

ADDENDUM

Aan: Reebok Vastgoed B.V.
Van: R. Voorbraak
Betreft: Beschouwing wegverkeerslawaaï recreatiepark Oisterwijkse Heide
Berekenen geluidbelasting (L_{den}) bij woningen Oirschotsebaan 19, 21 en 23
Datum: 8 april 2025

1. INLEIDING

In opdracht van Reebok Vastgoed B.V. is onderstaande akoestische beschouwing wegverkeerslawaaï opgesteld als gevolg van de planontwikkeling recreatiepark Oisterwijkse Heide aan de Oirschotsebaan ong. te Oisterwijk. In onderhavige beschouwing wordt de toenemende verkeersintensiteit en geluidbelasting beoordeeld ter plaatse van de woningen aan de Oirschotsebaan 19, 21 en 23 als gevolg van het te realiseren recreatiepark Oisterwijkse Heide.

In onderstaande afbeelding is de situatie van de planontwikkeling weergegeven.

Afbeelding 1: Schets omgeving en plangebied



2. UITGANGSPUNTEN

Om het toekomstige gebruik van de wegen rondom het recreatiepark te kunnen inschatten, heeft Arcadis de verkeerscijfers uit de verkeerstellingen uit 2019 omgerekend naar de verkeersintensiteiten in toekomstjaar 2035 met 1% autonome groei per jaar. Tevens is de verkeersgeneratie als gevolg van het plan berekend. Deze rapportage is bijgevoegd als bijlage 1 met daarbij de verkeersverdeling. In onderstaande tabel zijn de betreffende gegevens weergegeven.

Tabel 2: Verkeersintensiteiten en verkeersgeneratie

Nr	Weg	huidige situatie 2019	autonome ontwikkeling 2035	plan	autonoom + plan 2035
1	Gemullenhoekenweg (tussen Vennelaan en Adervendreef)	3.692	4.300	120	4.420
2	Oirschotsebaan (tussen Fransebaan en Kollenburgsebaan)	2.609	3.100	820	3.920
3	Fransebaan west	994	1.200	370	1.570
4	Fransebaan oost	338	400	0	400
5	Kollenburgsebaan	423	500	120	620

3. BEREKENING

Op basis van de gegevens in hoofdstuk 2 is de geluidbelasting en de toename ter plaatse van de woningen aan de Oirschotsebaan 19, 21 en 23 inzichtelijk gemaakt voor het prognosejaar 2035. Tevens is daarbij de toename als gevolg van het plan bepaald. De resultaten zijn weergegeven in onderstaande tabel en in bijlage 3a en bijlage 3b.

Tabel 3: geluidbelastingen ter plaatse van woningen

Punt	Omschrijving	Hoogte (m)	L _{den} Prognosejaar 2035 (dB)	L _{den} Prognosejaar 2035 + toename plan (dB)	L _{den} Toename
W01_A	Oirschotsebaan 23 (voorgevel)	1,5	55,9	56,9	1,0
W01_B	Oirschotsebaan 23 (voorgevel)	4,5	56,9	57,9	1,0
W02_A	Oirschotsebaan 23 (zijgevel)	1,5	55,0	56,0	1,0
W02_B	Oirschotsebaan 23 (zijgevel)	4,5	55,7	56,7	1,0
W03_A	Oirschotsebaan 21 (voorgevel)	1,5	55,4	56,4	1,0
W03_B	Oirschotsebaan 21 (voorgevel)	4,5	56,5	57,5	1,0
W04_A	Oirschotsebaan 19 (voorgevel)	1,5	55,7	56,7	1,0
W04_B	Oirschotsebaan 19 (voorgevel)	4,5	56,7	57,7	1,0

De toename in geluidbelasting als gevolg van de toenemende verkeersintensiteiten bedraagt ca. 1,0 dB. Op basis van de hindertabel uit het Handboek Hinderwet welke terug te vinden is in bijlage 2 kan geconcludeerd worden dat deze toename als 'geen hinder' gekwalificeerd kan worden. In een uitspraak van Raad van State¹ (6 januari 2023) kan worden opgemaakt dat de hindertabel uit het Handboek Hinderwet nog immer gehanteerd kan worden.

¹ Bron: <https://www.raadvanstate.nl/@102562/201406913-2-r3/>

4. CONCLUSIE

In opdracht van de Reebok Vastgoed B.V. is een akoestische beschouwing wegverkeerslawaaï opgesteld als gevolg van de planontwikkeling aan de Oirschotsebaan ong. te Oisterwijk. In onderhavige beschouwing wordt de toenemende verkeersintensiteit en optredende geluidbelasting beoordeeld ter plaatse van de woningen aan de Oirschotsebaan 19, 21 en 23 inzichtelijk gemaakt als gevolg van het te realiseren vakantiepark.

Als gevolg van het te realiseren vakantiepark zal de verkeersintensiteit ter plaatse van de Oirschotsebaan en Kollenburgsebaan toenemen. Deze verkeerstoename komt overeen met een toename in geluidbelasting van 1,0 dB ter plaatse van de woningen aan de Oirschotsebaan 19, 21 en 23.

Op basis van de hindertabel uit het Handboek Hinderwet kan geconcludeerd worden dat deze toename als 'geen hinder' gekwalificeerd kan worden. De realisatie van het vakantiepark zal derhalve voor het aspect wegverkeerslawaaï geen verslechtering opleveren van het woon- en leefklimaat.

BIJLAGEN

Bijlage 1: Rapportage verkeersgeneratie Arcadis & verdeling

Bijlage 2: Hindertabel (Handboek Hinderwet)

Bijlage 3a: Invoergegevens & resultaten wegverkeerslawaaï berekening (zonder toename)

Bijlage 3b: Invoergegevens & resultaten wegverkeerslawaaï berekening (met toename)

Bijlage 1

Rapportage verkeersgeneratie Arcadis & verdeling

VERKEERSADVIES RECREATIEPARK HEIDEPARK OISTERWIJK

Reebok Vastgoed B.V.

18 MAART 2025 - PUBLIC

Arcadis Nederland B.V.

Postbus 1018

5200 BA 's-

Hertogenbosch

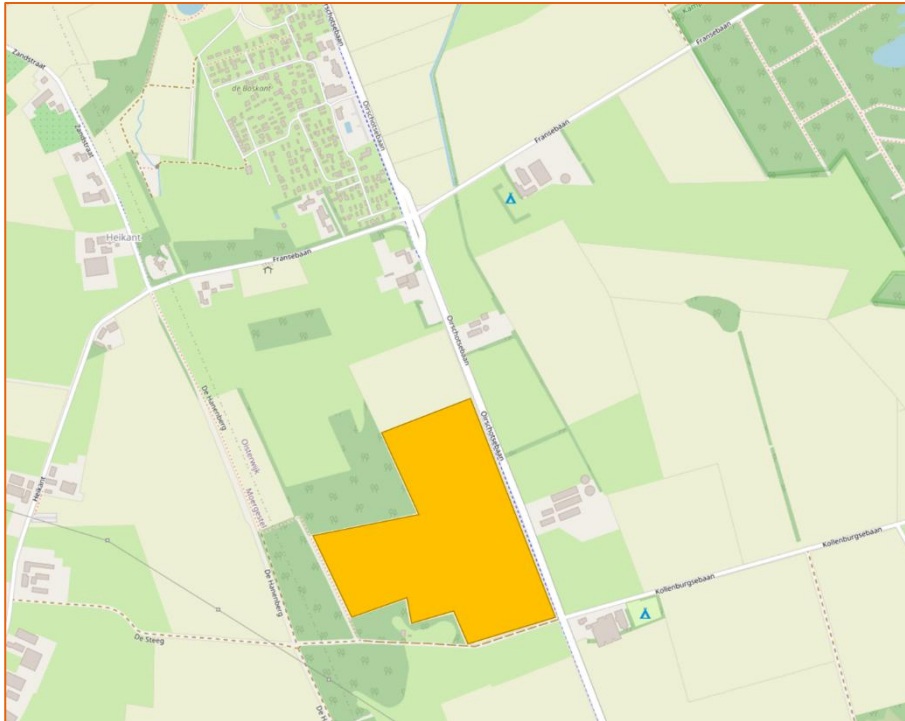
Nederland

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	4
2	PARKEREN	5
2.1	Parkeervraag	5
2.2	Aanbod parkeerplaatsen	6
2.3	Conclusie parkeren	6
3	VERKEERSSTRUCTUUR	7
3.1	Functie en vormgeving	7
3.2	Gebruik huidig	8
3.3	Verkeersgeneratie ontwikkeling	9
3.4	Gebruik toekomstig	10
4	VERKEERSVEILIGHEID	11
4.1	Verkeersveiligheid op omliggende wegen	11
4.2	Verkeersveiligheid bij aansluitingen op het recreatiepark	12
4.3	Verkeersveiligheid op het recreatiepark	13
4.4	Langzaam verkeer	13
4.5	Aandachtspunten	15
5	INRICHTINGSVOORSTEL IN- EN UITRIT	16
6	CONCLUSIE	18
6.1	Parkeren	18
6.2	Verkeersveiligheid	18
	COLOFON	19

1 INLEIDING

Initiatiefnemer wil het bestaande recreatiebedrijf De Reebok aan de Duinenweg te Oisterwijk verplaatsen naar een nieuwe locatie aan de Oirschotsebaan in Oisterwijk (zie figuur 1).



