

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

Provincie Noord-Brabant

Verkeersanalyse bewonersvarianten 72A en 72B

Datum
Kenmerk
Eerste versie

18 oktober 2017
NB1009/WRD/0002.03
15 september 2017

1 Inleiding

De Stuurgroep GOL heeft in december 2016 een voorkeursalternatief vastgesteld met als doel de bereikbaarheid en leefbaarheid in de Oostelijke Langstraat te verbeteren. Onderdeel daarvan is de aanleg van een aansluiting vanuit Waalwijk en Drunen op de A59 in de Baardwijkse Overlaat (BWO). De voorkeursvariant is uitgewerkt in een concept ontwerp PIP. De ontwerpen zijn in het voorjaar openbaar gemaakt. Het plan is het ontwerp PIP in november 2017 ter visie te leggen.

Op 18 september 2017 organiseren de Stichting van GOL naar Beter, de provincie Noord-Brabant en de Brabantse Milieufederatie een expertmeeting over bepaalde onderdelen van het voorkeursalternatief van GOL. Het gaat dan nadrukkelijk om de aansluiting op de A59 bij Waalwijk en Drunen en de Ecologische Verbindingszone Baardwijkse Overlaat. De variant van de Stichting van GOL naar Beter wordt vergeleken met het voorkeursalternatief van GOL.

Ter voorbereiding op deze sessie zijn de verkeerseffecten in beeld gebracht van twee bewonersvarianten, zoals ingediend door de Stichting van GOL naar Beter. In voorliggende notitie worden de resultaten van de berekeningen beschreven.

