

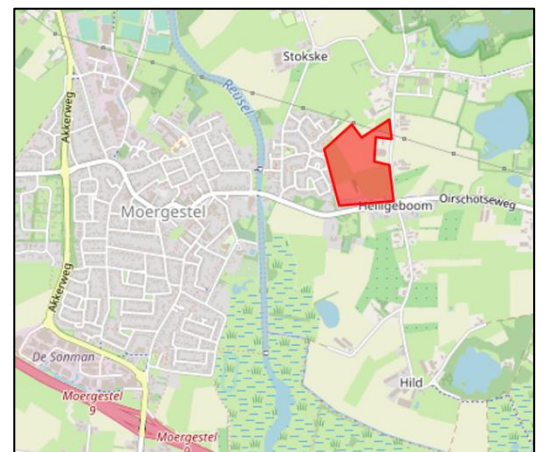
referentienummer 4
datum 12 december 2024
aan C. Stolzenbach-van der Doelen
van R. Sloots
kopie M. Heessels 
projectnummer 0479561.100
project BP Oostelvoortjes Moergestel
betreft Verkeersanalyse

1. Inleiding

Heiligenboom is gelegen aan de oostzijde van Moergestel, te zien in figuur 1. Het plangebied (rode vlak) bestaat in de huidige situatie uit agrarische grond. In dit gebied ligt een planvoornemen om maximaal 220 woningen te bouwen. In het ontwerp zijn de volgende aantallen per type woning getekend (weergegeven in tabel 1).

Type woning	Aantal
Sociale koop	28
Sociale huur (appartementen)	47
Middenhuur	30
Goedkope koop	22
Rijwoning koop	28
2-onder-1 kap klein	30
2-onder-1 kap groot	18
Vrijstaande woning	10
Vrije kavels	7
Totaal	220

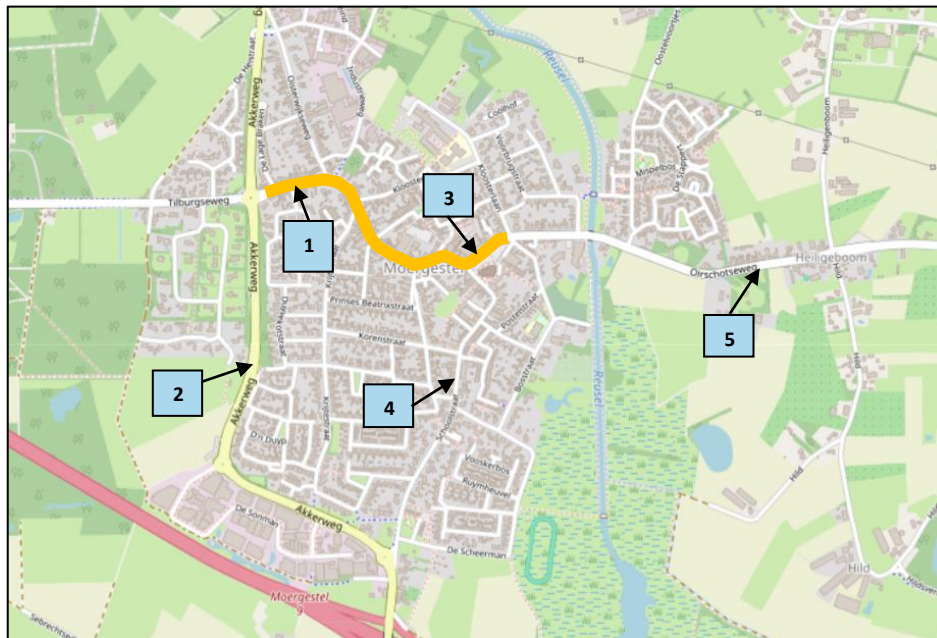
Tabel 1: Type woningen in het plangebied.



Figuur 1: Situering plangebied.

2. Huidige verkeerssituatie

De belangrijkste ontsluitende wegen in Moergestel zijn de Tilburgseweg (1), de Akkerweg (2), de route Rootven-Raadhuisstraat (3), de route Schoolstraat-Kerkstraat (4) en de Oirschotseweg (5). Deze wegen zijn genummerd weergegeven in figuur 2.



Figuur 2: de belangrijkste ontsluitende wegen in Moergestel.

