

RO Centrumplan Gilze

Verkeersonderzoek

projectnr. 263647
revisie 06
24 september 2014

auteur(s)

Mark Heessels
Hans van Herwijnen

Opdrachtgever

Gemeente Gilze en Rijen

datum vrijgave

24 september 2014

beschrijving revisie 06

rapport

goedkeuring

M.L.M. Stabel

vrijgave

T. Steegh

Datum van uitgave:
24 september 2014

Contactadres:
Beneluxweg 125
4904 SJ OOSTERHOUT
Postbus 40
4900 AA OOSTERHOUT

Copyright © 2014

Antea Group

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, elektronisch of op welke wijze dan ook, zonder schriftelijke toestemming van de auteurs.

Inhoud	Blz.
1	Inleiding2
1.1	Aanleiding.....2
1.2	Doel2
1.3	Leeswijzer2
2	Huidige situatie3
2.1	Verkeerstructuur.....3
2.2	Intensiteit/capaciteit verhouding.....4
3	Verkeerseffecten6
3.1	Programma en verkeersgeneratie6
3.2	Totale verkeersgeneratie7
3.3	Kruispuntanalyse7
3.4	Parkeervoorzieningen8
4	Conclusies en aanbevelingen11
4.1	Conclusies11
4.2	Aanbevelingen11
	Bijlage 1: Verkeersintensiteiten spitsen 20201
	Bijlage 2: Verkeersintensiteiten 2020 voertuigverdeling4
	Bijlage 2: Verkeersintensiteiten 2020 voertuigverdeling5
	Bijlage 3: Verkeersintensiteiten etmaal 20206
	Bijlage 4: Toelichting modelverfijning8
1	Aanleiding8
2	Modelverfijning8
3	Resultaat12
	Bijlage 5: Kruispuntanalyse.....13

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

In opdracht van gemeente Gilze en Rijen heeft Antea Group een cultuurhistorisch onderzoek uitgevoerd voor het plangebied "Centrumplan Gilze" in de gemeente Gilze en Rijen. Het voornemen is om in het plangebied woningbouw en commerciële doeleinden te realiseren.

Het plangebied omvat globaal de sportvelden (fase 1) en het westelijk van de sportvelden gelegen gebied tot aan de Nieuwstraat. De voorgenomen ontwikkeling past niet in het ter plaatse geldende bestemmingsplan. Ten behoeve van deze ontwikkeling wordt daarom een nieuw bestemmingsplan opgesteld met bijbehorende gebiedsonderzoeken.

Om de gevolgen voor de verkeersafwikkeling en het parkeervraagstuk binnen en rondom het plangebied Centrumplan Gilze in beeld te brengen, is dit verkeerskundig onderzoek uitgevoerd.



Figuur 1.1 Foto vrijkomende sportvelden

1.2 Doel

Het doel van het onderzoek is inzicht verschaffen in de verkeerseffecten van de ontwikkeling. De verkeerseffecten worden inzichtelijk gemaakt voor de situatie 2020 op wegvakniveau. Ook wordt op verzoek de verkeersafwikkeling op rotonde Lange Wagenstraat-Tilburgsebaan-Aalstraat in beeld gebracht. Naast de verkeersafwikkeling wordt gekeken naar de parkeervoorziening in het gebied.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is de huidige verkeerssituatie weergegeven in de vorm van de verkeersstructuur en de verkeersafwikkeling (I/C verhouding). In hoofdstuk 3 is ingegaan op verkeerseffecten van het toekomstige woon- en commercieel programma. Tevens is in dit hoofdstuk gekeken naar parkeervoorzieningen in het gebied. In hoofdstuk 4 zijn de conclusies en aanbevelingen opgenomen.

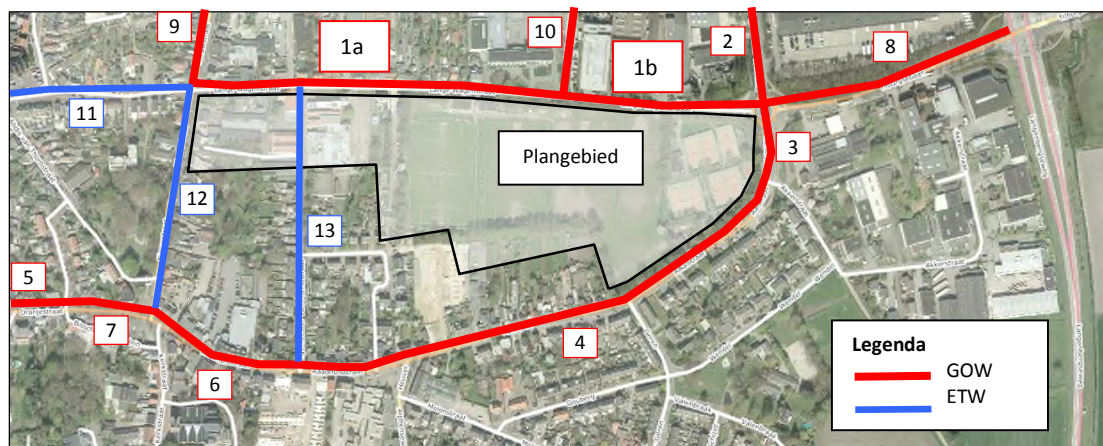
2 Huidige situatie

2.1 Verkeerstructuur

Binnen het studiegebied zijn er twee soorten wegcategorieën aanwezig:

- Gebiedsontsluitingsweg (GOW); Een GOW heeft een ontsluitende functie in het geheel om het verkeer op een vlotte manier de kern te laten ontsluiten.
- Erftoegangsweg (ETW); Een ETW heeft een verblijfsfunctie. ETW's hebben geen rijbaanscheiding en snel- en langzaam verkeer rijdt gemengd.

De wegen die in figuur 2.1 zijn weergegeven bevinden zich alle binnen de bebouwde kom.



Figuur 2.1 wegcategorisering rond het plangebied.

GOW (50 km/u)

1. Lange Wagenstraat
 - a. (tussen Hippelpad en Burgemeester van Mierlostraat)
 - b. (tussen Broekakkerweg en Aalstraat)
2. Burgemeester Krollaan
3. Aalstraat noord (tussen Tilburgsebaan en Akkerstraat)
4. Aalstraat (tussen Akkerstraat en Raadhuisstraat)
5. Oranjestraat
6. Raadhuisstraat (tussen Aalstraat en Bisschop de Vetplein)
7. Bisschop de Vetplein
8. Tilburgsebaan (tussen Langebergseweg en Aalstraat)
9. Nieuwstraat noord (tussen Lange Wagenstraat en Den Bulk)
10. Broekakkerweg

ETW (30 km/u)

11. Korte Wagenstraat (tussen Nieuwstraat en Ridderstraat)
12. Nieuwstraat (tussen Lange Wagenstraat en Raadhuisstraat)
13. Burgemeester van Mierlostraat

2.2 Intensiteit/capaciteit verhouding

Om een beeld te krijgen van de verkeersdrukke in de huidige situatie is een I/C verhouding opgesteld. Een I/C verhouding laat de verhouding zien tussen de intensiteit en capaciteit van een wegvak. In deze I/C verhouding zitten de intensiteiten van de huidige bestemmingen (voetbalvelden, tennisvelden en bedrijven) en overig verkeer dat aanwezig is. Met behulp van het Regionaal verkeersmodel Midden Brabant is de I/C verhouding inzichtelijk gemaakt. Het gehanteerde regionale verkeersmodel heeft een zeker detailniveau en betreft vereenvoudigde weergave van de werkelijkheid. Het verkeersmodel rekent met verplaatsingen van en naar gebieden gebaseerd op het aantal inwoners en de arbeidsplaatsen toegedeeld aan een netwerk waarin de belangrijkste wegen zijn opgenomen. Door het detailniveau is de beschrijvende waarde op de Burgemeester van Mierlostraat beperkt (zie opmerkingen uit Overleg IB-RO deelonderzoeken Centrumplan Gilze, 23 januari 2014) en daarom is het model hier verfijnd. Het verfijnde model is door de gemeente goedgekeurd op 27 maart 2014, de toelichting op deze modelverfijning is in bijlage 4 opgenomen.

Er is gekozen om beide spitsperioden in beeld te brengen om op die manier helder te maken hoe druk het is op die twee piekmomenten.

De capaciteit van de wegvakken is bepaald aan de hand van het verkeersmodel. De capaciteit op wegvakniveau in het verkeersmodel is de maximale capaciteit, verkeersremmende maatregelen en kruispunten hebben geen beperkend effect hierop.

De beoordeling voor de I/C verhouding is als volgt:

0% - 74%	geen stremming
75% - 84%	incidenteel file
85% - >100%	structureel file

In tabel 2.1 zijn de verkeersintensiteiten PAE/2-uur voor de huidige situatie in 2013 voor de ochtend- en avondspits weergegeven. De intensiteiten op de wegvakken zijn van de maatgevende richting.

Straat	Wegvak	Capaciteit	Ochtendspits	I/C ochtendspits	Avondspits	I/C avondspits
Lange Wagenstraat	Tussen Hippelpad en Burgemeester van Mierlo	3000	205	7%	487	16%
Lange Wagenstraat	Tussen Broekakkeweg en Aalstraat	3000	228	8%	461	15%
Korte Wagenstraat	Tussen Nieuwstraat en Burg. van Poppelstraat	1600	188	12%	527	33%
Nieuwstraat	Tussen Lange Wagenstraat en Raadhuisstraat	1600	210	13%	197	12%
Burgemeester Krollaan	Tussen Tilburgsebaan en Den Bulk	2400	369	15%	349	15%
Aalstraat noord	Tussen Tilburgsebaan en Akkerstraat	3000	457	15%	441	15%
Aalstraat	Tussen Geren en Heuvel	3000	286	10%	388	13%
Oranjestraat	Tussen Bisschop de Vetplein en Van Heinsberg	2000	104	5%	195	10%
Raadhuisstraat	Tussen de Aalstraat en Nieuwstraat	1800	412	23%	667	37%
Bisschop de Vetplein	Tussen Raadhuisstraat en Oranjestraat	1600	341	21%	585	37%
Tilburgsebaan	Tussen Langebergseweg en Aalstraat	3000	501	17%	658	22%
Nieuwstraat Noord	Tussen Lange Wagenstraat en Den Bulk	3000	403	13%	365	12%
Broekakkerweg	Tussen Lange Wagenstraat	2400	61	3%	65	3%
Burgemeester van Mierlostraat	Tussen Raadhuisstraat en Lange Wagenstraat	1600	44	3%	90	6%

Tabel 2.1 verkeersintensiteiten PAE/2-uur ochtend- en avondspits huidige situatie 2013

Uit de I/C verhouding blijkt dat er voldoende capaciteit aanwezig is op de omliggende wegen om het verkeer in de huidige situatie te verwerken.

Om te bepalen wat de I/C verhouding is in 2020 is een doorkijk gemaakt naar de situatie in 2020 met een autonome ontwikkeling van het verkeer, zonder de ontwikkeling van het plangebied. In tabel 2.2 is dit weergegeven. De intensiteiten op de wegvakken zijn van de maatgevende richting. In Bijlage 1 zijn de plots met intensiteiten PAE voor zowel de ochtendspits als de avondspits opgenomen voor de situatie 2020 zonder planontwikkeling.

Straat	Wegvak	Capaciteit	Ochtendspits	I/C ochtendspits	Avondspits	I/C avondspits
Lange Wagenstraat	Tussen Hippelpad en Burgemeester van Mierlo	3000	224	7%	509	17%
Lange Wagenstraat	Tussen Broekakkerweg en Aalstraat	3000	255	9%	489	16%
Korte Wagenstraat	Tussen Nieuwstraat en Burg. van Poppelstraat	1600	193	12%	541	34%
Nieuwstraat	Tussen Lange Wagenstraat en Raadhuisstraat	1600	199	12%	182	11%
Burgemeester Krollaan	Tussen Tilburgsebaan en Den Bulk	2400	378	16%	427	18%
Aalstraat noord	Tussen Tilburgsebaan en Akkerstraat	3000	464	15%	492	16%
Aalstraat	Tussen Geren en Heuvel	3000	423	14%	507	17%
Oranjestraat	Tussen Bisschop de Vetplein en Van Heinsberg	2000	125	6%	219	11%
Raadhuisstraat	Tussen de Aalstraat en Nieuwstraat	1800	565	31%	703	39%
Bisschop de Vetplein	Tussen Raadhuisstraat en Oranjestraat	1600	504	32%	639	40%
Tilburgsebaan	Tussen Langebergseweg en Aalstraat	3000	484	16%	735	25%
Nieuwstraat Noord	Tussen Lange Wagenstraat en Den Bulk	3000	397	13%	357	12%
Broekakkerweg	Tussen Lange Wagenstraat	2400	77	3%	81	3%
Burgemeester van Mierlostraat	Tussen Raadhuisstraat en Lange Wagenstraat	1600	48	3%	92	6%

Tabel 2.2 verkeersintensiteiten PAE/2-uur ochtend- en avondspits huidige situatie 2020

Gelet op de I/C verhouding blijkt dat er voldoende capaciteit aanwezig is op de omliggende wegen om het verkeer in 2020 te verwerken als de huidige bestemmingen in het gebied blijven.

