

Memo

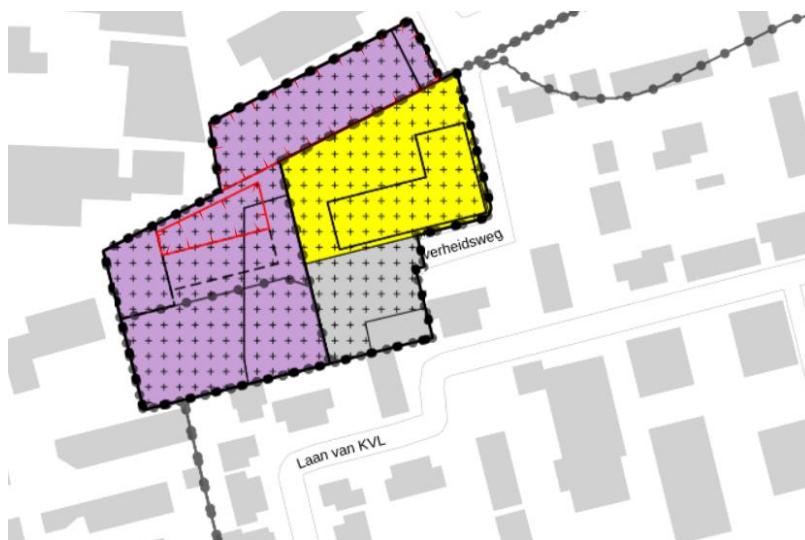
memonummer	01	
datum	3 februari 2022	
aan	J. Rama - Alberto	Gemeente Oisterwijk
van	A. Damen	Antea Group
kopie	M. Brienissen-Sterkenburg	Antea Group
project	Oisterwijk, advisering RvS appartementen Koninklijke Verenigde Leder (KVL)	
projectnr.	0474637.100	
betreft	Verkeersonderzoek ontwikkeling Nijverheidsweg	

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Bij besluit van 11 april 2019 heeft de raad van de gemeente Oisterwijk het bestemmingsplan "KVL-terrein, locatie Nijverheidsweg (west)" vastgesteld. Het plan wijzigt de planologische regeling voor de noordwestzijde van het zogeheten KVL-terrein, aan de Nijverheidsweg. Voor deze gronden was voorheen het bestemmingsplan "KVL-terrein" van kracht. Aan de gronden was een bedrijfsbestemming toegekend.

Het bestemmingsplan "KVL-terrein, locatie Nijverheidsweg (west)" maakt een transformatie van dit deel van het KVL-terrein naar een woonbestemming mogelijk, zie **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden..** Het plan voorziet in de bouw van een appartementengebouw van drie bouwlagen met 27 woningen in het oostelijk deel van het plangebied. Daarnaast is de planregeling van de omliggende percelen aan de Nijverheidsweg gewijzigd. Deze percelen hebben hun bedrijfsbestemming behouden, met dien verstande dat de raad heeft beoogd de bestaande feitelijke situatie als zodanig te bestemmen door in bepaalde gevallen een verlaging van de toegestane milieucategorie vast te leggen.



Figuur 1: Plangebied bestemmingsplan 'KVL-terrein, locatie Nijverheidsweg (west)'

De Raad van State heeft op 21 juli 2021 uitspraak gedaan over de beroepen welke zijn ingediend tegen het plan door een aantal belanghebbenden. Daarin wordt betoogd dat:

- de verkeersaantrekkende werking van het voorziene appartementengebouw leidt tot een verminderde bereikbaarheid van hun bedrijfspercelen voor het vrachtverkeer, en;
- sprake is van een verkeersonveilige situatie ter plaatse van de inrit tot hun percelen.

De Afdeling overweegt dat niet is gebleken dat de raad voldoende onderzoek heeft verricht naar de verkeerskundige gevolgen van de ontwikkeling die met het vastgestelde bestemmingsplan wordt mogelijk gemaakt. Hierbij ligt de nadruk op de verkeersafwikkeling en -veiligheid in de omgeving.