Met uitzondering van de Akkerweg en de Oirschotseweg (gebiedsontsluitingswegen) zijn de bovengenoemde wegen ingericht als erftoegangsweg. Voor een erftoegangsweg geldt dat verkeersintensiteiten tot 6.000 motorvoertuigen per etmaal acceptabel zijn. Op het traject Tilburgseweg-Rootven-Raadhuisstraat (oranje gemarkeerd in figuur 2) worden intensiteiten rond de 6.000 mvt/etmaal in de huidige situatie (2023) al geregistreerd. Er is op dit traject dus (zeer) weinig restcapaciteit aanwezig.

3. Parkeerbehoefte

De parkeernormen van de gemeente Oisterwijk gelden als uitgangspunt voor het bepalen van de te verwachten parkeerbehoefte. De parkeernormen zijn vastgesteld in de *Beleidsregels Parkeernormen gemeente Oisterwijk 2024*. Deze nota bevat de parkeernormen en de regels over de toepassing van de parkeernormen (vastgesteld door de gemeente Oisterwijk in juni 2024).

De parkeerkencijfers maken onderscheid in stedelijkheidsgraad. De beoogde ontwikkeling bevindt zich in de wijk “verspreide huizen oosten en zuiden Moergestel” en valt onder ‘niet stedelijk’ op basis van de demografische kencijfers per gemeente van het CBS. Daarnaast zijn de parkeernormen onderverdeeld in ‘centrum’, ‘schil’, ‘rest bebouwde kom’ en alles buiten de bebouwde kom is ‘buitengebied’. Op basis van de *Beleidsregels Parkeernormen gemeente Oisterwijk 2024* is bepaald dat het plangebied onder de categorie ‘rest bebouwde kom’ valt.

De parkeernormen worden daarnaast bepaald aan de hand van het type woning. In tabel 2 is de parkeerbehoefte per woningtype weergegeven op basis van de parkeernormen uit de *Beleidsregels Parkeernormen gemeente Oisterwijk 2024*. Deze normen zijn inclusief het aandeel bezoekersparkeren, á 0,3 parkeerplaats per woning.

Type woning	Aantal	Parkeernorm ‘Rest bebouwde kom’	Parkeerbehoefte
Sociale koop	28	1,5	42,0
Sociale huur (appartementen)	47	1,2	56,4
Midden huur	30	1,3	39,0
Goedkope koop	22	1,5	33,0
Rijwoning koop	28	1,9	53,2
2-onder-1 kap klein	30	2,1	63,0
2-onder-1 kap groot	18	2,1	37,8
Vrijstaande woning	10	2,2	22,0
Vrije kavels	7	2,2	15,4
Totaal	220		361,8
Totaal afronding	220		362

Tabel 2: Parkeerbehoefte plangebied.

Op basis van de gemeentelijke parkeernormen bedraagt de totale verwachte parkeerbehoefte 362 parkeerplaatsen, inclusief 66 parkeerplaatsen voor bezoekers.

4. Verkeersgeneratie

De nieuwe woningen in het plangebied leiden tot extra dagelijkse verkeersbewegingen. Om deze extra dagelijkse verkeersbewegingen in kaart te brengen is gebruik gemaakt van de richtlijnen uit CROW-publicatie *Toekomstbestendig parkeren* (2018), waarin ingegaan wordt op de kencijfers verkeersgeneratie van verschillende type woningen. Aan de hand van deze kencijfers is het aantal motorvoertuigbewegingen per woning per weekdag bepaald. De CROW-publicatie gaat uit van een minimale, gemiddelde en maximale verkeersgeneratienorm. Voor dit plan zijn alle drie de normen berekend (zie tabel 3).

Voor de berekening van de verkeersgeneratie zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Op basis van de demografische kencijfers van de gemeente Oisterwijk is aangehouden dat het plangebied wordt gecategoriseerd als 'niet stedelijk';
- Het plangebied is gelegen in de zone 'rest bebouwde kom';
- Het aantal te bouwen woningen bedraagt 220.

