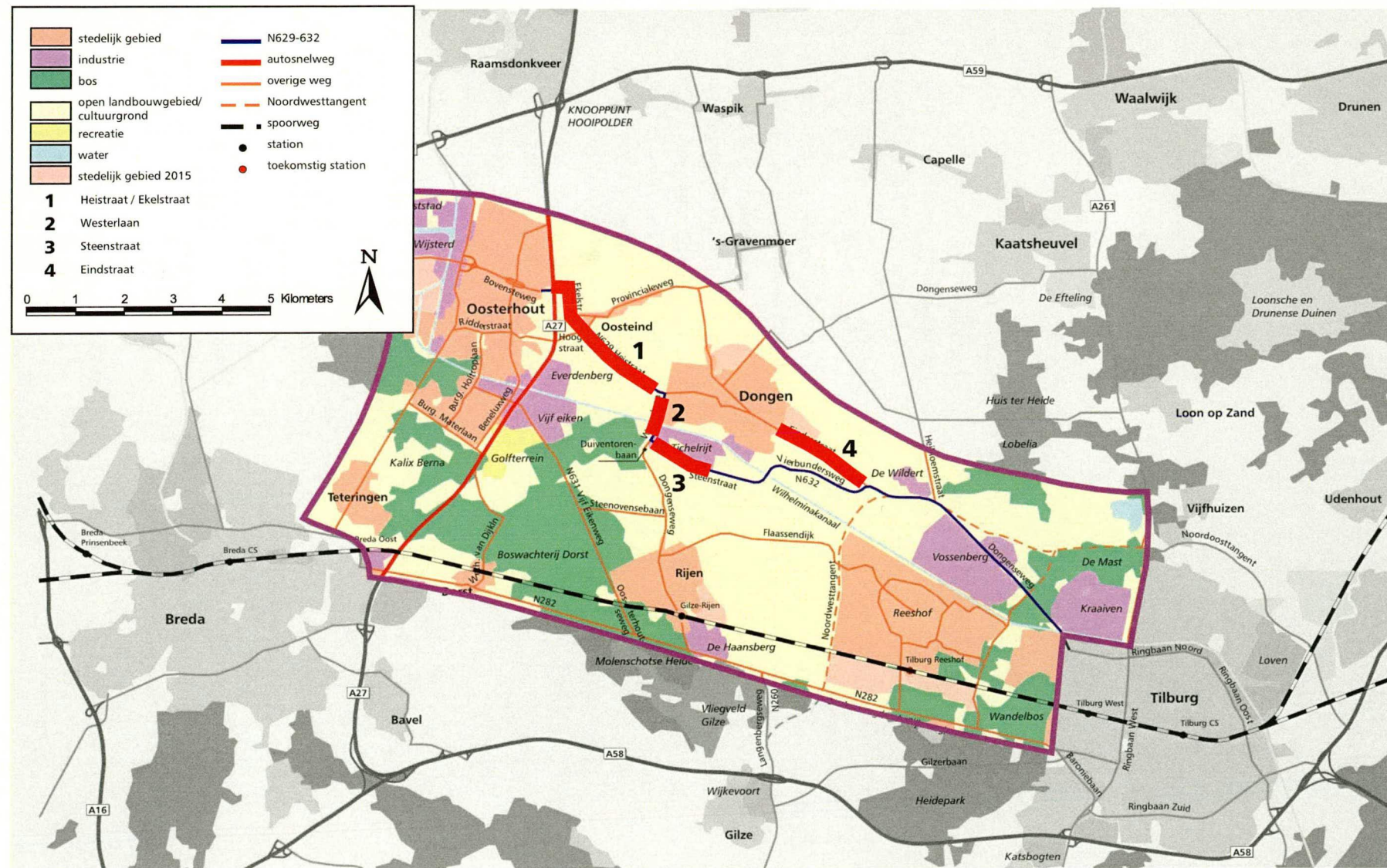
Opzet studie

De studie is opgebouwd in twee fasen. In de eerste fase zijn de huidige en toekomstige knelpunten in beeld gebracht. Knelpunten en problemen vormen de onderbouwing van de noodzaak voor een eventuele aanpassing van het wegennet op de verbinding Tilburg west – Dongen – Oosterhout. Deze fase heeft een antwoord gegeven op de volgende vraag.

Is er nu of in de toekomst een structureel verkeersprobleem op de route N629 en N632 en zo ja, wat zijn aard en omvang van die problemen?