1.2 Doelstelling

In dit memo worden de verwachte verkeerskundige effecten van de ontwikkeling beschreven. Hierbij wordt onderzocht wat de parkeerbehoefte van de ontwikkeling is waarmee bepaald kan worden hoeveel parkeerplaatsen minimaal gerealiseerd dienen te worden. Daarnaast wordt de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid van de omgeving van het plangebied onderzocht.

2 Parkeer- en verkeersgeneratie

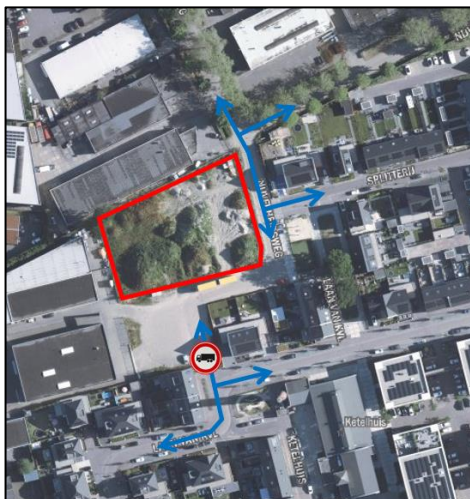
In dit hoofdstuk wordt de parkeerbehoefte en verkeersgeneratie berekend welke voortkomen uit de ontwikkeling om daarmee de verkeerseffecten van de ontwikkeling in beeld te brengen.

2.1 Uitgangspunten ontwikkeling

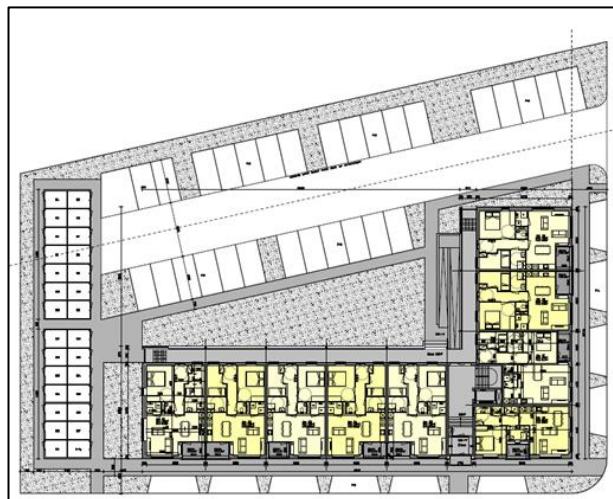
Bij de berekening voor de parkeer- en verkeersgeneratie is uitgegaan dat:

- De ontwikkeling de bouw van 27 appartementen mogelijk maakt.
- De appartementen sociale huurappartementen betreffen.
- De voornaamste doelgroep voor de appartementen 1-2 persoonhuishoudens zijn, waarbij de voorkeur uitgaat naar senioren. De appartementen zijn echter ook geschikt voor alleenstaanden en jonge stellen. Het is niet de verwachting dat vanuit de ontwikkelingen sprake zal zijn van spelende kinderen op straat

Figuur 2 toont de locatie van de ontwikkeling en de ontsluitingsstructuur. Figuur 3 toont een schematische weergave van het planvoornemen. Het parkeerterrein van het voornemen sluit aan de oostzijde aan op de Nijverheidsweg.



Figuur 2: Locatie ontwikkeling



Figuur 3 Planvoornemen

2.2 Parkeren

Allereerst wordt de parkeerbehoefte van de ontwikkeling berekend om daarmee het minimaal aantal benodigde parkeerplaatsen vast te kunnen stellen. Hierbij is uitgegaan dat:

- De parkeerberekening is gemaakt op basis van de "Nota Parkeernormen Oisterwijk 2016."
- het plangebied zich in "rest bebouwde kom" bevindt.
- De parkeernorm voor sociale huurwoningen valt in de categorie "Huur, etage, midden/goedkoop".