Type woning	Aantal	Min. Norm	Gem. norm	Max. norm	Minimaal	Gemiddeld	Maximaal
Sociale koop	28	5,2	5,6	6,0	145,6	156,8	168,0
Sociale huur (appartementen)	47	3,7	4,1	4,5	173,9	192,7	211,5
Middenhuur	30	7,0	7,4	7,8	210,0	222,0	234,0
Goedkope koop	22	5,2	5,6	6,0	114,4	123,2	132,0
Rijwoning koop	28	7,0	7,4	7,8	196,0	207,2	218,4
2-onder-1 kap klein	30	7,4	7,8	8,2	222,0	234,0	246,0
2-onder-1 kap groot	18	7,4	7,8	8,2	133,2	140,4	147,6
Vrijstaande woning	10	7,8	8,2	8,6	78,0	82,0	86,0
Vrije kavels	7	7,8	8,2	8,6	54,6	57,4	60,2
Totaal	220				1.327,7	1.415,7	1.503,7
Afronding	220				1.328	1.416	1.504

Tabel 3: Verkeersgeneratie plangebied, onderverdeeld in type woning en minimale, gemiddelde en maximale norm

De verkeersgeneratie van het plangebied ligt tussen de 1.328 (minimaal) en 1.504 (maximaal) motorvoertuigbewegingen per weekdag. Om de verkeersgeneratie per werkdag te berekenen, dient de verkeersgeneratie met een factor 1,11 vermenigvuldigd te worden (CROW-publicatie 381 *Toekomstbestendig parkeren*, 2018). Dit betekent een verkeersgeneratie van minimaal 1.474 en maximaal 1.669 motorvoertuigbewegingen. De gemiddelde verkeersgeneratie bedraagt 1.571 motorvoertuigbewegingen per werkdag.

Moergestel is gelegen aan de A58 en is over het algemeen meer georiënteerd op de auto dan op het openbaar vervoer, onder meer doordat het geen treinstation heeft en het qua openbaar vervoer is aangewezen op buslijn 141 (frequentie van 2 keer per uur per richting). Echter is Moergestel wel gelegen op fietsafstand van Tilburg en (station) Oisterwijk, waardoor het hanteren van een maximale verkeersgeneratie (worst-case scenario) geen juiste afspiegeling van de werkelijkheid weergeeft.

Om bovenstaande redenen is in dit onderzoek uitgegaan van een bovengemiddelde verkeersgeneratie. Deze is hoger dan het gemiddelde, maar komt nog niet in de buurt van de maximale verkeersgeneratie. Dit betekent dat de totale verkeersgeneratie per werkdag circa **1.600 motorvoertuigbewegingen** bedraagt. Met dit aantal is vervolgens ook gerekend in de berekeningen voor de verkeersafwikkeling op de huidige ontsluitingsstructuur.

Dit aantal (1.600 motorvoertuigen per werkdagemaal) komt overeen met het *Verkeersonderzoek onderzoek Rondweg Moergestel* d.d. 26 juni 2024, uitgevoerd door Sweco.

4.1 Ontsluitingen plangebied

In figuur 3 is te zien dat het gemotoriseerd van en naar het plangebied via twee aansluitingen ontsluit op de Heiligenboom. Het fietsverkeer ontsluit zowel op de Heiligenboom als aan de westzijde van het plangebied naar de naastgelegen woonwijk. Voetgangers kunnen zowel via de Heiligenboom als aan de (noord-)westzijde van het plangebied naar de naastgelegen woonwijk ontsluiten.



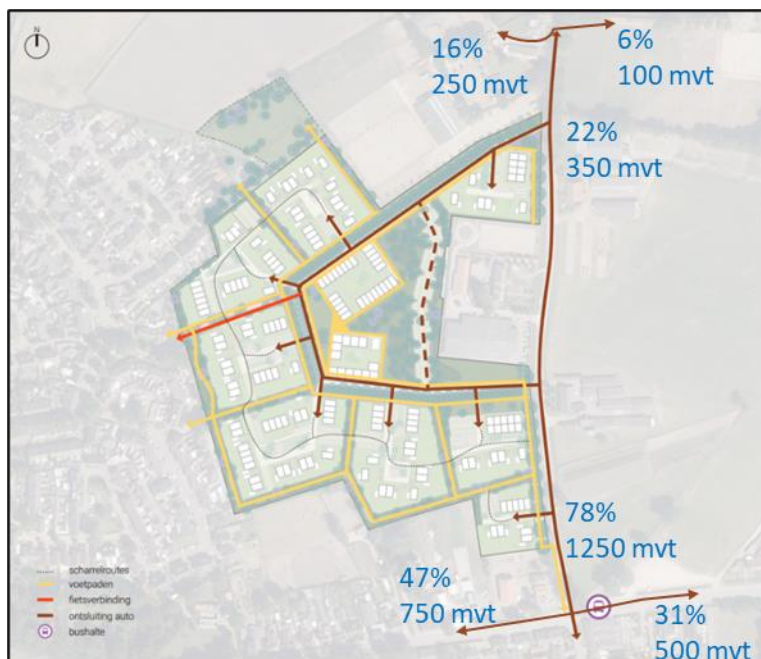
Figuur 3: Ontsluitingsroutes plangebied.