3 Verkeerseffecten

3.1 Programma en verkeersgeneratie

Het programma heeft effect op de verkeerssituatie. De woningen en commerciële doeleinden zorgen voor productie en attractie van verkeer. In totaal staan er twee programma's gepland die in het gebied worden gerealiseerd (programma 25 november 2013). Dit is het programma in het centrumdeel met appartementen, woningen en een commercieel programma met diverse winkels, supermarkt en AHOED (Apotheek, Huisarts Onder Eén Dak) en het programma in het parkdeel met woningen en appartementen. Hieronder zijn de programma's weergegeven.

Centrumdeel

Het aantal verplaatsingen per woning is bepaald aan de hand van CROW 317 "Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie". De kengetallen voor 'niet stedelijk en schil centrum' zijn gehanteerd. Het commercieel programma bestaat uit drie typen voorzieningen: supermarkt, dagwinkels en een AHOED (Apotheek Huisarts Onder Eén Dak). Het aantal verplaatsingen voor het commercieel programma is bepaald aan de hand van CROW 317 "Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie". De kengetallen voor 'niet stedelijk en schil centrum' zijn gehanteerd. In tabel 3.1 is de verkeersgeneratie weergegeven.

Centrumdeel	grootte / aantal	Kengetal	Verkeersgeneratie in mvt
Supermarkt	1.800 m2	119,7	2154,6
Dagwinkels	1.050 m2	68,7	721,35
A-Hoed: Apotheek	1 st.	133,8	133,8
A-Hoed: Huisartsenpraktijk	1 st.	27	27
A-Hoed: fysiotherapeut (per behandelkamer)	8 st.	18	144
Appartementen	42	5,8	243,6
Vrijstaande woningen (dure sector)	5	8,5	42,5
Tweekappers (middeldure sector)	4	8,1	32,4
Hoekwoningen (betaalbare sector)	10	7,7	77
Tussenwoningen (betaalbare sector)	14	7,7	107,8
			3.684

Tabel 3.1 verkeersgeneratie centrumdeel (etmaal werkdag)

Parkdeel

Het aantal verplaatsingen per woning is bepaald aan de hand van CROW 317 "Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie". De kengetallen voor 'niet stedelijk en schil centrum' zijn gehanteerd.

Parkdeel	Aantal woningen	Kengetal	Verkeersgeneratie in mvt
Rijwoningen (betaalbare sector)	70	7,7	539
Patiowoningen (middeldure sector)	26	7,7	200,2
Appartementen	16	6,3	100,8
Tweekappers (CPO)	16	8,1	129,6
Vrijstaande woningen (CPO)	11	8,5	93,5
Één woon-werkgebouw in 5 bouwlagen, per bouwlaag ca. 510 m2 bvo	20	5,8	106
			1.069

Tabel 3.2 verkeersgeneratie parkdeel (etmaal werkdag)

Het totale programma genereert (3.684 + 1.069 =) 4.753 mvt etmaal.

3.2 Totale verkeersgeneratie

De verplaatsingen die het woon- en commercieel programma genereren, zijn toegevoegd aan het verkeersmodel. Middels het verkeersmodel is berekend hoe het verkeer zich verspreid over de wegen. Met het verkeersmodel kan bepaald worden of het toekomstige verkeer op de omliggende wegen opgevangen kan worden, waarbij het gebruik van de wegen in overeenstemming blijft met de wegcategorieën.

De I/C verhouding is bepaald aan de hand van het verkeersmodel. De capaciteit die is weergegeven is het maximale aan capaciteit per wegvak en de intensiteiten op de wegvakken zijn van de maatgevende richting.

Straat	Wegvak	Capaciteit	Ochtendspits	I/C ochtendspits	Avondspits	I/C avondspits
Lange Wagenstraat	Tussen Hippelpad en Burgemeester van Mierlo	3000	273	9%	586	20%
Lange Wagenstraat	Tussen Broekakkerweg en Aalstraat	3000	262	9%	580	19%
Korte Wagenstraat	Tussen Nieuwstraat en Burg. van Poppelstraat	1600	243	15%	746	47%
Nieuwstraat	Tussen Lange Wagenstraat en Raadhuisstraat	1600	204	13%	197	12%
Burgemeester Krollaan	Tussen Tilburgsebaan en Den Bulk	2400	392	16%	431	18%
Aalstraat noord	Tussen Tilburgsebaan en Akkerstraat	3000	491	16%	494	16%
Aalstraat	Tussen Geren en Heuvel	3000	444	15%	587	20%
Oranjestraat	Tussen Bisschop de Vetplein en Van Heinsberg	2000	138	7%	241	12%
Raadhuisstraat	Tussen de Aalstraat en Nieuwstraat	1800	590	33%	763	42%
Bisschop de Vetplein	Tussen Raadhuisstraat en Oranjestraat	1600	521	33%	697	44%
Tilburgsebaan	Tussen Langebergseweg en Aalstraat	3000	456	15%	763	25%
Nieuwstraat Noord	Tussen Lange Wagenstraat en Den Bulk	3000	474	16%	554	18%
Broekakkerweg	Tussen Lange Wagenstraat	2400	103	4%	88	4%
Burgemeester van Mierlostraat	Tussen Raadhuisstraat en Lange Wagenstraat	1600	78	5%	332	21%

Tabel 3.4 verkeersintensiteiten met ontwikkeling in 2020

Als het woon- en commercieel programma is gerealiseerd blijkt uit de I/C verhouding dat er voldoende capaciteit aanwezig is op de omliggende wegen om het verkeer in 2020 te verwerken. In Bijlage 1 zijn de plots met intensiteiten PAE voor zowel de ochtendspits als de avondspits opgenomen voor de situatie 2020 met planontwikkeling.

In bijlage 2 zijn de etmaalintensiteiten van de bovenstaande wegen in 2020 bij realisatie van de twee programma's weergegeven. Ook de etmaalintensiteiten geven aan dat er voldoende capaciteit op de wegen aanwezig is. Conform het verkeersmodel betreft dit voor een ETW 16.000 motorvoertuigen per etmaal voor beide richtingen is en 30.000 motorvoertuigen per etmaal voor een GOW. Plots met etmaalintensiteiten in de situatie 2020 zowel exclusief als met Centrumplan Gilze zijn opgenomen in bijlage 3.

3.3 Kruispuntanalyse

De rotonde Lange Wagenstraat-Tilburgsebaan-Aalstraat is getoetst op de verkeersafwikkeling en specifiek de wachtrijlengte. Voor deze analyse is de met behulp van de meerstrooksrotondeverkenner de rotonde getoetst en zijn de wachtrijlengte bepaald (de resultaten zijn weergegeven in zie bijlage 5). De rotonde Lange Wagenstraat-Tilburgsebaan-Aalstraat heeft voldoende capaciteit om de verkeersstromen in 2020 inclusief Centrumplan Gilze af te wikkelen. De wachtrijlengte zijn zeer beperkt, een gemiddelde van 1.1 voertuig op de Lange Wagenstraat. Dit zal niet leiden tot het blokkeren van de zijstraat naar het parkdeel welke op circa 30m afstand ligt.

3.4 Parkeervoorzieningen

In het stedenbouwkundig plan zijn parkeermogelijkheden opgenomen in de vorm van openbare parkeervakken, (privé) parkeergarages en garages aan woningen. In totaal zijn voor het parkdeel 325 parkeermogelijkheden voorzien.

Aan de hand van parkeerkcijfers van de gemeente Gilze en Rijen (GVVP 2009 - 2015) is bepaald hoeveel parkeervoorzieningen nodig zijn. Dit is per deelgebied onderzocht. Daarbij zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- parkeren op privéterrein wordt als 1 parkeervak meegenomen;
- voor nieuwe woningen geldt een parkeernorm van 2,0 parkeerplaatsen per woning;
- voor bestaande woningen geldt een parkeernorm van 1,5 parkeerplaatsen per woning.

De afstemming tussen het aantal parkvakken in het stedenbouwkundig plan moet nog plaatsvinden om het aantal parkeervoorzieningen correct te berekenen. Een en ander hangt af van het aantal te realiseren woningen.

Centrumdeel

Het aantal woningen en appartementen en commerciële ruimte is hetzelfde als in tabel 3.1 in dit rapport. In tabel 3.5 is het aantal parkeervakken voor de woningen berekend aan de hand van de parkeerkcijfers uit het GVVP. Voor de AHOED voorziening zijn CROW kencijfers "Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie, publicatie 317" toegekend, omdat in het GVVP geen vergelijkbare voorziening aanwezig is. Het kengetal voor de supermarkt en dagwinkels komen wel uit het GVVP.

Centrum deel	grootte / aantal	Kengetal	Parkeervakken
Supermarkt	1.800 m ²	119.7	135
Dagwinkels	1.050 m ²	68.7	39,9
A-Hoed: Apotheek	1 st.	1,8	1,8
A-Hoed: Huisartsenpraktijk	1 st.	1,8	1,8
A-Hoed: fysiotherapeut (per behandelkamer)	8 st.	1,8	14,4
Appartementen	42	2	84
Vrijstaande woningen (dure sector)	5	2	10
Tweekappers (middeldure sector)	4	2	8
Hoekwoningen (betaalbare sector)	10	2	20
Tussenwoningen (betaalbare sector)	14	2	28
			343

Tabel 3.5 aantal parkeervakken voor het commercieel programma

Om de bewoners in het gebied en de commerciële bezoekers voldoende parkeergelegenheid te bieden, zijn er 343 (193 voor commercie en 150 voor woningen) parkeervakken nodig. Een belangrijke opmerking is dat hierbij gekeken is naar de woning en commerciebestemming als separate onderdelen. Over het algemeen zijn de parkeervakken overdag voor de woningen minder bezet dan 's avonds of in de ochtend. Deze "lege" parkeervakken kunnen in de rustige perioden worden benut worden door bijvoorbeeld de supermarkt bezoeker in het gebied. Dit dubbel gebruik kan betekenen dat het aantal benodigde parkeervakken afneemt.

In het plangebied zijn op dit moment 263 parkeervakken ingetekend voor het centrumdeel. Op basis van de aanwezigheidspercentages die beschreven staan in CROW publicatie 317 is gekeken of dubbelgebruik van parkeervakken in het centrumdeel tot voldoende parkeercapaciteit leidt. Er zijn twee perioden doorgerekend waarbij verwacht wordt dat de parkeerdruk het grootst is, te weten een koopavond en de zaterdagmiddag, zie onderstaande tabellen.

Koopavond	Aanwezigheidspercentages	Totale parkeerbehoefte(100%)	parkeervraag
Supermarkt	80%	135	108
Dagwinkels	75%	40	30
A-Hoed	10%	18	2
Woningen / app.	80%	150	120
totaal:		343	260

Zaterdagmiddag	Aanwezigheidspercentages	Totale parkeerbehoefte (100%)	parkeervraag
Supermarkt	100%	135	135
Dagwinkels	100%	40	40
A-Hoed	10%	18	2
Woningen/ app.	60%	150	90
totaal:		343	267

Uit de tabellen is op te maken dat de zaterdagmiddag het maatgevende moment is, de meeste bestemmingen gebruiken tegelijk hun parkeerplaatsen. Op dat tijdstip zijn 267 parkeervakken nodig. Dat betekent dat er in het plan in ieder geval 4 parkeervakken te weinig zijn opgenomen.

