

Verkeerstoets Ontwikkeling Oirschotse Heide

Rijkvastgoedbedrijf

12 juli 2022

Contactpersoon

JULES KAISER
Adviseur Verkeer

M +31611879628
E jules.kaiser@arcadis.com

Arcadis Nederland B.V.
Postbus 1018
5200 BA 's-
Hertogenbosch
Nederland

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
1.1	Aanleiding	4
1.2	Planontwikkeling	4
2	Parkeren	5
3	Verkeersonderzoek	6
3.1	Wegenstructuur	6
3.1.1	Functie en gebruik	6
3.1.2	Openbaar vervoer	6
3.1.3	Fiets	6
3.1.4	Verkeersveiligheid	7
3.2	Verkeersgeneratie	7
3.3	Verkeersafwikkeling	7
3.3.1	Huidige verkeersintensiteiten	7
3.3.2	Toekomstige verkeersintensiteiten	8
3.3.3	Conclusie	9
4	Conclusie	10
4.1	Parkeren	10
4.2	Verkeersonderzoek	10
	Colofon	10

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De Rijksvastgoeddienst is voornemens om het militair terrein en natuurgebied op de Oirschotse Heide herin te richten. De Oirschotse Heide is een belangrijk en gewaardeerd natuurgebied. Op de Oirschotse Heide komen op dit moment veel gebruikers samen. Het gebied wordt intensief gebruikt om te wandelen, fietsen of paard te rijden. Daarnaast is het ook een belangrijk oefenterrein voor defensie. Het streven is om de verschillende gebruikersgroepen ongestoord gebruik te laten maken van het gebied.

Verkeerskundige onderbouwing bij locatie-ontwikkelingen

Het ontwikkelen van een bestaande of nieuwe locatie vraagt naast een goede ruimtelijke afweging over functie, vormgeving en inpassing ook om het in beeld brengen van de verkeerseffecten. Bij een nieuw bestemmingsplan, een bestemmingsplanwijziging of een omgevingsvergunning voor het gebruiken van gronden en bouwwerken in strijd met het bestemmingsplan wordt gesteld dat de effecten van de ontwikkeling voor verkeer goed moeten worden onderbouwd. De onderbouwing van de verkeersaspecten speelt mee bij de beoordeling van het plan. Hierbinnen ligt nadruk op de effecten van de ontwikkeling op de verkeersafwikkeling en parkeren (bereikbaarheid), de verkeersveiligheid en de verkeershinder (leefbaarheid).

1.2 Planontwikkeling

In het plangebied worden nieuwe routes uitgezet specifiek voor ruiters en menners, mountainbikers, wandelaars en hardlopers. Grotendeels komen deze op bestaande (zand)paden te liggen, voor een klein deel over nieuw aan te leggen paden. Struinen door het gebied blijft mogelijk voor voetgangers en hardlopers. Voor gebruikersvormen met een hogere snelheid die daardoor een conflict kunnen vormen voor het militaire gebruik van de Oirschotse Heide, worden vastgelegde routes bepaald. Deze routes worden aangegeven door bebording en paaltjes. Op deze manier is getracht de verkeersveiligheid in het gebied te borgen.