Vanuit het oogpunt van veiligheid is het belangrijk dat een gebied bereikbaar is in geval van calamiteiten. Dit houdt in dat bewoners minimaal twee vluchtroutes wordt geboden en dat hulpdiensten de locatie van twee zijden kunnen bereiken. In het geval dat de toegangsweg tot het gebied gestremd is door een calamiteit wordt de hulpdiensten het aanrijden ontnomen en hebben bewoners geen vluchtroute. Voor de hulpdiensten zijn in het plan daarom twee routes beschikbaar. Daarnaast is er een optie voor een derde route via de westelijke fietsverbinding. Mocht dit wenselijk zijn dan moet de fietsverbinding dusdanig worden ingericht dat deze in geval van een calamiteit kan worden gebruikt door hulpdiensten.

De aansluiting van het plangebied op de Heiligenboom kan worden uitgevoerd als gelijkwaardig kruispunt. Een gelijkwaardig kruispunt met voorrang van rechts past binnen het bestaande wegbeeld en voldoet aan de verwachtingen van de weggebruikers. Het wegprofiel van de Heiligenboom moet voor de ontwikkeling worden aangepast. De functie van de Heiligenboom blijft een erftoegangsweg, maar gezien de toekomstige ontwikkelingen is het wenselijk een breder wegprofiel met fietsstroken te realiseren (zie paragraaf 4.2.1).

4.2 Verdeling van het verkeer

Op basis van het *Verkeersonderzoek onderzoek Rondweg Moergestel* d.d. 26 juni 2024, uitgevoerd door Sweco, is een verkeersverdeling gemaakt over het netwerk van het extra te genereren verkeer afkomstig van de ontwikkeling Heiligenboom. In figuur 4 is het resultaat hiervan weergegeven.



Figuur 4: Verdeling verkeer van en naar het plangebied.

De verwachting is dat circa 22% van het verkeer van de totale verkeersgeneratie van Heiligeboom van en naar het noorden rijdt. Hiervan neemt 16% de route via de Stokske en een klein deel van het verkeer (6%) de route via de Zandstraat.

Het grootste gedeelte van het extra verkeer maakt echter gebruik van de zuidelijke ontsluitingsroutes via de Oirschotseweg. Dit betreft circa 78% van de verkeersgeneratie van de Heiligeboom en betreft 1.250 motorvoertuigen per werkdag. Hiervan rijden 750 motorvoertuigen (47%) via de bebouwde kom van Moergestel en 31% (500 motorvoertuigen) rijden van en naar oostelijke richting (Oirschot).

In de volgende paragrafen worden de verkeerseffecten van de ontwikkeling van het plangebied Heiligeboom per weg(vak) beschreven.

4.2.1 Heiligenboom

De Heiligenboom is gecategoriseerd als een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom (BUBEKO) met een maximumsnelheid van 60 km/u. Een erftoegangsweg heeft als functie om de aanliggende erven te ontsluiten en het gemotoriseerde verkeer te geleiden naar het bovenliggende wegennet.

Vaak geldt een erftoegangsweg als verblijfsgebied en is er sprake van menging van verkeersstromen. De Heiligenboom is de enige toegangsweg voor motorvoertuigen van en naar het plangebied. Doordat dit de enige ontsluiting is voor gemotoriseerd verkeer, is sluipverkeer niet aan de orde. Voor langzaam verkeer zijn er meerdere ontsluitingen. Op de Heiligenboom rijden in de huidige situatie circa 760 motorvoertuigen per etmaal (bron: verkeersstellingen gemeente Oisterwijk, 2023). Een erftoegangsweg heeft een wegcapaciteit van 0 tot 6.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal (*CROW handboek wegontwerp 2013 – Basiscriteria*).

Heiligenboom in noordelijke richting

Het plangebied genereert maximaal 1.600 motorvoertuigbewegingen per werkdag. Van deze verkeersbewegingen gaat circa 22% in noordelijke richting en circa 78% in zuidelijke richting. Op het noordelijke deel van de Heiligenboom is de verwachte toekomstige intensiteit daarom $(1.600 \times 0,22) = 350 + 760 = \mathbf{1.110}$ mvt/etmaal. Dit valt ruimschoots binnen de normen voor een erftoegangsweg.