De parkeernorm voor sociale huurwoningen is 1,4 parkeerplaatsen per appartement (dit is inclusief 0,3 parkeerplaatsen voor bezoekers). De parkeerplaatsen voor bezoekers moeten daarbij openbaar toegankelijk zijn.

Op basis van bovenstaande uitgangspunten toont Tabel 1 de verwachte parkeerbehoefte voor personenauto's conform de Nota Parkeernormen van de gemeente Oisterwijk. In totaal zijn 38 parkeerplaatsen nodig, waarvan 30 voor bewoners en 8 voor bezoekers. Het planvoornemen voorziet in 40 parkeerplaatsen, waarvan 30 op eigen terrein en 10 langs de openbare weg. Daarmee wordt voorzien in de parkeerbehoefte van de ontwikkeling en tevens voldaan aan het gemeentelijk parkeerbeleid.

Type woning	Aantal	Parkeernorm gemeente	Aantal parkeerplaatsen
Huur, etage, midden/goedkoop	27	1,4	37,8 pp
Totaal			37,8 pp

Tabel 1 Parkeerbehoefte ontwikkeling Nijverheidsweg o.b.v. parkeernormen gemeente Oisterwijk

2.3 Verkeersgeneratie

Hierna is de verkeersgeneratie van de ontwikkeling berekend om daarmee de effecten op de verkeersafwikkeling en -veiligheid inzichtelijk te maken. Hierbij is er vanuit gegaan dat:

- de berekeningen voor de verkeersgeneratie gemaakt zijn op basis van kencijfers van het CROW (publicatie 381 "Toekomstbestendig parkeren") uit 2018.
- alle appartementen vallen onder de CROW categorie: "Huur, appartement, midden/goedkoop (incl. sociale huur)."
- het plangebied zich in de 'rest bebouwde kom', van een 'weinig stedelijk' gebied bevindt.
- de kencijfers van het CROW een bandbreedte (minimale en maximale verkeersgeneratie per woning) kennen. Voor de verkeersgeneratie van deze ontwikkeling is uitgegaan van de bovenkant van de bandbreedte (maximale verkeersgeneratie). Om daarmee een worst-case scenario te beschrijven.

Tabel 2 toont de verwachte verkeersgeneratie van de ontwikkeling. Verwacht wordt dat de ontwikkeling 122 motorvoertuigbewegingen (mvt) per weekdag genereert. Omgerekend naar werkdag¹ zijn dit 135 mvt.

	Functiebenaming	Hoeveelheid	Verkeersgeneratie	Aantal verplaatsingen
Woningen	Appartement/studio	27	4,5	121,5
Totaal (weekdag)				121,5
Totaal (werkdag)				134,8

Tabel 2 Verkeersgeneratie ontwikkeling o.b.v. CROW kengetallen

¹ De verkeersgeneratie van woningbouw per weekdag kan worden omgerekend naar werkdag door de kencijfers te vermenigvuldigen met 1,11 (bron: CROW, publicatie 381 – 'Toekomstbestendig parkeren').

3 Onderbouwing verkeersafwikkeling en – veiligheid

Dit hoofdstuk gaat achtereenvolgens in op de onderbouwing van de thema's verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid.

3.1 Verkeersafwikkeling

De Nijverheidsweg is ter hoogte van de ontwikkeling een erftoegangsweg, uitgevoerd met klinkers en een maximum snelheid van 30km/h, zie Figuur 4. Ten zuidwesten van de ontwikkellocatie bevindt zich een cul de sac² waar vrachtverkeer voor de bedrijfsgebouwen aan de Nijverheidsweg 12, 12a, 12b en 14 kan laden, lossen en keren, zie ook Figuur 5. Figuur 6 toont de verkeersstromen die in de omgeving van het plangebied. Autoverkeer kan vanaf de cul de sac de Laan van KVL bereiken. Voor vrachtverkeer is het verboden om door te rijden richting de Laan van KVL.



Figuur 4: Nijverheidsweg ter hoogte van ontwikkellocatie. (bron: Streetsmart 12-7-2021)



Figuur 5 Cul de sac ter hoogte van de bedrijfsgebouwen Nijverheidsweg 12, 12a, 12b en 14 (bron: Streetsmart 12-7-2021)

² Een Cul-de-sac is een doodlopende straat, waar men kan keren (bron: encyclo.nl).



Figuur 6 Routing vracht- en autoverkeer

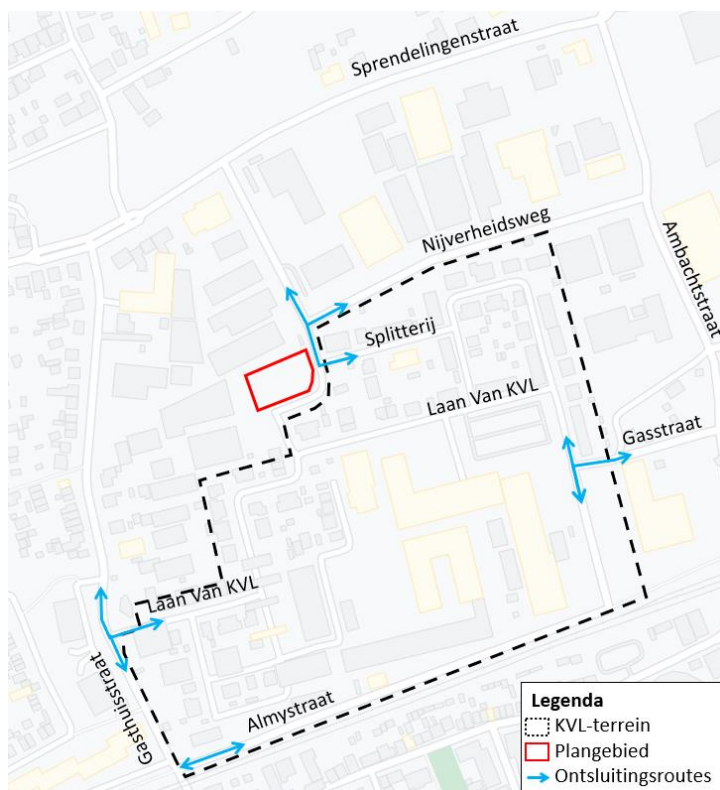
Van de Nijverheidsweg zijn ter hoogte van de ontwikkeling geen verkeersintensiteiten bekend. Wel zijn door Dufec in opdracht van de gemeente Oisterwijk op vrijdag 5, maandag 8 en dinsdag 9 april 2019 (voor Corona) tussen 07:00 en 19:00 uur tellingen uitgevoerd naar het vrachtverkeer dat via de cul de sac rijdt. Uit de tellingen komt naar voren dat op vrijdag twee, maandag vijf en dinsdag twee vrachtwagens de bedrijven hebben bereikt, zie ook bijlage 1. De maximale verkeersgeneratie door vrachtwagens vanuit de bedrijven bedraagt daarmee 10 motorvoertuigbewegingen (mvt) (aankomst en vertrek) per etmaal.

De Nijverheidsweg heeft, ter hoogte van de ontwikkeling, geen doorgaande verkeersfunctie waarmee enkel lokaal bestemmingsverkeer voor de woningen en de bedrijven gebruik maakt van deze weg. De verkeersintensiteiten op deze weg zijn daarmee zeer beperkt. De bijdrage vanuit de ontwikkeling leidt tot een toename van de verkeersintensiteit met circa 135 mvt per werkdag. De spitsen zijn de drukste momenten op de dag en omvatten circa 10% van de etmaalintensiteiten. Vanuit de ontwikkeling komt dit neer op 14 mvt. Dit is een marginale toename en zal daardoor niet leiden tot problemen in de verkeersafwikkeling. Ook de beperkte omvang van het vrachtverkeer van/ naar de bedrijven heeft geen wezenlijk effect op de verkeersafwikkeling.