Vervolgens zijn verschillende tracéalternatieven en varianten ontwikkeld die de knelpunten kunnen oplossen. Deze alternatieven en varianten verschillen in de mate van ingrijpendheid. Zowel een betere benutting van de huidige wegverbinding is aan de orde als ook nieuwe wegverbindingen. Per variant is vervolgens het probleemoplossend vermogen bepaald. Deze fase geeft antwoord op de volgende vraag.

Figuur 2: Verkeersproblemen bij ongewijzigd beleid



Welke tracéalternatieven en varianten zijn voldoende kansrijk om in een vervolgstudie (planstudie) nader te worden uitgewerkt?

Bestaande verkeersproblematiek

De beschrijving van de bestaande verkeersproblemen is uitgevoerd op de volgende aspecten:

- kwaliteit van de verkeersafwikkeling;
- verkeersveiligheid;
- verkeersleefbaarheid.

Er is sprake van een matige doorstroming van het autoverkeer op het weggedeelte Dongen – aansluiting Oosterhout (A27), te weten op de Heistraat en Ekelstraat (N629). Ook is sprake van een matige doorstroming op de Westerlaan. Doorstromingsproblemen zijn daarnaast te vinden op de Dongenseweg in Tilburg. Ook spelen afwikkelingsproblemen bij de aansluiting Oosterhout Zuid (A27). De betreffende aansluiting heeft verkorte in- en uitvoegstroken op de A27. Mede hierdoor wordt de doorstroming naar de A27 bemoeilijkt.

De verkeersonveiligheid op de wegverbinding is in beeld gebracht op basis van de geregistreerde verkeersongevallen. De slachtoffers zijn vooral geconcentreerd op de Westerlaan en Heistraat in de gemeente Dongen en op de Dongenseweg in de gemeente Tilburg. Een duidelijke concentratie van slachtoffers is gevonden op het kruispunt van de Westerlaan met de Steenstraat en het kruispunt Dongenseweg - Heibloemstraat.

De verkeersleefbaarheid is in beeld gebracht op basis van de geluidhinder en de uitstoot van stoffen. Ook is ingegaan op de doorsnijdingen van wegen door natuurgebieden. Voor zowel koolmonoxide, stikstofdioxide als voor benzeen geldt dat alle onderzochte locaties in het plangebied in de huidige situatie onder de landelijke normen blijven.

Op meerdere locaties in het studiegebied is volgens berekeningen wel een te hoge geluidbelasting op de gevel. Er is in de huidige situatie sprake van doorsnijding van enkele bos- en natuurgebieden, waaronder de boswachterij Dorst en het beekdal van de Donge.

Toekomstige verkeersproblematiek

De toekomstige verkeersproblemen zijn in beeld gebracht met behulp van een verkeersprognosemodel waar onder andere op basis van de groei van het aantal inwoners en het aantal arbeidsplaatsen in beeld is gebracht hoe druk het op het wegennet wordt in het jaar 2015. Ook voor deze situatie is in beeld gebracht wat de effecten zijn op de eerder genoemde drie aspecten. In de verkeersprognoses is rekening gehouden met beleidsmaatregelen van het rijk, provincie en gemeenten op het gebied van mobiliteitsbeïnvloeding. Hierbij kan gedacht worden aan vervoermanagementmaatregelen en maatregelen ter stimulering van het openbaar vervoer en fietsgebruik. Ook de Noordwesttangent bij Tilburg is hierin meegenomen.

Doorstromingsproblemen worden verwacht op de N629 tussen Dongen en de aansluiting op de A27. De ver-

keersproblemen zijn geconcentreerd rond de kern Oosteind. De Westerslaan (de brug over het Wilhelminakanaal) wordt in de toekomst zwaarder belast waardoor structureel sprake is van een knelpunt. De Eindsestraat wordt in 2015 geconfronteerd met een hoge verkeersbelasting, waardoor enige doorstromingsproblemen ontstaan.

Modelresultaten laten zien dat op de onderzochte route in 2016 in de avondperiode tussen de 10 en 15% van het autoverkeer daadwerkelijk doorgaand is. Dit betreft verkeer dat vanaf de aansluiting op de A27 naar de toekomstige Noordwesttangent zal rijden.

