

Verkeerstoets Recreatiepark Klein Oisterwijk

Klein Oisterwijk Vastgoed B.V.

27 maart 2023

Contactpersoon

JULES KAISER

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

Inhoudsopgave

1	INLEIDING	4
2	PARKEREN	5
2.1	Plansituatie	5
3	VERKEERSSTRUCTUUR	6
3.1	Functie en vormgeving	6
3.2	Huidig gebruik	7
3.3	Verkeersgeneratie huidige situatie	8
3.3.1	Verkeersgeneratie horecagelegenheden huidige situatie	9
3.4	Verkeersgeneratie ontwikkeling	9
3.4.1	Verkeersgeneratie horecagelegenheden toekomstige situatie	10
3.5	Toekomstig gebruik	10
3.5.1	Ontwikkeling Heidepark	11
4	VERKEERSVEILIGHEID	13
4.1	Verkeersveiligheid op omliggende wegen	13
4.2	Verkeersveiligheid bij aansluitingen op het recreatiepark	15
4.3	Langzaam verkeer	16
4.4	Aandachtspunten	17
5	CONCLUSIE	18
5.1	Parkeren	18
5.2	Verkeersgeneratie	18
5.3	Verkeersveiligheid	19

Colofon	20
----------------	-----------

1 INLEIDING

Initiatiefnemer Klein Oisterwijk Vastgoed B.V. wil het bestaande recreatiepark Streekpark Klein Oisterwijk aan de Oirschotsebaan te Oisterwijk (locatie zie figuur 1) een kwaliteitsimpuls geven. Deze kwaliteitsimpuls wordt gemaakt door de huidige recreatieve eenheden te vervangen door 400 nieuwe, kwalitatief hoogwaardigere eenheden. De initiatiefnemer kiest er zodoende voor om haar planologische mogelijkheden te verlagen naar 400 eenheden, ten behoeve van een kwalitatief hoogwaardige inrichting van het park.

In tabel 1 is weergegeven wat de voorgenomen ontwikkeling op het streekpark is ten behoeve van deze kwaliteitsimpuls.

Soort	Huidige situatie	Plansituatie
Eenheden voor recreatief nachtverblijf	574	400
Horeca	1.432m ²	1.435m ²
Bedrijfswoning (vrijstaand)	1	1

Tabel 1: Overzicht geplande ontwikkelingen t.b.v. kwaliteitsimpuls streekpark Klein Oisterwijk.

In dit rapport wordt de plansituatie gehanteerd om een correct beeld te krijgen van de daadwerkelijke toekomstige situatie op en rondom het streekpark.



Figuur 1: Locatie streekpark Klein Oisterwijk

Om de gevolgen van deze aanpassing omtrent het aspect 'Verkeer' in beeld te brengen is gevraagd om een verkeerstoets op te stellen. In deze rapportage wordt ingegaan op de volgende onderwerpen:

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

Voor bovenstaande onderwerpen zetten wij uiteen of de voorgenomen kwaliteitsimpuls van het recreatiepark leidt tot mogelijke aandachtspunten. Tenslotte is in hoofdstuk 5 de conclusie voor de verschillende aspecten te lezen.

2 PARKEREN

Parkeervraag – gemeentelijke parkeernormen

Op het terrein van streekpark Klein Oisterwijk dienen voldoende parkeerplaatsen te worden gerealiseerd. De gemeente Oisterwijk geeft in de Nota Parkeernormen 2016 aan dat de genoemde parkeernormen de ondergrens zijn. Dit betekent dat dus wel meer parkeerplaatsen gerealiseerd mogen worden, maar niet minder.

Voor het streekpark houden we de parkeernormen voor het 'buitengebied' aan, conform de Nota Parkeernormen 2016 (Gemeente Oisterwijk, 2016). We berekenen alleen de parkeervraag voor de toekomstige situatie, na de herinrichting van het park.

2.1 Plansituatie

In de parkeerbalans nemen we de ontwikkeling van de volgende functies mee. Deze functies en hoeveelheden zijn gebaseerd op de inrichtingstekeningen van het park:

- 400 eenheden voor recreatief nachtverblijf
- 1.435m² horeca
- 1 bedrijfswoning

Eenheden recreatief nachtverblijf

Voor de eenheden recreatief nachtverblijf is het kencijfer voor een camping (per standplaats) aangehouden. De eenheden zullen verplaatsbaar zijn en kunnen zodoende als dusdanig worden geclassificeerd.

Horeca

De horecavoorzieningen op het park zijn niet alleen toegankelijk voor de gasten van het park, maar ook voor dagrecreanten en passanten.

Om ook voldoende parkeerplaatsen te bieden voor dagrecreanten en passanten is het van belang dat voldoende openbare parkeerplaatsen zijn en dat niet alle parkeerplaatsen 'achter de slagboom' komen te liggen. De inschatting is dat ongeveer 70% van de bezoekers van de horeca gasten van het park zijn. De overige 30% van de bezoekers zijn dan ook dagtoeristen en passanten. Deze dagtoeristen en passanten hebben een parkeerplaats voor de slagboom nodig. Uitgaande van een totaaloppervlakte van de horeca van 1.435m², betekent dit dat 56 parkeerplaatsen nodig zijn t.b.v. de horeca voor niet overnachtende gasten van het streekpark.

