

memonummer	02	
datum	15 december 2017	
aan	Martijn Stabel	Antea Group
van	Jaap Bout	Antea Group
kopie	Hans van Herwijnen	Antea Group
project	Opstellen bestemmingsplan studiegebied KVL-terrein Oisterwijk	
projectnr.	0406884.00	
betreft	Beoordeling verkeer	

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeente Oisterwijk is voornemens om de locatie 'Studiegebied KVL-terrein' te Oisterwijk de komende jaren te transformeren naar een gebied met gemengde functies (detailhandel, bedrijvigheid en wonen). Dit voornemen is niet mogelijk binnen het geldende bestemmingsplan. Om deze reden wordt een nieuw bestemmingsplan opgesteld. In het kader van dit bestemmingsplan dient een aantal gebiedsonderzoeken te worden uitgevoerd. Eén daarvan betreft het onderzoek naar de verkeersafwikkeling van het gebied

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied bestaat in de huidige situatie uit de Boerenbond, een aantal rijwoningen en een braakliggend terrein. Op dit braakliggende deel was in het verleden onder meer een woonwagenkamp aanwezig. Het plangebied wordt begrensd door de Ambachtstraat in het Oosten, de Almystraat/Schijfstraat in het zuiden, een bedrijfskavel in het noorden en het KVL-terrein in het westen.

In figuur 1.1 is de ligging en globale begrenzing van het plangebied weergegeven.



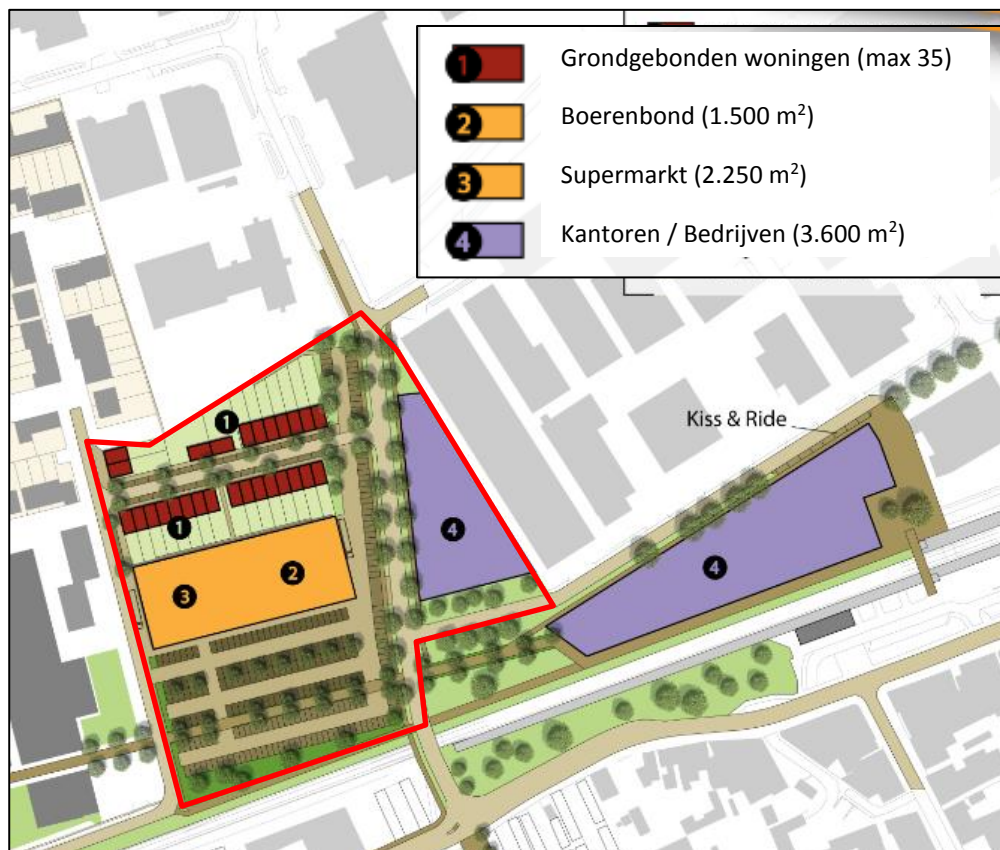
Figuur 1.1. Ligging van het plangebied (rood omkaderd). Bron: Globespotter 2017.