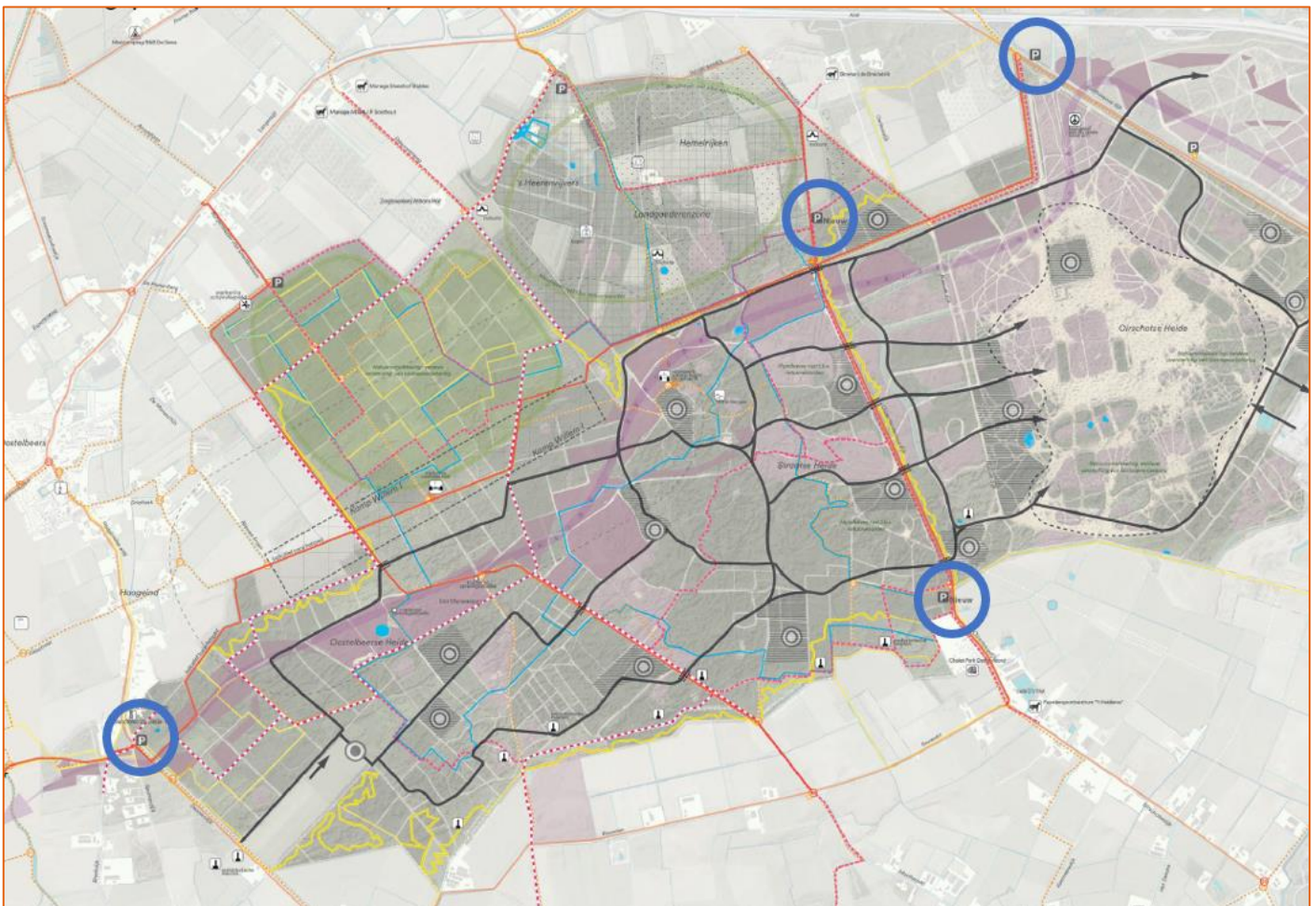
Aan de randen van het gebied worden kleinschalige parkeerplaatsen gerealiseerd. Zo kunnen bezoekers op geschikte plekken hun auto kwijt en hoeft deze niet in de berm geparkeerd te worden.

2 Parkeren

Op een aantal locaties rond de Oirschotse Heide zijn momenteel al parkeerplaatsen gelegen met een omvang van ongeveer 6 parkeerplaatsen. Het exacte aantal is onbekend gezien parkeren niet in vakken plaats vindt. De parkeerlocaties zijn echter nog niet evenredig verdeeld rond het gebied. Bovendien is op diverse locaties sprake van parkeren in de berm.

Om de tekortkoming te herstellen worden op 4 nieuwe locaties kleinschalige parkeervoorzieningen gerealiseerd. Deze nieuwe locaties zijn weergegeven in figuur 1. Het gaat om locaties aan de Eindhovenseweg, Wintelresedijk, Oirschotsedijk en Dennendijk.

Voor ontwikkelingen in de gemeente Oirschot geldt de Nota Parkeernormen Oirschot 2018. Voor natuur- en/of recreatiegebieden kent deze nota echter geen parkeernormen. Ook het ASVV 2021 kent geen parkeernormen voor dergelijke functies. Een benodigd aantal parkeerplaatsen voor de Oirschotse Heide is dan ook niet te berekenen op basis van beleidsdocumenten. Bij het bepalen van het aantal parkeerplaatsen is daardoor uitgegaan van verkregen inzicht op basis van de huidige situatie en het gebruik van de bestaande parkeerplaatsen. Hieruit is naar voren gekomen dat per nieuwe locatie een vergelijkbare parkeerbehoefte aanwezig is van ongeveer 6 parkeerplaatsen.