Figuur 1 Nieuwe locatie recreatiepark De Reebok aan de Oirschotsebaan

In het kader van het voorontwerp-bestemmingsplan Verplaatsing De Reebok van 28 februari 2020 is een omgevingsdialoog met omwonenden gehouden.

Uit de omgevingsdialoog van 17 juni 2020 hebben omwonenden om aandacht gevraagd voor een jaar rond voldoende aantal parkeerplaatsen.

Ook vrezen omwonenden dat de aard en omvang van de verkeersbewegingen die het recreatiebedrijf het jaar rond veroorzaakt leiden tot verkeerskundig ongewenste en onveilige situaties gezien de huidige infrastructuur aan de Oirschotsebaan. Met name de nieuwe in- en uitrit voor motorvoertuigen van gasten, bezoekers, personeel en bevoorradingsauto's en het extra fietsverkeer zouden gelet op de huidige verkeersbewegingen van motorvoertuigen, fietsers, wandelaars en landbouwverkeersvoertuigen kunnen leiden tot verkeerskundig ongewenste en verkeersonveilige situaties.

In juli 2024 is deze rapportage herzien zodat voldaan wordt aan de meest recente beleidsregels van de gemeente Oisterwijk.

Deze rapportage gaat daarom in op de volgende onderwerpen:

- Parkeren (hoofdstuk 2);
- Verkeersstructuur (hoofdstuk 3);
- Verkeersveiligheid (hoofdstuk 4).

Voor bovenstaande onderwerpen zetten wij uiteen of de voorgenomen verplaatsing van het recreatiepark leidt tot mogelijke aandachtspunten. In hoofdstuk 5 bespreken we mogelijke maatregelen om de aandachtspunten op te lossen. Tenslotte is in hoofdstuk 6 bevat de conclusie te lezen.

2 PARKEREN

2.1 Parkeervraag

Parkeervraag – gemeentelijke parkeernormen

Op het terrein van recreatiepark Heidepark Oisterwijk dienen voldoende parkeerplaatsen te worden gerealiseerd. De gemeente Oisterwijk geeft in de Beleidsregels Parkeernormen gemeente Oisterwijk 2024 (Gemeente Oisterwijk, 2024) aan dat de genoemde parkeernormen de ondergrens zijn. Er mogen wel meer parkeerplaatsen gerealiseerd worden dan de norm, maar niet minder.

Voor het recreatiepark houden we conform de beleidsregels de parkeernormen voor het 'buitengebied' aan,

In de parkeerbalans gaan we uit van de realisatie van 200 recreatieve verblijfseenheden (norm bungalowpark).

Tabel 1 Parkeerbehoefte per voorziening

Soort	Aantal eenheden	Kencijfer	Aantal parkeerplaatsen
Bungalowpark (huisjescomplex)	200	2,1 ppl per eenheid	420

Uit het parkeerbeleid van de gemeente Oisterwijk volgt dat er minimaal 420 parkeerplaatsen nodig zijn voor alle accommodaties gezamenlijk. Parkeerplaatsen voor personeel zijn hier al in meegenomen.

Parkeervraag – uitsplitsing naar doelgroepen

Omwonenden zijn bezorgd over mogelijke parkeeroverlast. Daarom is de berekening nader uitgesplitst naar verschillende soorten doelgroepen die van het recreatiepark gebruik gaan maken:

- 50% 'empty-nesters'
Van deze groep komt 25% met één auto en 75% met twee auto's.
- 10% 'short-stayers'
Deze groep overnacht op het park om een festival of een evenement bij te wonen. Ze komen van over de hele wereld per vliegtuig, taxi, trein. Slechts 30% van deze groep komt met de auto.
- 40% overige
Deze groep komt met één auto per standplaats.

Tabel 2 Parkeerbehoefte per doelgroep

	Aantal eenheden	1 auto	2 auto's	Anders	Aantal parkeerplaatsen
'Empty-nesters'	50% - 100	25%	75%	0%	175
'Short-stayers'	10% - 20	30%	0%	70%	6
Overig	40% - 80	100%	0%	0%	80
Totaal					261

Wanneer je kijkt naar de uitsplitsing per doelgroep zijn er 261 parkeerplaatsen nodig, tegenover de minimale norm van 420 parkeerplaatsen die de gemeente hanteert.

Parkeervraag – dagrecreanten en passanten

Het restaurant op het recreatiepark is niet alleen toegankelijk voor de gasten van het park, maar ook voor dagrecreanten en passanten.

Om ook voldoende parkeerplaatsen te bieden voor dagrecreanten, nemen we het restaurant als aparte functie mee. In tabel 3 zijn de parkeernorm van de gemeente Oisterwijk weergegeven voor de functie 'restaurant'. Dit leidt tot een parkeerbehoefte van 45 parkeerplaatsen.

Tabel 3 Parkeerbehoefte inclusief dagrecreanten en passanten

Soort	Aantal eenheden	Kencijfer	Aantal parkeerplaatsen
Restaurant	300 m2 bvo	15 ppl per m2 bvo (parkeernota gemeente Oisterwijk)	45
Restaurant	300 m2 bvo	16 ppl per m2 bvo (CROW kencijfers)	48

De totale parkeervraag wordt hiermee 465 (420+45) parkeerplaatsen volgens de gemeentelijke kencijfers en 309 (261+48) parkeerplaatsen vanuit de uitsplitsing naar verschillende doelgroepen en de maximale normen van het CROW.

2.2 Aanbod parkeerplaatsen

Op het recreatiepark Heidepark Oisterwijk worden in eerste instantie 450 parkeerplaatsen gerealiseerd, waarvan 140 direct na de entree: deze parkeerplaatsen zijn dus direct toegankelijk voor dagrecreanten en passanten. Initiatiefnemer dient dit aantal te verhogen naar 465 plekken om te voldoen aan de toekomstige parkeerbehoefte.

2.3 Conclusie parkeren

Indien het volledige plan wordt vergund en gerealiseerd, voldoet het plan met 450 te realiseren parkeerplaatsen net niet aan de gemeentelijke parkeernorm. Overeenkomstig deze parkeernorm zijn 465 parkeerplaatsen nodig.

De initiatiefnemer heeft ook een eigen inschatting gemaakt van het reisgedrag van de verschillende doelgroepen op het park, waaruit blijkt dat de totale parkeervraag neerkomt op 261 parkeerplaatsen. Daarnaast is rekening gehouden met dagrecreanten en passanten die het restaurant bezoeken, waarvoor overeenkomst CROW-normen maximaal 48 parkeerplaatsen nodig zijn. Dit brengt de totale parkeervraag op 309 parkeerplaatsen.

Hieruit blijkt dat er in de praktijk ruim voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn voor de specifieke doelgroepen van het park, alsmede voor dagrecreanten, passanten en personeel, ondanks dat het benodigde aantal van 465 parkeerplaatsen niet wordt gehaald. De initiatiefnemer zal echter in het plan rekening houden met de mogelijkheid om het aantal parkeerplaatsen te verhogen naar 465 indien nodig.

3 VERKEERSSTRUCTUUR

3.1 Functie en vormgeving

Recreatiepark Heidepark Oisterwijk komt aan de zuidwestzijde van de Oirschotsebaan te liggen (zie figuur 2), vlakbij de kruising met de Kollenburgsebaan. Het recreatiepark ontsluit rechtstreeks op de Oirschotsebaan. De Oirschotsebaan is door de Gemeente Oisterwijk aangemerkt als een erfdoegangsweg type 1 buiten de bebouwde kom (Gemeentelijk verkeer- en vervoerplan 2014 – 2024, 2030), Gemeente Oisterwijk, 8 december 2014). Verkeer op de weg heeft voorrang op de aansluitende zijwegen. De maximumsnelheid is 60 km/uur en er ligt een vrijliggend tweerichtingenfietspad aan de zuidwestzijde van de weg.