Heiligenboom in zuidelijke richting

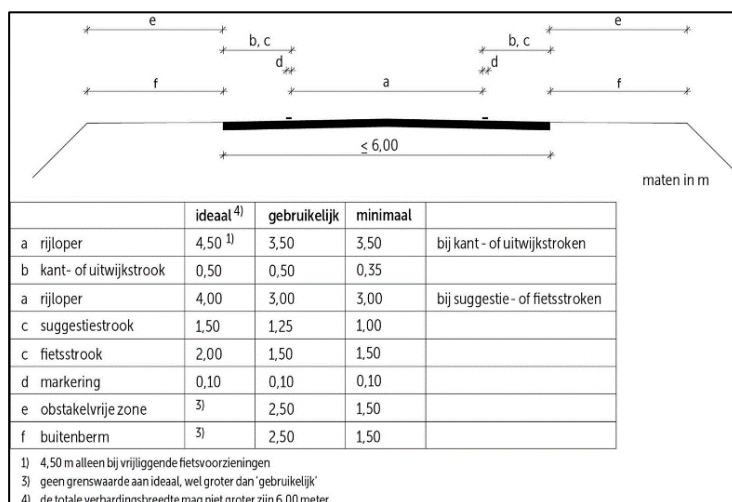
Het plangebied genereert maximaal 1.600 motorvoertuigbewegingen per werkdag. Van deze verkeersbewegingen gaat circa 22% in noordelijke richting en circa 78% in zuidelijke richting. Op het zuidelijke deel van de Heiligenboom is de verwachte toekomstige intensiteit daarom $(1.600 \times 0,78) = 1.250 + 760 = \mathbf{2.010}$ mvt/etmaal. Dit valt ruimschoots binnen de normen voor een erftoegangsweg.

Verspreiding verkeersbewegingen over de dag

De motorvoertuigbewegingen vinden verspreid over de dag plaats. Voor het drukste uur wordt uitgegaan van circa 10% van de etmaalbewegingen. Dit komt voor het plangebied neer op circa 160 motorvoertuigen in het drukste uur. In de drukste periodes gaat het dus om 2-3 auto's per minuut extra op de Heiligenboom. Dit leidt niet tot knelpunten op het gebied van verkeersafwikkeling.

Wegprofiel

De Heiligenboom voldoet op dit moment aan de richtlijnen voor een minimaal profiel van een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom. De Heiligenboom heeft een gemengd wegprofiel. Met de toename van de verkeersintensiteiten op de Heiligenboom is het minimale profiel echter niet ideaal. Om (verkeersveiligheids)risico's te kunnen beheersen, wordt daarom geadviseerd om de Heiligenboom in te richten volgens het ideale profiel (conform *Handboek wegontwerp 2013*) voor een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom. In figuur 5 op de volgende pagina is een standaarddwarsprofiel weergegeven.



Figuur 5: Standaarddwarsprofiel ETW BUBEKO (CROW ASVV 2021).

4.2.2 Oirschotseweg - Raadhuisstraat – Rootven- Tilburgseweg

De route Oirschotseweg – Raadhuisstraat – Rootven – Tilburgseweg is voor deze analyse opgesplitst:

1. Traject Oirschotseweg tussen Heiligenboom en Oostelvoortjes;
2. Traject Oirschotseweg – Raadhuisstraat – Rootven - Tilburgseweg.

Oirschotseweg tussen Heiligenboom en Oostelvoortjes

Dit traject is gecategoriseerd als een gebiedsontsluitingsweg (GOW) met een maximumsnelheid van 50 km/u binnen de bebouwde kom. Dit type weg heeft als functie om het verkeer van een gebied te geleiden naar het bovenliggende wegennet (en vice versa). Voor fietsers is vaak aparte infrastructuur aanwezig.