Figuur 1: In het blauw omcirkeld de locaties van de nieuwe parkeerterreinen rondom de Oirschotse Heide.

De bestaande parkeerplaatsen worden heringericht waardoor ze toegankelijker zijn. In totaal worden dus ongeveer 24 formele parkeerplaatsen toegevoegd rond het terrein wat het aantal op ongeveer 48 plekken brengt. Dit aantal zou voldoende moeten zijn om te voldoen aan de parkeerbehoefte.

3 Verkeersonderzoek

3.1 Wegenstructuur

De Oirschotse Heide is een groot gebied, met veel wegen die als toegang voor het gebied kunnen dienen. De belangrijkste toegangswegen worden hierin toegelicht.

3.1.1 Functie en gebruik

Momenteel zijn aan de Eindhovensedijk al twee parkeervoorzieningen gelegen en hier wordt nog een extra aangelegd. Door het afsluiten van de Oirschotsedijk (verlengde van de Eindhovensedijk) heeft de weg haar doorgaande functie richting Eindhoven voor het grootste deel verloren. Mede daarmee is geprobeerd om van de Eindhovensedijk een Groene Corridor te creëren. De Eindhovensedijk is ingericht als een GOW met een maximumsnelheid van 80km/u met een vrijliggend fietspad in twee richtingen aan de zuidzijde van de weg¹.

Ook aan de Dennendijk aan de westzijde van de Oirschotse Heide wordt een nieuwe parkeerplaats gerealiseerd. De Dennendijk/Oostelbeersedijk is de verbinding tussen de kernen Oostelbeers en Wintelre. De Dennendijk is vormgegeven als ETW bubeko met een maximumsnelheid van 60km/u¹. In het inrichtingsplan voor de herinrichting van de Oirschotse Heide is benoemd dat 8x per jaar grootschalige oefening zullen starten vanaf de Dennendijk. De inschatting is dat bij een dergelijke training circa 25 militaire voertuigen via de Dennendijk richting het startpunt rijden.

Aan de Wintelresedijk is ook een nieuwe parkeervoorziening voorzien. De Wintelresedijk is vormgegeven als een ETW type 2 bubeko met een maximumsnelheid van 60km/u¹. De weg is afgesloten voor gemotoriseerde voertuigen ten noorden van de Oirschotse Heide en wordt in de toekomst dan ook alleen gebruikt door voertuigen die gaan parkeren op de nieuwe parkeervoorziening of overig bestemmingsverkeer. Daarnaast is het een relatief belangrijke fietsvoorziening voor het gebied, welke wel helemaal doorloopt over de heide.

De laatste nieuwe parkeervoorziening is gepland aan de Oirschotsedijk ten zuiden van de Oirschotse Heide. De Oirschotsedijk is vormgegeven als een ETW type 2 bubeko met een maximumsnelheid van 60km/u¹. Ook deze weg is afgesloten voor gemotoriseerde voertuigen, maar geldt ook als ontsluitingsweg voor chaletpark Dennenoord en is evenals de Wintelresedijk een relatief belangrijke fietsvoorziening voor het gebied.

3.1.2 Openbaar vervoer

Bushalte Beerschotseweg aan de Kempenweg is gelegen aan de noordzijde van de Oirschotse Heide. Dit is de enige bushalte in de nabijheid van het gebied. Deze halte wordt aangedaan door lijn 142 (Tilburg-Best), welke buiten de spijstijden 1x per uur rijdt en niet in het weekend of op feestdagen. De heide is dan ook niet goed met het openbaar vervoer te bereiken.

3.1.3 Fiets

In het gebied van de Oirschotse heide wordt voornamelijk recreatief gefietst. Door het gebied zelf lopen geen belangrijke woon-werkverbindingen. Een woon-werkroute tussen Oirschot en Eindhoven loopt via de Eindhovensedijk, aan de noordzijde van het gebied. In 2019 reden hier ongeveer 285 fietsers per etmaal (bron: Verkeerstelling Eindhovensedijk, gemeente Oirschot 2019), waarvan het grootste deel in de spitsperioden fietst.

De belangrijkste toeristische fietsroute is de route die loopt tussen het Boterpad en de Hanenberg. Deze route kent relatief weinig conflictpunten met de routes voor militaire voertuigen en is daarmee veilig. Daarnaast is deze route onderdeel van het regionale recreatieve knooppuntennetwerk.