Figuur 2 Oirschotsebaan richting Oisterwijk (bron: Google Maps, maart 2019)



Figuur 3 Kruising Oirschotsebaan en Kollenburgsebaan (bron: Google Maps, maart 2019)

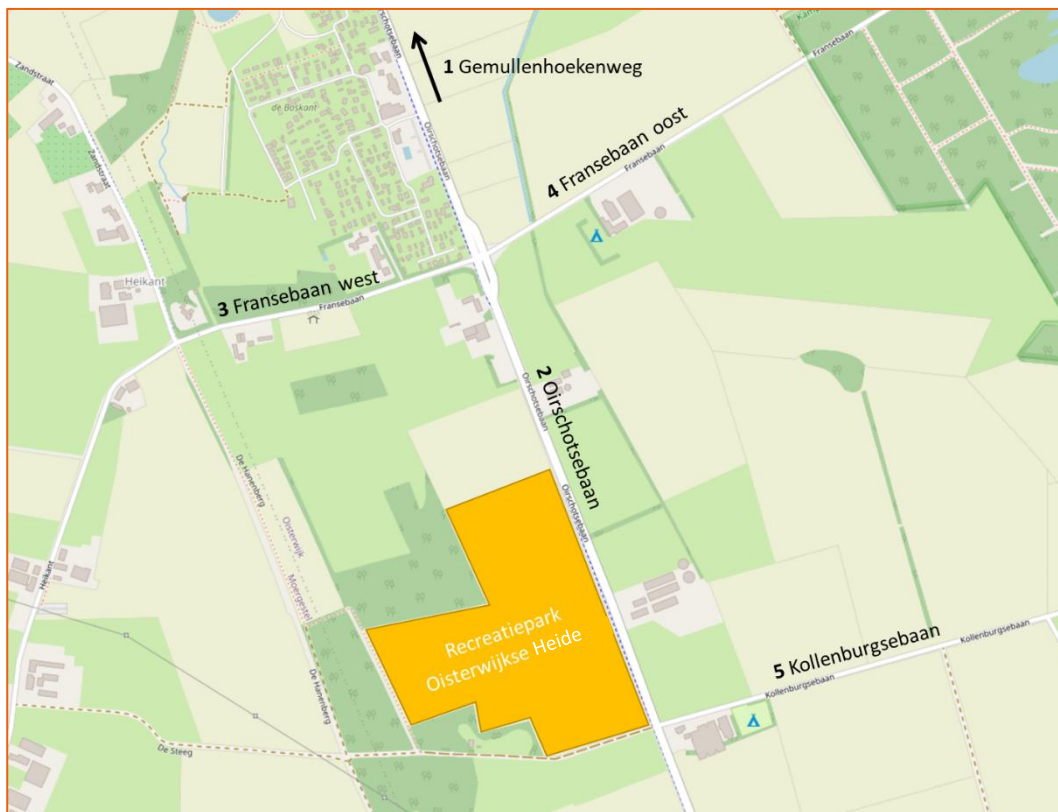
3.2 Gebruik huidig

In juni 2019 heeft de gemeente Oisterwijk verkeerstellingen uitgevoerd op wegen nabij het beoogde recreatiepark. Deze cijfers zijn voldoende recent om als representatief te worden beschouwd. De verkeersintensiteiten zijn weergegeven in tabel 1. De entree van recreatiepark ligt aan de Oirschotsebaan. Deze weg heeft een verkeersintensiteit van ca. 2.600 mvt/etmaal.

Deze verkeersintensiteit past goed binnen de functie van de weg. Aangenomen mag worden dat een gemiddelde erftoegangsweg 6.000 mvt/etmaal kan verwerken (ASVV, 2021).

Tabel 4 Verkeersintensiteiten omgeving Oirschotsebaan (verkeerstellingen juni 2019)

Nr	Weg	Werkdag- etmaalintensiteit
1	Gemullenhoekenweg (tussen Vennelaan en Adervendreef)	3.692
2	Oirschotsebaan (tussen Fransebaan en Kollenburgsebaan)	2.609
3	Fransebaan west	994
4	Fransebaan oost	338
5	Kollenburgsebaan	423



Figuur 4 Locatie telpunten

3.3 Verkeersgeneratie ontwikkeling

De geplande ontwikkeling genereert nieuwe verkeersstromen. Om te toetsen of deze via de bestaande infrastructuur kunnen worden afgewikkeld, berekenen we op basis van CROW kencijfers de verkeersgeneratie van het recreatiepark.

De ontwikkeling resulteert in een verkeersgeneratie ca. 740 mvt/etmaal op een weekdag, zie ook tabel 5. Op een werkdag zijn dit ca. 820 mvt/etmaal.

Tabel 5 Verkeersgeneratie Recreatiepark Heidepark Oisterwijk in motorvoertuigen per weekdagetmaal

Soort	Aantal eenheden	Kencijfer	Aantal ritten (max)
Recreatieve verblijfseenheid (bungalow)	200	2,6 – 2,8 ritten per eenheid	560
Restaurant	45 pp	2	180
Totaal			740

Uitgangspunten:

- CROW publicatie 381: 'Toekomstbestendig parkeren – Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' is gebruikt als bron voor de kencijfers.
- Gemeente Oisterwijk is een weinig stedelijke gemeente (Beleidsregels Parkeernormen gemeente Oisterwijk 2024)
- De ontwikkeling ligt in het buitengebied van Oisterwijk.
- Voor het restaurant wordt een turnover van 2 per parkeerplaats gehanteerd.
- Het maximum aantal ritten wordt als uitgangspunt gehanteerd
- Voor het bepalen van de verkeersgeneratie op een werkdag, vermenigvuldigen we de totalen met een factor 1,11.

3.4 Gebruik toekomstig

Om het toekomstige gebruik van de wegen rondom het recreatiepark te kunnen inschatten, hebben we de verkeerscijfers uit de verkeerstellingen uit 2019 omgerekend naar de verkeersintensiteiten in toekomstjaar 2035 met 1% autonome groei per jaar. De resultaten staan in tabel 6. De verkeerscijfers zijn afgerond op honderdtallen om schijnnaauwkeurigheid te vermijden. In de autonome ontwikkeling 2035 groeit de verkeersintensiteit op de Gemullenhoekenweg naar ca. 4.300 mvt/etmaal en de verkeersintensiteit op de Oirschotsebaan groeit naar ca. 3.100 mvt/etmaal. Beide getallen blijven nog ruim onder de 6.000 mvt/etmaal die we als grenswaarde hanteren.

Het recreatiepark ontsluit rechtstreeks op de Oirschotsebaan. Met het aantal verkeersbewegingen van het recreatiepark erbij, bedraagt de nieuwe verkeersintensiteit op de Oirschotsebaan tussen de Fransebaan en de Kollenburgsebaan ongeveer 4.000 mvt/etmaal. De verkeersintensiteit op de Oirschotsebaan neemt fors toe met 30%, maar blijft ruimschoots onder de 6.000 mvt/etmaal die we als grenswaarde hanteren. Dit betekent dat er geen knelpunten ontstaan in de verkeersdoorstroming op de Oirschotsebaan.

Het verkeer van en naar het recreatiepark is op basis van expert judgement verdeeld over de overige wegen:

- Het recreatiepark ligt in Zuid-Nederland, dus het grootste deel van haar bezoekers komt vanuit het oosten, noorden of westen: 75%. Deze bezoekers rijden voor het grootste deel via de A58, Moergestel en de Fransebaan west en bij Moergestel de A58 op: 45%. De rest rijdt via de Gemullenhoekenweg door Oisterwijk naar de N65 (15%) of via de Kollenburgsebaan naar Boxtel en de A2.
- De overige 25% komt uit het zuiden en rijdt via de Oirschotsebaan, Oirschot en de A58.

De resultaten van deze verdeling zijn te zien in tabel 6. Op de Fransebaan west neemt de verkeersintensiteit met 400 mvt/etmaal toe naar 1.600 mvt/etmaal. Dit is een toename van 35%, maar de totale verkeersintensiteit op deze weg blijft laag en zal niet tot problemen leiden. Op de overige wegen is de toename gering; deze leidt niet tot problemen in de verkeersdoorstroming. In het volgende hoofdstuk behandelen we het aspect verkeersveiligheid in relatie tot de verkeerstoename op de omliggende wegen.

Tabel 6 Verkeerscijfers autonome ontwikkeling en plansituatie 2035 (afgerond op honderdtallen)

Nr	Weg	huidige situatie 2019	autonome ontwikkeling 2035	plan	autonoom + plan 2035
1	Gemullenhoekenweg (tussen Vennelaan en Adervendreef)	3.692	4.300	120	4.420
2	Oirschotsebaan (tussen Fransebaan en Kollenburgsebaan)	2.609	3.100	820	3.920
3	Fransebaan west	994	1.200	370	1.570
4	Fransebaan oost	338	400	0	400
5	Kollenburgsebaan	423	500	120	620

4 VERKEERSVEILIGHEID

4.1 Verkeersveiligheid op omliggende wegen

De Oirschotsebaan is een erftoegangsweg type 1 buiten de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 60 km/uur en een vrijliggend fietspad. Het vrijliggende fietspad zorgt voor een veilige afwikkeling van fietsverkeer. Alle kruispunten met de aansluitende wegen zijn voorrangskruispunten waarbij de voorrangssituatie op de aansluitende wegen onderschikt is aan de Oirschotsebaan.