Een GOW heeft doorgaans een capaciteit van circa 5.000 tot 15.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal. De huidige intensiteiten op de Oirschotseweg tussen de Heiligenboom en de Oostelvoortjes liggen rond de 4.000 motorvoertuigen per etmaal ter hoogte van de Heiligenboom (bron: verkeerstellingen gemeente Oisterwijk, 2023). Uit de berekeningen blijkt dat 47% van het verkeer van en naar het plangebied via de Oirschotseweg in westelijke richting rijdt. Op het traject Oirschotseweg tussen Heiligenboom en Oostelvoortjes is de verwachte toekomstige intensiteit daarom $(1.600 \times 0,47) = 750 + 4.000 = 4.750$ mvt/etmaal. Dit valt ruimschoots binnen de normen voor een gebiedsontsluitingsweg.

Oirschotseweg – Raadhuisstraat – Rootven - Tilburgseweg

Het traject Oirschotseweg-Raadhuisstraat-Rootven-Tilburgseweg is ingericht als erftoegangsweg 30 km/u, met een capaciteit van 6.000 mvt/etmaal. Het wegvak met de hoogste intensiteit is de Raadhuisstraat. Hier is een intensiteit geregistreerd van circa 6.100 motorvoertuigen per werkdag (bron: verkeerstellingen gemeente Oisterwijk, 2023). Dit betekent dat de Raadhuisstraat in de huidige situatie al tegen de capaciteitsgrens loopt.

Uit de berekeningen blijkt dat 47% van het verkeer van en naar het plangebied via de Oirschotseweg en de Raadhuisstraat in westelijke richting rijdt. Op de Raadhuisstraat is de verwachte toekomstige intensiteit daarom $(1.600 \times 0,47) = 750 + 6.100 = 6.850$ mvt/etmaal. Dit betekent dat de norm van maximaal 6.000 mvt/etmaal in de toekomst wordt overschreden. Mogelijk ontstaan daardoor knelpunten op het gebied van doorstroming, verkeersveiligheid en oversteekbaarheid. Geadviseerd wordt daarom om maatregelen te onderzoeken, onderverdeeld in twee categorieën: **1) korte en middellange termijn:** lokale maatregelen op de Raadhuisstraat zelf om met name de oversteekbaarheid en de verkeersveiligheid te verbeteren en **2) lange termijn:** onderzoek naar alternatieve routes voor het doorgaand verkeer (zie Hoofdstuk 6).

4.2.3 Kruispunt Oirschotseweg-Heiligenboom

De kruising tussen de Oirschotseweg en de Heiligenboom is in de huidige situatie een voorrangskruispunt. Het kruisingsvlak is verhoogd, beschikt over een middengeleider en de voorrang is aangeduid met markering (haaiantanden) en bebording (B07). Omdat de Heiligenboom een minimaal wegprofiel heeft, voldoet de aansluiting op de kruising niet aan de richtlijnen. Daarom dient bij het verbreden van het wegprofiel van de Heiligenboom ook de kruising met de Oirschotseweg te worden aangepakt.

4.2.4 Schoolstraat - Kerkstraat

Het traject Schoolstraat - Kerkstraat is ingericht als erftoegangsweg 30 km/u, waar een wegvakcapaciteit geldt van 6.000 mvt/etmaal. De huidige intensiteiten liggen hier rond 4.500 mvt/etmaal (bron: verkeerstellingen gemeente Oisterwijk, 2023). Uit de berekeningen blijkt dat maximaal 47% van het verkeer van en naar het plangebied via de Oirschotseweg, Raadhuisstraat, Kerkstraat en Schoolstraat rijdt. De Schoolstraat is een rechtstreekse verbinding naar de aansluiting met de A58, dus de verwachting is dat een groot deel van het extra verkeer deze route zal nemen, echter kan een deel van het verkeer ook de route via de Rootven nemen richting de Akkerweg, maar daar is in deze toedeling geen rekening mee gehouden. Op het traject Schoolstraat - Kerkstraat bedraagt de toekomstige intensiteit daarom $(1.600 \times 0,47) = 750 + 4.500 = 5.250$ mvt/etmaal. Dit valt binnen de normen voor een erftoegangsweg, maar de maximale capaciteit wordt wel bijna benaderd.

5. Verkeersveiligheid

In het centrum van Moergestel hebben meerdere geregistreerde ongevallen plaatsgevonden in de periode tussen 2018 en 2023. Ter hoogte van supermarkt Jumbo hebben zich een drietal ongevallen voorgedaan, waarvan twee met betrokkenheid van langzaam verkeersdeelnemers. Het andere ongeval betrof twee motorvoertuigen.