1.3 Voorgenomen ontwikkeling

De gemeente is voornemens om het plangebied om te vormen naar een woon-werkgebied. In het gebied worden woningen gerealiseerd. Tevens wordt de bestaande Boerenbond gesloopt en opnieuw gebouwd en wordt er een supermarkt gerealiseerd. Deze supermarkt wordt verplaatst van elders in Oisterwijk.

Daarnaast wordt aan de oostzijde van het plangebied een kantoor-/bedrijfsfunctie gerealiseerd. In figuur 1.2 is het voorkeursscenario weergegeven.

Ten behoeve van het voornemen wordt de bestaande bebouwing gesloopt en de aanwezige groenstructuur verwijderd.



Figuur 1.2. Voorkeursscenario 'studiegebied KVL-terrein' met plangebied rood omlijnd

1.4 Doel onderzoek

Dit onderzoek richt zich op de verkeerseffecten die plaatsvinden door de ontwikkeling van het studiegebied KVL-terrein. Hierbij is gekeken naar de ontsluiting van het gebied en of de omliggende infrastructuur de gewijzigde verkeersstromen kan verwerken.

1.5 Leeswijzer

In deze memo wordt het verkeer rondom het studiegebied in beeld gebracht. Hierbij worden de onderwerpen verkeersontsluiting, verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid en parkeren behandeld.

2 Verkeer studiegebied KVL-terrein rondom de Ambachtstraat

Momenteel worden de plannen ten aanzien van het studiegebied KVL-terrein opgesteld. Dit betreft het gebied rondom de Ambachtstraat en grenzend aan het KVL-terrein. Voor het studiegebied KVL-terrein is middels een studie (Urban Jazz) een voorkeursscenario B verkozen. Dit voorkeursscenario is weergegeven aan de rechterzijde van figuur 2.1. Dit terrein wordt in de komende jaren getransformeerd naar een woon-werkgebied en de Ambachtstraat wordt verlegd zodat deze recht op de spoorwegovergang Blokshekken aansluit.

2.1 Verkeersontsluiting

Het studiegebied wordt aan de oostzijde ontsloten door middel van de gebiedsontsluitingsweg Ambachtstraat met een maximum snelheid van 50 km/h, welke aan de zuidzijde een spoorwegovergang heeft. Wanneer weggebruikers de spoorwegovergang hebben overgestoken, takt de Ambachtstraat aan op de gebiedsontsluitingswegen Blokshekken en de Spoorlaan beide met een maximumsnelheid van 50 km/h.

De woningen aan de noordzijde van de Boerenbond en de Lidl worden ontsloten door middel van een 30 km/h-weg, welke in verbinding staat met de Almijstraat en het KVL-terrein.

Langzaam verkeer kan in tegenstelling tot het gemotoriseerde verkeer hier wel rechtdoor rijden richting het centrum middels het Fabriekspad. Voor voetgangers wordt er daarnaast onder het station een voetgangerstunnel gerealiseerd, waardoor er meer interactie mogelijk is tussen de gebieden aan beide kanten van het spoor. Aan de noordkant van het station wordt tevens een fietsenstalling gerealiseerd. Overige langzaam verkeersroutes zijn weergegeven in figuur 2.1, waarbij de gemeente de gebiedsontsluitingswegen wilt voorzien van gescheiden fietsvoorzieningen.

Het gebied is goed bereikbaar via openbaar vervoer middels het station Oisterwijk, een streekbuslijn en buurtbuslijnen.



Figuur 2.1 Uitsnede Studiegebied KVL-terrein.

2.2 Verkeersafwikkeling

Met behulp van het regionaal verkeersmodel Hart van Brabant zijn de verkeersstromen inzichtelijk gemaakt voor de omgeving van het studiegebied KVL-terrein. De intensiteiten die voor prognosejaar 2030 verwacht worden door realisatie van het studiegebied zijn hoger dan de intensiteiten in de autonome situatie 2030.