Soort	Aantal eenheden	Kencijfer	Aantal parkeerplaatsen
Eenheden voor recreatief nachtverblijf	400	1,2 ppl per eenheid	480
Horeca extern gebruik	430 m ²	13 ppl per 100m ²	56
Bedrijfswoning (vrijstaand)	1	2,4 ppl per woning	2,4
Totaal			539

Tabel 2: Aantal benodigde parkeerplaatsen volgens gemeentelijke parkeernormen gemeente Oisterwijk.

Uit het parkeerbeleid van de gemeente Oisterwijk volgt dat minimaal **539** parkeerplaatsen nodig zijn voor alle voorzieningen gezamenlijk. De parkeerplaatsen voor het personeel zijn hier al in meegenomen (9%). In de plannen voor de kwaliteitsimpuls zal rekening gehouden worden met het realiseren van **539** parkeerplaatsen, waarvan 56 openbaar ten behoeve van de horecagelegenheden.

3 VERKEERSSTRUCTUUR

3.1 Functie en vormgeving

Streekpark Klein Oisterwijk ligt aan de westzijde van de Oirschotsebaan en wordt aan de zuidzijde begrenst door de Fransebaan. De verschillende parkeerterreinen van het park ontsluiten allemaal direct op de Oirschotsebaan, middels 4 in- en uitritten. De Oirschotsebaan is door de gemeente Oisterwijk aangemerkt als een erftoegangsweg type 1 buiten de bebouwde kom (Gemeentelijk verkeer- en vervoerplan 2014-2024, gemeente Oisterwijk, 8 december 2014). Verkeer op de weg heeft voorrang op de aansluitende zijwegen. De maximumsnelheid op de Oirschotsebaan is 60km/uur en er ligt een vrijliggend tweerichtingenfietspad aan de zuidwestzijde van de Oirschotsebaan. Dit betekent dat het fietspad tussen de rijbaan en het streekpark inligt.

De Fransebaan, welke aan de zuidzijde van het streekpark ligt, is in het GVVP van de gemeente Oisterwijk gecategoriseerd als een erftoegangsweg type 2 met een maximumsnelheid van 60km/uur.



Figuur 2: Oirschotsebaan richting Oirschot (Bron: Cyclomedia)



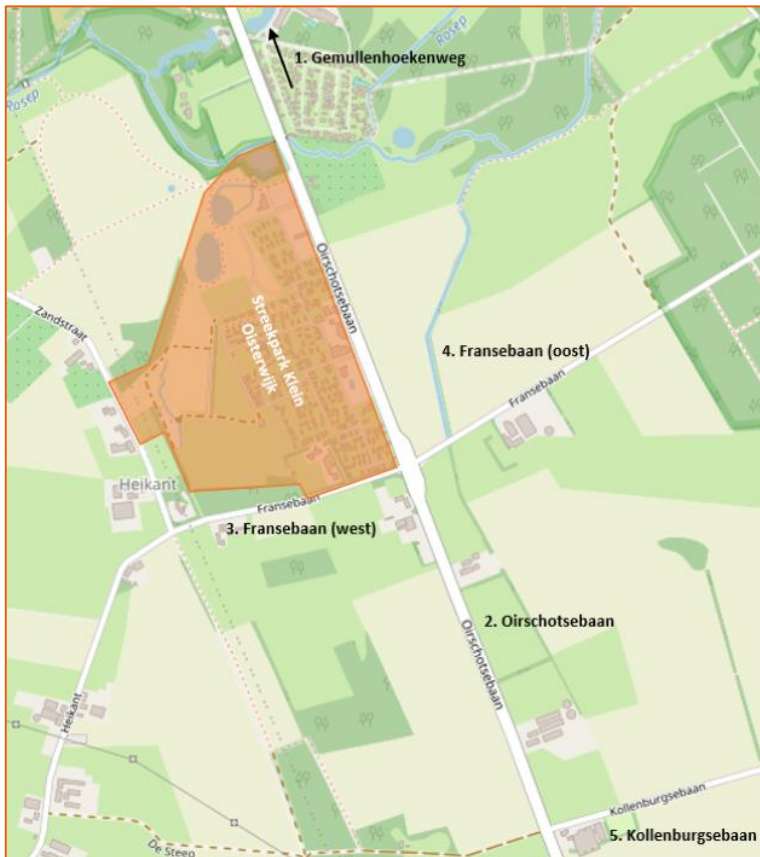
Figuur 3: Kruispunt Oirschotsebaan - Fransebaan gezien vanaf de Oirschotsebaan richting Oirschot (Bron: Cyclomedia)

3.2 Huidig gebruik

In juni 2019 heeft de gemeente Oisterwijk verkeerstellingen uitgevoerd op wegen nabij het streekpark. Deze cijfers zijn voldoende recent om als representatief te worden beschouwd. Daarnaast was in deze periode nog geen sprake van maatregelen rondom het Coronavirus, waardoor de cijfers een betrouwbaar beeld geven van de situatie zonder coronamaatregelen. De verkeersintensiteiten zijn weergegeven in tabel 3. De in- en uitritten tot het streekpark zijn gelegen aan de Oirschotsebaan. Deze weg kende in 2019 een intensiteit van ongeveer 3.700 mvt/etmaal ter hoogte van het streekpark. Deze verkeersintensiteit past goed binnen de functie van de weg. Het algemeen gehanteerde uitgangspunt is dat een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom 6.000 mvt/etmaal kan verwerken.