Op de Akkerweg hebben zich in totaal tien ongevallen voorgedaan in de periode tussen 2018 en 2023. Bij een viertal ongevallen zijn langzaam verkeersdeelnemers betrokken geweest, allemaal ter hoogte van de rotonde met De Sonman. Op de Akkerweg zijn de verkeersstromen gescheiden van elkaar, ze komen alleen samen op kruispunten. Voor deze rondweg zullen dus geen extra conflictpunten ontstaan. De toename van het verkeer in het centrum kan echter wel leiden tot drukkere verkeerssituaties en een verminderde oversteekbaarheid. Ook is de kans op conflicten tussen gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer groter.

Op de Schoolstraat hebben zich in totaal acht ongevallen voorgedaan in de periode tussen 2018 en 2023. Bij de ongevallen zijn voornamelijk personenauto's betrokken geweest en driemaal was een fietser betrokken. Deze ongevallen hebben verspreid plaatsgevonden op het wegvak. Ook hier geldt dat de verkeerstoename kan leiden tot een verminderde oversteekbaarheid en verhoogd verkeersveiligheidsrisico.

Route Oirschotseweg – Raadhuisstraat – Kerkstraat – Schoolstraat

De verwachting is dat het grootste deel van het bestemmingsverkeer van en naar het plangebied gebruik maakt van de route Oirschotseweg – Raadhuisstraat – Kerkstraat – Schoolstraat – A58. Een deel van deze wegen (Raadhuisstraat, Kerkstraat en Schoolstraat) zijn niet volledig geschikt voor doorgaand verkeer. Deze wegen bevinden zich in een 30 km/u-zone en zijn ook dusdanig ingericht (erftoegangsweg binnen de bebouwde kom). In hoofdstuk 4 is beschreven dat op een aantal wegvakken de capaciteitsgrens van 6.000 mvt/etmaal in de huidige situatie al wordt benaderd of zelfs licht wordt overschreden.

Mogelijk ontstaan op deze wegvakken door de verwachte verkeerstoename knelpunten op het gebied van doorstroming, verkeersveiligheid en oversteekbaarheid. Geadviseerd wordt daarom om maatregelen te onderzoeken, onderverdeeld in twee categorieën (1. korte/middellange termijnmaatregelen en 2. lange termijnmaatregelen).

6. Onderzoek rondweg Moergestel

Al langere tijd wordt gesproken over een mogelijke oostelijke rondweg rond Moergestel. Dit vanwege de hinder die met name in het centrum wordt ervaren door de hoeveelheid (doorgaand) verkeer. Congestie op de nabijgelegen A58 draagt hieraan bij. Het vermoeden is namelijk dat er door vertraging op de snelweg regelmatig sluipverkeer door de kern van Moergestel optreedt. Om voor deze problematiek een oplossing te vinden, heeft Sweco in opdracht van de gemeente Oisterwijk een studie uitgevoerd: *Verkeersonderzoek onderzoek Rondweg Moergestel* d.d. 26 juni 2024. Met deze studie is met behulp van het verkeersmodel onder andere onderzocht welke verkeerseffecten een eventuele rondweg aan de noord- of oostzijde (of een combinatie van beide) van Moergestel heeft. Daarnaast is onderzocht welke mogelijkheden er zijn voor de ontsluiting van de woningbouwontwikkeling bij de Heiligenboom. In dit hoofdstuk zijn de resultaten van de studie door Sweco samengevat.

Inventarisatie huidige situatie

Uit de inventarisatie van de huidige situatie bleek het volgende:

- Op basis van Floating Car Data lijkt het aandeel sluipverkeer beperkt te zijn;
- De verkeersdruk in de kern van Moergestel is hoog;
- De route Kerkstraat-Schoolstraat is een veelgebruikte route tussen de A58 en de Oirschotseweg;
- In een eerder stadium is een rondweg aan de zuidoostkant van Moergestel als niet kansrijk omschreven vanwege de ecologische hoofdstructuur;
- De wegen in het achterland laten berm schade zien, dit suggereert dat zwaar verkeer regelmatig moet uitwijken naar de berm bij het passeren van andere voertuigen.