Op basis van dit verwachte gebruik van de N629 en N632 heeft deze wegverbinding geen belangrijke functie voor de doorgaande verkeersstromen op de relatie Tilburg – aansluiting A27 (en verder). Autoverkeer met een verder gelegen herkomst of bestemming verkiest naar verwachting een route via de A59 en A261. Wel wordt de N629 gebruikt door verkeer tussen Rijen en Oosterhout. Voor luchtmissies zijn in 2015 op de onderzochte locaties geen problemen te verwachten. De wettelijke normen voor CO, NO₂ en benzeen worden niet overschreden. Problematisch is wel de mate van geluidsbelasting aan de gevels. Op vrijwel alle onderzochte locaties is in 2015 sprake van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarden.

Oplossingen

Om de gesignaleerde knelpunten op te lossen is een viertal tracéalternatieven ontwikkeld. Binnen deze tracé-

alternatieven is telkens een aantal verschillende varianten mogelijk. Hierbij gaat het zowel om het opwaarderen van (een deel van) de bestaande route als het aanleggen van nieuwe infrastructuur. Binnen de vier tracéalternatieven zijn in totaal 11 varianten onderscheiden (zie figuren; ligging tracés is indicatief). Voor alle varianten geldt dat in de uitwerking rekening dient te worden gehouden met de uitgangspunten van een Duurzaam Veilig wegontwerp.

De varianten zijn in samenspraak met de verschillende wegbeheerders in het gebied opgesteld aan de hand van een aantal uitgangspunten over de functie en vormgeving van zowel de bestaande als de nieuwe wegen. Tevens is een drietal varianten meegenomen zijn voortgekomen uit de informatieavond voor bewoners en belanghebbenden op 3 juni 2002 en uit de nadien ingediende reacties op het conceptrapport (in onderstaande opsomming aangeduid met *). Alle alternatieven en varianten zijn gericht op het weggedeelte tussen Dongen en de A27.