Nr	Weg	Werkdagintensiteiten per etmaal
1	Gemullenhoekenweg (tussen Vennelaan en Adervendreef)	3.692
2	Oirschotsebaan (tussen Fransebaan en Kollenburgsebaan)	2.609
3	Fransebaan (ten westen van Oirschotsebaan)	994
4	Fransebaan (ten oosten van Oirschotsebaan)	338
5	Kollenburgsebaan	423

Tabel 3: Gemeten werkdagintensiteiten per etmaal volgens verkeerstellingen juni 2019.



Figuur 4: Locatie gehanteerde telpunten

3.3 Verkeersgeneratie huidige situatie

De huidige inrichting van het streekpark genereert op dit moment een bepaalde hoeveelheid verkeer. De verkeersgeneratie van de huidige inrichting van het park is berekend op basis van de onderstaande functies.

- CROW-publicatie 381: 'Toekomstbestendig parkeren – Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' is gebruikt als bron voor de kencijfers;
- Gemeente Oisterwijk is een weinig stedelijke gemeente (Nota Parkeernormen 2016, Gemeente Oisterwijk);
- De ontwikkeling ligt in het buitengebied van Oisterwijk;
- Voor het bepalen van de verkeersgeneratie op een werkdag, vermenigvuldigen we de totalen met een factor van 1,11.

Soort	Aantal eenheden	Kencijfer per eenheid	Aantal verkeersbewegingen per etmaal per werkdag	Aantal verkeersbewegingen per etmaal op een werkdag
Eenheden voor recreatief nachtverblijf	574	0,4 mvt/etmaal	229,6	254,9
Horeca	1.432m ²	Zie paragraaf 3.3.1.	54 ¹	54
Bedrijfswoning (vrijstaand)	1	8,6 mvt/etmaal	8,6	9,5
Totaal			293	319

Tabel 4: Verkeersgeneratie huidige inrichting Streekpark Klein Oisterwijk

¹ De berekening van de verkeersgeneratie voor de horecagelegenheden is gedaan per werkdag en hoeft zodoende niet meer omgerekend te worden.

De totale verkeersgeneratie van de huidige inrichting van Klein Oisterwijk is zoals aangegeven in bovenstaande tabel **319** verkeersbewegingen per etmaal op een werkdag.

3.3.1 Verkeersgeneratie horecagelegenheden huidige situatie

In tegenstelling tot overige functies kent het ASVV 2021 geen kengetallen voor verkeersgeneratie voor horecagelegenheden. Hiervoor dient dus een maatwerkberekening van de verkeersgeneratie gemaakt te worden.

Bij benadering kent het huidige restaurant De Drie Vennen ongeveer 25 tafels. In de overige horecagelegenheden op het huidige park ('t Klauterwoud), staan bij benadering ongeveer 50 tafels, wat resulteert in een totaal aantal van 75 tafels in de bestaande horecagelegenheden.

In een restaurant zijn een aantal bezettingen van een tafel/stoel per dag. Voor het berekenen van deze verkeersgeneratie is uitgegaan van 2,5 shifts per dag (1x lunch, 0,5x tussen lunch en diner en 1x diner). Dit betekent dat per dag 188 tafels bezet zijn. Het is echter niet aannemelijk dat alle tafels 2,5x per dag gevuld zijn op een werkdag. Daarom is uitgegaan van een gemiddelde bezetting van 70% van het aantal tafels per dag, wat neer komt op 132 tafels per dag. Één tafel staat gelijk aan 2 verkeersbewegingen (1x naar het park toe en 1x van het park af), oftewel 264 verkeersbewegingen.

Voor personeel en logistiek wordt uitgegaan van 5% extra verkeersbewegingen van het aantal verkeersbewegingen van de bezoekers, oftewel 14 verkeersbewegingen.

De inschatting van Klein Oisterwijk is dat het aantal gasten van de horecagelegenheden bij het park voor 30% bestaat uit dagtoeristen en passanten. Dit betekent dat 40 van de tafels in de horecagelegenheden zorgen voor extra verkeer van/naar het park.

Gezien de ligging van Klein Oisterwijk aan een aantal recreatieve fietsroutes is het de verwachting dat relatief veel van de passanten met de fiets de horeca zullen bezoeken. Voor deze berekening is uitgegaan van de aanname dat 50% van de horecagasten met de auto komt, dus 20 tafels. De overige 50% komt met de fiets of lopend.

Het park heeft als beoogde doelgroep de actieve gezinnen. Voor de berekening van de verkeersgeneratie is er daarom ook vanuit gegaan dat voornamelijk gezinnen naar de horecagelegenheden komen, welke allemaal in 1 auto komen. Dit betekent dat het aantal verkeersbewegingen van de bezoekers van de horecagelegenheden in de huidige situatie **40** verkeersbewegingen per etmaal bedraagt. Inclusief de verkeersbewegingen van personeel en logistiek komt het totaal aantal verkeersbewegingen per werkdag uit op **54**.