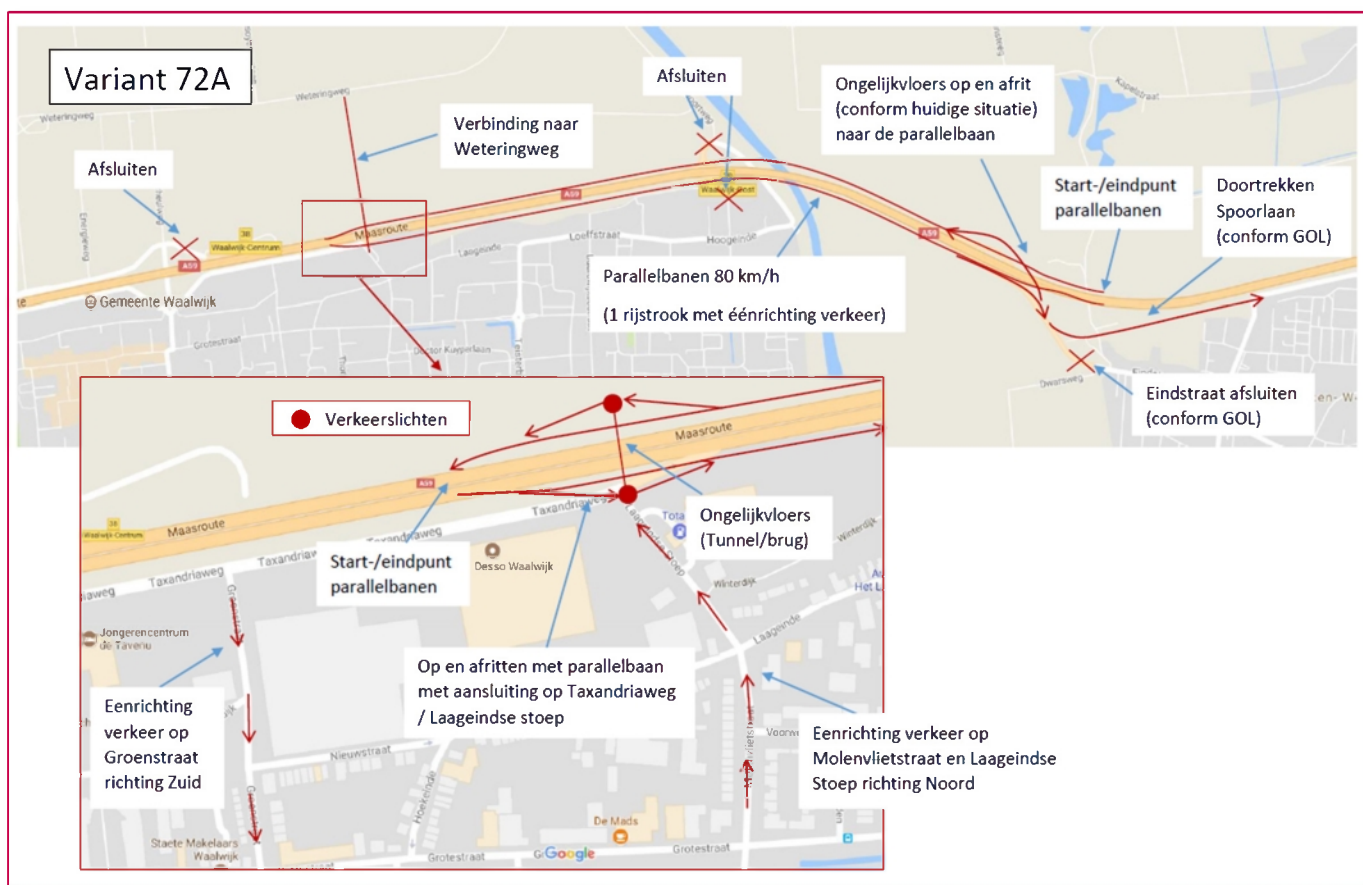
2 Variantbeschrijving

De bewonersvariant bestaat uit twee (sub)varianten:

- Bewonersvariant met afsluiting van aansluiting 39 (variant 72 A).
- Bewonersvariant met volledige aansluiting 39 op de parallelbaan (variant 72 B).

Bewonersalternatief 72 A

Dit bewonersvariant bevat het realiseren van een combinatie aansluiting 38/39 met aan zowel de noordelijke als de zuidelijke kant van de A59 een op- en afrit (richting hoofdrijbaan A59 en/of parallelbaan) en het aanleggen van parallelrijbanen met een ontwerpsnelheid van 80 km/h. Het doel is bedrijventerrein Haven en Waalwijk-Noord/Centrum beter te ontsluiten. Deze aansluiting vormt dan het startpunt van de parallelrijbaan. De noordelijke afrit van aansluiting 38 komt te vervallen. Om een betere doorstroming van- en naar de aansluiting 38/39 te realiseren wordt op twee wegen een eenrichtingsverkeer ingesteld. De Laageindse Stoep leidt het verkeer van Waalwijk Noord/Centrum naar de oprit 38/39 en het verkeer van de Groenstraat gaat via de afrit 38/39 naar Waalwijk-Noord/Centrum. De parallelrijbaan voegt zich weer bij de A59 voorbij aansluiting 40. De bewonersvariant 72 A is weergegeven in figuur 1.



Figuur 1: Bewonersvariant 72 A.

Bewonersvariant 72 B

In variant 72B is naast de maatregelen uit variant 72A een 'volledige' aansluiting 39 gerealiseerd. Deze sluit vanaf de Hoogeindse Rondweg aan op de parallelbanen. De variant is weergegeven in figuur 2.



Figuur 2: Bewonersvariant 72 B.

3 Verkeerseffecten

3.1 Verschuivingen van verkeer

In onderstaande effectbeschrijving worden verschillende wegvakken uitgelicht. Daarbij zijn enkele relevante wegvakken ook met verkeerscijfers in tabel opgenomen. Voor een volledig overzicht van de intensiteiten op alle wegvakken in het onderzoeksgebied, wordt verwezen naar bijlage 1.

Bewonersvariant 72 A

De nieuwe aansluiting en parallelbanen worden goed gebruikt door het gemotoriseerd verkeer. De parallelbanen krijgen circa 10.000 mvt/etm per richting te verwerken. Dit verkeer rijdt in de referentiesituatie op de A59 en de aansluitingen 37 (Midden-Brabantweg), 38 (Waalwijk-Centrum) en 39 (Waalwijk-Oost). Op deze wegvakken is in bewonersvariant 72A een afname te zien. Ten oosten van de parallelbanen (ter hoogte van de kern Drunen) blijft sprake van een afname op de A59 in vergelijking met het voorkeursalternatief van GOL. Blijkbaar zijn de parallelbanen een goed alternatief voor de A59 (met name bij congestie), ook voor bestemmingen ten oosten daarvan (zoals woon- en werkgebieden in Drunen).

Verder ontstaat meer 'lucht' op de A59 zelf. Deze heeft in de referentiesituatie op piekmomenten te maken met vertragingen door een hoge I/C-waarde. Door realisatie van de parallelbanen rijdt minder verkeer op de hoofdrijbanen van de A59. Dit zorgt lokaal voor een verlichting van de A59, waardoor deze voor regionaal meer aantrekkelijk wordt. Dit zorgt voor een toename op de A59 ten westen van Waalwijk, en een toename op de Midden-Brabantweg. Ten opzichte van het voorkeursalternatief GOL zorgt dit voor minder verkeer op routes door Waalwijk, zoals de route Prof. Kamerlingh Onnesweg – Groenewoudlaan – Akkerlaan – Drunenseweg – Overlaatweg.