De Gemullenhoekenweg ligt in het verlengde van de Oirschotsebaan en is een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom (Gemeentelijk verkeer- en vervoerplan 2014 – 2024, 2030) met een maximumsnelheid van 50 km/uur en vrijliggende fietspaden aan weerszijden van de weg.

De Fransebaan en de Kollenburgsebaan zijn erftoegangswegen buiten de bebouwde kom type 2 met een maximumsnelheid van 60 km/u. Beide wegen hebben, conform de richtlijnen, geen aparte voorzieningen voor fietsers. Dit betekent dat alle verkeer – autoverkeer, landbouwverkeer, fietsers én voetgangers – van dezelfde rijbaan gebruikmaakt. De wegen hebben niet alleen een functie voor lokaal verkeer, maar ook voor recreatief verkeer.

De Fransebaan west is een bosweg, onderdeel van een recreatieve knooppuntenfietsroute. De rijbaan is ca. 3,5 m breed. Inclusief bermbeton is de weg ca. 4,5 m breed. De smalle rijloper zorgt voor een visuele vernauwing van de weg, terwijl de bermverharding ervoor zorgt dat auto's elkaar wel kunnen passeren.

De smalle rijbaan maakt dat weggebruikers gedwongen zijn rekening met elkaar te houden: twee auto's kunnen elkaar hier niet op volle snelheid passeren en als een automobilist één of meer fietsers in wil halen, zal hij/zij moeten wachten tot er geen tegemoetkomend verkeer is. Hetzelfde geldt voor landbouwverkeer. Deze inrichting gecombineerd met lage verkeersintensiteiten (onder de 2.000 mvt/etmaal) zorgt voor verkeersveilige wegen. Dit geldt zowel op de Fransebaan als op de Kollenburgsebaan.



Figuur 5 Fransebaan west (bron: CycloMedia, juni 2020)

De Kollenburgsebaan is ca. 3 m breed, zie ook figuur 6. Autoverkeer dat elkaar hier wil passeren, maakt gebruik van de bermen. Op deze weg is geen bermverharding aanwezig, waardoor er een hoogteverschil bestaat tussen rijbaan en berm. Dit maakt het voor fietsers lastig om uit te wijken bij tegemoetkomend (landbouw)verkeer. Wij adviseren de gemeente om hier bermverharding in de vorm van grasbetontegels of bermbeton (zoals op de Fransebaan west) aan te leggen.



Figuur 6 Kollenburgsebaan (bron: CycloMedia, juni 2020)

4.2 Verkeersveiligheid bij aansluitingen op het recreatiepark

Allereerst is gekeken naar de entree van het recreatiepark. Er komt een digitale entree-controle. De beoogde locatie hiervan is niet direct aan de kruising met de Oirschotsebaan, maar iets daarachter. Hierdoor zijn 140 parkeerplaatsen bij de entree bereikbaar zonder dat verkeer deze digitale entree-controle moet passeren. Gasten kunnen hun auto daardoor direct parkeren als ze naar de receptie moeten voor check-in. Bezoekers van het restaurant (die niet op het recreatiepark verblijven) kunnen ook gewoon parkeren zonder de digitale entree-controle te hoeven passeren. Dit voorkomt wachtrijen voor de digitale entree-controle bij de entree van het park. Bovendien resulteert de keuze voor deze locatie van de digitale entree-controle in een bufferruimte op de inrit van het recreatiepark. Er is dus geen kans op terugslag van de wachtrij op de Oirschotsebaan.

Het fietspad ten zuidwesten van de Oirschotsebaan kan wel leiden tot mogelijk onveilige situaties. Zowel bij de entree als bij de uitgang van het recreatiepark moet het tweerichtingen fietspad gepasseerd worden. Doordat dit fietspad direct aan de Oirschotsebaan ligt, hebben automobilisten te maken met twee conflictpunten die gelijktijdig aandacht vragen: het fietspad en de rijbaan.

Ook sluit de vormgeving van de Oirschotsebaan niet helemaal aan op de functie. Dit kan resulteren in hogere snelheden dan de maximaal toegestane 60 km/uur. Door een entree en uitgang aan deze weg te realiseren, kan een groot verschil in snelheid ontstaan tussen doorgaand en afslaand verkeer. Dit kan een mogelijk knelpunt vormen voor de verkeersveiligheid.

Verkeersveiligheid t.p.v. uitrit. Er wordt in hoofdstuk 5 hier op ingegaan, maar m.i. dient ook in deze paragraaf hier iets over te worden opgenomen.

4.3 Verkeersveiligheid op het recreatiepark

Voor de verkeersveiligheid is gekozen om het in- en uitrijdende verkeer van elkaar te scheiden bij de hoofdentree van het park (zie figuur 7). Op het eigen terrein worden opstelplaatsen gerealiseerd voor het inkomende verkeer. Piekmomenten bij aankomende en vertrekkende gasten worden voorkomen door flexibele in- en uitcheckmogelijkheden en de inzet van verkeersregelaars tijdens het hoogseizoen.

Op het recreatiepark zelf zijn de wegen open voor zowel gemotoriseerd verkeer als langzaam verkeer. De snelheden liggen laag. Kruispunten kennen een gelijkwaardige voorrangssituatie. Voor wandelaars en fietsers zijn er extra paden en doorsteekjes, waardoor zij zich zowel veilig als via directe routes over het park kunnen bewegen.



Figuur 7 Inrichtingsplan recreatiepark Heidepark Oisterwijk (Compositie 5 Stedenbouw, 23 januari 2020, kenmerk 183114i13)

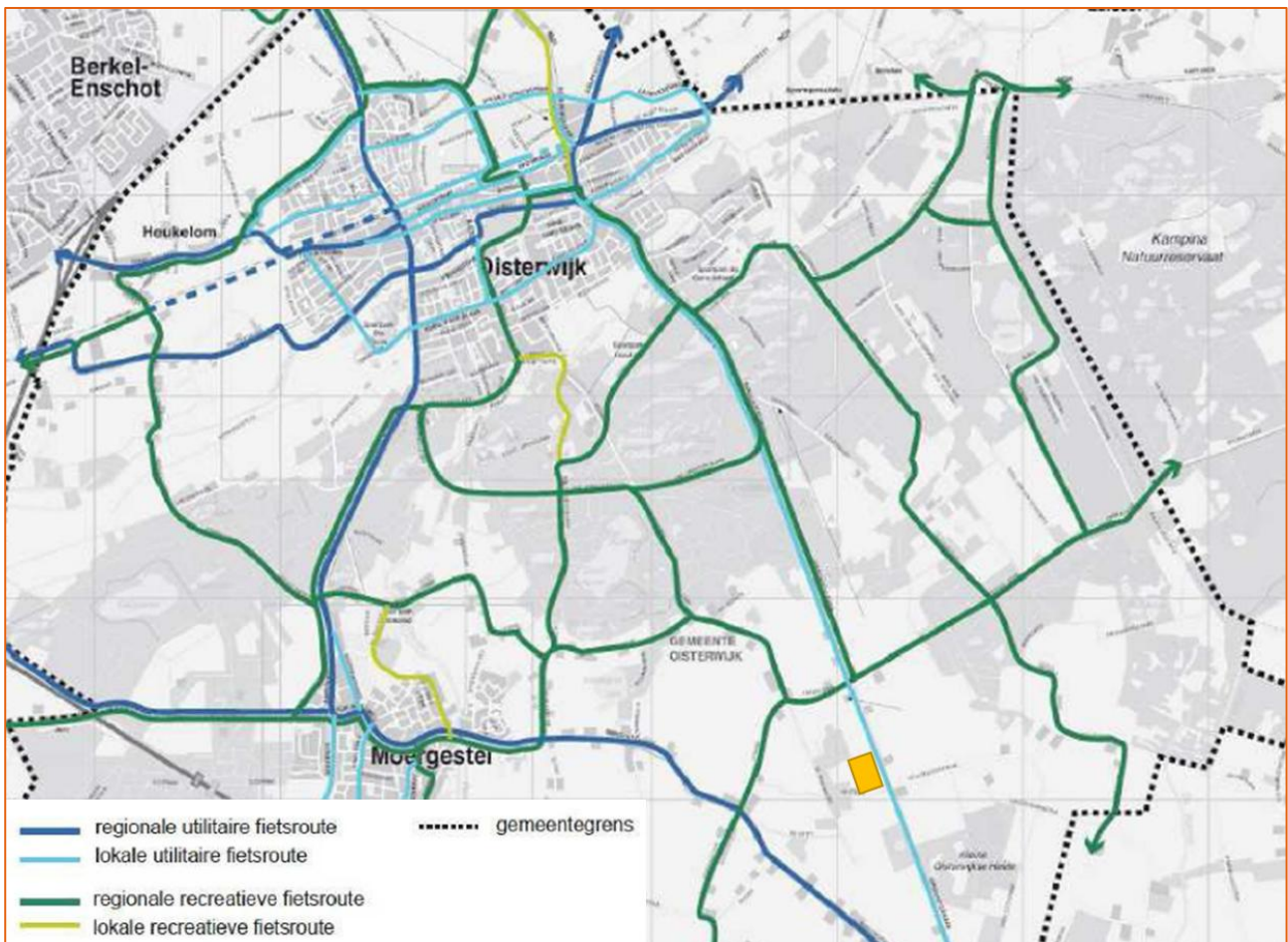
4.4 Langzaam verkeer

De Oirschotsebaan ter hoogte van het recreatiepark is onderdeel van een lokale utilitaire fietsroute en sluit ter hoogte van de Fransebaan aan op een regionale recreatieve fietsroute (Gemeentelijk verkeer- en vervoerplan 2014 – 2024 (2030), Gemeente Oisterwijk, 8 december 2014). De Kollenburgsebaan en de Oirschotsebaan maken ook deel uit van een recreatieve knooppuntenroute.