3.4 Verkeersgeneratie ontwikkeling

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

Uitgangspunten:

- CROW-publicatie 381: 'Toekomstbestendig parkeren – Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' is gebruikt als bron voor de kencijfers;
- Gemeente Oisterwijk is een weinig stedelijke gemeente (Nota Parkeernormen 2016, Gemeente Oisterwijk);
- De ontwikkeling ligt in het buitengebied van Oisterwijk;
- Voor het bepalen van de verkeersgeneratie op een werkdag, vermenigvuldigen we de totalen met een factor van 1,11;
- Waar voor eenheden voor recreatief nachtverblijf in de huidige situatie is uitgegaan van het bijbehorende CROW-kencijfer is voor de plansituatie gekozen voor het kencijfer van 'bungalow'. Dit vanwege het verwachte gebruik en de hoogwaardige kwaliteit van de ontwikkeling.

Soort	Aantal eenheden	Kencijfer per eenheid	Aantal verkeersbewegingen per etmaal per werkdag	Aantal verkeersbewegingen per etmaal op een werkdag
Eenheden voor recreatief nachtverblijf	400	2,8 mvt/etmaal	1.120	1.243,2
Horeca	1.435m ²	Zie paragraaf 3.4.1.	72 ¹	72
Bedrijfswoning (vrijstaand)	1	8,6 mvt/etmaal	8,6	9,5
Totaal			1.201	1.325

Tabel 5: Verkeersgeneratie plansituatie Streekpark Klein Oisterwijk

In de huidige situatie bedraagt de verkeersgeneratie 319 mvt/etmaal. Na de herinrichting wordt dit 1.325 mvt/etmaal. Dit betekent een **toename** van **1.006 mvt/etmaal** op een werkdag.

3.4.1 Verkeersgeneratie horecagelegenheden toekomstige situatie

Evenals voor de huidige situatie wordt de verkeersgeneratie van de horecagelegenheden berekend middels een maatwerkberekening.

De verwachting is dat restaurant De Drie Vennen het huidige aantal van 25 tafels behoudt. Voor de overige (nieuw te realiseren) horecagelegenheden zijn 75 tafels voorzien, wat een toename van 25 tafels is, ten opzichte van de huidige situatie. Hiermee komt het totaal aantal tafels in de horecagelegenheden op 100 tafels.

In een restaurant zijn een aantal bezettingen van een tafel/stoel per dag. Voor het berekenen van deze verkeersgeneratie is uitgegaan van 2,5 shifts per dag (1x lunch, 0,5x tussen lunch en diner en 1x diner). Dit betekent dat per dag 250 tafels bezet zijn. Het is echter niet aannemelijk dat alle tafels 2,5x per dag gevuld zijn op een werkdag. Daarom is uitgegaan van een gemiddelde bezetting van 70% van het aantal tafels per dag, wat neer komt op 175 tafels per dag. Één tafel staat gelijk aan 2 verkeersbewegingen (1x naar het park toe en 1x van het park af), oftewel 350 verkeersbewegingen.

Voor personeel en logistiek wordt uitgegaan van 5% extra verkeersbewegingen van het aantal verkeersbewegingen van de bezoekers, oftewel 18 verkeersbewegingen.

De inschatting van Klein Oisterwijk is dat het aantal gasten van de horecagelegenheden bij het park voor 30% bestaat uit dagtoeristen en passanten. Dit betekent dat 53 van de tafels in de horecagelegenheden zorgen voor extra verkeer van/naar het park.

Gezien de ligging van Klein Oisterwijk aan een aantal recreatieve fietsroutes is het de verwachting dat relatief veel van de passanten met de fiets de horeca zullen bezoeken. Voor deze berekening is uitgegaan van de aanname dat 50% van de horecagasten met de auto komt, dus 27 tafels. De overige 50% komt met de fiets of lopend.

Het park heeft als beoogde doelgroep de actieve gezinnen. Voor de berekening van de verkeersgeneratie is er daarom ook vanuit gegaan dat voornamelijk gezinnen naar de horecagelegenheden komen, welke allemaal in 1 auto komen. Dit betekent dat het aantal verkeersbewegingen van de bezoekers van de horecagelegenheden in de huidige situatie **54** verkeersbewegingen per etmaal bedraagt. Inclusief de verkeersbewegingen van personeel en logistiek komt het totaal aantal verkeersbewegingen per werkdag uit op **72**. In vergelijking met de huidige situatie betekent dat een **toename** van **18** verkeersbewegingen per etmaal.

3.5 Toekomstig gebruik

Om het toekomstige gebruik van de wegen rondom het streekpark 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 vijftigtallen om schijnnaauwkeurigheid te vermijden. Door de autonome groei groeit de verkeersintensiteit op de Oirschotsebaan naar ca. 3.100 mvt/etmaal in 2035. Beide getallen blijven nog ruim onder de 6.000 mvt/etmaal die we als grenswaarde hanteren voor erftoegangswegen buiten de bebouwde kom.