Ontwikkelde alternatieven en varianten

A. Huidig tracéalternatief

A1. Benuttingsvariant

A2. Verbredingsvariant

B. Kanaalalternatief

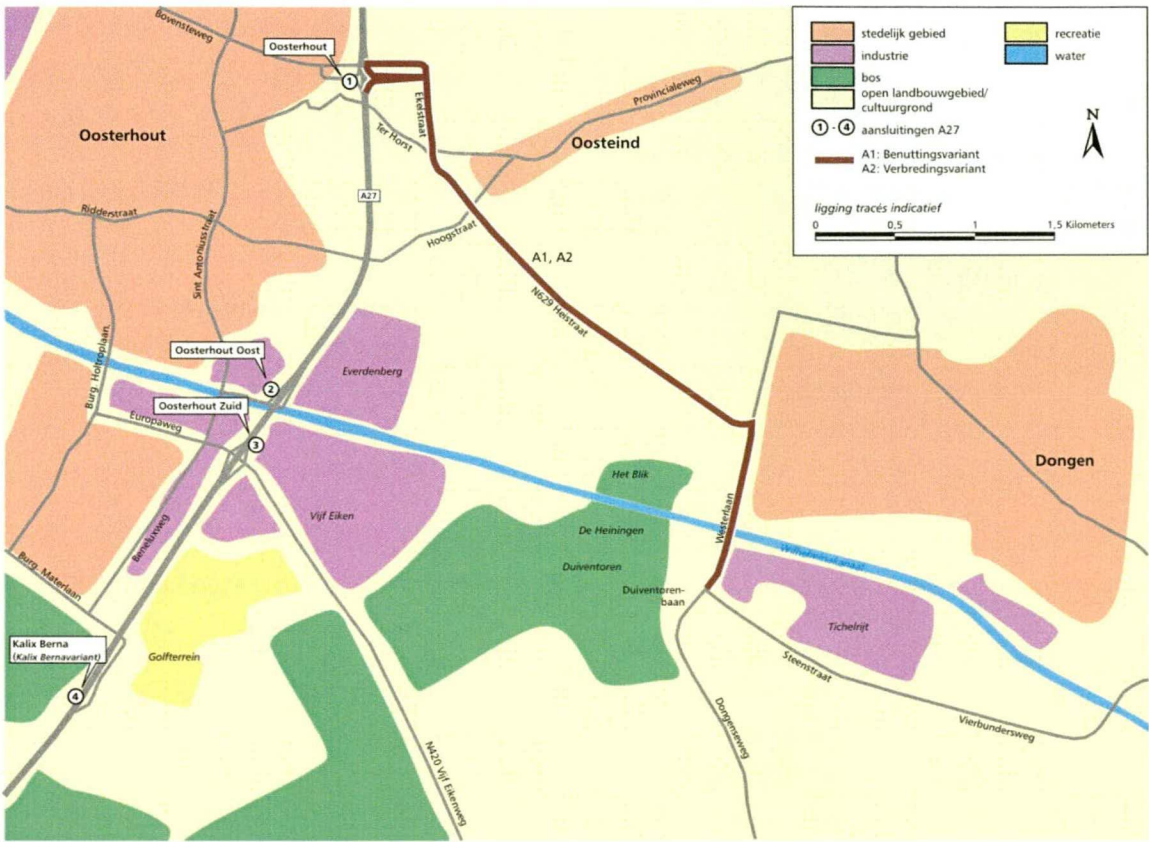
B1. Noordelijke kanaalvariant

B2. Everdenbergvariant

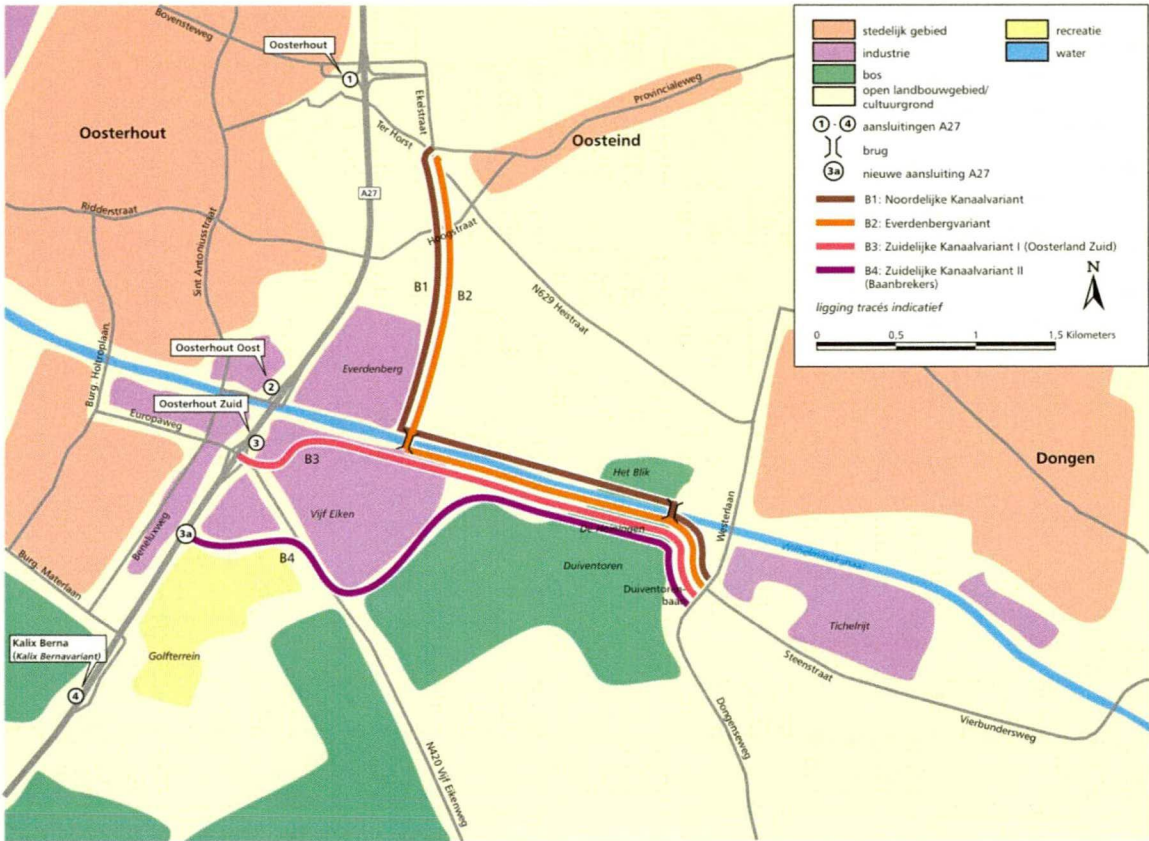
B3. Zuidelijke kanaalvariant I (Oosterhout Zuid)

B4. Zuidelijke kanaalvariant II (Baanbrekers) (*)