Voor de volgende wegen zijn de intensiteiten berekend:

Nr.	Weg	Intensiteiten autonoom	Intensiteiten ontwikkeling studiegebied KVL
1	Laan van KVL	500	500
2	Laan van KVL	4.500	4.900
3	Ambachtstraat	7.700	8.800
4	Schijfstraat	500	500
5	Almystraat	1.100	2.000
6	Blokshekken	8.600	9.500
7	Spoorlaan	7.400	7.600



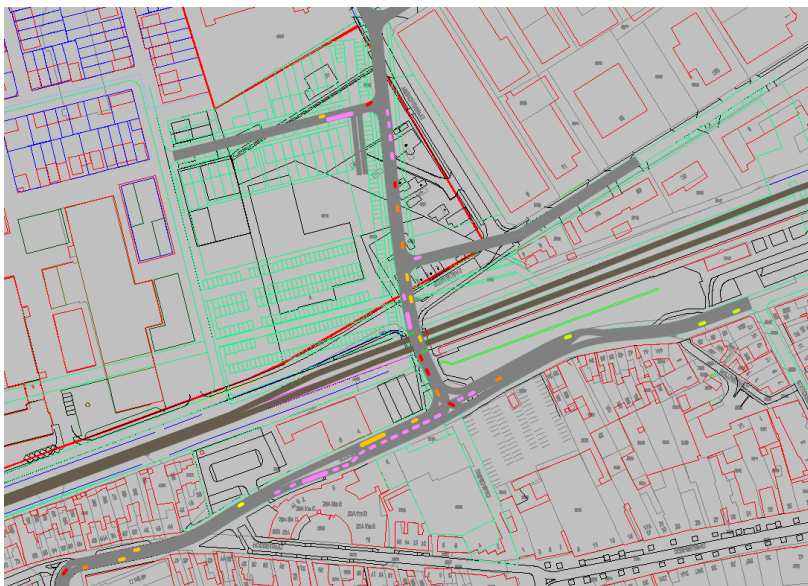
Tabel 1: Berekende intensiteiten uit het verkeersmodel 2030 (mvt/etm); rechts de wegvakken

Voor een kwantitatieve beoordeling van de verkeersintensiteit op bepaalde type wegen zijn geen concrete toetsingskaders beschikbaar. Wel is vanuit het ASVV bekend dat voor erftoegangswegen doorgaans wordt uitgegaan van maximaal 5.000-6.000 mvt/etmaal als wenselijke intensiteit. Voor gebiedsontsluitingswegen en stroomwegen bestaan geen toetsingskaders. Doorgaans wordt voor een gebiedsontsluitingsweg, bestaande uit 2x1 rijstroken, uitgegaan van circa 15.000 mvt/etmaal als maximaal aanvaardbaar.

Door de ontwikkeling van het studiegebied KVL-terrein wordt extra verkeer verwacht. Op bijna alle genoemde wegvakken neemt het verkeer toe, de grootste toename is waar te nemen op de Ambachtstraat. De omvang van de intensiteiten past op etmaalniveau echter binnen de range die voor de betreffende wegfuncties als uitgangspunt wordt genomen. Hierbij uitgaande van vrijliggende voorzieningen voor langzaam verkeer op de Ambachtstraat.

Naast de afwikkeling op wegvakniveau is binnen de bebouwde kom met name de afwikkeling op kruispuntniveau maatgevend voor de doorstroming. In 2016 is een studie uitgevoerd naar onder meer de doorstroming op kruispunten in de omgeving Ambachtstraat ('Verkeersstudie Studiegebied Oisterwijk, projectnr: 407301, 30 mei 2016'). Hierbij is de afwikkeling in beeld gebracht met behulp van een microsimulatie. Het beoordeelde netwerk bestaat uit het kruispunten Blokshekken- Ambachtstraat, Schijfstraat – Ambachtstraat en Laan van KVL- Ambachtstraat.