Naast deze route bestaat ook een fietsroute via de Wintelresedijk/Oirschotsedijk. Gebruik van deze route wordt minder aangemoedigd, gezien het relatief hoge aantal conflictpunten met de routes voor militaire voertuigen. In 2015 is er daarom gekozen om de 'formele' fietsroute via het Boterpad en de Hanenberg te laten lopen. Op deze manier is getracht het aantal conflictsituaties tussen militaire voertuigen en de fietser te reduceren.

¹ Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan, gemeente Oirschot, 12-07-2018

Desondanks fietsen iedere werkdag ongeveer 130 fietsers per etmaal op de Wintelresedijk en op een weekenddag ongeveer 250 fietsers per dag, waarbij de zondagen vaak nog meer fietsers kennen (bron: fietstelling Wintelresedijk 2022, gemeente Oirschot). Dit laat duidelijk het toeristische/recreatieve karakter van de fietsroute zien. Ondanks het feit dat met de nieuwe inrichting rekening gehouden gaat worden met het deze conflictpunten door het zicht te verbeteren en de kruisingen ruimer op te zetten, blijft verkeersveiligheid op deze route een aandachtspunt.

3.1.4 Verkeersveiligheid

In het inrichtingsplan zijn verschillende maatregelen opgenomen om de verkeersveiligheid tussen de militaire en recreatieve gebruikers van het gebied te verbeteren. Zoals aangegeven in 3.1.3 worden op de Wintelresedijk/Oirschotsedijk de kruisingen tussen het militair verkeer en de recreatieve route (Wintelresedijk) ruimer opgezet en wordt het zicht verbeterd zodat de beide gebruikers van het gebied elkaar beter kunnen zien naderen.

Verder worden de militaire voertuigen zo veel mogelijk gescheiden van het recreatieve verkeer. De banen waar zij gebruik van mogen maken worden aangeduid en zo veel mogelijk rechtgetrokken zodat ze hogere snelheden kunnen behalen, wat vanuit hun oogpunt wenselijk is.

3.2 Verkeersgeneratie

Evenals voor de parkeerbehoefte, zijn zowel in het gemeentelijke beleid, als bij het CROW geen kencijfers of richtlijnen bekend voor de berekening van de verkeersgeneratie van natuur- en recreatiegebieden. Op basis van de 24 nieuwe parkeerplaatsen die worden gerealiseerd rond de Oirschotse Heide wordt in dit geval bepaald hoeveel motorvoertuigen op een drukke dag worden gegenereerd door de ontwikkelingen².

Voor een drukke dag is uitgegaan van het uitgangspunt dat een parkeerplaats 3x gebruikt wordt per etmaal. Dit betekent dat één parkeerplaats 6 ritten per etmaal genereert. Dit betekent dat op een drukke dag de ontwikkeling van de Oirschotse Heide **144 ritten** genereert. Gezien het recreatief karakter van de Oirschotse Heide is het niet de verwachting dat op een werkdag dit aantal ritten wordt behaald. In referentieprojecten wordt voor werkdagen een aanwezigheid van 90% gerekend. Hiermee komt de verkeersgeneratie per werkdag uit op **130 mvt/etmaal**.