Een separate in- en uitrit voor het recreatiepark dienen op een verkeersveilige manier ingericht te worden, met goed zicht op het fietspad en voldoende ruimte voor het verkeer van en naar het recreatiepark om zowel het fietspad als de Oirschotsebaan veilig over te steken.

De fietsintensiteiten op de wegen rondom het recreatiepark zijn niet bekend. Door de verplaatsing van het recreatiepark komt er meer recreatief fietsverkeer op de omliggend wegen. Enkel op de Oirschotsebaan is voor hen een vrijliggend fietspad aanwezig. Op de overige wegen (o.a. Fransebaan en Kollenburgsebaan) zijn geen aparte voorzieningen aanwezig voor langzaam verkeer. Dit betekent dat langzaam verkeer en gemotoriseerd verkeer (waaronder landbouwverkeer) gebruik maken van dezelfde smalle rijbaan. Juist vanwege de smalle rijbaan is het gemotoriseerd verkeer gedwongen langzaam te rijden en te wachten met inhalen van fietsers tot er geen tegemoetkomend verkeer aankomt. Bij lage verkeersintensiteiten, zoals hier het geval is, is dit een verkeersveilige situatie.

Langs het park lopen twee zandpaden: De Steeg en De Hanenberg. Deze paden worden gebruikt door bestemmingsverkeer en wandelaars, en wellicht ook door fietsers. Alle verkeer deelt hier hetzelfde pad, maar omdat de snelheden en de intensiteiten laag liggen, leidt dit niet tot knelpunten in de verkeersveiligheid. De aansluiting van de Steeg op de Oirschotsebaan is op een nette manier vormgegeven. De Oirschotsebaan ligt hier op een plateau, en er is voldoende ruimte tussen fietspad en rijbaan voor een auto om te wachten.



Figuur 8 Uitsnede van het fietsnetwerk van gemeente Oisterwijk met de locatie van het recreatiepark in geel

4.5 Aandachtspunten

Er zijn twee aandachtspunten bij de aansluiting van het recreatiepark op de Oirschotsebaan geconstateerd:

Verkeer van en naar het recreatiepark moet zowel het autoverkeer op de Oirschotsebaan voorrang geven als het verkeer op het vrijliggende fietspad. Dit vraagt veel concentratie van de automobilist, zeker als die in voor hem/haar onbekend gebied rijdt. Hierbij ontstaat een groter risico op verkeersonveilige situaties,

Door een entree en uitgang aan deze weg te realiseren, kan bovendien een groot verschil in snelheid ontstaan tussen doorgaand en afslaand verkeer.

5 INRICHTINGSVOORSTEL IN- EN UITRIT

Op basis van de beschrijving van de huidige verkeerssituatie moet worden uitgegaan van het inpassen van in- en uitrit op een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom, welke binnen een 60 km/u zone ligt.

Wat betreft de inrichting van de uitrit voorziet het inrichtingsplan van het recreatiepark in een groene overgang tussen het park en de weg. Het park zal daardoor beperkt zichtbaar zijn vanaf de weg, waardoor de aansluitingen vanuit het park op de Oirschotsebaan door de weggebruiker niet direct zal worden gezien als uitrit vanaf een kavel, maar meer als een zijweg. Daarnaast zijn alle overige aansluitende wegen op de Oirschotsebaan uitgevoerd als ondergeschikte wegen, waarbij de voorrang is geregeld door middel van haaiantanden en ondersteunende voorrangsborden. Bord B01 op de Oirschotsebaan en bord B06 op de ondergeschikte weg.

Het advies is daarom om de in- en uitrit van het recreatiepark ook in te richten als zijwegen uit de voorrang waarbij de voorrangssituatie wordt verduidelijkt door middel van verkeersborden B01 en B06. Op deze manier sluiten de in- en uitritten aan op het wegbeeld van de Oirschotsebaan. Dit sluit weer aan op de verwachting van de weggebruiker wat de verkeersveiligheid ten goede komt.



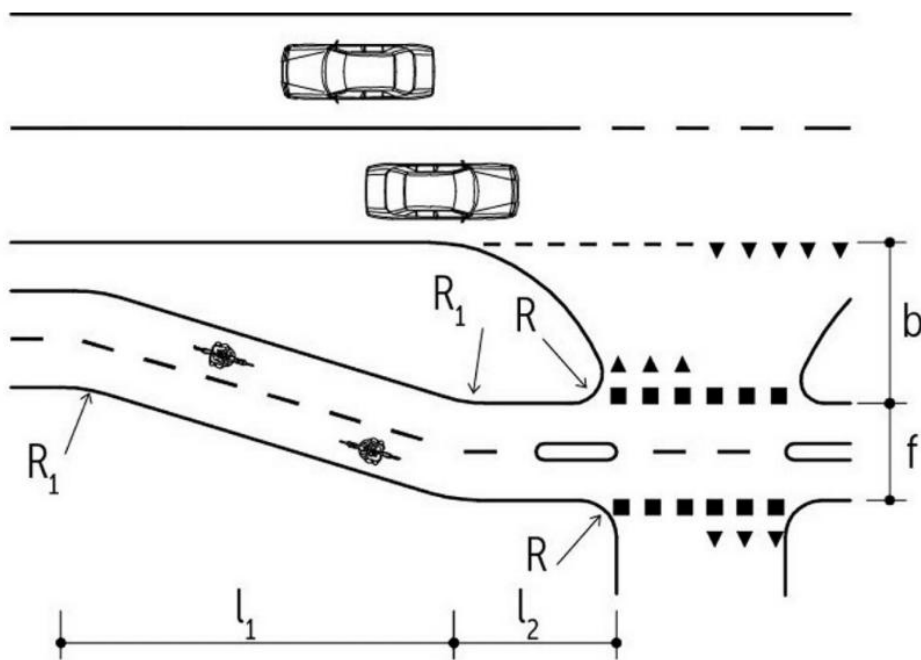
Figuur 9 Te plaatsen verkeersborden ter hoogte van de in- en uitrit

Gedurende het ontwerpproces van de in- en uitrit zal aandacht besteed moeten worden aan de zichtlijnen zodat fietsers en het wegverkeer elkaar tijdig kunnen zien.

Vorrangsregeling fietsverkeer

Parallel aan de Oirschotsebaan loopt aan de westzijde een tweerichtingsfietspad. Dit fietspad heeft net als de rijbaan van de Oirschotsebaan voorrang ter hoogte van kruisende zijwegen en uitrit. Het fietspad dient daarom ook ter hoogte van de in- en uitrit van het recreatiepark in de voorrang te worden afgewikkeld.

Vanuit de ontwerprichtlijnen van het CROW wordt gesteld dat wanneer een fietspad parallel aan een voorrangsweg in de voorrang wordt afgewikkeld, dit fietspad op 5,00m uit de kant van de voorrangsweg dient te worden gepositioneerd. Hierdoor hoort het fietspad nog bij de voorrangsweg. Wanneer een fietspad uit de voorrang zou worden afgewikkeld dient dit fietspad uit te worden gebogen en op 10,00m afstand van de kant van de hoofdrijbaan de zijweg te passeren. Gezien het feit dat het fietspad langs de gehele Oirschotsebaan voorrang heeft op alle uitritten en zijwegen, is het advies om ook ter plaatse van deze nieuwe uitrit het fietspad in de voorrang af te wikkelen. Dit betekent dat het fietspad op 5,00m van de kant rijbaan van de Oirschotsebaan komt te liggen.