De maatregelen in de bewonersvariant zorgen voor meer verkeer op de wegvakken Molenvlietstraat, Grotestraat en Groenstraat. Dit ondanks het instellen van het eenrichtingsregime. Dit zijn namelijk belangrijke aanrijdroutes naar de nieuwe parallelbanen. Ook op de toeleidende routes hiervan ontstaan toenames (in vergelijking met de referentie en het voorkeursalternatief GOL), zoals op de Groen van Prinstererlaan, Heermanslaan en Putstraat.

Op de wegvakken nabij de aansluiting 39 neemt het gebruik af. Door het vervallen van de aansluiting worden de wegvakken enkel gebruikt door bestemmingsverkeer. Dit geldt voornamelijk voor de wegvakken Hoogeindse Rondweg, Hoogeinde en Vooreinde.

Het vervallen van de noordelijke afrit (aansluiting 38) in combinatie met de realisatie van de parallelstructuur, met de nieuwe verbinding met de Weteringweg, zorgt voor afname van het gebruik van de wegvakken nabij aansluiting 38. Voornamelijk op de oost-west verbinding Taxandriaweg en de Altenaweg een duidelijke afname waarneembaar. Het verkeer dat een relatie heeft met het Havengebied maakt van en naar het oosten (richting 's-Hertogenbosch) meer gebruik van de nieuwe verbinding met de Weteringweg en de parallelstructuur. Dit verkeer rijdt dus langer op de A59 en rijdt minder via knooppunt 37 (Midden-Brabantweg).

Als gevolg van het vervallen van aansluiting 40 in combinatie met de nieuwe noord-zuidverbinding door de Baardwijkse Overlaat, neemt de verkeersdruk op de Kastanjelaan-West en Statenlaan toe. Daarnaast neemt het gebruik van de zuidelijke afrit van het Ei-van-Drunen toe voor bestemmingsverkeer in Drunen.

Bewonersalternatief 72 B

Bij de realisatie van een volledige aansluiting 39 op de parallelstructuur neemt het gebruik van de Hoogeindse Rondweg en Hoogeinde beperkt toe ten opzichte van de referentie. Ten opzichte van bewonersalternatief 72 A is de toename bijna 5.000 mvt/etm. Hierdoor wordt er ten opzichte van het vervallen van de aansluiting minder gebruik gemaakt van de Molenvlietstraat en de Groenstraat, als aanrijdroutes van de parallelstructuur. De volledige aansluiting 39 op de parallelstructuur heeft voornamelijk effect op het verkeer dat verplaatst via het noordoosten van Waalwijk naar het oosten ('s-Hertogenbosch), de aansluiting wordt hoofdzakelijk gebruikt voor deze relatie. Het effect van de volledige aansluiting op de parallelweg is beperkt, ten oosten van de aansluiting is een lichte toename en ten westen een lichte afname waarneembaar.

Bij de realisatie van aansluiting 39 op de parallelstructuur worden de extra verkeersbewegingen op de Overlaatweg beperkt. De afname op de Overlaatweg gaat gepaard met een toename op de parallelstructuur en de aansluiting met de Spoorlaan.

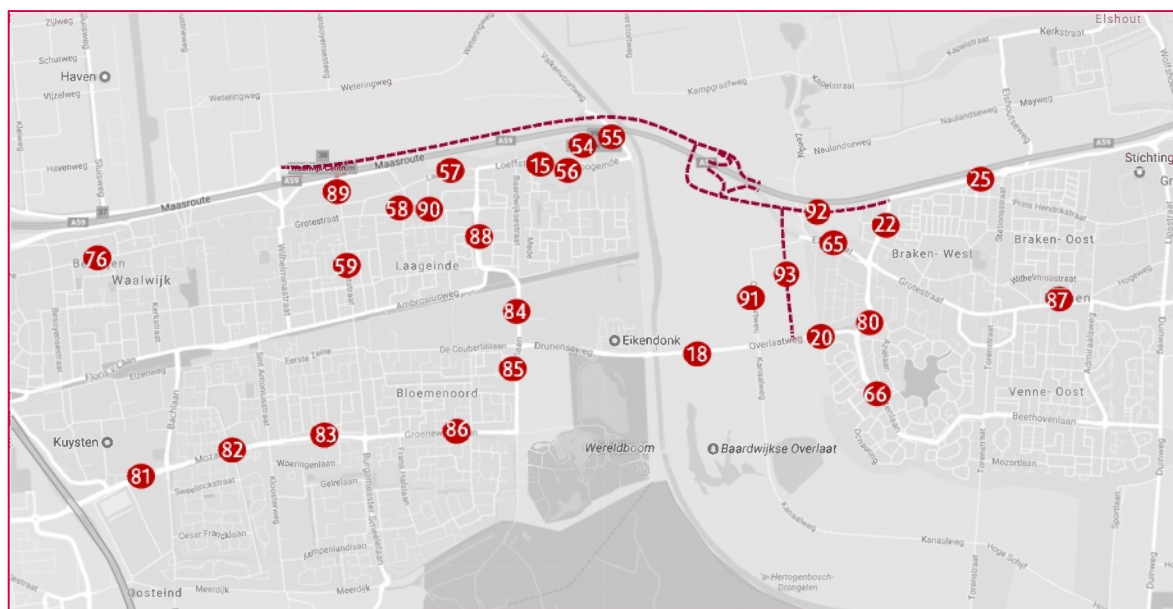
De verkeersintensiteiten van de referentie, bewonersvarianten (72 A en 72 B) en het voorkeursalternatief GOL (Verleggen op- en afrit aansl. 43) zijn weergegeven in tabel 1 en 2. De wegvaknummers verwijzen naar de wegvakken in figuur 3.