De gemeente geeft in het GVVP aan dat maximaal 90% aanwezigheid acceptabel is in winkelgebieden. Op het maatgevende zaterdagmiddagmoment zal echter 100% van de parkeerplaatsen bij de supermarkt en dagwinkels bezet zijn en zal het onwenselijke effect optreden dat parkeerders uitwijken naar woongebieden. Om dit effect te voorkomen zullen extra (10%) parkeerplaatsen voor supermarkt en dagwinkels gerealiseerd moeten worden. Dit zijn 17 extra parkeerplaatsen bovenop de 267 plaatsen. Het totaal komt dan voor de zaterdagmiddag uit op 284, dat zijn er 21 meer dan nu voorzien in het Centrumplan.

Parkdeel

Het aantal woningen en appartementen is hetzelfde als in tabel 3.2 in het rapport.

Parkdeel	Maximaal aantal woningen	Kengetal	Maximaal benodigd aantal parkeervakken
Rijwoningen (betaalbare sector)	70	2	140
Patiowoningen (middeldure sector)	26	2	52
Appartementen	16	2	32
Tweekappers (CPO)	16	2	32
Vrijstaande woningen (CPO)	11	2	22
Één woon-werkgebouw in 5 bouwlagen, per bouwlaag ca. 510 m2 bvo	20	2	40
	159		318

Tabel 3.6 aantal parkeervakken voor het woonprogramma

In het plangebied zijn op dit moment 325 parkeervakken in de stedenbouwkundige onderlegger opgenomen voor het parkdeel. 173 parkeerplaatsen in het openbaar terrein en 152 parkeerplaatsen op eigen terrein. Dat zijn dus 7 parkeerplaatsen meer dan berekend op basis van de kencijfers.

Aalstraat

Langs de Aalstraat zijn nieuwe woningen voorzien, echter tussen de rotonde en De Geren zijn momenteel reeds 20 woningen aanwezig. Deze 20 woningen hebben een parkeerbehoefte van tenminste 30 parkeerplaatsen (20 x 1,5). Op eigen terrein zijn reeds 17 parkeerplaatsen aanwezig, zodat

in het openbaar gebied nog voorzien moet zijn in 13 parkeerplaatsen voor de bestaande woningen aan de Aalstraat. Feitelijk zijn in het openbaar gebied nu 18 parkeerplaatsen beschikbaar voor de bestaande woningen. Dit voldoet ruimschoots.

Langs de Aalstraat, het verlengde van De Geren, het verlengde van de Heuvelstraat kunnen maximaal 25 nieuwe woningen worden toegevoegd. Dat betekent een parkeerbehoefte van 50 parkeerplaatsen op zowel privéterrein als in het openbaar gebied. Per nieuwbouwwoning dient tenminste 1 parkeerplaats op eigen terrein te worden gerealiseerd (met uitzondering van de aaneengebouwde woningen die in het verlengde van De Geren kunnen worden gerealiseerd). In het openbaar gebied zullen derhalve tenminste 25 parkeerplaatsen moeten worden toegevoegd. Na realisatie dienen in het openbaar gebied ten minste 38 openbare parkeerplaatsen aanwezig te zijn (13 voor de bestaande woningen en 25 voor de nieuwe woningen). Momenteel wordt rekening gehouden met 49 parkeerplaatsen in het openbaar gebied. Daarmee wordt ruimschoots voorzien in de parkeerbehoefte.

4 Conclusies en aanbevelingen

4.1 Conclusies

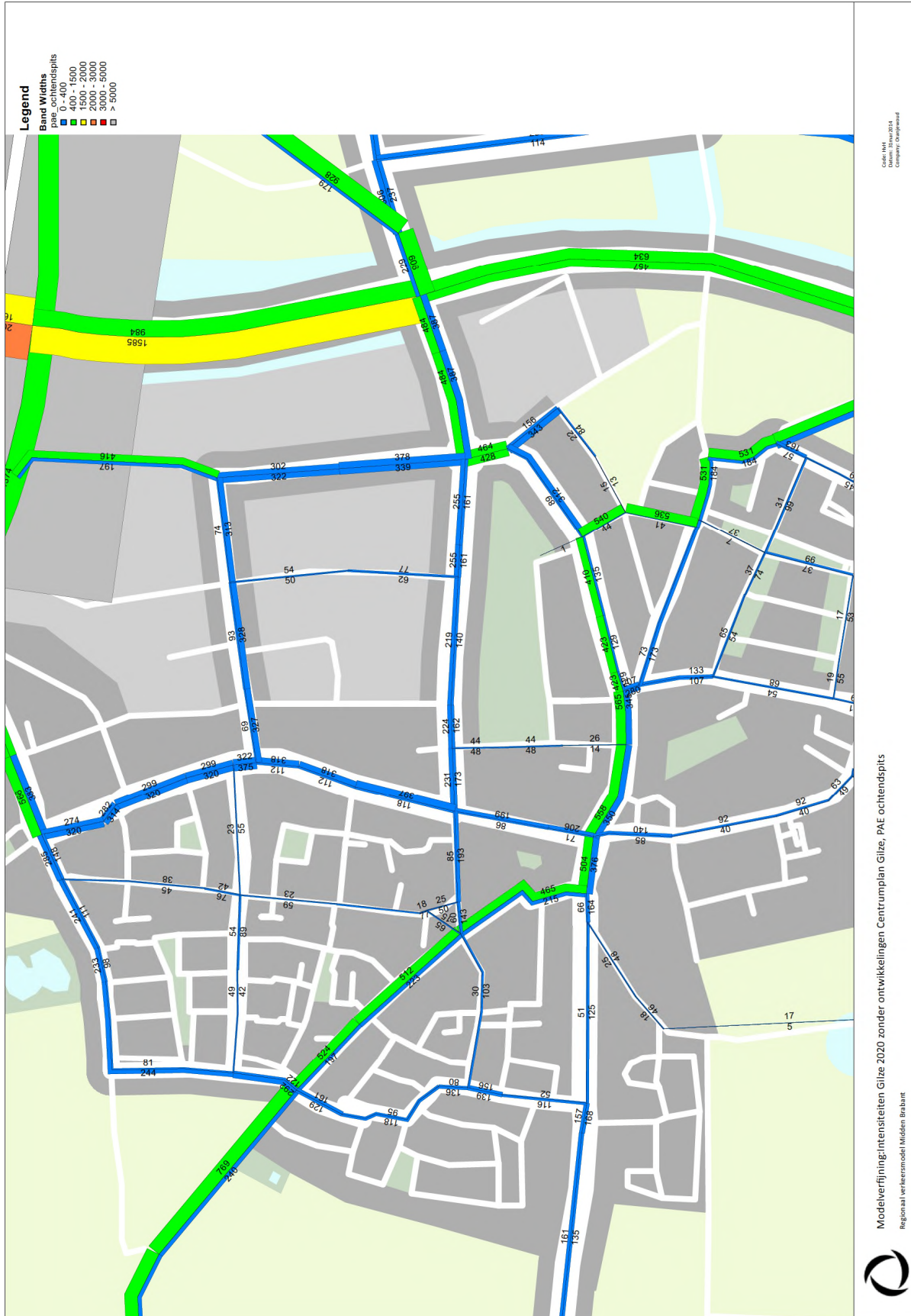
- Binnen de huidige verkeersstructuur in Gilze beschikken de bestaande wegen over voldoende capaciteit om het verkeer bij realisatie van de gewenste programma's in 2020 af te wikkelen. Met name belangrijke ontsluitingswegen binnen Gilze, zoals de Aalstraat, Lange Wagenstraat en Tilburgsebaan, kunnen het verkeer voldoende verwerken. De verkeersafwikkeling op de rotonde Lange Wagenstraat-Tilburgsebaan-Aalstraat is goed en wachtrijen zullen niet leiden tot het blokkeren van de toegang naar het parkdeel.
- Het totaal aantal parkeervoorzieningen dat voorzien is in het Parkdeel volstaat, er is zijn zelfs 4 parkeerplaatsen meer bepaald op basis van de kentallen.
- In het Centrumdeel zijn volgens de kentallen 284 parkeerplaatsen nodig rekening gehouden met dubbelgebruik, terwijl het plan daar in 263 parkeerplaatsen voorziet.

4.2 Aanbevelingen

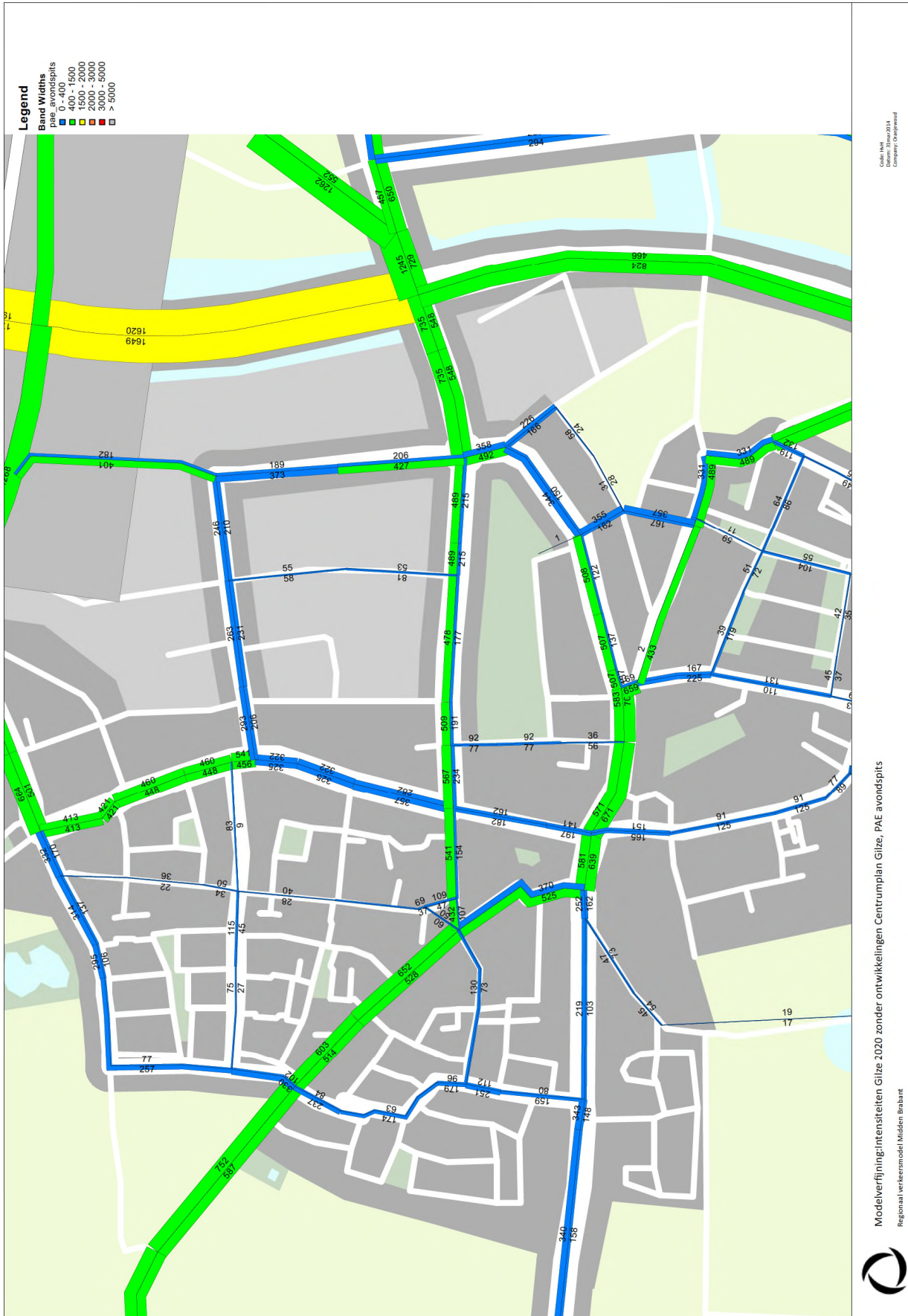
In het stedenbouwkundig plan zijn al parkeermogelijkheden opgenomen in de vorm van openbare parkeervakken, (privé) parkeergarages en garages aan woningen. In totaal zijn 579 parkeermogelijkheden opgenomen in het stedenbouwkundig plan maar er zijn 596 parkeerplaatsen nodig. Wij bevelen aan om het aantal parkeerplaatsen in het stedenbouwkundig plan met tenminste 17 te vergroten.