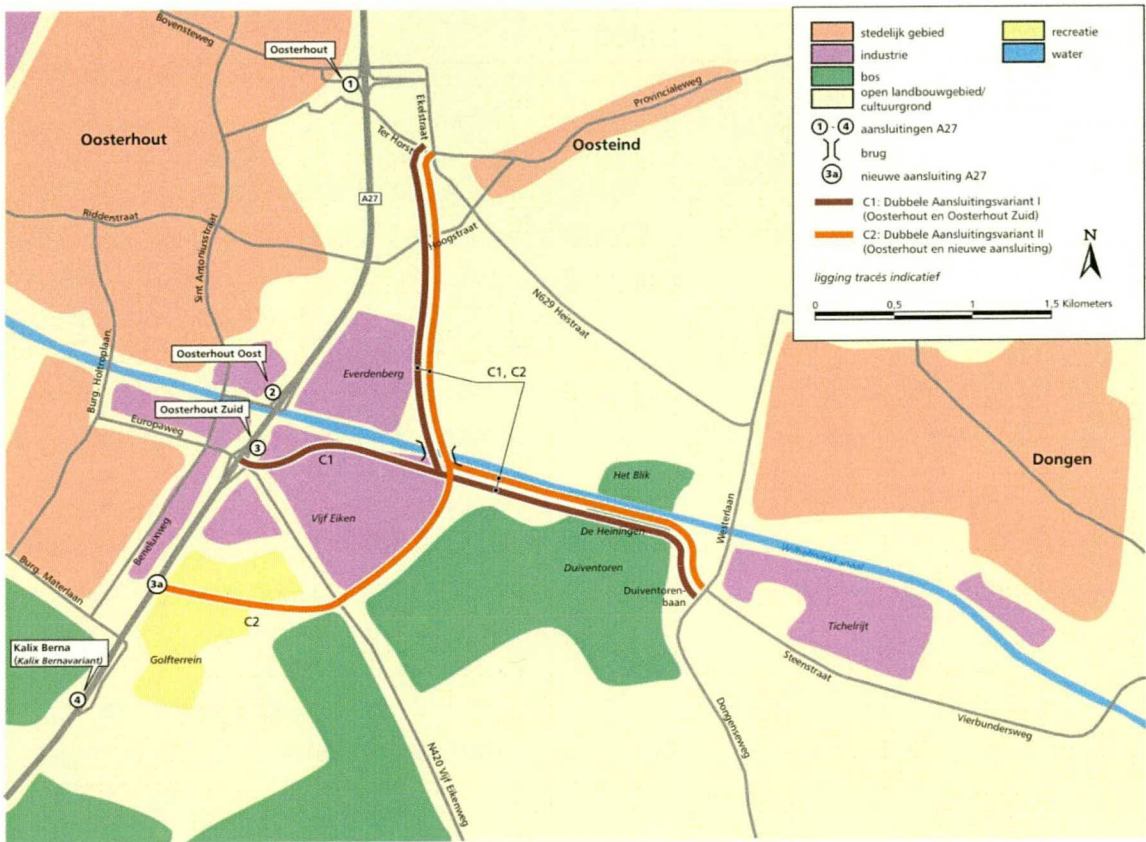
Figuur 3: Huidig tracé alternatief (variant A1, A2)