Kern	Nr.	Wegvakken	Referentie	Variant 72A	Variant 72B	GOL
Waalwijk	15	Loeffstraat	2.500	2.100	2.500	2.400
	54	Vooreinde	1.300	<100	<100	<100
	55	Hoogeindse Rondweg	4.500	500	5.200	3.400
	56	Hoogeinde	2.300	800	2.400	1.800
	57	Laageinde	500	700	300	300
	58	Molenvlietstraat	2.800	4.200	3.000	500
	59	Putstraat	3.900	4.500	4.600	3.600
Drunen	22	Kastanjelaan-West	6.700	9.400	9.800	5.500
	65	Eindstraat	9.600	<100	<100	<100
	66	Statenlaan	7.800	8.000	7.900	8.800
	80	Statenlaan Noord	10.000	9.500	9.700	6.500

Tabel 1: Wegvakbelasting op relevante wegvakken (doelstellingen GOL) in aantal motorvoertuigen per etmaal (afgerond op honderdtallen).

Kern	Nr.	Wegvakken	Referentie	Variant 72A	Variant 72B	GOL
Waalwijk	18	Overlaatweg	7.600	9.500	8.600	12.200
	76	Grotestraat	1.900	1.600	1.600	2.000
	81	Prof Kamerlingh Onnesweg	15.900	14.800	14.700	17.000
	82	Mozartlaan	11.300	11.300	11.300	12.400
	83	Blyde Incomstelaan	8.400	8.500	8.400	9.800
	84	Akkerlaan noord	7.600	9.100	8.500	10.200
	85	Akkerlaan zuid	6.800	8.000	8.100	9.200
	86	Groenewoudlaan	8.500	9.000	8.900	10.800
	88	Teisterbantlaan	8.100	9.400	8.200	9.800
	89	Groenstraat	5.300	7.400	5.800	6.100
Drunen	90	Groen van Prinstererlaan	4.500	7.500	4.500	4.000
	20	Overlaatweg	6.700	8.200	7.500	12.200
	25	Spoorlaan	6.700	10.100	10.200	10.000
	87	Grotestraat	5.400	4.800	4.800	5.000
	91	Overstortweg	600	<100	<100	<100
	92	Doorgetrokken Spoorlaan	n.v.t.	9.600	10.400	6.900
	93	Noord-zuid verbinding Overlaat	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	7.800

Tabel 2: Wegvakbelasting op relevante wegvakken (extra wegvakken op verzoek van Stichting Van GOL naar Beter) in aantal motorvoertuigen per etmaal (afgerond op honderdtallen).



Figuur 3: Relevante wegvakken in het plangebied.

4 Conclusions

Positieve effecten bewonersalternatieven:

- De parallelwegen zorgen voor een lokale verlichting van de A59 (de parallelwegen fungeren als alternatieve route bij congestie). De druk wordt 'goed' verdeeld tussen hoofdrijbaan en parallelbanen.
- Doordat de A59 meer 'lucht' krijgt, zorgt dit voor een lokale toename van het verkeer via de hoofdwegen (A59 en Midden-Brabantweg). Hierdoor ontstaat ontlasting van de route door Waalwijk via Prof. Kamerlingh Onnesweg – Groenewoudlaan – Akkerlaan – Drunenseweg – Overlaatsweg.