- breedte fietspad: zie V16
- $b = 5,00$ m
- $f \geq 2,00$ m, in (1); $f \geq 2,50$ m, in (2)
- $l_1 = \text{circa } 30,00$ m
- $l_2 \geq 5,00$ m
- $R \geq 5,00$ m
- $R_1 \geq 12,00$ m

Figuur 10 Inrichting fietsoversteek in de voorrang parallel aan voorrangsweg conform CROW-publicatie Ontwerpwijzer fietsverkeer, voorzieningenblad V26

6 CONCLUSIE

6.1 Parkeren

Op recreatiepark Heidepark Oisterwijk worden 450 parkeerplaatsen gerealiseerd. Hiermee voldoet het recreatiepark net niet aan de gemeentelijke norm van 465 parkeerplaatsen. Een meer gedetailleerde inschatting van de parkeerbehoefte aan de hand van de verschillende doelgroepen op het park, leidt tot een parkeervraag van maximaal 309 parkeerplaatsen. Het totale aantal van 450 parkeerplaatsen is daarmee een robuust aantal, waarbij geen parkeeroverlast in de omgeving zal ontstaan.

6.2 Verkeersveiligheid

De huidige en toekomstige verkeersintensiteiten op de Oirschotsebaan en de overige wegen in de omgeving van het geplande recreatiepark Heidepark Oisterwijk leiden niet tot problemen. Alle verkeersintensiteiten blijven ruimschoots onder de grenswaarde van 6.000 mvt/etmaal voor erftoegangswegen buiten de bebouwde kom.

Het recreatiepark ontsluit rechtstreeks op de Oirschotsebaan. Daarbij ontstaan twee aandachtspunten:

- Verkeer van en naar het recreatiepark moet zowel het autoverkeer op de Oirschotsebaan voorrang geven als het verkeer op het vrijliggende fietspad. Dit vraagt veel concentratie van de automobilist, zeker als die in voor hem/haar onbekend gebied rijdt. Hierbij ontstaat een groter risico op verkeersonveilige situaties, mede doordat de Oirschotsebaan niet ingericht is als een erftoegangsweg en uitnodigt om harder te rijden dan toegestaan is.
- Door een entree en uitgang aan de Oirschotsweg weg te realiseren, kan een groot verschil in snelheid ontstaan tussen doorgaand en afslaand verkeer.

Wij stellen daarom voor om in overleg met de gemeente te bekijken of de volgende maatregelen mogelijk zijn:

- Uitbuigen van het fietspad richting het recreatiepark, zodat er voldoende opstelruimte is voor auto's om eerst af te slaan vanaf de Oirschotsebaan, en vervolgens het fietspad over te steken. En vice versa.

Een aanvullend advies aan gemeente Oisterwijk is om de Kollenburgsebaan te voorzien van bermverharding.

COLOFON

VERKEERSADVIES RECREATIEPARK HEIDEPARK OISTERWIJK

KLANT

Reebok Vastgoed B.V.

AUTEUR

JB/RT

PROJECTNUMMER

E07061.000518.0300

ONZE REFERENTIE

BIM360Docs

DATUM

18 Maart 2025

STATUS

Definitief

GECONTROLEERD DOOR

JK

Adviseur Verkeer

VRIJGEGEVEN DOOR

RT

Projectleider

Arcadis Nederland B.V.

Postbus 1018
5200 BA 's-Hertogenbosch
Nederland
+31 (0)88 4261 261

www.arcadis.com

VERKEERSGEGEVENS

BIJLAGE 1

In onderstaande tabellen is een overzicht gegeven van de in het akoestisch onderzoek gehanteerde gegevens voor de wegen.

Tabel 1: Gegevens Oirschotsebaan

Weg:	Oirschotsebaan		
Type wegdek:	Asfaltverharding (referentiewegdek)		
Snelheid:	60 km/h		
Verdeling (in %)	Dagperiode 07 - 19 u	Avondperiode 19 - 23 u	Nachtperiode 23 - 07 u
Lichte voertuigen	96,5	99,1	97,9
Middelzware voertuigen	1,9	0,6	1,4
Zware voertuigen	1,5	0,3	0,7
Uurintensiteit	6,74	3,35	0,71

Tabel 2: Gegevens Kollenburgsebaan

Weg:	Kollenburgsebaan		
Type wegdek:	Asfaltverharding (referentiewegdek)		
Snelheid:	60 km/h		
Verdeling (in %)	Dagperiode 07 - 19 u	Avondperiode 19 - 23 u	Nachtperiode 23 - 07 u
Lichte voertuigen	95,1	100	100
Middelzware voertuigen	1,4	0	0
Zware voertuigen	3,5	0	0
Uurintensiteit	6,55	3,7	0,78

Bijlage 2

Hindertabel (Handboek Hinderwet)

- meetcondities (weersgesteldheid);
- de aard van en eventueel de bedrijfsomstandigheden van de geluidbron;
- het gemeten geluidniveau in dB (A) en zo mogelijk het achtergrondgeluidniveau;
- geluidspectrum (indien nodig);
- de tijdsduur en tijdstip dat de bron in werking is;
- de toegepaste correcties op het gemeten geluidniveau;
- het geluidbelastingniveau L_T ;
- de gehanteerde grenswaarde;
- conclusies.

Een voorbeeld van een meetformulier dat aansluit bij de beschreven meetmethodiek is afgebeeld op blz. 33 afbeelding na + blz. 34 afbeelding nb.

8.2. *Hinderindicaties*

Met betrekking tot de menselijke reactie zijn in het ISO normblad R 1996 — 1971 de gevolgen van overschrijding van de grenswaarden aangegeven. Vermeld is dan bijv. dat bij een overschrijding tot 5 dB(A) weinig klachten en dat bij een overschrijding van meer dan 20 dB(A) heftige gezamenlijke acties kunnen worden verwacht.

Bij de uitvoering van de Hinderwet wordt men echter regelmatig met situaties geconfronteerd, waarbij slechts één individu wordt geëxposeerd aan geluidniveaus van meer dan 20 dB(A) boven de in die situatie geldende grenswaarde, zodat gezamenlijke acties uiteraard uitblijven.

Een hinderindicatietabel dient in het raam van de Hinderwet dan ook de gebruikelijke hinderwetterminologie te bevatten, zoals hieronder is aangegeven.

Overschrijding grenswaarde in dB(A)	Indicatie
van 0 tot 3	geen hinder
van 3 tot 8	geringe hinder
van 8 tot 13	hinder
van 13 tot 18	ernstige hinder
van 18 en meer	onduldbare hinder

De klassen hebben een interval van 5 dB(A).

Aangezien een verschil in geluidniveau van 3 dB(A) in het algemeen juist hoorbaar is wordt een overschrijding van de grenswaarde tot 3 dB(A) niet als hinderlijk ervaren.

Deze indicaties kunnen als globale richtlijn worden gehanteerd.



wematech
milieu adviseurs b.v.

Bijlage 3a

**Invoergegevens & resultaten wegverkeerslawaaiberekening
(zonder toename)**

Wegen
Grids
Toetspunten
Bodemgebieden
Gebouwen
Hulppunten

d

0 m80 m

schaal = 1 : 1924



Model: eerste model (Lden - Situatie 2035)
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Functie	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar
01	gebouw	6,00	0,00	Relatief				0	0
02	gebouw	6,00	0,00	Relatief				0	0
03	Oirschotsebaan 23 5062TG Oisterwijk	6,00	0,00	Relatief				0	0
04	gebouw	6,00	0,00	Relatief				0	0
05	gebouw	6,00	0,00	Relatief				0	0
06	gebouw	6,00	0,00	Relatief				0	0
07	gebouw	6,00	0,00	Relatief				0	0
08	Kollenburgsebaan 2 5062TH Oisterwijk	6,00	0,00	Relatief				0	0
09	gebouw	6,00	0,00	Relatief				0	0
10	Oirschotsebaan 12 A 5062TE Oisterwijk	2,00	0,00	Relatief				0	0
11	gebouw	4,00	0,00	Relatief				0	0
12	gebouw	6,00	0,00	Relatief				0	0
13	Oirschotsebaan 21 5062TG Oisterwijk	6,00	0,00	Relatief				0	0
14	gebouw	6,00	0,00	Relatief				0	0
15	Oirschotsebaan 19 5062TG Oisterwijk	6,00	0,00	Relatief				0	0
16	Oirschotsebaan 19 5062TG Oisterwijk	3,00	0,00	Relatief				0	0

Model: eerste model (Lden - Situatie 2035)
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
01	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
02	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
03	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
04	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
05	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
06	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
07	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
08	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
09	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
10	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
11	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
12	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
15	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
16	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: eerste model (Lden - Situatie 2035)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	Bf
01	Kollenburgsebaan	0,00
02	verhard	0,00
03	Oirschotsebaan	0,00
04	Kollenburgsebaan	0,00
05	verhard	0,00
06	Kollenburgsebaan	0,00
07	verhard	0,00
08	Oirschotsebaan	0,00
09	verhard	0,00