3.3 Verkeersafwikkeling

3.3.1 Huidige verkeersintensiteiten

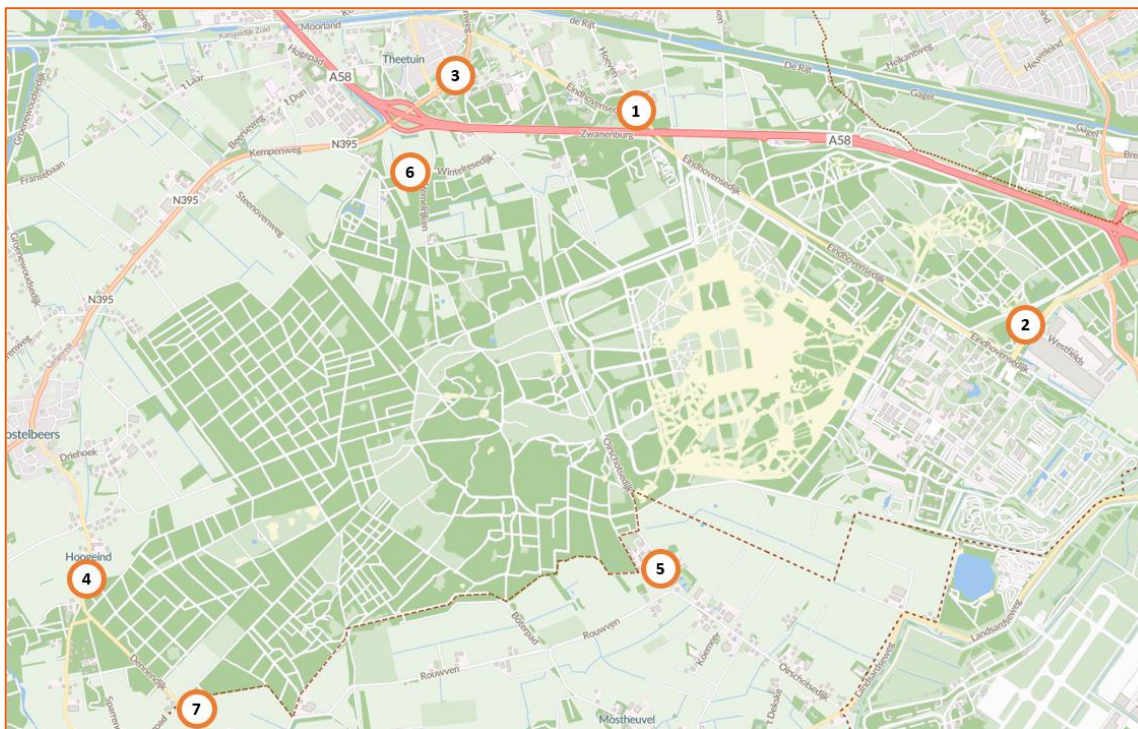
Om een beeld te krijgen van de verkeersintensiteiten in het gebied rond de Oirschotse Heide is gebruik gemaakt van de modelplots van het BBMA-model met basisjaar 2015. Deze modelplots zijn gecheckt op hun nauwkeurigheid met beschikbare telgegevens waar beschikbaar. Een belangrijke kanttekening hierbij is het feit dat de gemeente Eindhoven in het kader van de nieuwe verkeersstructuur van Eindhoven Noordwest een aantal wijzigingen heeft doorgevoerd in de verkeersstructuur die ook invloed heeft op de routes tussen Oirschot en Eindhoven. Zo is de doorgaande route via de Oirschotsedijk tussen Oirschot en Eindhoven nu niet meer mogelijk. Ten tijde van het basisjaar van het model en de meeste verkeerstellingen was deze wijziging echter nog niet doorgevoerd. Daarom is gekozen voor het hanteren van het model als uitgangspunt, om zo een zo eenduidig mogelijk beeld te krijgen.

De intensiteiten zijn in beeld gebracht voor de locaties als weergegeven in figuur 2 in tabel 1.

² Deze werkwijze wordt onder andere ook gehanteerd in de verkeerstoets voor Boswachterij Chaam, gemeente Alphen-Chaam.

	Straatnaam	Mvt per werkdag in BBMA-model basisjaar 2015
1	Eindhovensedijk	2.000
2	Erica	8.200
3	Kempenweg	12.400
4	Dennendijk	1.100
5	Oirschotsedijk	500
6	Wintelresedijk	236 (bron: verkeerstelling 2022)
7	Oostelbeersedijk	1.200

Tabel 1: Huidige verkeersintensiteiten op omliggende wegennet in mvt/werkdag.