Het streekpark ontsluit rechtstreeks op de Oirschotsebaan middels 4 in- en uitritten. Het verkeer van en naar het streekpark is op basis van expert judgement verdeeld over de overige wegen:

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

Nr Weg	Werkdag- intensiteiten per etmaal Bron: Verkeerstelling juni 2019	Werkdag- intensiteiten Autonome situatie 2035	Plansituatie kwaliteitsimpuls Klein Oisterwijk	Werkdag- intensiteiten plansituatie 2035
1 Gemullen- hoekenweg	3.692	4.300	+150	4.450
2 Oirschotsebaan	2.609	3.100	+250	3.350
3 Fransebaan (west)	994	1.200	+450	1.650
4 Fransebaan (oost)	338	400	0	400
5 Kollenburgsebaan	423	500	+150	650

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

In de resultaten uit bovenstaande tabel is te zien dat de verkeersintensiteiten rondom het streekpark zullen toenemen naar aanleiding van de kwaliteitsimpuls op het park. De toename van de intensiteiten zal naar verwachting geen problemen opleveren op het gebied van doorstroming of verkeersveiligheid ten gevolge van de ontwikkelingen op streekpark Klein Oisterwijk.

3.5.1 Ontwikkeling Heidepark

Reebok Vastgoed B.V. is voornemens om het huidige recreatiebedrijf De Reebok aan de Duinenweg te Oisterwijk te verplaatsen naar een nieuwe locatie 'Heidepark' aan de Oirschotsebaan, ten zuiden van de kruising met de Fransebaan. Om een waarheidsgetrouw beeld te krijgen van de toekomstige situatie is het van belang om ook de toekomstige verkeersgeneratie van de realisatie van het recreatiepark Heidepark mee te nemen in de analyse.

Nr Weg	Werkdag- intensiteiten per etmaal Bron: Verkeerstelling juni 2019	Werkdag- intensiteiten Autonome situatie 2035	Werkdag- intensiteiten plansituatie 2035 met plan Klein Oisterwijk	Verkeers- generatie plan Heidepark	Werkdag- intensiteiten plansituatie 2035 incl. ontwikkeling Heidepark
1 Gemullen- hoekenweg	3.692	4.300	4.450	100	4.550
2 Oirschotsebaan	2.609	3.100	3.350	900	4.250
3 Fransebaan (west)	994	1.200	1.650	400	2.050
4 Fransebaan (oost)	338	400	400	0	400
5 Kollenburgse- baan	423	500	650	100	750

Tabel 7: Verkeerscijfers autonome ontwikkeling en plansituatie 2035 incl. ontwikkeling Recreatiepark Heidepark (afgerond op vijftigtallen)

In de bovenstaande tabel is te zien dat ook in het scenario dat de beide parken worden gerealiseerd, het omliggende wegennet de toename van de hoeveelheid verkeer aan kan. De verkeersintensiteiten worden op geen van de

omliggende wegen hoger dan 6.000 mvt/etmaal, wat de algemeen gehanteerde maximale capaciteit is van erftoegangswegen buiten de bebouwde kom. Het is dus niet de verwachting dat de ontwikkelingen op de beide parken zal leiden tot doorstromings- of verkeersveiligheidsproblemen.

4 VERKEERSVEILIGHEID

4.1 Verkeersveiligheid op omliggende wegen

De Oirschotsebaan is een erftoegangsweg type 1 buiten de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 60km/uur en een vrijliggend fietspad in twee richtingen aan de westzijde van de rijbaan. Het vrijliggend fietspad dat parallel loopt aan de rijbaan zorgt voor een veilige positie van de fietser. Alle kruispunten met de aansluitende wegen zijn voorrangskruispunten waarbij de aansluitende wegen ondergeschikt zijn aan de Oirschotsebaan. De Oirschotsebaan kent lange rechtstanden, wat het risico op te hard rijden van automobilisten in de hand kan werken. In noordelijke richting (richting Oisterwijk) wordt dit onderbroken ter hoogte van het kruispunt met de Fransebaan door een as-verspringing. In zuidelijke richting (richting Oirschot) is deze as-verspringing er echter niet, waardoor ze mogelijk met een hogere snelheid dan toegestaan het kruispunt met de Fransebaan naderen.

Ook de inrichting van de Oirschotsebaan sluit niet volledig aan op haar functie als erftoegangsweg buiten de bebouwde kom. De richtlijnen van het CROW stellen namelijk dat een weg met een dergelijke functie geen as-markering heeft, wat wel het geval is op de Oirschotsebaan. Doordat de inrichting niet volledig aansluit op de functie en de daarbij behorende maximumsnelheid is het waarschijnlijk dat autoverkeer harder gaat rijden dan maximaal is toegestaan. Dit, in combinatie met de relatief lange rechtstanden van de Oirschotsebaan, maken het risico tot te hoge snelheden aanzienlijk.

Er zijn in de periode 2014-2021 relatief weinig ongevallen gebeurd op de Oirschotsebaan (ViaStat, 2021). In deze periode heeft slechts 1 eenzijdige ongeval plaatsgevonden (met een boom), overige ongevallen waren flankongevallen. Deze zijn mogelijk te verklaren door belemmerd zicht vanuit uitritten door de vele bomen, die ook dicht op elkaar zijn gepositioneerd.