Bijlage 1: Verkeersintensiteiten spitsen 2020

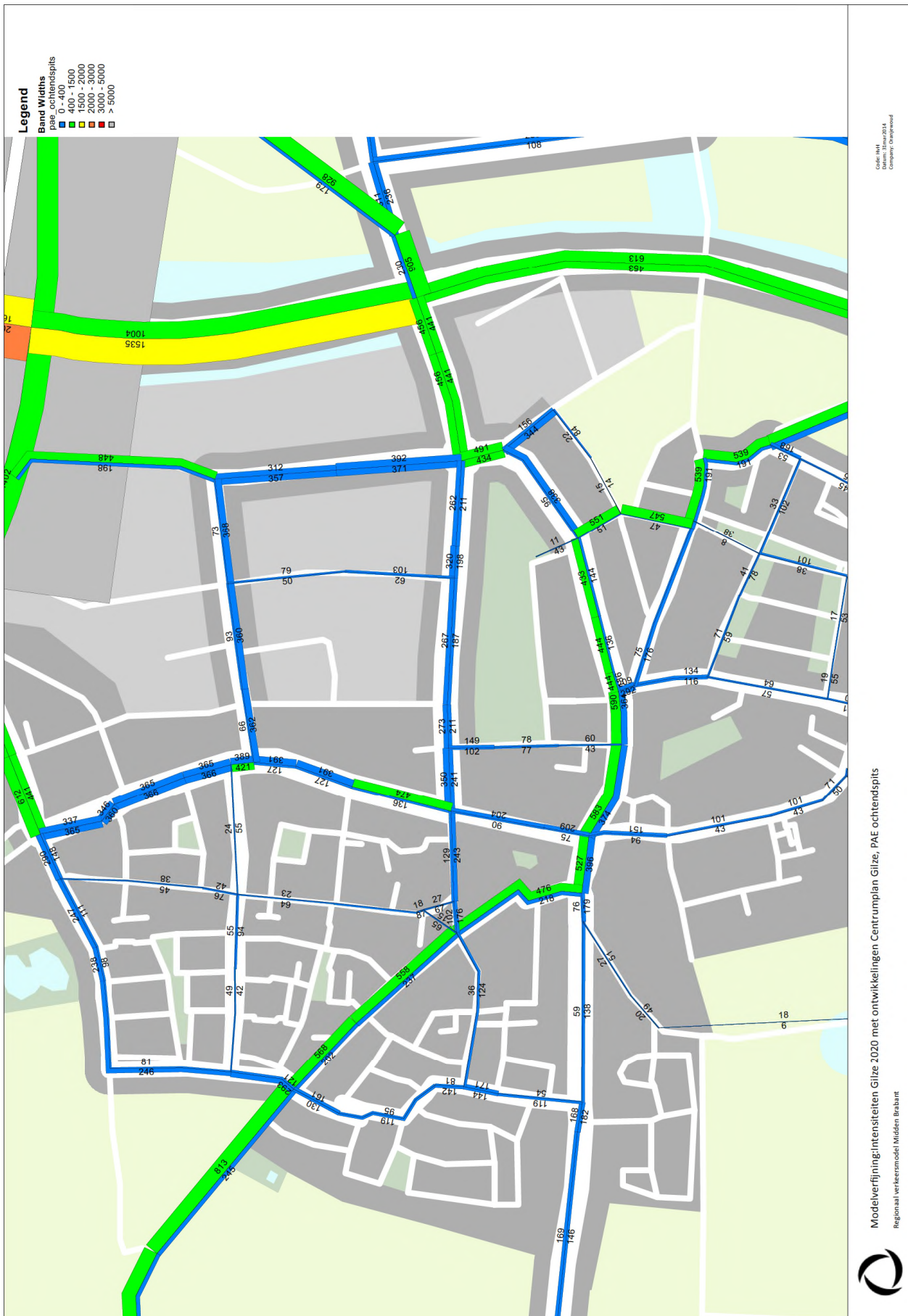
Verkeersintensiteiten PAE ochtendspits (2-uur) in 2020 exclusief ontwikkelingen.



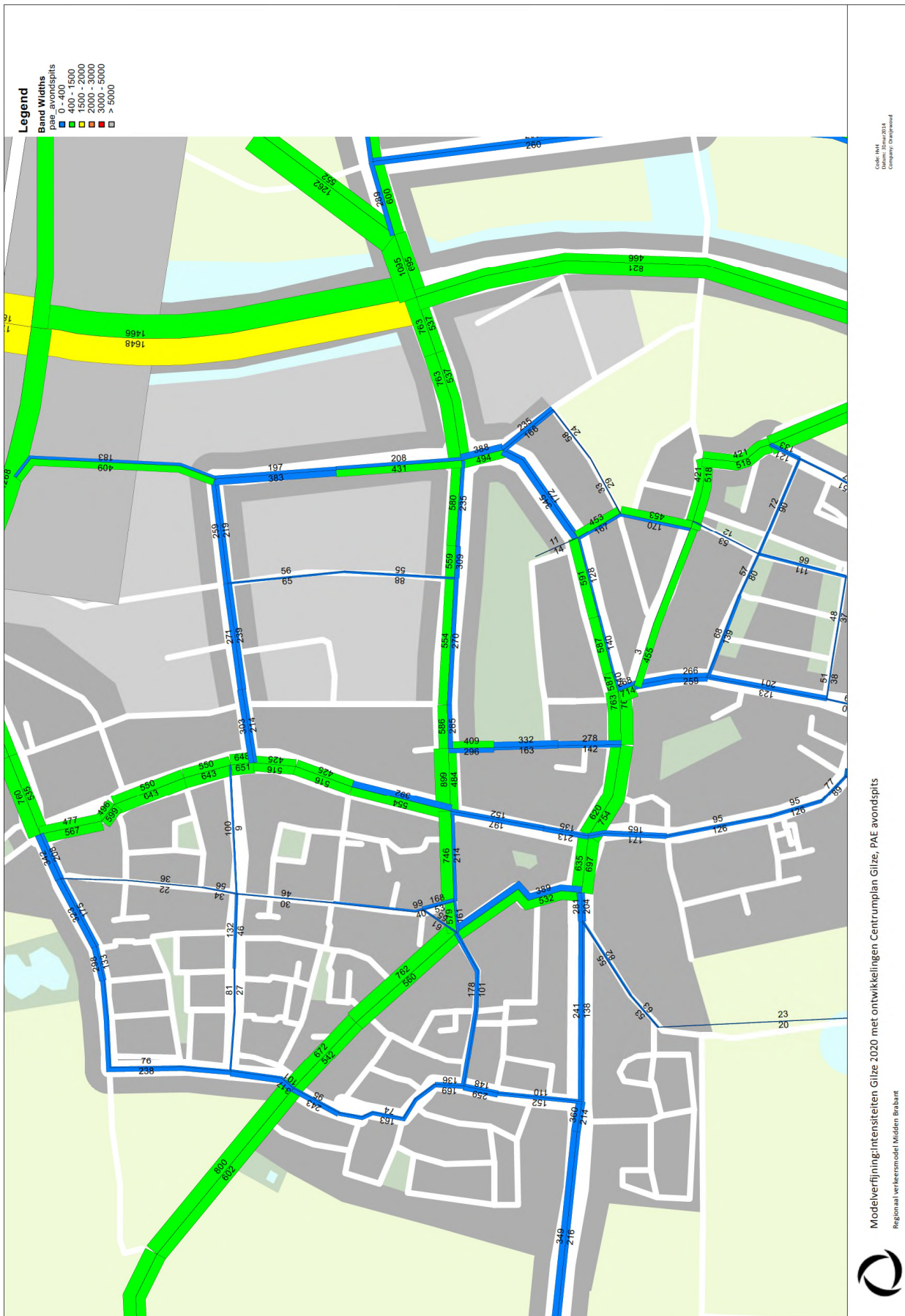
Verkeersintensiteiten PAE avondspits (2-uur) in 2020 exclusief ontwikkelingen.



Verkeersintensiteiten PAE ochtendspits (2-uur) in 2020 met ontwikkelingen Centrumplan Gilze.



Verkeersintensiteiten PAE avondspits (2-uur) in 2020 met ontwikkelingen Centrumplan Gilze.



Bijlage 2: Verkeersintensiteiten 2020 voertuigverdeling

Verkeersintensiteiten in 2020 met de ontwikkelingen in het gebied.

Uitgangspunten:

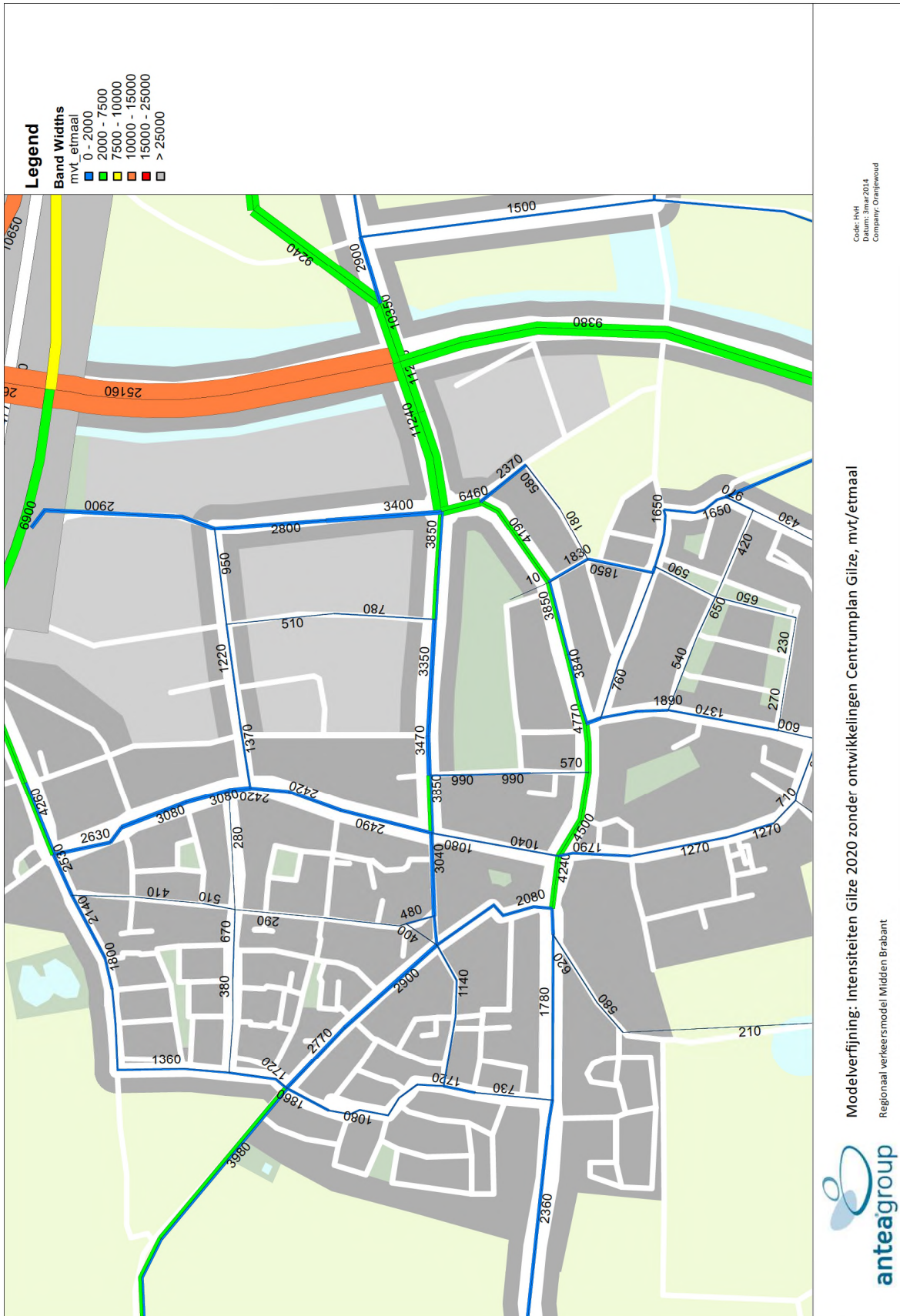
Etmaal intensiteiten werkdag voor beide richtingen;
De twee programma's zijn gerealiseerd in deze situaties.