Resultaat modelstudie

Met het BBMA-verkeersmodel zijn modelberekeningen doorgevoerd om de verkeerseffecten van een aantal rondwegvarianten te berekenen. De belangrijkste conclusies uit de modelberekeningen zijn:

- De verkeersintensiteiten in het centrum van Moergestel nemen fors af wanneer er een zuidoostelijke randweg wordt aangelegd. De leefbaarheid en oversteekbaarheid voor kwetsbare verkeersdeelnemers in het centrum zullen hierdoor sterk verbeteren. Met name het verkeer op de Schoolstraat wordt verleid om de nieuwe rondweg te gebruiken;
- Een noordoostelijke rondweg heeft nauwelijks effect. De intensiteiten in het centrum dalen met minder dan 500 motorvoertuigen per dag, waardoor nog altijd sprake is van te hoge intensiteiten in de centrumstraten;

Conclusie: verkeerskundig gezien biedt een zuidoostelijke rondweg, aantakkend op De Scheerman, voldoende verlichting van de verkeersdruk in het centrum van Moergestel.

7. Conclusie

Parkeerbehoefte

Op basis van de gemeentelijke parkeernormen bedraagt de totale verwachte parkeerbehoefte 362 parkeerplaatsen, inclusief 66 parkeerplaatsen voor bezoekers.

Ontsluiting plangebied

Vanuit het oogpunt van veiligheid is het belangrijk dat het gebied goed bereikbaar blijft in geval van calamiteiten. Dit houdt in dat bewoners een vluchtroute wordt geboden en dat hulpdiensten de locatie kunnen bereiken. Het plangebied beschikt over de benodigde minimale twee verbindingen. Een derde verbinding is mogelijk, mits de fietsverbinding hierop wordt gedimensioneerd. Het advies is om de aansluiting van het plangebied op de Heiligenboom als een gelijkwaardig kruispunt in te richten.

Verkeersafwikkeling

Op basis van CROW-publicatie 381 *Toekomstbestendig parkeren* is berekend dat de verkeersgeneratie van het plangebied circa 1.600 motorvoertuigen per etmaal bedraagt op een werkdag. Vervolgens is een netwerktoedeling gemaakt waar uit blijkt dat circa 22% van het verkeer van en naar het noorden (route Heiligenboom – Stokske) rijdt en dat de overige 78% via zuidelijke ontsluitingsroutes rijdt. Hiervan rijdt 47% door de bebouwde kom van Moergestel (route Heiligenboom – Oirschotseweg – Raadhuisstraat – Kerkstraat – Schoolstraat – A58) en de overige 31% via de Oirschotseweg richting Oirschot.

De verkeerstoename op de Heiligenboom leidt niet tot knelpunten. Wel wordt geadviseerd om het wegprofiel hier te verbreden van een minimaal profiel naar een ideaalprofiel en voldoende brede fietsstroken aan te brengen. Hierdoor zal de kruising met de Oirschotseweg ook moeten worden aangepast, waardoor deze ook conform het ASVV 2021 kan worden ingericht.

Op een aantal andere wegen (Raadhuisstraat, Kerkstraat en Schoolstraat) ontstaan door de verkeerstoename mogelijk knelpunten op het gebied van doorstroming, oversteekbaarheid en verkeersveiligheid. Geadviseerd wordt daarom om maatregelen te onderzoeken, onderverdeeld in twee categorieën: **1) korte en middellange termijn:** lokale maatregelen op de Raadhuisstraat, Kerkstraat en Schoolstraat zelf om met name de oversteekbaarheid en de verkeersveiligheid te verbeteren en **2) lange termijn:** onderzoek naar alternatieve routes voor het doorgaand verkeer (reeds uitgevoerd, zie *Onderzoek rondweg Moergestel* door Sweco).

Onderzoek rondweg Moergestel

Om voor de verkeersdruk in het centrum een oplossing te vinden, heeft Sweco in opdracht van de gemeente Oisterwijk een studie uitgevoerd. Tijdens deze studie is met behulp van het verkeersmodel onder andere onderzocht welke verkeerseffecten een eventuele rondweg aan de noord- of oostzijde (of een combinatie van beide) van Moergestel heeft. De belangrijkste conclusie uit dit onderzoek is dat een zuidoostelijke rondweg voldoende verlichting van de verkeersdruk.

Aanbeveling

Het advies is om voor de korte en middellange termijn lokale maatregelen op wegvak- en kruispuntniveau te onderzoeken en voor de lange termijn (na realisatie plan Heiligeboom) een alternatieve route voor het doorgaand verkeer (dat nu nog door de kern van Moergestel rijdt) te faciliteren. Naar verwachting verbeteren daarmee de doorstroming, verkeersveiligheid, oversteekbaarheid en leefbaarheid in de dorpskern sterk.