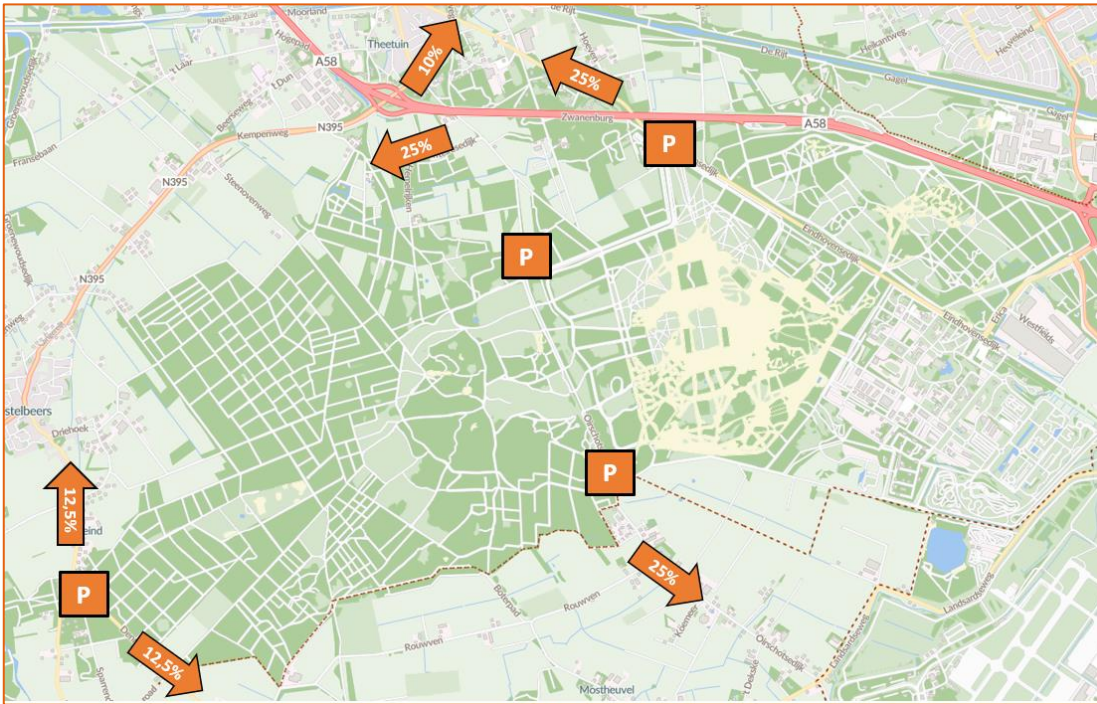


Figuur 2: Locatie telpunten verkeersintensiteiten

3.3.2 Toekomstige verkeersintensiteiten

Verwacht wordt dat de verkeersintensiteiten in het gebied rond de Oirschotse Heide gaan veranderen in de toekomst. In tabel 2 zijn de verkeersintensiteiten in 2030 (afgerond op tientallen) weergegeven. Deze gegevens zijn over het algemeen gebaseerd op de autonome situatie in 2030 als opgenomen in het BBMA-model. Omdat de Wintelresedijk niet is opgenomen in het verkeersmodel is voor dit wegvak uitgegaan van een autonome groei van 1% per jaar voor de periode van 2022 tot 2030.

De nieuwe parkeerplaatsen ten behoeve van de Oirschotse Heide worden verdeeld over het gebied (zie figuur 3). Dit zorgt dat de verkeersstromen ook verdeeld worden over het gebied en niet geconcentreerd zijn op 1 of 2 wegen. In figuur 3 is de verdeling van het gegenereerde verkeer op het omliggende wegennet weergegeven.



Figuur 3: Verdeling van de totale verkeersgeneratie over het omliggende wegennet

Straatnaam	Mvt per werkdag in BBMA-model basisjaar 2015	Mvt per werkdag in BBMA-model autonome situatie 2030	Toename n.a.v. planontwikkeling	Mvt per werkdag in plansituatie
1 Eindhovensedijk	2.000	2.000	30	2.030
2 Erica	8.200	6.900	0	6.900
3 Kempenweg	12.400	18.900	10	18.910
4 Dennendijk	1.100	900	20	920
5 Oirschotsedijk	500	700	30	730
6 Wintelresedijk	236 (bron: verkeerstelling 2022)	260 ³	30	290
7 Oostelbeersedijk	1.200	1.000	20	1.020

Tabel 2: Verkeersintensiteiten voor de huidige situatie, autonome situatie in 2030 en de plansituatie 2030 in mvt/werkdag.

De verkeersgeneratie van de ontwikkeling van de Oirschotse Heide is dermate klein en het gebied waarover het verkeer zich verspreid is groot waardoor de impact op het omliggende wegennet klein is. Op geen van de onderzochte wegvakken zorgt de ontwikkeling op de Oirschotse Heide voor problematiek in de doorstroming. Het effect van de ontwikkeling op het omliggende wegennet is dus klein.