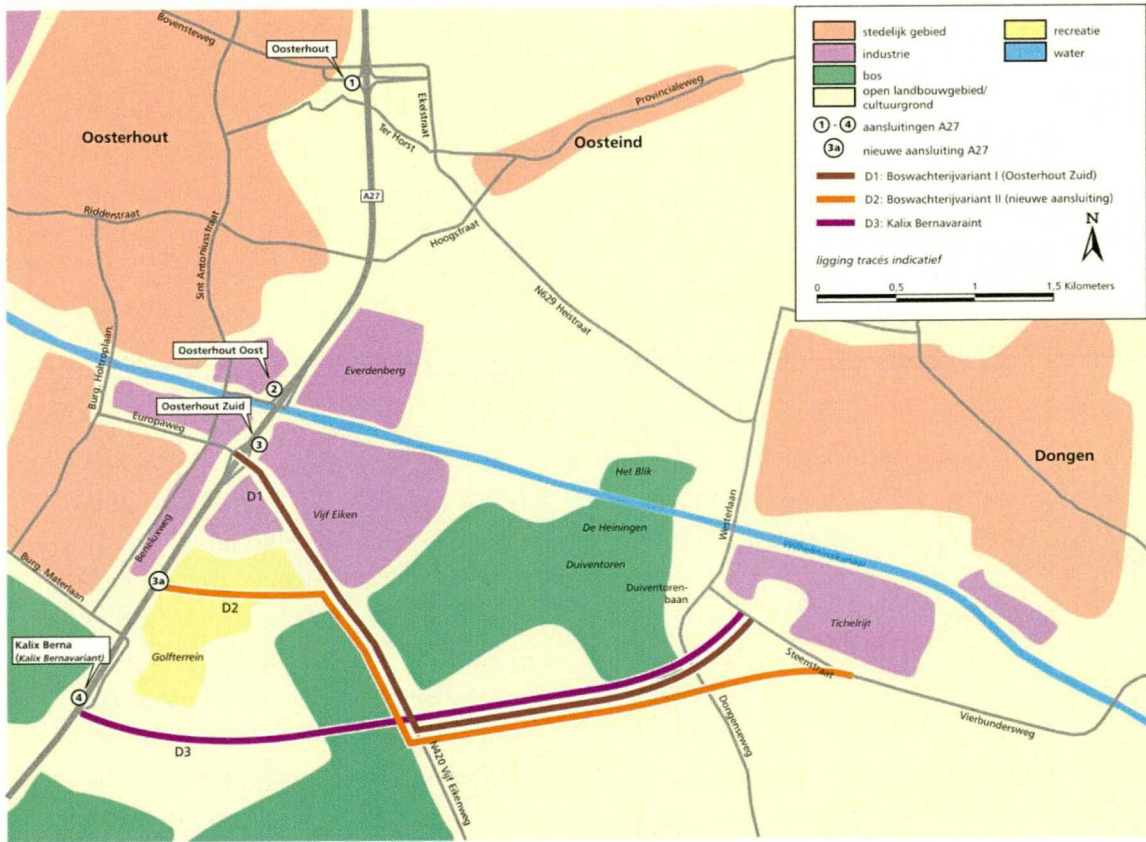
Figuur 4: Kanaalalternatief (variant B1 t/m B4)



Figuur 5: Dubbele aansluitingsalternatief (variant C1, C2)



Figuur 6: Zuidelijk alternatief (variant D1 t/m D3)



Dubbele aansluitingsalternatief

- C1. Dubbele aansluitingsvariant I (Oosterhout en Oosterhout Zuid)*
- C2. Dubbele aansluitingsvariant II (Oosterhout en nieuwe aansluiting) (*)*

Zuidelijk alternatief

- D1. Boswachterijvariant I (Oosterhout Zuid)*
- D2. Boswachterijvariant II (nieuwe aansluiting) (*)*
- D3. Kalix Bernavariant.*

Per tracéalternatief is een kaartbeeld vervaardigd, waarop de verschillende varianten binnen het alternatief zijn ingetekend. De varianten A1, A2, B1, B3 en D3 zijn beoordeeld op basis van een doorrekening van hun effecten. De overige varianten zijn kwalitatief beschreven en beoordeeld.

Effecten varianten

Onderzocht is in welke mate de verkeersproblemen, zoals verwacht in 2015, worden opgelost door de geformuleerde varianten.

Ekelstraat

Met uitzondering van de Noordelijke Kanaalvariant, de Everdenbergvariant en de Dubbele aansluitingsvariant II wordt het knelpunt op de Ekelstraat in alle varianten opgelost.

Heistraat

De verkeersproblemen op de Heistraat worden in alle onderzochte varianten opgelost, behalve in de Benuttingsvariant, waar dit slechts in beperkte mate gebeurt.

Westerlaan

De varianten die aangetakt worden op de aansluiting Oosterhout Zuid en zuidelijk daarvan gelegen aansluitingen, hebben per saldo onvoldoende effect op de Westerlaan. De problemen op de Westerlaan worden opgelost door de meer noordelijk georiënteerde varianten. Doordat deze varianten aantakken op de Ekelstraat, vormen ze een goed alternatief voor de route Westerlaan - Heistraat voor het noordelijk georiënteerd verkeer. In de meer zuidelijk gelegen varianten, te weten de Kalix Bernavariant, de beide Boswachterijvarianten, de Baanbrekersvariant en de Dubbele aansluitingsvariant II worden de problemen op de Westerlaan niet opgelost.

Steenstraat

Het verkeersprobleem op de Steenstraat wordt alleen opgelost bij de meer zuidelijk gelegen varianten, te weten de Kalix Bernavariant, de beide Boswachterijvarianten en de Dubbele aansluitingsvariant II.