PA = Personenauto
LV = Licht vrachtverkeer
ZV = Zwaar vrachtverkeer

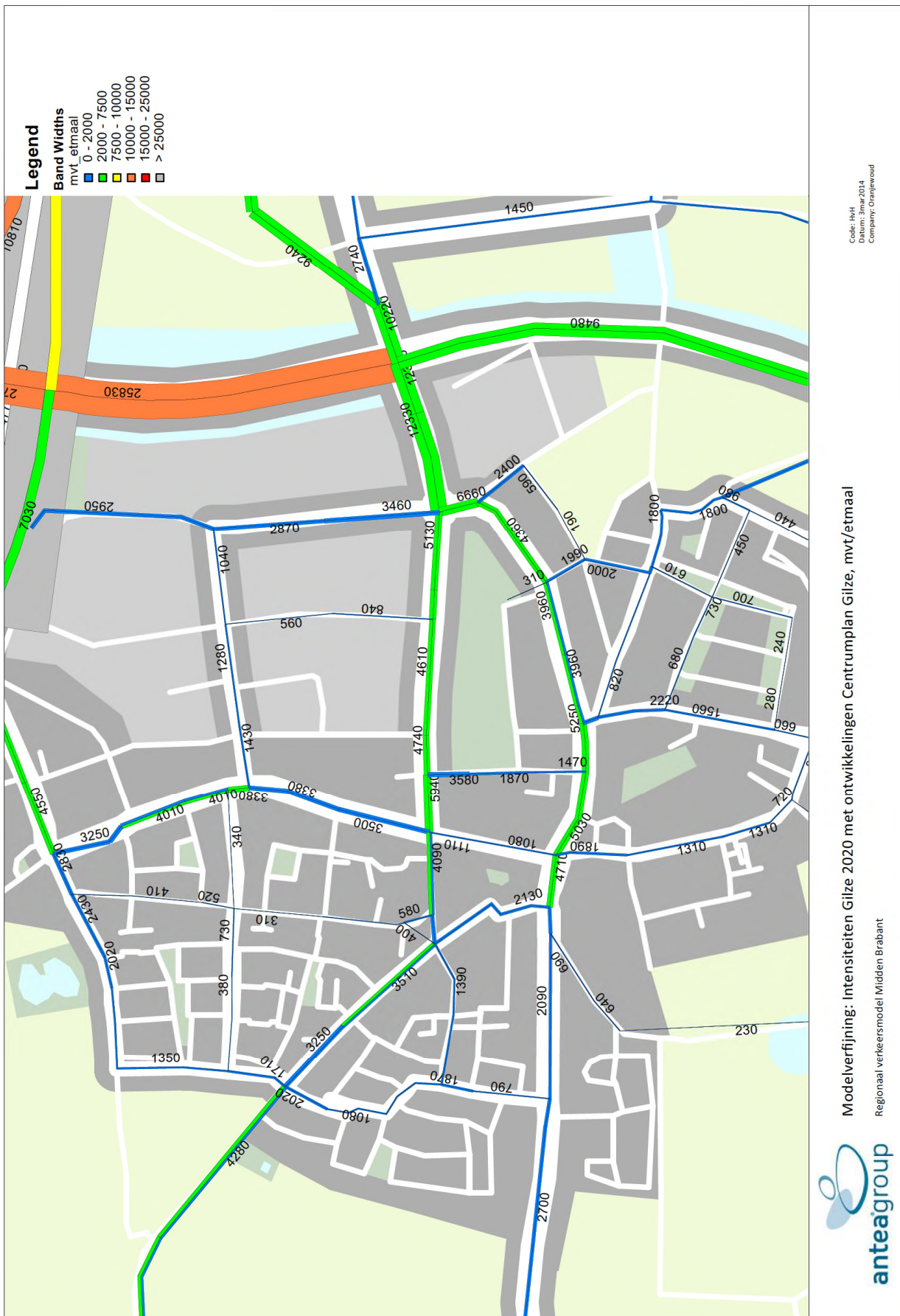
2020		Verkeer						
Straat	Wegvak	Intensiteiten	PA %	PA abs.	LV%	LV abs.	ZV%	ZV abs.
Lange Wagenstraat	Tussen Hippelpad en Burgemeester van Mierlostraat	4736	89,1%	4222	7,7%	364	3,2%	150
Lange Wagenstraat	Tussen Broekakkerweg en Aalstraat	5131	87,6%	4495	8,3%	427	4,1%	209
Korte Wagenstraat	Tussen Nieuwstraat en Burg. van Poppelstraat	4092	93,4%	3821	4,1%	166	2,6%	105
Nieuwstraat	Tussen Lange Wagenstraat en Raadhuisstraat	1113	89,8%	1000	7,6%	85	2,5%	28
Burgemeester Krollaan	Tussen Tilburgsebaan en Den Bulk	3457	74,2%	2566	14,3%	495	11,5%	396
Aalstraat	Tussen Geren en Heuvel	3957	93,5%	3700	4,3%	169	2,2%	88
Oranjestraat	Tussen Bisschop de Vetplein en Van Heinsbergstraat	2092	94,2%	1970	3,9%	82	1,9%	40
Raadhuisstraat	Tussen de Aalstraat en Nieuwstraat	5251	95,6%	5020	3,0%	158	1,4%	73
Bisschop de Vetplein	Tussen Raadhuisstraat en Oranjestraat	4709	95,7%	4507	3,0%	142	1,3%	60
Tilburgsebaan	Tussen Langebergseweg en Aalstraat	12330	84,3%	10399	9,8%	1209	5,9%	722
Nieuwstraat Noord	Tussen Lange Wagenstraat en Den Bulk	3496	94,9%	3319	3,9%	138	1,1%	39
Broekakkerweg	Tussen Lange Wagenstraat	838	47,9%	401	39,1%	328	13,0%	109
Burgemeester van Mierlostraat	Tussen Raadhuisstraat en Lange Wagenstraat	1873	93,0%	1741	5,1%	96	1,9%	36

Bijlage 3: Verkeersintensiteiten etmaal 2020

Verkeersintensiteiten (mvt/etmaal) in 2020 exclusief ontwikkelingen.



Verkeersintensiteiten (mvt/etmaal) in 2020 met ontwikkelingen Centrumplan Gilze.



Bijlage 4: Toelichting modelverfijning

Memo toelichting modelverfijning, 25 maart 2014

1 Aanleiding

Ten aanzien van berekeningen uitgevoerd voor het verkeersonderzoek voor het Centrumplan Gilze, zijn opmerkingen gemaakt op de gepresenteerde verkeerscijfers. Deze cijfers zijn op verzoek van de gemeente door middel van het regionale verkeersmodel regio Midden Brabant bepaald en geanalyseerd. Uit het verkeersonderzoek blijkt dat wegvakken in Gilze over voldoende capaciteit beschikken om het extra verkeer dat ontstaat door de ontwikkeling van het Centrumplan zonder problemen af te wikkelen.

Opmerkingen op de verkeerscijfers hebben vooral betrekking op de intensiteiten op de Burgemeester van Mierlostraat. Deze worden als niet realistisch beschouwd doordat deze laag zijn en er nauwelijks sprake is van een planeffect terwijl een aanzienlijk deel van de ontwikkelingen via deze straat wordt ontsloten.

Het gehanteerde verkeersmodel (regionale verkeersmodel regio Midden Brabant) heeft een detailniveau welke passend is voor de regio. Dit betekent dat het model niet fijnmazig is, de verkeersmodelzones relatief groot zijn en niet de gehele infrastructuur is opgenomen in het verkeersmodel. De wijze waarop de modelzones zijn aangesloten heeft een groot effect op intensiteiten.

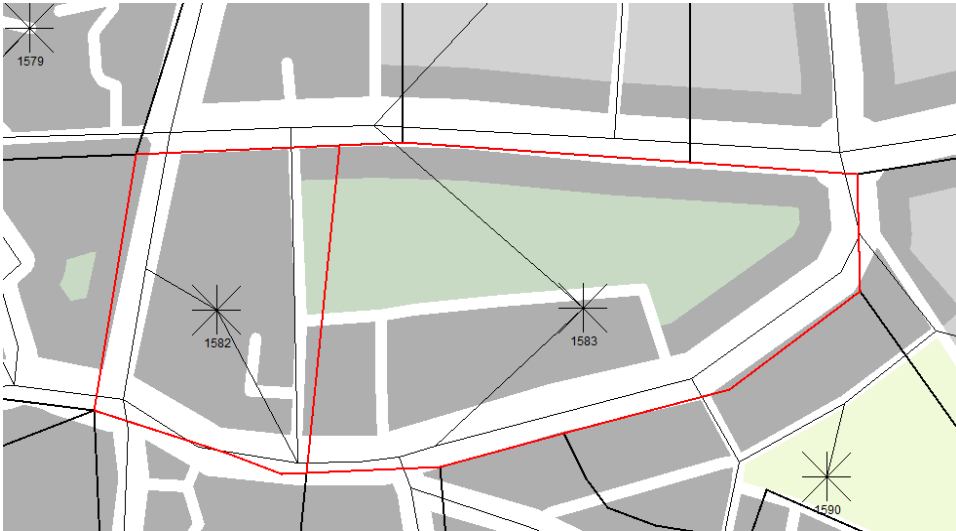
Doordat een aanzienlijk deel van de planontwikkeling (met name de commerciële voorzieningen) ontsloten wordt op de Burgemeester van Mierlostraat is daar een groot effect te verwachten. De modelzones waarin de planontwikkeling is opgenomen, sluiten echter niet rechtstreeks op de Burgemeester van Mierlostraat aan waardoor direct gevolg van de ontwikkeling daar niet is waar te nemen.

2 Modelverfijning

Om het verkeersmodel beter op de werkelijkheid te laten aansluiten is het model verfijnd. De twee verkeersmodelzones waarin het Centrumplan is opgenomen, zijn opgeknipt en op passende punten op het netwerk ontsloten. Het verkeer uit de twee oorspronkelijke zones, grofweg tussen de Lange Wagenstraat/ Aalstraat/ Nieuwstraat, is verdeeld op basis van het aantal woningen in de situatie zonder Centrumplan.

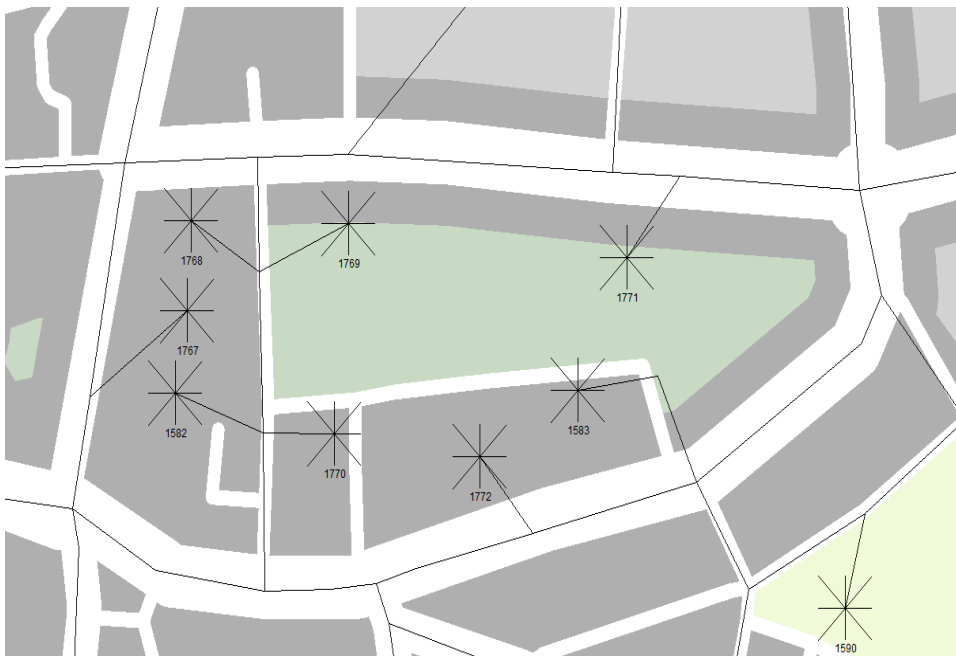
Er zijn hierbij geen aanpassingen gedaan aan het aantal verplaatsingen of aan de verkeersgeneratie van het Centrumplan en er is geen herkalibratie uitgevoerd. Het betreft een herverdeling van de verplaatsingen.

In het regionale verkeersmodel Midden Brabant zijn twee verkeersmodelzones (nr 1582 en nr 1583, rood omlijnt) opgenomen voor het gebied tussen de Lange Wagenstraat/ Aalstraat/ Nieuwstraat. Zone 1582 ontsluit daarbij op zowel de Nieuwstraat als op het kruispunt Burgemeester van Mierlostraat en Raadhuisstraat. Zone 1583 ontsluit op zowel de Lange Wagenstraat als de Aalstraat.