3.3.3 Conclusie

Op een reguliere werkdag is het de verwachting dat de ontwikkeling van de Oirschotse Heide 130 mvt/etmaal genereert. Deze worden verdeeld over de nieuwe parkeerlocaties, welke verdeeld zijn over de verschillende kanten van het gebied. In tabel 2 is te zien dat de hoogste toename per wegvak 30mvt/etmaal bedraagt. Deze hoeveelheden verkeer zijn dermate klein dat deze niet zorgen voor enige vorm van doorstromingsproblemen op de onderzochte wegvakken. Deze toenames van het verkeer vallen dan ook weg in de natuurlijke fluctuaties van het verkeersbeeld.

³ Berekend op basis van de verkeerstelling van 2022 en een groeipercentage van 1% per jaar.

4 Conclusie

4.1 Parkeren

Voor ontwikkelingen in de gemeente Oirschot geldt de Nota Parkeernormen Oirschot 2018. Voor natuur- en/of recreatiegebieden kent deze nota echter geen parkeernormen. Ook het ASVV 2021 kent geen parkeernormen voor dergelijke functies. Een benodigd aantal parkeerplaatsen voor de Oirschotse Heide is dan ook niet te berekenen.

Op een aantal locaties rond de Oirschotse Heide zijn momenteel al parkeerplaatsen gelegen. Deze zijn echter nog niet evenredig verdeeld rond het gebied. Om dit te herstellen worden op 4 nieuwe locaties kleinschalige parkeervoorzieningen (+/- 6 parkeerplaatsen per voorziening). In totaal komen er rond de Oirschotse heide dus 24 parkeerplaatsen bij in het gebied. Omdat op de plekken van de nieuwe parkeerplaatsen momenteel regelmatig 'illegaal' wordt geparkeerd, is het de verwachting dat in de nieuwe situatie wordt voldaan aan de parkeerbehoefte.

4.2 Verkeersonderzoek

Ten behoeve van de verkeersveiligheid worden de stromen van langzaam verkeer gescheiden van de routes voor militaire voertuigen. Er blijven echter wel een aantal punten waar de beide stromen elkaar kruisen. De kruispunten op de Westelresedijk/Oirschotsedijk met de militaire oefenbanen worden ruimer opgezet en de zichtlijnen worden hier verbeterd. Dit moet de verkeersveiligheid op deze punten verbeteren. Het blijft echter wel een aandachtspunt.

De beoogde plannen voor de Oirschotse Heide kennen op een reguliere werkdag een verkeersgeneratie van **130 mvt/etmaal**. Dit bedraagt 90% van de verkeersgeneratie op een drukke (weekend-)dag. Door de verspreide ligging van de verschillende nieuwe parkeerplaatsen is deze verkeersgeneratie sterk verspreid over het omliggende wegennet. De verkeersgeneratie per onderzocht wegvak is dan ook nergens hoger dan 30 mvt/etmaal. Deze geringe toenames van verkeer vallen weg in de reguliere fluctuaties van het verkeer op het omliggende wegennet. Het is dan ook niet de verwachting dat de ontwikkelingen op de Oirschotse Heide tot doorstromings- of afwikkelingsproblematiek gaat leiden.

Colofon

VERKEERSTOETS ONTWIKKELING OIRSCHOTSE HEIDE

KLANT

Rijkvastgoedbedrijf

AUTEUR

Jules Kaiser

ONZE REFERENTIE

<DocId>:1

DATUM

12 juli 2022

STATUS

Definitief

GECONTROLEERD DOOR

Roel Toonen

VRIJGEGEVEN DOOR

Roel Toonen

Over Arcadis

Arcadis is een toonaangevend wereldwijd ontwerp- en consultancybureau voor de natuurlijke en gebouwde omgeving. Wij maken het verschil voor onze klanten en de maatschappij met doeltreffende, duurzame en digitale oplossingen. Met 27.000 mensen in meer dan 70 landen genereerden we in 2020 een omzet van €3,3 miljard. Wij ondersteunen UN-Habitat met kennis en expertise om leefomstandigheden te verbeteren in gebieden getroffen door de gevolgen van de klimaatverandering.

www.arcadis.com

Arcadis Nederland B.V.

Postbus 1018
5200 BA 's-Hertogenbosch
Nederland

T [+31 \(0\)88 4261 261](tel:+3120884261261)

Arcadis. Improving quality of life

Volg ons op



[arcadis-nederland](https://www.arcadis-nederland.nl)



[arcadis_nl](https://twitter.com/arcadis_nl)



[ArcadisNetherlands](https://www.facebook.com/ArcadisNetherlands)