Negatieve effecten bewonersalternatieven:

- Bij congestie op de A59 is er een vergrote kans op ‘sluipverkeer’ via de parallelstructuur. Verkeer zou de A59 kunnen verlaten, de parallelweg afrijden en vervolgens nabij de aansluiting 38 (of 40 in tegengestelde richting) weer op de A59 invoegen. Dit zorgt voor een extra weefbeweging, welke wellicht een groter negatief effect kan hebben op de doorstroming van de A59 dan de intensiteiten zelf.
- Indien aansluiting 39 volledig wordt aangesloten op de parallelstructuur ontstaan enkel lokale effecten. Met name de toename op de Hoogeindse Rondweg en Hoogeinde is negatief voor de verkeersveiligheid en leefbaarheid in deze straten.
- Het realiseren van parallelwegen in combinatie met het instellen van een eenrichtingscircuit op de Laageindse Stoep en Groenstraat zorgt voor afwikkelingsknelpunten op de Laageindse Stoep.
- De maatregelen in de bewonersvariant zorgen voor meer verkeer op de wegvakken Molenvlietstraat, Grotestraat en Groenstraat. Dit zijn belangrijke aanrijdroutes naar de

nieuwe parallelbanen. Ook op de toeleidende routes hiervan ontstaan toenames, zoals op de Groen van Prinstererlaan, Heermanslaan en Putstraat. Dit is niet gewenst voor de verkeersveiligheid en leefbaarheid in deze gebieden van Waalwijk.

- De maatregelen in de bewonersvariant zorgen voor meer verkeer op de Kastanjelaan-West in Drunen.

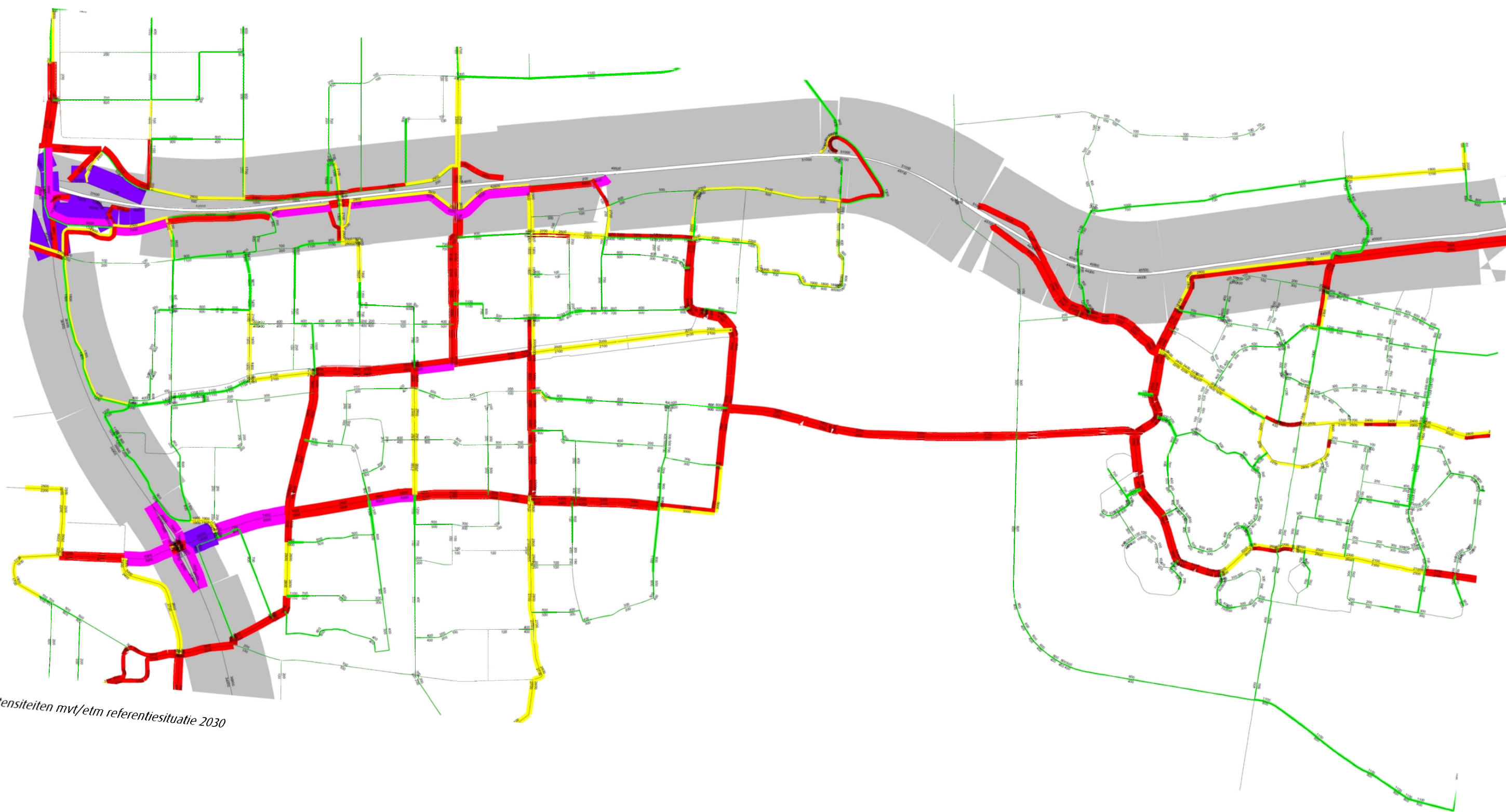
Kanttekening:

- De berekeningen zijn uitgevoerd voor de referentiesituatie (kaal) in 2030. Dat is de toekomstige situatie in het gebied, met daarin, naast de huidige inrichting, ook ontwikkelingen (zoals nieuwe wegen en woningbouw) waarvan op dit moment zeker is dat deze er zullen komen. Ontwikkelingen zijn zeker als er bijvoorbeeld een bestemmingsplan voor is. Van deze referentiesituatie is in de MER / PIP ook de milieusituatie berekend en hiermee zijn de effecten van GOL vergeleken. Deze referentiesituatie vormt de basis voor het programma GOL. Er is ook een referentiesituatie 'plus' waarin extra verkeer zit vanwege extra ontwikkelingen van woonwijken en bedrijventerreinen (waaronder Haven8). De bewonersalternatieven zijn niet getoetst op deze 'plus'-situatie. Dit zal de geconstateerde knelpunten op de Molenvlietstraat, Grotestraat en Groenstraat mogelijk vergroten. Ook is de doorstroming op de aansluitende wegen van/naar Haven8 een aandachtspunt in die situatie (nieuwe aansluiting Weteringweg op de nieuwe parallelbanen van de A59) omdat deze nieuwe parallelwegen in de referentie kaal al geheel gebruikt worden. Ook zal de nieuwe parallelbaan zelf een hogere I/C-waarde krijgen met mogelijke afwikkelingsknelpunten tot gevolg.