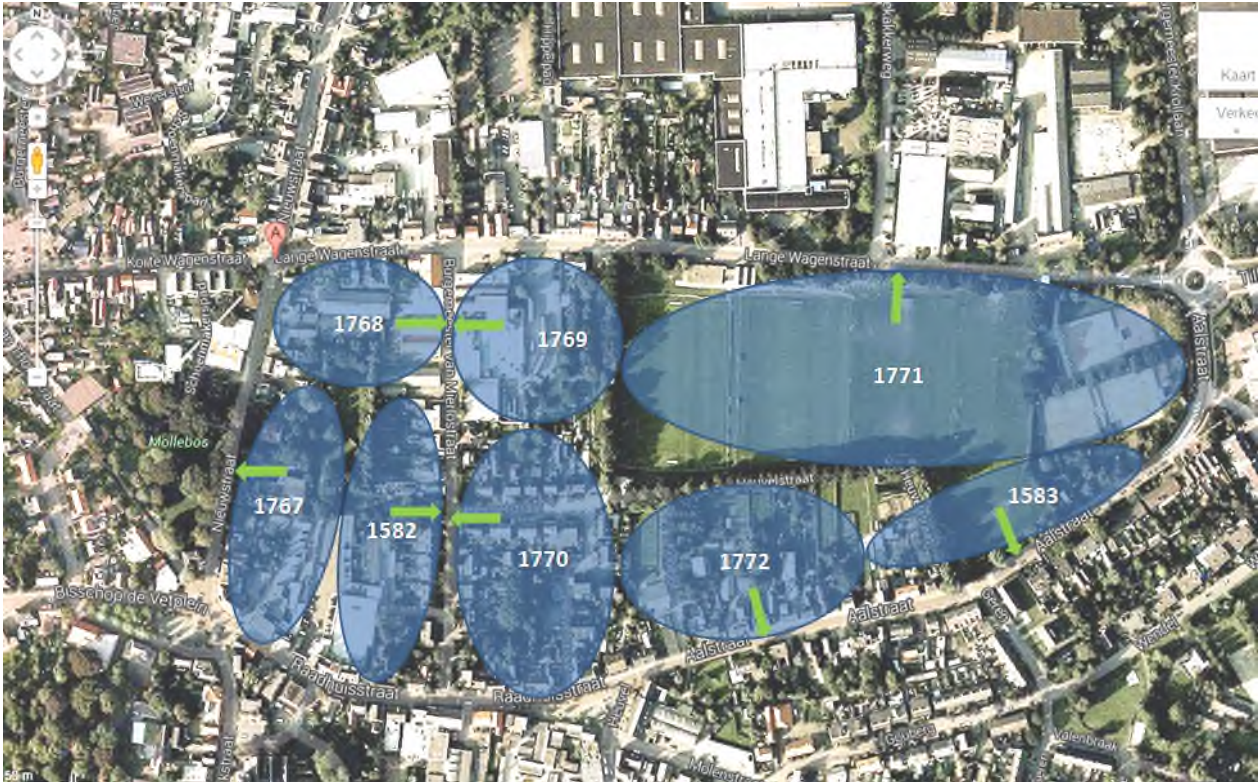
*Zone-indeling
oorspronkelijk regionaal
model*

De twee verkeersmodelzones zijn opgesplitst naar in totaal acht zones (nrs 1582, 1583, 1767, 1768, 1769, 1770, 1771, 1772). In onderstaande afbeelding is weergegeven op welke wijze deze zijn aangetakt op het wegennet. Het netwerk in het verkeersmodel is hierbij niet uitgebreid of aangepast.



*Zone-indeling verfijnd
model*

In onderstaande afbeelding zijn de areas van de verkeersmodelzones opgenomen (aanpassingen van areas zijn niet in het verkeersmodel opgenomen)



In de situatie zonder plan zijn alle verplaatsingen (alle vervoerswijzen en motieven) in de oorspronkelijke zone verdeeld over de nieuwe zones op basis het aantal woningen per modelzone, deze zijn ingeschat op basis van het google maps. Hierbij zijn de zones waarin het Centrumplan wordt ontwikkeld niet gevuld.

Situatie zonder Plan	Verkeersmodelzones	Aantal woningen	Aantal verplaatsingen per verfijnde zone
Verfijning Zone 1582 Aantal verplaatsingen: 1450 mvt/etmaal	1768	0	0
	1767	18	650
	1582	23	800
Verfijning Zone 1583 Aantal verplaatsingen: 250 mvt/etmaal	1769	0	0
	1770	28	95
	1771	0	0
	1772	41	150
	1583	1	5

Het Centrumplan is verdeeld over de acht modelzones. In onderstaande tabel (zoals ook opgenomen in 20140131_Verkeersonderzoek Gilze Achter de Hoven rev04_245850 10.doc) is per deel van de ontwikkeling aangegeven in welke modelzone deze is opgenomen.

Programma Plandeel West	grootte / aantal	Kentgetal	100 m2	verkeersgeneratie	Modelzone
Supermarkt ca. 1.800 m2 bvo	1800 m2	18	119,7	2155	1768
Dagwinkels ca. 1.050 m2 bvo	1050 m2	10,5	68,7	721	1768
A-Hoed (apotheek, huisartsen, fysiotherapeut) ca. 1.100 m2 bvo verdeeld over twee bouwlagen:					1768
Apotheek	1 st	133,8		134	1768
Huisartsenpraktijk	1 st	27		27	1768
Fysiotheek (per behandelkamer)	8 st	18		144	1768
commercieel				3181	
42 Appartementen met oppervlaktes tussen 90 en 130 m2 bvo (goedkoop koop/huur)	42 st	5,8		244	1768
5 vrijstaande woningen (dure sector)	5 st	8,5		43	1769
4 tweekappers (middeldure sector)	4 st	8,1		32	1769
10 hoekwoningen (betaalbare sector)	10 st	7,7		77	1769
14 tussenwoningen (betaalbare sector)	14 st	7,7		108	1769
Programma Plandeel Oost – plan 11.11.2013					
<i>In het park</i>					
63 rijwoningen (betaalbare sector)	63 st	7,7		485	1771
26 patiowoningen (middeldure sector)	26 st	7,7		200	1771
16 appartementen 110 – 130 m2 bvo (middelduur koop)	16 st	6,3		101	1771
<i>Omgeving Aalstraat</i>					
14 tweekappers (CPO)	14 st	8,1		113	1583
4 vrijstaande woningen (CPO)	4 st	8,5		34	1583
8 rijwoningen (betaalbare sector)	8 st	7,7		62	1583
Één woon-werkgebouw in 5 bouwlagen, per bouwlaag ca. 510 m2 bvo	25 st	5,8		145	1583
wonen				1643	
Totaal				4824	

In de situatie met plan zijn de verplaatsingen per deel van de ontwikkeling, zoals weergegeven in bovenstaande tabel, opgeteld bij de situatie zonder plan zoals deze eerder is weergegeven.

Situatie zonder en met Plan	Verkeersmodelzones	Aantal verplaatsingen met plan
Verfijning Zone 1582	1768	3400
Aantal verplaatsingen: 4850 mvt/etmaal	1767	650
	1582	800
Verfijning Zone 1583	1769	250
Aantal verplaatsingen: 1650 mvt/etmaal	1770	95
	1771	800
	1772	150
	1583	355

3 Resultaat

De aanpassing van de modelzones leidt tot andere verkeersintensiteiten op de wegvakken in de nabijheid van de ontwikkellocatie. De gemeente heeft in haar reactie aangegeven dat het beeld dat door de verfijning ontstaat, beter is en gedetailleerder.

De verschillen zijn toe te schrijven aan de verfijning van de modelzones en de wijze waarop deze op het netwerk zijn ontsloten.

straat	wegdeel	2020	2020	toename		2020	2020	toename	
		basis oud	ontw oud	abs	%	basis fijn	ontw fijn	abs	%
Lange Wagenstraat	Nieuwstraat - Burg. v. Mierlostraat	3460	3980	520	15%	3850	5940	2090	54%
Lange Wagenstraat	Burg. v. Mierlostraat - Broekakkerweg	3295	3755	460	14%	4160	4675	515	12%
Lange Wagenstraat	Broekakkerweg - Burg. Krollaan	3680	4180	500	14%	3850	5130	1280	33%
Aalstraat	Akkerstraat - Geren	4360	4920	560	13%	4190	4360	170	4%
Aalstraat	Geren - Heuvel	4000	4700	700	18%	3845	3960	115	3%
Raadhuisstraat	Heuvel - Burg. v. Mierlostraat	5000	6250	1250	25%	4770	5250	480	10%
Burg. V. Mierlostraat	Raadhuisstraat - parkeerterrein	210	230	20	10%	570	1670	1100	193%
Burg. V. Mierlostraat	parkeerterrein - Lange Wagenstraat	210	230	20	10%	990	3580	2590	262%
Raadhuisstraat	Burg. v. Mierlostraat - Nieuwstraat	4280	4440	160	4%	4500	5030	530	12%
Nieuwstraat	Bisschop de Vetplein - midden	950	1440	490	52%	1040	1080	40	4%
Nieuwstraat	midden - Lange Wagenstraat	1480	3070	1590	107%	1080	1110	30	3%
Nieuwstraat	lange Wagenstraat - Jagilstraat	2510	3580	1070	43%	2490	3500	1010	41%

In de oorspronkelijke situatie was de intensiteit op de Burgemeester van Mierlostraat circa 200 mvt/etmaal. Deze intensiteit werd als onrealistisch beschouwd en is te verklaren door het feit dat de grove modelzones niet rechtstreeks op deze straat ontsloten. In de verfijnde situatie sluiten enkele modelzones rechtstreeks op de Burgemeester van Mierlostraat aan, waaronder de modelzone met de omvangrijke ontwikkeling van het commercieel programma. De ontwikkeling van het Centrumplan laat hier een duidelijke toename zien zoals verwacht.

Op de Nieuwstraat is de intensiteit lager doordat in het verfijnde model minder verkeer rechtstreeks op de Nieuwstraat wordt ontsloten. Daarnaast is er ook een verschuiving waar te nemen van verkeer op Raadhuisstraat/ Aalstraat naar de Lange Wagenstraat. Ook dit is rechtstreeks toe te schrijven aan de modelverfijning.

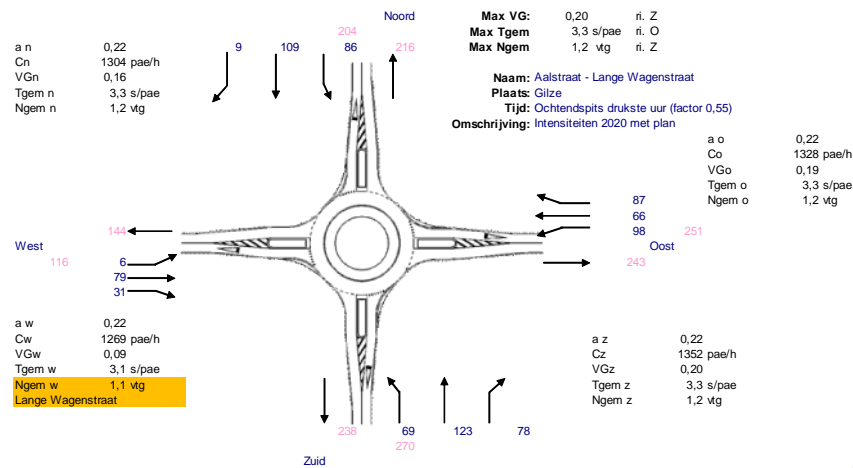
Het beeld dat door het verfijnen van het verkeersmodel ontstaat sluit beter aan bij de verwachtingen.

Bijlage 5: Kruispuntanalyse

De rotonde Lange Wagenstraat-Tilburgsebaan-Aalstraat-Burgemeester Krollaan is geanalyseerd met behulp van de meerstrooksrotondeverkenner. De spitsintensiteiten zijn overgenomen uit het verkeersmodel waarbij een factor 0.55 is gehanteerd om de 2-uursspitsen om te zetten naar 1-uurswaarden.