Op basis van de microsimulatie (zie beeld in figuur 2.2) Blijkt dat het verkeer op de Ambachtstraat - Blokshekken - Spoorlaan afdoende kan worden afgewikkeld na realisatie van studiegebied KVL-terrein. Ter hoogte van de kruispunten Schijfstraat - Ambachtstraat en Luxemburgstraat - Ambachtstraat is de afwikkeling tevens goed. Bevoorradend vrachtverkeer en de linksafbeweging vanaf de Blokshekken richting de Ambachtstraat zijn vanuit de microsimulatie aandachtsgebieden, welke worden meegenomen in de ontwerp- en besluitfase. Ten slotte ontstaan er kleine wachtrijen ter hoogte van de Blokshekken, Schijfstraat en Ambachtstraat als de spoorwegovergang tijdelijk dicht is vanwege het passeren van een trein. Deze wachtrijen blijven beperkt en lossen na opening van de slagbomen weer snel op. Resultaten van de simulatie zijn opgenomen in rapport 'Verkeersstudie Studiegebied Oisterwijk, projectnr: 407301, 30 mei 2016, Antea Group'



Figuur 2.2 Beeld van microsimulatie studiegebied. (in licht groen is het plan weergegeven)

2.3 Verkeersveiligheid

De verkeersveiligheid binnen het studiegebied verbetert ten opzichte van de huidige situatie. De gemeente is voornemens om de aansluitende wegen te voorzien van vrij liggende fietsvoorzieningen, passend bij de principes van Duurzaam Veilig. De verschillende modaliteiten krijgen binnen het ontwerp duidelijk een eigen plek wat bijdraagt aan de verkeersveiligheid.

Momenteel (juni 2017) loopt er een LVO-traject voor aanpassingen aan de spoorwegovergang in samenwerking met ProRail. De indeling van de openbare ruimte ter hoogte van de spoorwegovergang zal aansluiten op de vormgeving van de infrastructuur binnen het gehele studiegebied. In tegenstelling tot de huidige situatie zullen fietsers ter hoogte van de spoorwegovergang ook worden gescheiden van het gemotoriseerde verkeer, waardoor de kans op conflicten kleiner wordt.

Aan de zuidzijde van het spoor wordt het kruispunt Blokshekken – Spoorlaan – Ambachtstraat opnieuw vormgegeven. Het kruispunt wordt hierdoor duidelijker, netter en veiliger waarbij rekening wordt gehouden met de verschillende type verkeersstromen. Verschillende varianten zijn onderzocht en toegelicht in rapport 'Verkeersstudie Studiegebied Oisterwijk, projectnr: 407301, 30 mei 2016, Antea Group'.

2.4 Parkeren

Rekening houdende met de dimensionering van onder het fietspad ten oosten van de Ambachtstraat, de fietsvoorziening bij de oversteek van het spoor, de aansluiting van de Ambachtstraat op de inrikker het gebied in en de ruimte die de rijcurves van het bevoorradend verkeer zijn er 263 parkeerplaatsen ingepast in het ontwerp, welke net voldoende zijn. Op basis van het gemiddelde parkeercijfer, gebaseerd op kencijfers uit de CROW-publicatie 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie', zijn er 260 parkeerplaatsen nodig. Uit een integrale parkeerbalans, die is opgesteld voor het KVL-terrein en studiegebied KVL-terrein, blijkt dat ook op het piekmoment er voldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn

3 Conclusie

Op basis van de verwachte verkeersintensiteiten uit het regionale verkeersmodel en de doorrekening van het microscopische verkeersmodel zijn geen verkeersproblemen te verwachten. Het extra verkeer vanuit het KVL-terrein kan goed doorstromen over het netwerk van Oisterwijk. De verkeersveiligheid wordt op diverse vlakken verbeterd, zoals het scheiden van de verkeersstromen. Daarnaast wordt voor het parkeren geen problemen verwacht door de aanwezigheid van voldoende parkeerplaatsen.

Er zijn vanuit dit verkeersonderzoek geen bezwaren gebleken tegen de voorgenomen ontwikkeling.