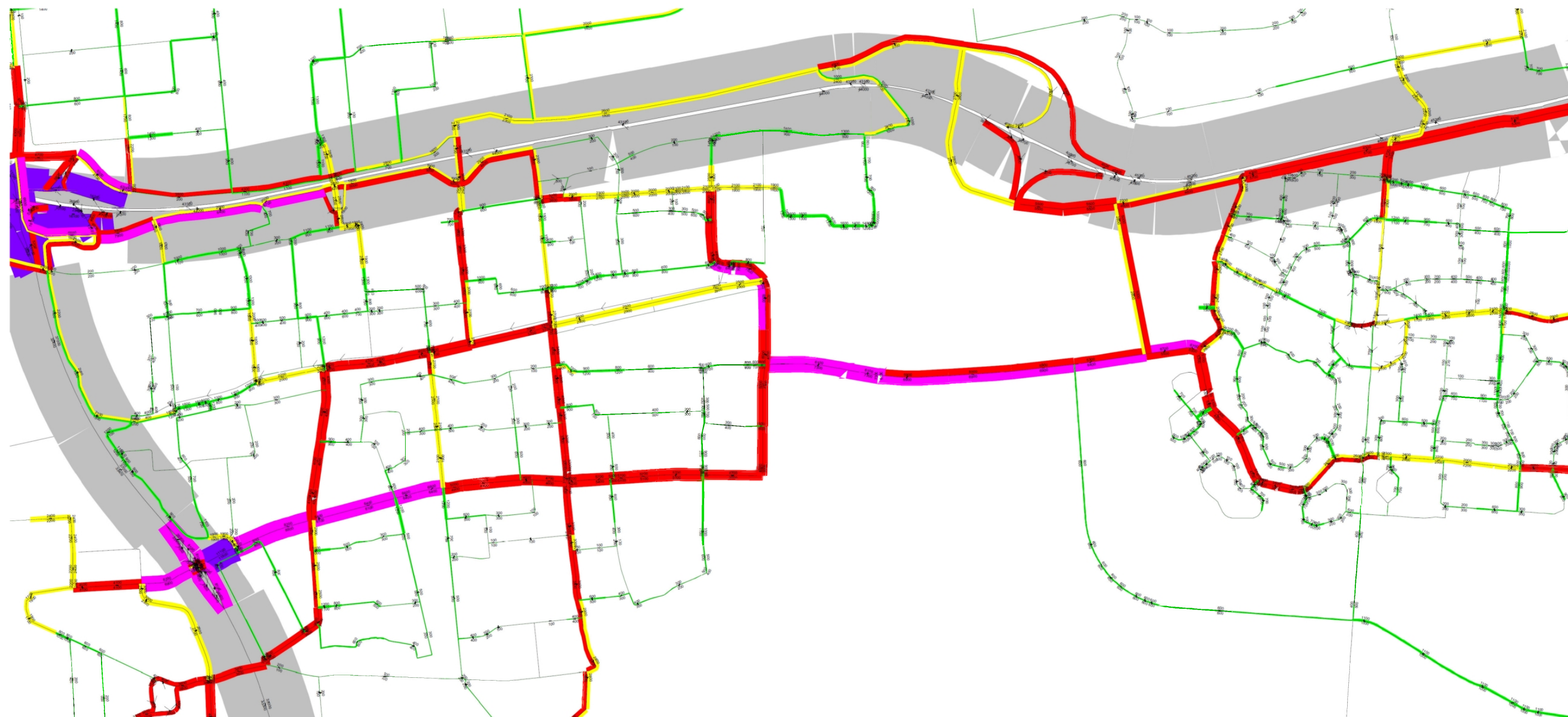
Bijlage 1 Verkeersmodelresultaten

Verkeersmodelplots:

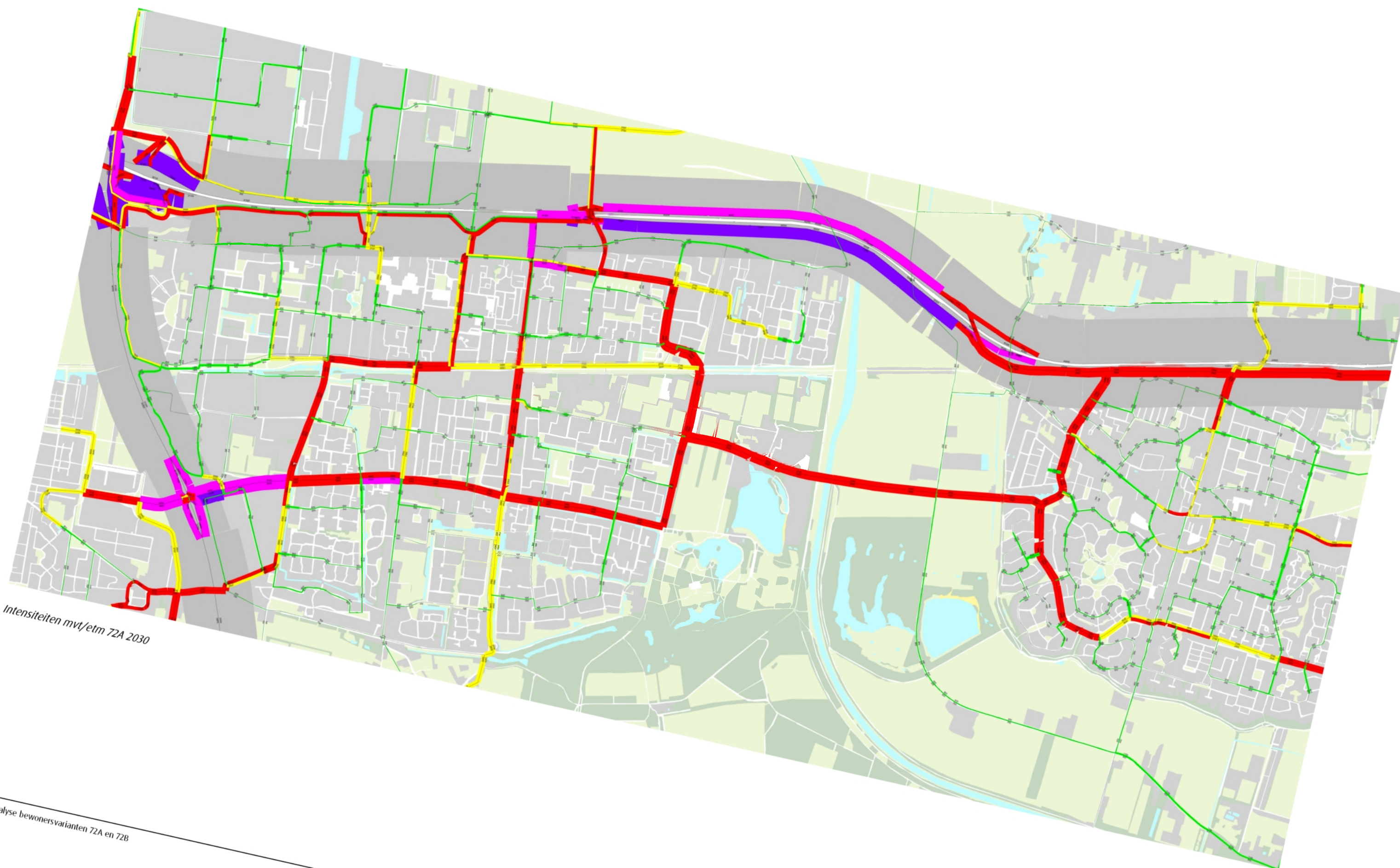
- 1 Intensiteiten mvt/etm referentiesituatie 2030
- 2 Intensiteiten mvt/etm voorkeursvariant GOL 2030
- 3 Intensiteiten mvt/etm 72A 2030
- 4 Intensiteiten mvt/etm variant 72B 2030