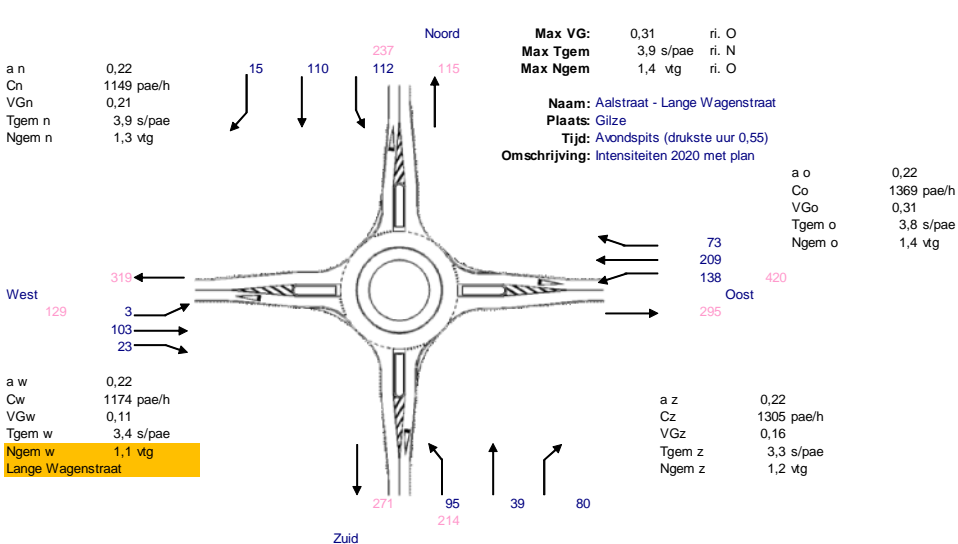
Ochtendspits

Gemiddelde wachtrij op Lange Wagenstraat is 1,1 voertuig



Avondspits

Gemiddelde wachtrij op Lange Wagenstraat is 1,1 voertuig



Memo

nummer 01
 datum 17 april 2014
 aan Gemeente Gilze en Rijen
 van Antea Group
 kopie
 project RO Centrumplan Gilze, verkeersonderzoek
 projectnummer 263647
 betreft Analyse aanvullende variant

In het verkeersonderzoek Centrumplan Gilze zijn ondermeer de verkeerskundige effecten in beeld gebracht en beoordeeld. Uit dit onderzoek blijkt dat de huidige infrastructuur toereikend is om de toekomstige verkeersstromen af te kunnen wikkelen.

Aanvullend op dit onderzoek is een variant onderzocht waarbij de Burgemeester van Mierlostraat is afgesloten voor doorgaand verkeer door middel van een knip net ten noorden van de Heuvelstraat. Hiervoor is het statisch verkeersmodel gebruikt.



Figuur 1: Burgemeester van Mierlostraat met knip net ten noorden van de Heuvelstraat

Verkeerseffecten

Van deze variant zijn de I/C verhoudingen en het functioneren van de rotonde Lange Wagenstraat-Tilburgsebaan-Aalstraat, beoordeeld.

Intensiteit/capaciteit verhouding

Met behulp van het Regionaal verkeersmodel Midden Brabant is de I/C verhouding van wegvakken in de nabijheid van het studiegebied bepaald. Dit is gedaan voor de situatie 2020 waarin het Centrumplan volledig is ontwikkeld.

Doordat de Burg. van Mierlostraat is geknipt, zijn de verkeersstromen veranderd. Doorgaand verkeer op de Burg. van Mierlostraat moet omrijden via de Nieuwstraat en Aalstraat. Daarnaast zal ook een deel van het verkeer met een herkomst of bestemming aan de Burg. Van Mierlostraat een andere route gaan rijden.

Bij deze memo is een plot met de etmaalintensiteiten van de situatie in 2020 opgenomen waarbij de knip is gerealiseerd.

De beoordeling van de verkeersafwikkeling op basis van de I/C verhouding is als volgt:

0% - 74%	geen stremming
75% - 84%	incidenteel file
85% - >100%	structureel file

In tabel 1 zijn de verkeersintensiteiten PAE/2-uur voor de toekomstige situatie met knip in de Burg. van Mierlostraat voor de ochtend- en avondspits weergegeven. De intensiteiten op de wegvakken zijn van de maatgevende richting.

Straat	Wegvak	Capaciteit	Ochtendspits	I/C ochtendspits	Avondspits	I/C avondspits
Lange Wagenstraat	Tussen Hippelpad en Burgemeester van Mierlostraat	3000	267	9%	675	23%
Lange Wagenstraat	Tussen Broekakkerweg en Aalstraat	3000	267	9%	679	23%
Korte Wagenstraat	Tussen Nieuwstraat en Burg. van Poppelstraat	1600	237	15%	730	46%
Nieuwstraat	Tussen Lange Wagenstraat en Raadhuisstraat	1600	226	14%	263	16%
Burgemeester Krollaan	Tussen Tilburgsebaan en Den Bulk	2400	398	17%	442	18%
Aalstraat noord	Tussen Tilburgsebaan en Akkerstraat	3000	525	18%	528	18%
Aalstraat	Tussen Geren en Heuvel	3000	454	15%	508	17%
Oranjestraat	Tussen Bisschop de Vetplein en Van Heinsberg	2000	124	6%	210	11%
Raadhuisstraat	Tussen de Aalstraat en Nieuwstraat	1800	587	33%	648	36%
Bisschop de Vetplein	Tussen Raadhuisstraat en Oranjestraat	1600	525	33%	674	42%
Tilburgsebaan	Tussen Langebergseweg en Aalstraat	3000	454	15%	755	25%
Nieuwstraat Noord	Tussen Lange Wagenstraat en Den Bulk	3000	470	16%	537	18%
Broekakkerweg	Tussen Lange Wagenstraat	2400	98	4%	85	4%
Burgemeester van Mierlostraat	Tussen Raadhuisstraat en Lange Wagenstraat	1600	*	*	*	*

Tabel 1 verkeersintensiteiten PAE/2-uur ochtend- en avondspits situatie 2020 met knip in de Burgemeester van Mierlostraat

Uit de I/C verhouding, tabel 1, blijkt dat er ook in de situatie met een knip in de Burg. van Mierlostraat voldoende capaciteit aanwezig is op de omliggende wegen om het verkeer in de toekomstige situatie te verwerken. Bij deze memo zijn de intensiteiten in PAE voor beide spitsen opgenomen.

Kruispuntanalyse

De rotonde Lange Wagenstraat-Tilburgsebaan-Aalstraat is getoetst op de verkeersafwikkeling en specifiek de wachtrijlengte. Voor deze analyse is de met behulp van de meerstrooksrotondeverkenner de rotonde getoetst en zijn de wachtrijlengten bepaald (de resultaten zijn verderop in deze memo weergegeven).

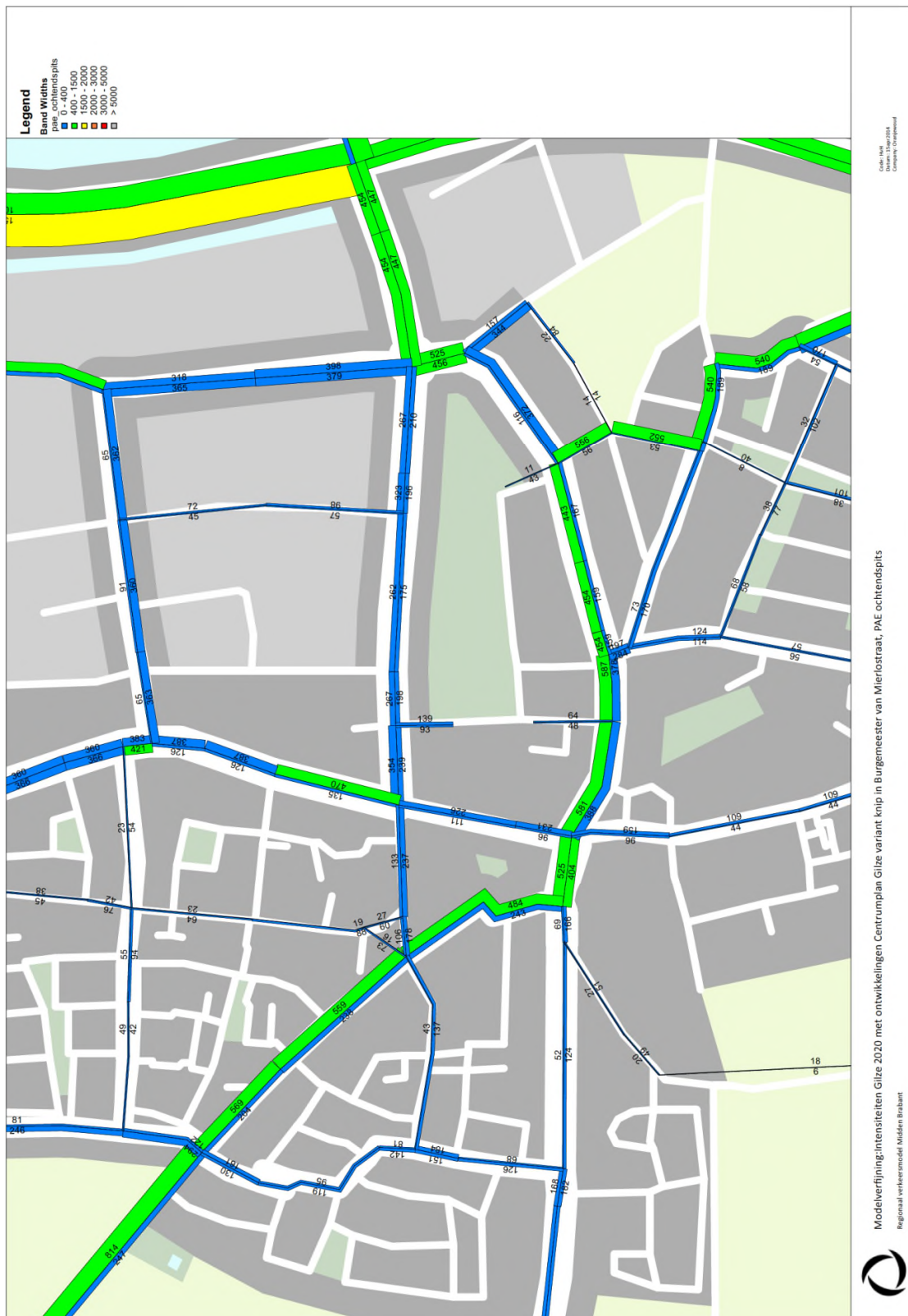
De rotonde Lange Wagenstraat-Tilburgsebaan-Aalstraat heeft voldoende capaciteit om de verkeersstromen in 2020 inclusief Centrumplan Gilze en knip in de Burg. van Mierlostraat af te wikkelen. De wachtrijlengten zijn zeer beperkt, een gemiddelde van 1,1 voertuig op de Lange Wagenstraat. Dit zal niet leiden tot het blokkeren van de zijstraat naar het parkdeel welke op circa 30m afstand ligt.

Conclusie

Binnen de huidige verkeersstructuur in Gilze beschikken de bestaande wegen over voldoende capaciteit om het verkeer bij realisatie van het volledige Centrumplan in 2020 en een knip in de Burgemeester van Mierlostraat af te wikkelen. Met name belangrijke ontsluitingswegen binnen Gilze, zoals de Aalstraat, Lange Wagenstraat en Tilburgsebaan, kunnen het verkeer voldoende verwerken. De verkeersafwikkeling op de rotonde Lange Wagenstraat-Tilburgsebaan-Aalstraat is goed en wachtrijen zullen niet leiden tot het blokkeren van de toegang naar het parkdeel.