Op het kruispunt tussen de Oirschotsebaan en de Fransebaan hebben in de periode 2014 – 2021 twee ongevallen plaatsgevonden, welke beide flankongevallen waren. Dit kruispunt is relatief ruim opgezet in vergelijking met andere kruispunten van de Oirschotsebaan. Mogelijk wordt het zicht op wachtende voertuigen op het middeneiland wel belemmerd door de bomen die op het middeneiland staan.



Figuur 5: Kruispunt Oirschotsebaan – Fransebaan met het belemmerd zicht op naderend verkeer (Bron: Cyclomedia)

De Fransebaan is een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom type 2 met een maximumsnelheid van 60km/uur. De weg heeft, conform de CROW-richtlijnen, geen separate voorzieningen voor fietsers. Dit betekent dat alle verkeer - autoverkeer, landbouwverkeer, fietsers en voetgangers – van dezelfde rijbaan gebruik maken.

De Fransebaan ten westen van het kruispunt met de Oirschotsebaan is echter wel onderdeel van het recreatieve fietsknooppuntennetwerk. De rijbaan van de Fransebaan is ca. 3,5m breed. Inclusief bermbeton is de weg ca. 4,5m breed. De smalle rijloper zorgt voor een visuele versmalling van de weg, terwijl de bermverharding ervoor zorgt dat auto's elkaar wel kunnen passeren.



Figuur 6: Fransebaan ten westen van Oirschotsebaan (Bron: Cyclomedia)

Evenals de Fransebaan is ook de Zandstraat een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom type 2 met een maximumsnelheid van 60km/uur. In tegenstelling tot de Fransebaan heeft de Zandstraat wel een vrijliggend fietspad aan de oostzijde van de rijbaan. Dit zorgt voor een veiligere inrichting voor de fietsers. Op het kruispunt met de Fransebaan ontstaat mogelijk een onveilige situatie, door het feit dat het vrijliggend fietspad niet goed te zien is komend vanuit de Fransebaan. Weggebruikers zullen het niet verwachten dat fietsers hierop komen duiken vanaf 'de verkeerde kant' van de weg. Gezien de lage intensiteiten in dit gebied zullen dergelijke conflictsituaties naar verwachting echter niet vaak voorkomen.



Figuur 7: Kruispunt Fransebaan – Zandstraat (Bron: Cyclomedia)

4.2 Verkeersveiligheid bij aansluitingen op het recreatiepark

Het streekpark Klein Oisterwijk heeft 4 in- en uitritten die allemaal direct aansluiten op de Oirschotsebaan, welke allemaal gehandhaafd blijven in de toekomstige situatie. Van deze in- en uitritten zijn alleen de twee meest zuidelijke vormgegeven als een uitritconstructie, waardoor de voorrangssituatie ten opzichte van het fietsverkeer parallel aan de Oirschotsebaan wordt verduidelijkt. Het betreft de in- en uitrit ten behoeve van restaurant 't Klauterwoud. Ook is het zicht op deze twee uitritten beter doordat minder bomen het zicht belemmeren. In de plannen voor de kwaliteitsimpuls zijn geen aanpassingen aan de in- en uitritten voorzien.



Figuur 8: Noordelijke in- en uitrit Klein Oisterwijk

De meest noordelijke in- en uitrit is onder andere ten behoeve van bezoekers Piet Plezier Oisterwijk en Restaurant De Drie Vennen die niet op het streekpark verblijven. Maar hij kan ook gebruikt worden door gasten om het park op te rijden. Omdat de toegangspoort om het park zelf op te komen op ongeveer 75 meter van de Oirschotsebaan gelegen is, is het risico van terugslag van wachtende auto's voor de toegangspoort op de Oirschotsebaan klein.

Het fietspad ten zuidwesten van de Oirschotsebaan kan echter wel leiden tot mogelijk onveilige situaties. Bij alle vier de in- en uitritten van het streekpark moet een fietspad in twee richtingen worden overgestoken. Doordat het fietspad bij de twee noordelijke inritten bijna direct aan de rijbaan ligt, hebben automobilisten te maken met twee conflictpunten die in korte tijd hun aandacht vragen: het fietspad en de rijbaan. Daarnaast moeten afslaande auto's de fietsers op het fietspad voorrang geven. Er is echter geen ruime opstelruimte (4 meter tussen rand rijbaan en rand fietspad) aanwezig waar auto's rustig kunnen wachten tot de fietsers gepasseerd zijn. Zij zullen daardoor (gedeeltelijk) op de rijbaan moeten wachten tot de fietsers gepasseerd zijn. Hierdoor moet doorgaand verkeer op de Oirschotsebaan wachten tot het verkeer is afgeslagen richting het streekpark. Voornamelijk afslaand verkeer komend uit het zuiden zullen voor vertraging zorgen, aangezien zij ook de rijbaan richting het zuiden voor moeten laten gaan, ook kunnen zij niet alvast deels afslaan richting het streekpark, maar zullen volledig moeten blijven wachten op de rijbaan alvorens zij het park op kunnen rijden.