Nieuwe verkeersproblemen

Een aantal varianten leidt tot nieuwe verkeersproblemen. Deze nieuwe problemen zijn geconcentreerd rond de aansluitingen Oosterhout Zuid en Oosterhout Oost, en binnen de kern Dongen (Middellaan). De nieuwe problemen die worden verwacht bij de aansluiting Oosterhout Zuid, zijn het gevolg van meer verkeer door de aantakking van een nieuwe wegverbinding. Dit is het geval bij de Zuidelijke Kanaalvariant I, de Dubbele aan-

sluitingsvariant I en de Boswachterij-variant I.

De effecten op het gebied van verkeersonveiligheid zijn marginaal. Dit betreft zowel de effecten tussen de varianten als met de nulsituatie in 2015. De veranderingen in verkeersintensiteit leiden in de verschillende varianten niet tot grote toe- of afnames van de emissie van schadelijke stoffen. Op geen enkele locatie wordt de wettelijke norm voor de uitstoot van CO, NO₂ en benzeen overschreden. Daarentegen ligt de geluidsbelasting aan de gevel op vrijwel alle onderzochte locaties fors hoger dan in de huidige situatie 2000/2001. Echter dit is geen onderscheidend criterium, aangezien de gesignaleerde problemen op het gebied van de geluidsbelasting zich ook aandienen in de situatie 2015 zonder maatregelen aan het wegennet. Ofwel de onderzochte varianten zijn niet beter of slechter.

Over het algemeen kan worden geconcludeerd dat de onderzochte varianten voldoende ruimte creëren voor het openbaar vervoer op de N629 om zonder eigen infrastructuur een goede doorstroming te realiseren. Hierbij is uitgegaan van een snelle busverbinding (lijn 127) tussen Oosterhout en Tilburg.

De ruimtelijke consequenties verschillen aanzienlijk per variant. Op dit aspect worden de Benuttingsvariant en de Verbredingsvariant als beste beoordeeld. Bij deze varianten is geen sprake van (nieuwe) doorsnijding van delen van de Groene Hoofdstructuur (GHS).

De indicatieve kosten zijn in dit stadium moeilijk te bepalen. Er zijn nog te veel onbekende factoren die van invloed zijn op de kostenbegroting: het exacte tracé van de nieuwe infrastructuur, het wegontwerp en het ontwerp van de aansluitingen, het aantal kunstwerken als bruggen, viaducten en dergelijke, aankoop van (incidentele) bebouwing, natuurcompensatie en bodemgesteldheid.

Kansrijke oplossingen

Het is wenselijk is om de (verwachte) structurele verkeersknelpunten op de Westerlaan, Heistraat, Ekelstraat en Steenstraat op een toekomstvaste manier op te lossen en wel op een manier die recht doet aan de functie van de wegverbinding voor de kernen Dongen en Rijen richting het rijkswegennet en ten aanzien van de onderlinge relaties tussen Tilburg, Dongen en Oosterhout. Op basis van het verwachte gebruik van de N629 en N632 heeft deze wegverbinding geen belangrijke functie voor de doorgaande verkeersstromen op de relatie Tilburg – aansluiting A27 (en verder).

Opwaarderen van de bestaande wegverbinding

Verkeerskundig gezien is er geen zwaarwegend argument voor de aanleg van een nieuwe wegverbinding tussen Dongen en de A27. De doorstroming op de bestaande route N629 wordt hier weliswaar door verbeterd, maar dit effect is ook haalbaar door de N629 te verbreden naar 4 rijstroken. In eerste instantie wordt aanbevolen de oplossing te zoeken in het opwaarderen van de bestaande verbinding tussen Dongen en Oosterhout (N629 – Ekelstraat). De Benut-

tingsvariant en de Verbredingsvariant zijn dan ook oplossingsrichtingen die nader onderzoek rechtvaardigen.

Nieuwe wegverbindingen

De varianten met een nieuwe wegverbinding zijn te clusteren naar het Kanaalalternatief, het Dubbele aansluitingsalternatief en het Zuidelijk alternatief.

Het oplossend vermogen van het Kanaalalternatief is relatief groot. Voor een belangrijk deel worden de verwachte verkeersproblemen in meer of mindere mate opgelost. De onderscheiden varianten leiden slechts in beperkte mate tot nieuwe problemen. Verder is de doorsnijding van de onderscheiden varianten ten opzichte van de zuidelijk gelegen varianten minder groot (als gevolg van de bundeling met het Wilhelminakanaal).

Verder wordt geadviseerd het Dubbele aansluitingsalternatief mee te nemen naar de planstudiefase. De onderscheiden varianten lossen veel problemen op, maar leiden plaatselijk ook tot enkele nieuwe knelpunten.

