



Aanleiding

De verkeerscijfers en milieuonderzoeken in het bestemmingsplan Koningsoord gaan uit van een ligging van de Koningsoordlaan parallel aan het spoor waarbij oa. spoorwegovergang De Kraan afgesloten is. Ook is een "tijdelijke situatie" doorgerekend en planologisch mogelijk gemaakt waarbij de spoorwegovergang open kan blijven dmv een zogenaamde "koude oversteek" (rechtdoor over het spoor, zonder afslaand verkeer). De gemeenteraad heeft op 19 december 2016 besloten *"dat spoorwegovergang De Kraan openblijft voor alle verkeer, overeenkomstig variant 9b (zie bijlage), tenzij zelfs na aanvullende (verkeers)maatregelen blijkt dat dit uit verkeerstechnisch en/of verkeersveiligheidsoogpunt écht niet (meer) te verantwoorden is, en dit de komende jaren te monitoren op basis van een in samenspraak met de omgeving op te stellen monitoringsplan. Uiterlijk in 2024, op basis van de resultaten van de monitoring een definitief besluit te nemen over het open houden van spoorwegovergang De Kraan en de daaraan eventueel te koppelen verkeerskundige randvoorwaarden."*

De variant past geheel binnen de bestemming Verkeer op de verbeelding van bestemmingsplan Koningsoord. Onderzocht is of dat gevolgen kan hebben voor de verkeerscijfers, waarop de milieuonderzoeken zijn gebaseerd. Gevraagd is of bij dit besluit nog steeds sprake is van een goede ruimtelijke ordening en voor de (toekomstige) bewoners van Berkel-Enschot een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Consequenties Verkeer

De gevolgen van de bovengenoemde variant zijn doorgerekend met behulp van een nieuw verkeersmodel 2030 waarin ook de laatste inzichten/ontwikkelingen rond Tilburg/Berkel-Enschot zijn verwerkt waardoor ook een betere inschatting van de verkeersstromen in het buitengebied ontstaat. Er is vervolgens binnen dit model naar het verschil gekeken tussen de variant waarbij De Kraan (conform uitgangspunten bestemmingsplan) is afgesloten en de variant waarbij De Kraan wordt opgehouden en middels een lus (variant 9b) is aangesloten op de Koningsoordlaan (zonder aansluiting zuidzijde van de Kraan op de Koningsoordlaan).

Logischerwijs wordt het op De Kraan buiten de bebouwde kom drukker (prognose 1500 mvt/etm t.o.v. circa 800-1000 mvt/etm in de afgelopen jaren) en dit verdeelt zich in de richting van Loon op Zand en Udenhout. Binnen het monitoringstraject zal onderzocht moeten worden of binnen de huidige smalle profielen en aanwezige fietsroutes in dit gebied dit tot onveilige situaties zou kunnen leiden. Eventuele maatregelen die uit dit traject zouden kunnen volgen, zullen naar verwachting geen negatieve gevolgen hebben voor het woon- en leefklimaat.

Voor de bewoners aan de Kraan binnen de bebouwde kom is uiteraard een afname van verkeer te zien en ook bij spoorwegovergang de Molenstraat. Het verkeer op de Koningsoordlaan ten zuiden van De Kraan neemt licht toe ca 3% en ook de Eikenlaan met 6% en de Enschtotsebaan met 9%. Dit zijn verkeerskundig gezien marginale verschillen en kunnen goed verwerkt worden op deze wegen. Op de Generaal Eisenhowerweg (50 km/u) neemt de intensiteit nauwelijks waarneembaar toe (0,5%).

Consequenties woon- en leefklimaat

Geluid

Bij de woningen aan de Koningsoordlaan en de woningen aan de Kraan aan de westzijde van het spoor is het railverkeerslawaaï bepalend, dus als de geluidsbelasting vanwege het wegverkeer toeneemt, zal dit voor de woonkwaliteit en de benodigde gevelisolatie nagenoeg geen effect hebben. Toch is de systematiek van de Wet geluidhinder zo dat alle geluidbronnen afzonderlijk worden beoordeeld en dat er in dit geval dus zowel voor weg- als railverkeer hogere grenswaarden zijn verleend. Mocht er bij woningen een significante toename optreden, kan dit gevolgen hebben bij woningen waar daardoor net de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden (waardoor alsnog een hogere grenswaarde moet worden verleend), of bij woningen waar al een hogere waarde is verleend (die dan hoger zou moeten zijn).

Het effect op de geluidsbelasting door bovengenoemde toename van verkeer ligt tussen de 0,13 dB en 0,37 dB. Dit zijn geen significante verschillen en hebben ook geen invloed op de verleende hogere waarden.

Luchtkwaliteit

Een toename van verkeersintensiteit zal geen wijziging geven in de conclusies ten aanzien van luchtkwaliteit.

Bijlage

Beschouwing consequenties variant 9b spoorwegovergang De Kraan open



Conclusie

Op basis van bovenstaande wordt geconstateerd dat de variant 9b zoals genoemd in het Raadbesluit dd 19 december geen significante verschillen oplevert voor wat betreft verkeersintensiteiten en effecten op gebied van geluid en luchtkwaliteit ten opzichte van de gehanteerde cijfers in het bestemmingsplan. Binnen de aangewezen bestemming Verkeer zijn diverse verkeerstechnische oplossingen mogelijk. Er is ook bij de voorkeursvariant 9b sprake van een goede ruimtelijke ordening en voor de bewoners van Berkel-Enschot een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.