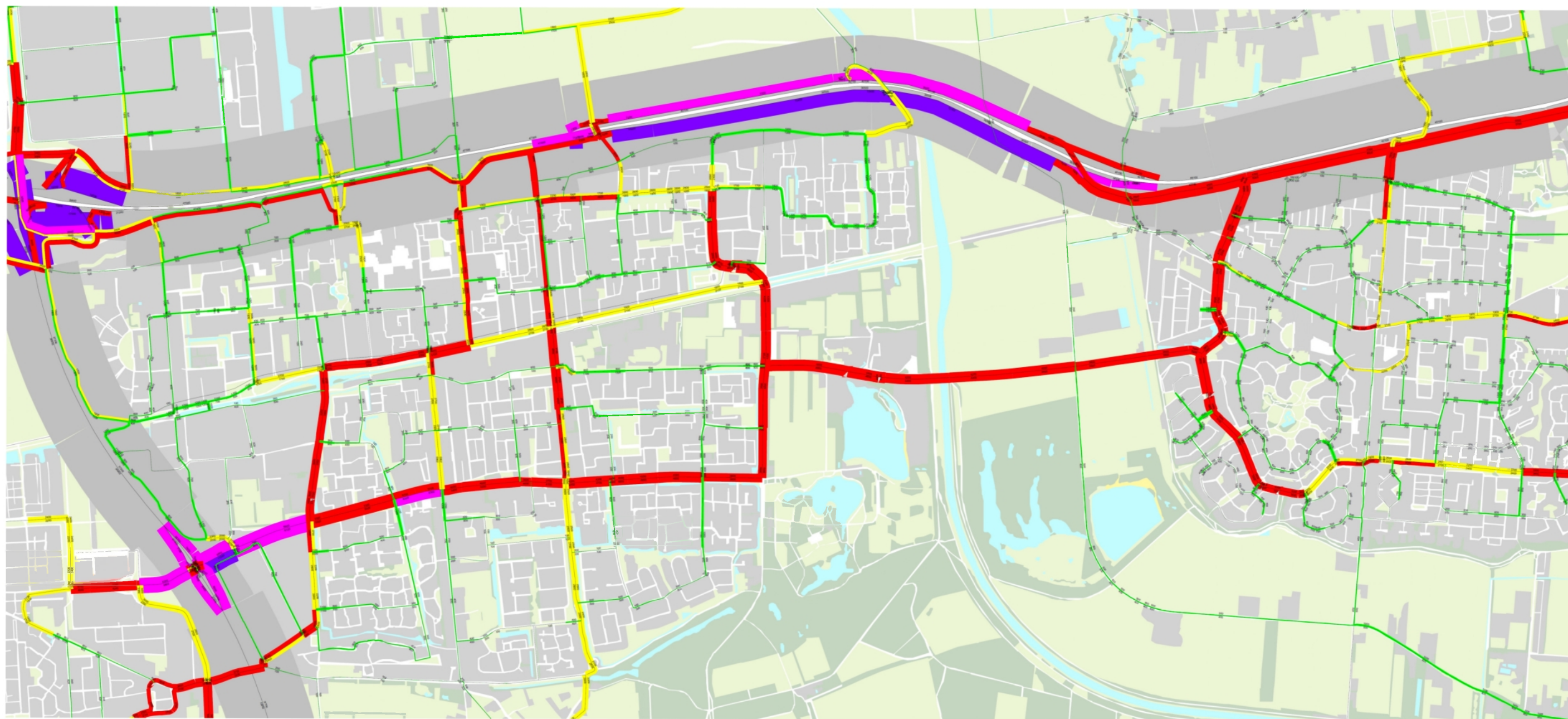
Intensiteiten mvt/etm referentiesituatie 2030



Intensiteiten mvt/etm voorkeursvariant GOL 2030



Intensiteiten mv/etm 72A 2030



Intensiteiten mvt/etm 72B 2030