Model: eerste model (Lden - Situatie 2035)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F
W01	Oirschotsebaan 23 (voorgevel)	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--
W02	Oirschotsebaan 23 (zijgevel)	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--
W03	Oirschotsebaan 21 (voorgevel)	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--
W04	Oirschotsebaan 19 (voorgevel)	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--

Model: eerste model (Lden - Situatie 2035)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Gevel
W01	Ja
W02	Ja
W03	Ja
W04	Ja

Model: eerste model (Lden - Situatie 2035)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M.	Hdef.	Type	Cpl	Cpl_W	Helling	Wegdek	V(MR(D))	V(MR(A))
WEG1	Oirschotsebaan	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--
WEG2	Kollenburgsebaan	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--

Model: eerste model (Lden - Situatie 2035)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	V (MR (N))	V (MR (P4))	V (LV (D))	V (LV (A))	V (LV (N))	V (LV (P4))	V (MV (D))	V (MV (A))	V (MV (N))	V (MV (P4))	V (ZV (D))
WEG1	--	--	60	60	60	--	60	60	60	--	60
WEG2	--	--	60	60	60	--	60	60	60	--	60

Model: eerste model (Lden - Situatie 2035)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawai - RMW-2012

Naam	V(ZV(A))	V(ZV(N))	V(ZV(P4))	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)	%Int(P4)	%MR(D)	%MR(A)	%MR(N)
WEG1	60	60	--	3100,00	6,74	3,35	0,71	--	--	--	--
WEG2	60	60	--	500,00	6,55	3,70	0,78	--	--	--	--

Model: eerste model (Lden - Situatie 2035)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	%MR (P4)	%LV (D)	%LV (A)	%LV (N)	%LV (P4)	%MV (D)	%MV (A)	%MV (N)	%MV (P4)	%ZV (D)	%ZV (A)	%ZV (N)	%ZV (P4)	MR (D)
WEG1	--	96,50	99,10	97,90	--	1,90	0,60	1,40	--	1,50	0,30	0,70	--	--
WEG2	--	95,10	100,00	100,00	--	1,40	--	--	--	3,50	--	--	--	--

Model: eerste model (Lden - Situatie 2035)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	MR (A)	MR (N)	MR (P4)	LV (D)	LV (A)	LV (N)	LV (P4)	MV (D)	MV (A)	MV (N)	MV (P4)	ZV (D)
WEG1	--	--	--	201,63	102,92	21,55	--	3,97	0,62	0,31	--	3,13
WEG2	--	--	--	31,15	18,50	3,90	--	0,46	--	--	--	1,15

Model: eerste model (Lden - Situatie 2035)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	ZV(A)	ZV(N)	ZV(P4)	LE (D) 63	LE (D) 125	LE (D) 250	LE (D) 500	LE (D) 1k	LE (D) 2k	LE (D) 4k
WEG1	0,31	0,15	--	77,70	85,62	91,29	98,00	104,81	101,20	94,38
WEG2	--	--	--	70,53	78,24	84,11	90,75	96,98	93,36	86,55

Model: eerste model (Lden - Situatie 2035)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawai - RMW-2012

Naam	LE (D) 8k	LE (A) 63	LE (A) 125	LE (A) 250	LE (A) 500	LE (A) 1k	LE (A) 2k	LE (A) 4k	LE (A) 8k	LE (N) 63
WEG1	83,85	73,62	81,40	86,54	94,13	101,58	97,95	91,10	80,17	67,36
WEG2	76,27	65,74	73,40	78,23	86,35	94,03	90,38	83,53	72,43	58,98

Model: eerste model (Lden - Situatie 2035)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	LE (N) 125	LE (N) 250	LE (N) 500	LE (N) 1k	LE (N) 2k	LE (N) 4k	LE (N) 8k	LE (P4) 63	LE (P4) 125
WEG1	75,26	80,69	87,75	94,92	91,30	84,47	73,74	--	--
WEG2	66,64	71,47	79,59	87,27	83,62	76,77	65,67	--	--

Model: eerste model (Lden - Situatie 2035)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	LE (P4) 250	LE (P4) 500	LE (P4) 1k	LE (P4) 2k	LE (P4) 4k	LE (P4) 8k
WEG1	--	--	--	--	--	--
WEG2	--	--	--	--	--	--

Rapport: Lijst van model eigenschappen
Model: eerste model (Lden - Situatie 2035)

Model eigenschap

Omschrijving	eerste model (Lden - Situatie 2035)
Verantwoordelijke	rv
Rekenmethode	#2 Wegverkeerslawaaï RMW-2012
Aangemaakt door	rv op 4-11-2019
Laatst ingezien door	RalfVoorbraakWematec op 23-1-2025
Model aangemaakt met	Geomilieu V5.00
Dagperiode	07:00 - 19:00
Avondperiode	19:00 - 23:00
Nachtperiode	23:00 - 07:00
Samengestelde periode	Lden
Waarde	Gem(Dag, Avond + 5, Nacht + 10)
Standaard maaiveldhoogte	0
Rekenhoogte contouren	1,5
Detailniveau toetspunt resultaten	Bronresultaten
Detailniveau resultaten grids	Groepsresultaten
Zoekafstand [m]	--
Max. reflectie afstand tot bron [m]	--
Max. reflectie afstand tot ontvanger [m]	--
Standaard bodemfactor	1,00
Zichthoek [grd]	2
Maximale reflectiediepte	1
Reflectie in woonwijken schermen	Ja
Geometrische uitbreiding	Volledige 3D analyse
Luchtdemping	Conform standaard
Luchtdemping [dB/km]	0,00; 0,00; 1,00; 2,00; 4,00; 10,00; 23,00; 58,00
Meteorologische correctie	Conform standaard
Waarde voor C0	3,50

Rapport: Resultatentabel
 Model: eerste model (Lden - Situatie 2035)
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: wegen
 Groepsreductie: Nee

Naam										
Toetspunt	Omschrijving		X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden	
W01_A	Oirschotsebaan 23 (voorgevel)		144403,56	394795,59	1,50	55,5	52,2	45,6	55,9	
W01_B	Oirschotsebaan 23 (voorgevel)		144403,56	394795,59	4,50	56,5	53,2	46,6	56,9	
W02_A	Oirschotsebaan 23 (zijgevel)		144406,52	394800,90	1,50	54,6	51,4	44,7	55,0	
W02_B	Oirschotsebaan 23 (zijgevel)		144406,52	394800,90	4,50	55,3	52,1	45,4	55,7	
W03_A	Oirschotsebaan 21 (voorgevel)		144333,70	394978,49	1,50	55,0	51,7	45,1	55,4	
W03_B	Oirschotsebaan 21 (voorgevel)		144333,70	394978,49	4,50	56,1	52,8	46,2	56,5	
W04_A	Oirschotsebaan 19 (voorgevel)		144198,56	395331,19	1,50	55,3	52,0	45,4	55,7	
W04_B	Oirschotsebaan 19 (voorgevel)		144198,56	395331,19	4,50	56,4	53,0	46,4	56,7	

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen



wematech
milieu adviseurs b.v.

Bijlage 3b

**Invoergegevens & resultaten wegverkeerslawaaiberekening
(met toename)**



Model: eerste model (Lden - Situatie 2035+toename plan)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Functie	BAG-id	Gemeente	Jaar	AHN-jaar
01	gebouw	6,00	0,00	Relatief				0	0
02	gebouw	6,00	0,00	Relatief				0	0
03	Oirschotsebaan 23 5062TG Oisterwijk	6,00	0,00	Relatief				0	0
04	gebouw	6,00	0,00	Relatief				0	0
05	gebouw	6,00	0,00	Relatief				0	0
06	gebouw	6,00	0,00	Relatief				0	0
07	gebouw	6,00	0,00	Relatief				0	0
08	Kollenburgsebaan 2 5062TH Oisterwijk	6,00	0,00	Relatief				0	0
09	gebouw	6,00	0,00	Relatief				0	0
10	Oirschotsebaan 12 A 5062TE Oisterwijk	2,00	0,00	Relatief				0	0
11	gebouw	4,00	0,00	Relatief				0	0
12	gebouw	6,00	0,00	Relatief				0	0
13	Oirschotsebaan 21 5062TG Oisterwijk	6,00	0,00	Relatief				0	0
14	gebouw	6,00	0,00	Relatief				0	0
15	Oirschotsebaan 19 5062TG Oisterwijk	6,00	0,00	Relatief				0	0
16	Oirschotsebaan 19 5062TG Oisterwijk	3,00	0,00	Relatief				0	0

Model: eerste model (Lden - Situatie 2035+toename plan)
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Trust	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
01	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
02	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
03	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
04	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
05	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
06	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
07	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
08	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
09	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
10	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
11	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
12	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
15	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
16	0	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: eerste model (Lden - Situatie 2035+toename plan)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	Bf
01	Kollenburgsebaan	0,00
02	verhard	0,00
03	Oirschotsebaan	0,00
04	Kollenburgsebaan	0,00
05	verhard	0,00
06	Kollenburgsebaan	0,00
07	verhard	0,00
08	Oirschotsebaan	0,00
09	verhard	0,00