Zoals aangegeven in 4.1 is het risico op harder rijden dan de maximumsnelheid hoog op de Oirschotsebaan. Dit komt door het feit dat de inrichting niet helemaal aansluit op de functie van de weg en dat de weg lange rechtstanden kent. Door de in- en uitritten direct op de Oirschotsebaan aan te sluiten zijn er grote verschillen in snelheid tussen doorgaand en afslaand verkeer. Dit is een mogelijk knelpunt met het oog op verkeersveiligheid.

4.3 Langzaam verkeer

De Oirschotsebaan ter hoogte van het streekpark is onderdeel van een lokale utilitaire fietsroute in de richting van Oirschot en een regionale recreatieve fietsroute. Ook de Fransebaan is onderdeel van deze regionale recreatieve fietsroute (Gemeentelijk verkeer- en vervoerplan 2014 – 2021 (2030), Gemeente Oisterwijk). De Oirschotsebaan en de Fransebaan maken daarnaast ook deel uit van de recreatieve knooppuntenroute.

De in- en uitritten tot het streekpark dienen op een verkeersveilige manier te worden ingericht, met voldoende zicht op het fietspad en ruimte voor het verkeer van en naar het streekpark om veilig het fietspad over te steken en de Oirschotsebaan op te rijden.

De fietsintensiteiten op de wegen rondom het streekpark zijn niet bekend. Door de revitalisering van streekpark Klein Oisterwijk en de voorgenomen verplaatsing van recreatiepark Heidepark is het de verwachting dat meer recreatief fietsverkeer op het omliggende fietsnetwerk komt. Enkel op de Oirschotsebaan en de Zandstraat zijn separate fietsvoorzieningen aanwezig. Dit betekent dat actieve verkeersvormen (fietsen, lopen etc.) en gemotoriseerd verkeer, zo ook landbouwverkeer, op andere wegen gebruik maken van dezelfde smalle rijbaan. Juist vanwege de smalle rijbaan is het gemotoriseerd verkeer gedwongen om langzaam te rijden en te wachten met het passeren van fietsers of voetgangers tot er geen tegemoetkomend verkeer is. Bij lage verkeersintensiteiten, zoals in dit gebied het geval is, is dit een verkeersveilige situatie. Dit wordt ondersteund door het feit dat bijna geen ongevallen gebeuren op de wegen waar bovenstaande het geval is (Bron: ViaStat 2014-2021).

Een belangrijk aandachtspunt voor fietsers op het vrijliggende fietspad parallel aan de Oirschotsebaan is dat de verlichting op de rijbaan van de Oirschotsebaan is gericht, waardoor mogelijk het zicht in het donker te wensen over laat op het fietspad. Door kantmarkering aan te brengen op dit fietspad zijn de randen van de asfalt rijbaan voor fietsers goed zichtbaar ook met beperkte verlichting. Hierdoor wordt de kans verkleind dat fietsers in het donker naast de rijbaan in de berm belanden en ten val komen.



Figuur 9: Locatie van streekpark Klein Oisterwijk t.o.v. fietsnetwerk (GVVP Oisterwijk 2014)

4.4 Aandachtspunten

Er zijn twee aandachtspunten met betrekking tot verkeersveiligheid geconstateerd op de wegen/fietspaden rondom het streekpark. Uitwerking van onderstaande aandachtspunten is geen onderdeel van het plan t.b.v. de kwaliteitsimpuls streekpark Klein Oisterwijk:

1. Afslaand en vertrekkend verkeer van en naar het streekpark moet zowel het autoverkeer op de Oirschotsebaan voorrang geven als het verkeer op het vrijliggend fietspad. Dit vraagt veel concentratie van de automobilist, zeker wanneer hij/zij zich in een onbekend gebied bevindt. Hierdoor ontstaat een groter risico op verkeersonveilige situaties. Arcadis adviseert goede bewegwijzering richting het streekpark zodat gasten van het park niet hoeven te zoeken naar de juiste inrit van het park.
2. In het donker laat de verlichting en het zicht op het fietspad parallel aan de Oirschotsebaan te wensen over. Arcadis adviseert de gemeente Oisterwijk, als wegbeheerder, om kantmarkering toe te passen op dit fietspad. Hierdoor wordt de rand van het fietspad beter zichtbaar, waardoor de kans afneemt dat fietsers in de berm terecht komen. Dit zou een verbeterde verkeersveiligheid opleveren.

5 CONCLUSIE

5.1 Parkeren

De gemeentelijke parkeernota van de gemeente Oisterwijk stelt dat een ontwikkelaar voldoende parkeerfaciliteiten dient te realiseren op het eigen terrein om geen parkeeroverlast voor de omgeving op te leveren. Op basis van de beoogde nieuwe inrichting van het streekpark Klein Oisterwijk, dienen **539** parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd te worden. Omdat 56 van de parkeerplaatsen ten behoeve zijn van externe gasten van de horecagelegenheden is het benodigd dat **56** parkeerplaatsen openbaar bereikbaar worden aangelegd.

In de nadere uitwerking van de inrichtingsplannen voor het streekpark zal rekening gehouden worden met het inpassen van 539 parkeerplaatsen, waarvan minimaal 56 openbaar.

5.2 Verkeersgeneratie

In hoofdstuk 3 zijn de berekeningen weergegeven voor de verkeersgeneratie van de verschillende inrichtingen van het streekpark. Op basis van de voorgenomen, nieuwe inrichting van het streekpark is het de verwachting dat de verkeersgeneratie van het park met 1.006 mvt/etmaal toe zal nemen ten opzichte van de huidige situatie. Deze toename van de verkeersgeneratie zorgt naar verwachting niet voor doorstromings- of verkeersveiligheidsproblemen.

Het is echter van belang om rekening te houden met ontwikkelingen in de omgeving. Reebok Vastgoed BV is voornemens om een recreatiepark te ontwikkelen aan de Oirschotsebaan ten zuiden van het streekpark Klein Oisterwijk. Dit recreatiepark zal een verkeersaantrekkende werking kennen en zodoende zorgen voor meer verkeersbewegingen op het wegennet in de omgeving. De verwachte verkeersintensiteiten op het omliggende wegennet van de beide parken is weergegeven in onderstaande tabel.

Nr Weg	Werkdag- intensiteiten per etmaal Bron: Verkeerstelling juni 2019	Werkdag- intensiteiten Autonome situatie 2035	Werkdag- intensiteiten plansituatie 2035 met plan Klein Oisterwijk	Verkeers- generatie plan Heidepark	Werkdag- intensiteiten plansituatie 2035 incl. ontwikkeling Heidepark
1 Gemullen- hoekenweg	3.692	4.300	4.450	100	4.550
2 Oirschotsebaan	2.609	3.100	3.350	900	4.250
3 Fransebaan (west)	994	1.200	1.650	400	2.050
4 Fransebaan (oost)	338	400	400	0	400
5 Kollenburgse- baan	423	500	650	100	750

Tabel 8: Verkeerscijfers autonome ontwikkeling en plansituatie 2035 incl. ontwikkeling Recreatiepark Heidepark (afgerond op vijftigtallen)

Al de wegen die in bovenstaande tabel zijn weergegeven zijn in het GVVP van de gemeente Oisterwijk (2016) geclassificeerd als erftoegangswegen buiten de bebouwde kom. Een algemeen gehanteerd uitgangspunt is dat dergelijke wegen een maximaal toelaatbare verkeersintensiteit van 6.000 mvt/etmaal kennen. Zoals te zien in bovenstaande tabel, wordt deze maximaal toelaatbare verkeersintensiteit op geen van de omliggende wegen overschreden.

5.3 Verkeersveiligheid

In hoofdstuk 4 is de verkeersveiligheid van het omliggende wegennet van het streekpark Klein Oisterwijk beschouwd. De twee belangrijkste aandachtspunten die uit deze analyse komen zijn:

1. Afslaand en vertrekkend verkeer van en naar het streekpark moet zowel het autoverkeer op de Oirschotsebaan voorrang geven als het verkeer op het vrijliggend fietspad. Dit vraagt veel concentratie van de automobilist, zeker wanneer hij/zij zich in een onbekend gebied bevindt. Hierdoor ontstaat een groter risico op verkeersonveilige situaties en mogelijk doorstromingsproblemen. Ten aanzien van het verbeteren van de verkeersveiligheid wordt geadviseerd om de bewegwijzering naar de verschillende functies op het streekpark duidelijk weer te geven. Gasten hoeven hierdoor minder te zoeken naar de juiste inrit, wat de verkeersveiligheid ten goede komt.
2. In het donker laat de verlichting en het zicht op het fietspad parallel aan de Oirschotsebaan te wensen over. Arcadis adviseert de gemeente Oisterwijk, als wegbeheerder, om kantmarkering toe te passen op dit fietspad. Hierdoor wordt de rand van het fietspad beter zichtbaar, waardoor de kans afneemt dat fietsers in de berm terecht komen. Dit zou een verbeterde verkeersveiligheid opleveren.

Colofon

VERKEERSTOETS RECREATIEPARK KLEIN OISTERWIJK

KLANT

Klein Oisterwijk Vastgoed B.V.

AUTEUR

Jules Kaiser

PROJECTNUMMER

30114703

ONZE REFERENTIE

D10046018:47

DATUM

27 maart 2023

GECONTROLEERD DOOR

Roel Toonen

VRIJGEGEVEN DOOR

Roel Toonen

Over Arcadis

Arcadis is de leidende wereldwijd opererende ontwerp- en consultancyorganisatie op het gebied van de natuurlijke en gebouwde omgeving. Wij helpen onze klanten en de maatschappij met doeltreffende, duurzame en digitale oplossingen. Wij zijn met 36.000 mensen actief die in ruim zeventig landen meer dan €4,2 miljard aan omzet genereren. Wij helpen UN-Habitat met onze mensen, die kennis en expertise leveren om de moeilijke leefomstandigheden te verbeteren in gebieden die lijden onder de gevolgen van klimaatverandering.

www.arcadis.com

Arcadis Nederland B.V.

Postbus 1018
5200 BA 's-Hertogenbosch
Nederland

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

Arcadis. Improving quality of life

Volg ons op



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



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



[ArcadisNetherlands](https://www.ArcadisNetherlands.nl)