Het oplossend vermogen van het Zuidelijk alternatief is beperkt. Voor een deel worden de verwachte problemen opgelost, echter een belangrijk probleempunt (de Westerlaan) blijft bestaan. Verder leiden de Kalix Bernavariant en de beide Boswachterijvarianten tot nieuwe problemen. Dit betreft bij de Kalix Bernavariant het sluipverkeer in Oosterhout, door de functionaliteit van de aansluiting Oosterhout Zuid. Voorts is een nieuwe aansluiting nodig op de A27 ter hoogte van het bestaande benzinestation

en verzorgingsplaats. Boswachterijvariant I leidt tot een te zwaar belaste aansluiting Oosterhout Zuid en tot een toename van verkeer op het noordelijk deel van de Vijf Eikenweg, wat strijdig is met het categoriseringsplan van de Provincie Noord-Brabant. Gecombineerd met de ruimtelijke consequenties (doorsnijdingen GHS) en de naar verwachting hoge realisatiekosten, mag worden geconcludeerd dat de Zuidelijke alternatieven onvoldoende kansrijk zijn. Het meenemen naar een mogelijke planstudie wordt dan ook niet aanbevolen.

Resumé

Het geheel overziend, leidt de uitgevoerde verkenning tot de volgende aanbevelingen.

Structurele aanpak van de geconstateerde verkeersproblematiek op de wegverbinding Tilburg - Dongen - Oosterhout, het betreft hier het trajectdeel Dongen – Oosterhout (Steenstraat – Heistraat – Ekelstraat).

Verder wordt geadviseerd de volgende varianten verder uit te werken in de planstudiefase:

- A1. Benuttingsvariant
- A2. Verbredingsvariant
- B1. Noordelijke kanaalvariant
- B2. Everdenbergvariant
- B3. Zuidelijke kanaalvariant I (Oosterhout Zuid)
- B4. Zuidelijke kanaalvariant II (Baanbrekers)
- C1. Dubbele aansluitingsvariant I (Oosterhout en Oosterhout Zuid)

- C2. Dubbele aansluitingsvariant II (Oosterhout en nieuwe aansluiting)

Van de volgende varianten wordt verdere studie op grond van het uitgevoerde verkenning niet wenselijk geacht:

- D1. Boswachterijvariant I (Oosterhout Zuid)
- D2. Boswachterijvariant II (nieuwe aansluiting)
- D3. Kalix Bernavariant

Een deel van de oplossing voor de verkeersproblematiek in de regio zal moeten komen uit de overige modaliteiten (openbaar vervoer en fiets) en uit het verbeteren van de wegenstructuur. In het kader van het BORDT loopt hiervoor reeds een aantal studies (OV-verkenning, verbeteren regionaal fietsnetwerk, aansluitingen A27). Het is dan ook van belang dat deze studies in samenhang met de voorgestelde infrastructurele maatregelen op de verbinding N629 – N632 voortvarend worden uitgevoerd.

Colofon

- Verkenning verkeersproblematiek verbinding Tilburg west – Dongen – Oosterhout, samenvatting
- December 2002
- Opdrachtgever: BORDT
- Gedelegeerd opdrachtgever: Provincie Noord-Brabant
- Contactpersonen deelnemende partijen:
 - Provincie Noord-Brabant: Bart Swaans, 073-6812321; Koos van der Zouwe, 073-6812718
 - Rijkswaterstaat directie Noord-Brabant, Cedric van Velthoven, 073-6817825
 - Gemeente Breda, Geert Klei, 076-5293878
 - Gemeente Oosterhout, Angelique Branten-Severs, 0162-489493
 - Gemeente Gilze en Rijen, Cees Boemaars, 0161-290223
 - Gemeente Dongen, Bart Dane, 0162-383334
 - Gemeente Tilburg, Wim Hoogveld, 013-5428825
- Onderzoek en rapportage: AGV Adviesgroep voor verkeer en vervoer, Harm Jan Bult, Norbert Nijhof, Nieuwegein, 030-6048914



**Adviesgroep voor
verkeer en vervoer**

Binnenwal 4
Nieuwegein

Postbus 580
3430 AN Nieuwegein

Telefoon 030 604 89 14
Telefax 030 604 52 11
Email agv@agv-advies.nl
www.agv-advies.nl

Lid ONRI
ISO 9001

ADVIESGROEPEN

planontwikkeling en verkeersmanagement

mobiliteitsplanning

innovatie en ontwikkeling