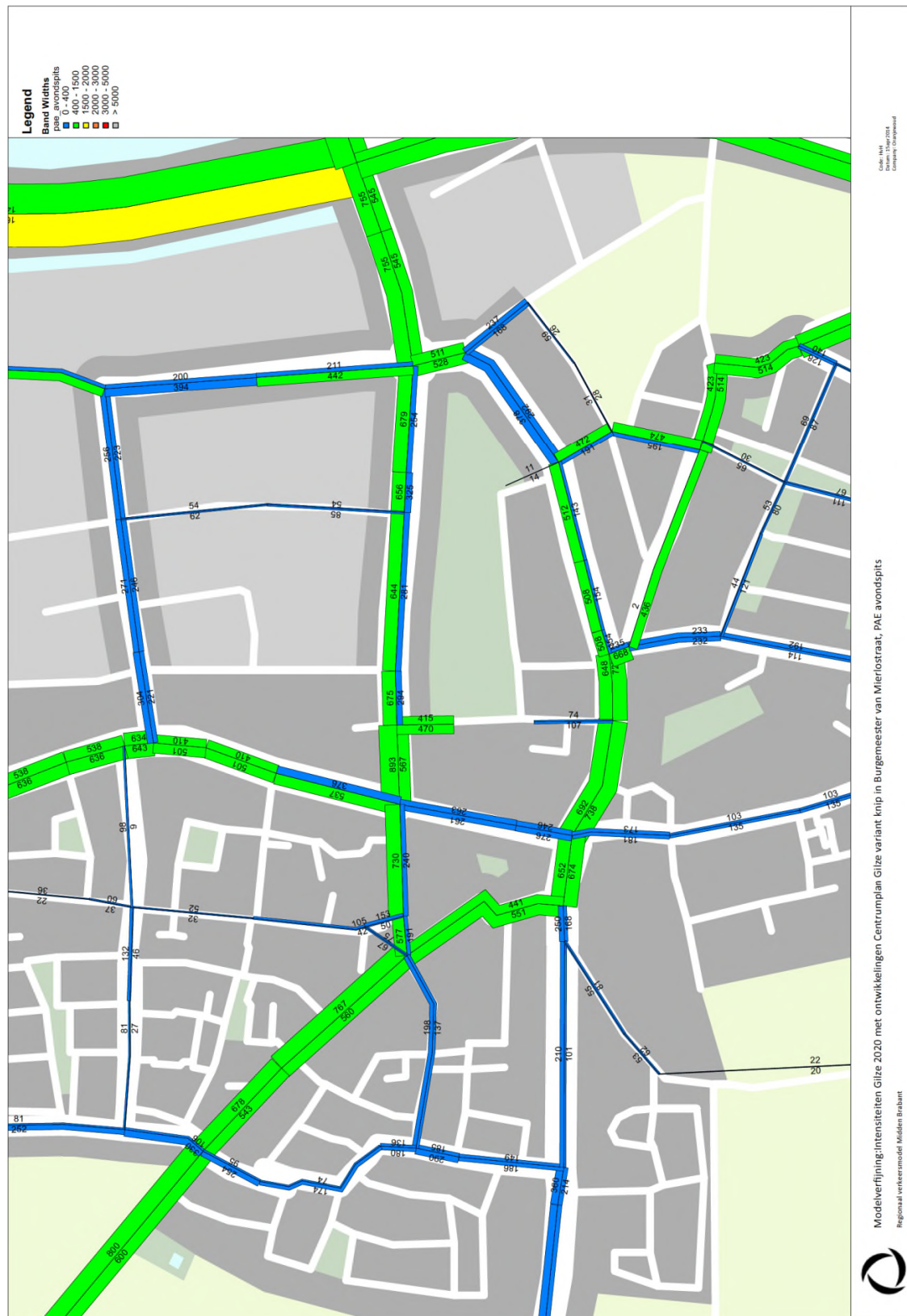
memonummer:
betreft:

Verkeersintensiteiten PAE ochtendspits (2-uur) in 2020 met ontwikkelingen Centrumplan Gilze en knip in de Burgemeester van Mierlostraat



memonummer:
betreft:

Verkeersintensiteiten PAE avondspits (2-uur) in 2020 met ontwikkelingen Centrumplan Gilze en knip in de Burgemeester van Mierlostraat



memonummer:
betreft:

Verkeersintensiteiten 2020 voertuigverdeling

Verkeersintensiteiten werkdag in 2020 met de ontwikkelingen in het gebied en knip in de Burgemeester van Mierlostraat.

Uitgangspunten:

Etmaal intensiteiten werkdag voor beide richtingen;
De twee programma's zijn gerealiseerd in deze situaties.

PA = Personenauto

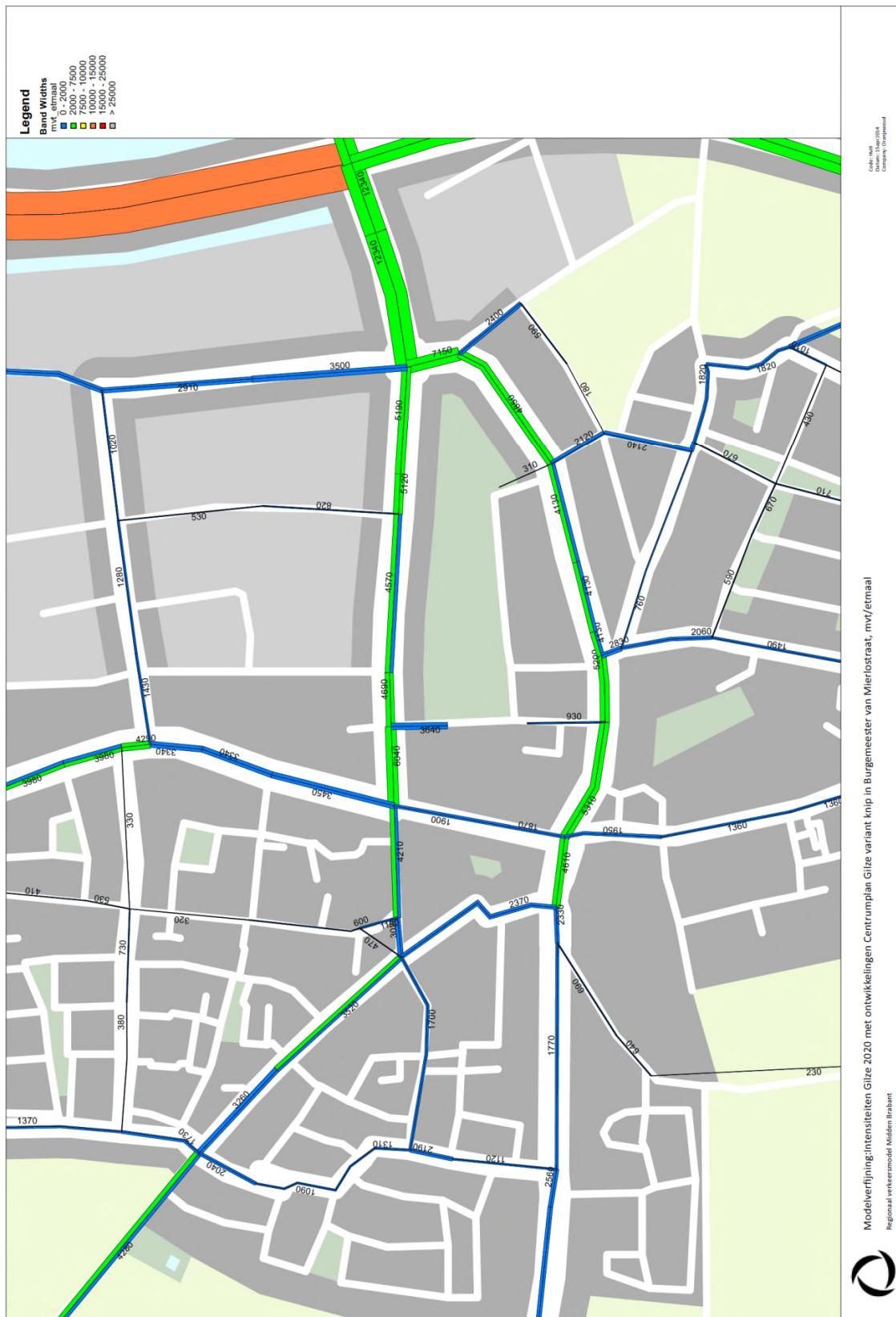
LV = Licht vrachtverkeer

ZV = Zwaar vrachtverkeer

2020		Verkeer						
Straat	Wegvak	Intensiteiten	PA %	PA abs.	LV%	LV abs.	ZV%	ZV abs.
Lange Wagenstraat	Tussen Hippelpad en Burgemeester van Mierlostraat	4691	90,9%	4266	6,4%	300	2,7%	125
Lange Wagenstraat	Tussen Broekakkerweg en Aalstraat	5186	88,6%	4596	7,8%	402	3,6%	188
Korte Wagenstraat	Tussen Nieuwstraat en Burg. van Poppelstraat	4206	93,9%	3951	3,8%	158	2,3%	97
Nieuwstraat	Tussen Lange Wagenstraat en Raadhuisstraat	1898	92,8%	1762	5,5%	104	1,7%	32
Burgemeester Krollaan	Tussen Tilburgsebaan en Den Bulk	3497	73,7%	2579	14,9%	521	11,4%	397
Aalstraat	Tussen Geren en Heuvel	4128	91,6%	3783	5,6%	233	2,7%	112
Oranjestraat	Tussen Bisschop de Vetplein en Van Heinsbergstraat	1769	93,2%	1649	4,5%	80	2,3%	40
Raadhuisstraat	Tussen de Aalstraat en Nieuwstraat	5202	93,9%	4884	4,3%	222	1,8%	96
Bisschop de Vetplein	Tussen Raadhuisstraat en Oranjestraat	4610	95,2%	4391	3,3%	151	1,5%	68
Tilburgsebaan	Tussen Langebergseweg en Aalstraat	12340	84,4%	10409	9,8%	1209	5,9%	722
Nieuwstraat Noord	Tussen Lange Wagenstraat en Den Bulk	3450	94,9%	3274	4,0%	137	1,1%	39
Broekakkerweg	Tussen Lange Wagenstraat	816	49,3%	402	37,4%	305	13,4%	109
Burgemeester van Mierlostraat	Tussen Raadhuisstraat en Lange Wagenstraat	0	*	*	*	*	*	*

memonummer:
betreft:

Verkeersintensiteiten (mvt/etmaal), werkdag in 2020 inclusief Centrumplan met knip in de Burgemeester van



memonummer:
betreft:

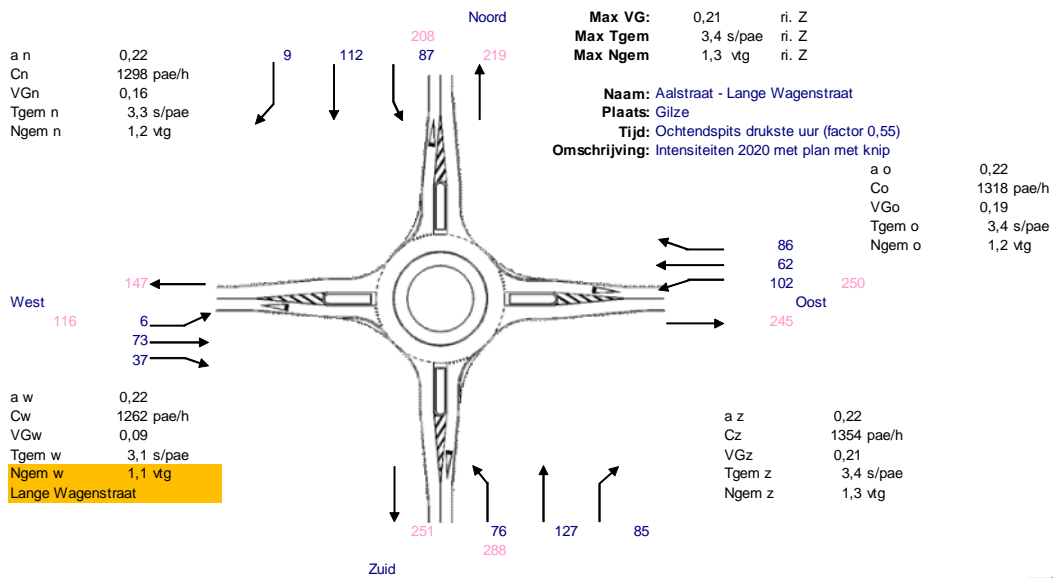
Mierlostraat

Kruispuntanalyse

De rotonde Lange Wagenstraat-Tilburgsebaan-Aalstraat-Burgemeester Krollaan is geanalyseerd met behulp van de meerstrooksrotondeverkenner. De spitsintensiteiten zijn overgenomen uit het verkeersmodel waarbij een factor 0.55 is gehanteerd om de 2-uursspitsen om te zetten naar 1-uurswaarden.

Ochtendspits

Gemiddelde wachtrij op Lange Wagenstraat is 1,1 voertuig



memonummer:
betreft:

Avondspits

Gemiddelde wachtrij op Lange Wagenstraat is 1,1 voertuig