Aanvullend hierop zal het verkeer van het appartementencomplex het plangebied aan de oostzijde verlaten. Daarmee komt het merendeel van het autoverkeer dat het plangebied aandoet niet tot aan de cul de sac. Enkel bezoekers maken mogelijk gebruik van de openbare parkeerplaatsen langs het plangebied. De situatie is overzichtelijk en het aantal vrachtverkeerbewegingen is zeer beperkt waarmee dit niet tot problemen in de verkeersafwikkeling zal leiden.

Ook de reeds gebouwde woningen in het KVL-dorp maken minimaal gebruik van de cul de sac als zij de Nijverheidsweg als toegangsweg gebruiken. De Splitterij is de meest logische ontsluitingsroute naar de bestaande woningen in het KVL-dorp. Verkeer slaat daarmee al voor de cul de sac af. Daarnaast wordt voor de overige woningen en functies binnen het KVL-terrein gebruik gemaakt van de overige ontsluitingsroutes aan de Almystraat, Gasthuisstraat – Laan van KVL en van de Gasstraat – Laan van KVL, zie Figuur 7.

Vanuit de ontwikkeling en de cul de sac kan via de Nijverheidsweg snel de Ambachtstraat in het oosten en de Sprendelingenstraat in het noorden bereikt worden. Dit betreffen gebiedsontsluitingswegen welke het verkeer van het KVL-terrein (deels) ontsluiten. De toename vanuit de ontwikkeling zal op deze wegen nauwelijks tot geen effect hebben op de doorstroming.



Figuur 7 Ontsluitingsroutes KVL-terrein

3.2 Verkeersveiligheid

Het oorspronkelijke plan voorziet in twee ontsluitingen van het plangebied: één aan de oostzijde (ter hoogte van de Splitterij) en één ter hoogte van de cul de sac, nabij de bedrijven aan de Nijverheidsweg 12, 12a, 12b, en 14. Een tweede ontsluiting ter hoogte van deze bedrijven is niet noodzakelijk voor de ontsluiting van het plan. Daarom is besloten deze ontsluiting op te heffen, zie Figuur 8. Hiermee blijft de bestaande verkeerssituatie ongewijzigd, waardoor vrachtwagens op deze locatie hetzelfde kunnen manoeuvreren zoals nu gebeurt. Vanuit het plan voor de appartementen zullen er nauwelijks verkeersbewegingen ter hoogte van de cul de sac zijn. Bewoners kunnen op eigen terrein parkeren en slaan daarmee ter hoogte van de kruising met de Splitterij af. Deze kruising is voldoende overzichtelijk en zal niet tot knelpunten op gebied van verkeersveiligheid leiden. Enkel bezoekers maken mogelijk gebruik van de openbare parkeerplaatsen langs het plangebied, zie ook Figuur 8. De situatie is overzichtelijk en het aantal vrachtverkeerbewegingen is zeer beperkt waarmee geen verkeersonveilige situaties ontstaan. Het vrachtverkeer kan ongehinderd en veilig laden, lossen en keren bij de bedrijven. Indien toch gebruik gemaakt wordt van de verbinding tussen de cul de sac en de Laan Van KVL zal dit niet tot verkeersonveilige situaties leiden.



Figuur 8 Afsluiting van tweede ontsluitingsroute t.h.v. de cul de sac

In de directe nabijheid van de ontwikkeling ligt een groen- en speelvoorziening, zie Figuur 9. Kinderen uit de bestaande wijk kunnen hier veilig spelen. Het is niet de verwachting dat vanuit de ontwikkelingen sprake zal zijn van spelende kinderen op straat. Daarmee is de verkeersveiligheid ook voor deze doelgroep geborgd.



Figuur 9: Groen- en speelvoorziening t.h.v. Splitterij (bron: Streetsmart 12-7-2021)

4 Conclusie

In dit memo zijn de verkeerskundige effecten van de ontwikkeling aan de Nijverheidsweg inzichtelijk gemaakt. De conclusies hiervan zijn:

- De verwachte parkeerbehoefte van de ontwikkeling bedraagt 38 parkeerplaatsen, waarvan 30 voor bewoners en 8 voor bezoekers. Met de voorziene 40 parkeerplaatsen wordt ruimschoots voorzien in de verwachte parkeerbehoefte.
- De (verwachte) verkeersgeneratie van de ontwikkeling bedraagt 122 mvt per weekdag. Omgerekend naar werkdag zijn dit 135 mvt wat neerkomt op 14 mvt per spitsuur. Uit verkeerstellingen uit 2019 (voor Corona) blijkt dat maximaal 5 vrachtwagens per etmaal de bedrijfsgebouwen aan de Nijverheidsweg aandoen via de cul de sac. De maximale verkeersgeneratie door vrachtwagens vanuit de bedrijven bedraagt daarmee 10 mvt (aankomst en vertrek) per etmaal. Gezien de ligging van de Nijverheidsweg en de minimale toename aan verkeersbewegingen vanuit de ontwikkeling zal dit niet leiden tot problemen in de verkeersafwikkeling. Ook de beperkte omvang van het vrachtverkeer van/ naar de bedrijven heeft geen wezenlijk effect op de verkeersafwikkeling.
- Verkeer van/naar de ontwikkeling en de reeds bestaande woningen in het KVL-dorp slaat al voor de cul de sac af bij de kruising met de Splitterij. Enkel bezoekers maken mogelijk gebruik van de openbare parkeerplaatsen langs het plangebied. De situatie is overzichtelijk en het aantal vrachtverkeerbewegingen is zeer beperkt waarmee dit niet tot problemen in de verkeersafwikkeling zal leiden. Vrachtverkeer voor de bedrijven Nijverheidsweg 12, 12a, 12b en 14 kan ongehinderd en veilig laden, lossen en keren op de cul de sac. Autoverkeer van/naar de overige woningen in het KVL-terrein kan gebruik maken van de overige ontsluitingsroutes.
- Om de verkeersveiligheid ter hoogte van de cul de sac te verbeteren is besloten de ontsluiting aan deze zijde van het plangebied op te heffen. Daarmee maken bewoners gebruik van de oostelijke ontsluiting. Deze is goed overzichtelijk en daarmee verkeersveilig. Enkel bezoekers maken mogelijk gebruik van de openbare parkeerplaatsen langs het plangebied. De situatie is overzichtelijk en het aantal vrachtverkeerbewegingen is zeer beperkt waarmee geen verkeersonveilige situaties ontstaan. Indien toch gebruik gemaakt wordt van de verbinding tussen de cul de sac en de Laan Van KVL zal dit niet tot verkeersonveilige situaties leiden.
- De nieuwe woningen zijn bedoeld voor 1-2 persoonhuishoudens (senioren en starters) zonder kinderen. Het is niet de verwachting dat vanuit de ontwikkelingen sprake zal zijn van spelende kinderen op straat. Eventuele spelende kinderen kunnen bij de groen-/speelvoorziening tegenover de ontwikkeling (ter hoogte van de Splitterij) veilig spelen. De kans op conflicten met gemotoriseerd verkeer ter hoogte van de cul de sac is daarmee zeer beperkt.

Bijlage 1: Verkeerstellingen Dufec

In opdracht van Gemeente Oisterwijk heeft onderzoeksbureau Dufec in april 2019 verkeerstellingen uitgevoerd op twee doorsnedes in de Nijverheidsweg in Oisterwijk. Hierbij is alleen het vrachtverkeer geteld met herkomst of bestemming van Nijverheidsweg 12, 12a, 12b en 14. Met dit onderzoek krijgt de opdrachtgever inzicht in de intensiteiten en verkeerssamenstelling van het vrachtverkeer.

METHODE

De verkeerstellingen zijn uitgevoerd door waarnemers op locatie. De tellingen hebben plaatsgevonden met een tijdsinterval van 15 minuten gedurende de periode: 07:00 - 19:00 uur. Er is onderscheid gemaakt naar de volgende categorieën verkeersdeelnemers:

- Vrachtverkeer: 2 assen zonder aanhanger, 2 assen met aanhanger, 3 assen zonder aanhanger, 3 assen met aanhanger en overig vrachtverkeer.

WEER EN BIJZONDERHEDEN

De weersomstandigheden waren als volgt:

- april 2019: droog, zwaar bewolkt, 14 °C
- 8 april 2019: droog, zwaar bewolkt, 20 °C
- 9 april 2019: droog, geheel bewolkt, 15 °C

(KNMI weerstation Gilze-Rijen)

Er hebben zich geen bijzonderheden voorgedaan.

NIJVERHEIDSWEG, OISTERWIJK

Hoofdlijnen - Doorsnede per dag

VRACHTVERKEER VR 5 APRIL

Uren	Richting A	Richting B
07:00 - 08:00	0	0
08:00 - 09:00	1	0
09:00 - 10:00	0	0
10:00 - 11:00	1	2
11:00 - 12:00	0	0
12:00 - 13:00	0	0
13:00 - 14:00	0	0
14:00 - 15:00	0	0
15:00 - 16:00	0	0
16:00 - 17:00	0	0
17:00 - 18:00	0	0
18:00 - 19:00	0	0
Categorieën		
2 assen zonder	0	0
2 assen met	2	2
3 assen zonder	0	0
3 assen met	0	0
Overig	0	0
Totaal	2	2

VRACHTVERKEER MA 8 APRIL

Uren	Richting A	Richting B
07:00 - 08:00	0	0
08:00 - 09:00	0	0
09:00 - 10:00	0	0
10:00 - 11:00	0	0
11:00 - 12:00	0	0
12:00 - 13:00	0	0
13:00 - 14:00	2	1
14:00 - 15:00	0	1
15:00 - 16:00	2	2
16:00 - 17:00	1	1
17:00 - 18:00	0	0
18:00 - 19:00	0	0
Categorieën		
2 assen zonder	1	1
2 assen met	4	4
3 assen zonder	0	0
3 assen met	0	0
Overig	0	0
Totaal	5	5

VRACHTVERKEER DI 9 APRIL

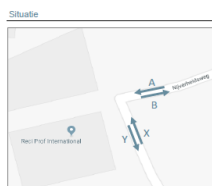
Uren	Richting A	Richting B
07:00 - 08:00	0	0
08:00 - 09:00	0	0
09:00 - 10:00	0	0
10:00 - 11:00	1	1
11:00 - 12:00	0	0
12:00 - 13:00	0	0
13:00 - 14:00	0	0
14:00 - 15:00	0	0
15:00 - 16:00	1	1
16:00 - 17:00	0	0
17:00 - 18:00	0	0
18:00 - 19:00	0	0
Categorieën		
2 assen zonder	1	1
2 assen met	1	1
3 assen zonder	0	0
3 assen met	0	0
Overig	0	0
Totaal	2	2

VERKEERSTELLING

Vrachtverkeer

Meetlocatie
Nijverheidsweg (12, 12a, 14)
Oisterwijk

Metings
Meetperiodes: 5 april, 8 april en 9 april 2019
Methode: Waarnemers op locatie
In opdracht van: Gemeente Oisterwijk
Uitgevoerd door: Dufec



Opmerkingen
Naar richtingen X en Y was er geen vrachtverkeer.
Hierdoor zijn deze niet gepresenteerd.
Alleen vrachtverkeer met herkomst of bestemming
Nijverheidsweg 12, 12a of 14 is geregistreerd.