Model: eerste model (Lden - Situatie 2035+toename plan)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F
W01	Oirschotsebaan 23 (voorgevel)	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--
W02	Oirschotsebaan 23 (zijgevel)	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--
W03	Oirschotsebaan 21 (voorgevel)	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--
W04	Oirschotsebaan 19 (voorgevel)	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--

Model: eerste model (Lden - Situatie 2035+toename plan)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Gevel
W01	Ja
W02	Ja
W03	Ja
W04	Ja

Model: eerste model (Lden - Situatie 2035+toename plan)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Groep	ItemID	Grp.ID	Datum	1e kid	NrKids	Naam	Omschr.	Vorm
wegen	33608	1	14:49, 8 apr 2025	-23079	2	WEG1	Oirschotsebaan	Polylijn
wegen	33387	1	14:50, 8 apr 2025	-43	2	WEG2	Kollenburgsebaan	Polylijn

Model: eerste model (Lden - Situatie 2035+toename plan)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Groep	X-1	Y-1	X-n	Y-n	H-1	H-n	M-1	M-n	ISO_H
wegen	144089,74	395557,80	144504,65	394459,77	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
wegen	144374,00	394804,00	144976,21	394968,52	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Model: eerste model (Lden - Situatie 2035+toename plan)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Groep	Min.RH	Max.RH	Min.AH	Max.AH	ISO M.	Hdef.	Vormpunten	Lengte	Lengte3D
wegen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	Relatief	12	1174,00	1174,00
wegen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	Relatief	5	624,28	624,28

Model: eerste model (Lden - Situatie 2035+toename plan)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Groep	Min.lengte	Max.lengte	Type	Cpl	Cpl_W	Hbron	Helling	Wegdek	Wegdek	V (MR (D))
wegen	20,62	383,06	Verdeling	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--
wegen	110,86	189,71	Verdeling	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--

Model: eerste model (Lden - Situatie 2035+toename plan)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Groep	V (MR (A))	V (MR (N))	V (MR (P4))	V (LV (D))	V (LV (A))	V (LV (N))	V (LV (P4))	V (MV (D))	V (MV (A))	V (MV (N))	V (MV (P4))
wegen	--	--	--	60	60	60	--	60	60	60	--
wegen	--	--	--	60	60	60	--	60	60	60	--

Model: eerste model (Lden - Situatie 2035+toename plan)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Groep	V(ZV(D))	V(ZV(A))	V(ZV(N))	V(ZV(P4))	Crow965	Totaal aantal	%Int (D)	%Int (A)	%Int (N)	%Int (P4)	%MR (D)
wegen	60	60	60	--	False	3920,00	6,74	3,35	0,71	--	--
wegen	60	60	60	--	False	620,00	6,55	3,70	0,78	--	--

Model: eerste model (Lden - Situatie 2035+toename plan)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Groep	%MR (A)	%MR (N)	%MR (P4)	%LV (D)	%LV (A)	%LV (N)	%LV (P4)	%MV (D)	%MV (A)	%MV (N)	%MV (P4)	%ZV (D)	%ZV (A)
wegen	--	--	--	96,50	99,10	97,90	--	1,90	0,60	1,40	--	1,50	0,30
wegen	--	--	--	95,10	100,00	100,00	--	1,40	--	--	--	3,50	--

Model: eerste model (Lden - Situatie 2035+toename plan)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Groep	%ZV (N)	%ZV (P4)	MR (D)	MR (A)	MR (N)	MR (P4)	LV (D)	LV (A)	LV (N)	LV (P4)	MV (D)	MV (A)
wegen	0,70	--	--	--	--	--	254,96	130,14	27,25	--	5,02	0,79
wegen	--	--	--	--	--	--	38,62	22,94	4,84	--	0,57	--

Model: eerste model (Lden - Situatie 2035+toename plan)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Groep	MV (N)	MV (P4)	ZV (D)	ZV (A)	ZV (N)	ZV (P4)	LE (D) 63	LE (D) 125	LE (D) 250	LE (D) 500
wegen	0,39	--	3,96	0,39	0,19	--	78,72	86,64	92,31	99,01
wegen	--	--	1,42	--	--	--	71,46	79,17	85,05	91,68

Model: eerste model (Lden - Situatie 2035+toename plan)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Groep	LE (D) 1k	LE (D) 2k	LE (D) 4k	LE (D) 8k	LE (D) Totaal	LE (A) 63	LE (A) 125	LE (A) 250	LE (A) 500
wegen	105,83	102,22	95,40	84,87	108,38	74,64	82,42	87,56	95,15
wegen	97,92	94,29	87,48	77,20	100,56	66,68	74,34	79,16	87,29

Model: eerste model (Lden - Situatie 2035+toename plan)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Groep	LE (A) 1k	LE (A) 2k	LE (A) 4k	LE (A) 8k	LE (A) Totaal	LE (N) 63	LE (N) 125	LE (N) 250	LE (N) 500
wegen	102,60	98,96	92,12	81,19	105,03	68,37	76,28	81,71	88,77
wegen	94,96	91,31	84,46	73,36	97,35	59,91	67,58	72,40	80,53

Model: eerste model (Lden - Situatie 2035+toename plan)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Groep	LE (N) 1k	LE (N) 2k	LE (N) 4k	LE (N) 8k	LE (N) Totaal	LE (P4) 63	LE (P4) 125	LE (P4) 250	LE (P4) 500
wegen	95,94	92,32	85,49	74,76	98,43	--	--	--	--
wegen	88,20	84,55	77,70	66,60	90,59	--	--	--	--

Model: eerste model (Lden - Situatie 2035+toename plan)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Groep	LE (P4) 1k	LE (P4) 2k	LE (P4) 4k	LE (P4) 8k	LE (P4) Totaal
wegen	--	--	--	--	--
wegen	--	--	--	--	--

Rapport: Lijst van model eigenschappen
Model: eerste model (Lden - Situatie 2035+toename plan)

Model eigenschap

Omschrijving	eerste model (Lden - Situatie 2035+toename plan)
Verantwoordelijke	rv
Rekenmethode	#2 Wegverkeerslawaaï RMW-2012
Aangemaakt door	rv op 4-11-2019
Laatst ingezien door	r.voorbraak op 8-4-2025
Model aangemaakt met	Geomilieu V5.00
Dagperiode	07:00 - 19:00
Avondperiode	19:00 - 23:00
Nachtperiode	23:00 - 07:00
Samengestelde periode	Lden
Waarde	Gem(Dag, Avond + 5, Nacht + 10)
Standaard maaiveldhoogte	0
Rekenhoogte contouren	1,5
Detailniveau toetspunt resultaten	Bronresultaten
Detailniveau resultaten grids	Groepsresultaten
Zoekafstand [m]	--
Max. reflectie afstand tot bron [m]	--
Max. reflectie afstand tot ontvanger [m]	--
Standaard bodemfactor	1,00
Zichthoek [grd]	2
Maximale reflectiediepte	1
Reflectie in woonwijken schermen	Ja
Geometrische uitbreiding	Volledige 3D analyse
Luchtdemping	Conform standaard
Luchtdemping [dB/km]	0,00; 0,00; 1,00; 2,00; 4,00; 10,00; 23,00; 58,00
Meteorologische correctie	Conform standaard
Waarde voor C0	3,50

Commentaar

Rapport: Resultatentabel
Model: eerste model (Lden - Situatie 2035+toename plan)
LAEq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: wegen
Groepsreductie: Nee

Naam			X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
Toetspunt	Omschrijving								
W01_A	Oirschotsebaan 23	(voorgevel)	144403,56	394795,59	1,50	56,5	53,2	46,6	56,9
W01_B	Oirschotsebaan 23	(voorgevel)	144403,56	394795,59	4,50	57,5	54,3	47,6	57,9
W02_A	Oirschotsebaan 23	(zijgevel)	144406,52	394800,90	1,50	55,6	52,4	45,7	56,0
W02_B	Oirschotsebaan 23	(zijgevel)	144406,52	394800,90	4,50	56,3	53,1	46,4	56,7
W03_A	Oirschotsebaan 21	(voorgevel)	144333,70	394978,49	1,50	56,0	52,7	46,1	56,4
W03_B	Oirschotsebaan 21	(voorgevel)	144333,70	394978,49	4,50	57,1	53,8	47,2	57,5
W04_A	Oirschotsebaan 19	(voorgevel)	144198,56	395331,19	1,50	56,3	53,0	46,4	56,7
W04_B	Oirschotsebaan 19	(voorgevel)	144198,56	395331,19	4,50	57,4	54,1	47,4	57,7

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen