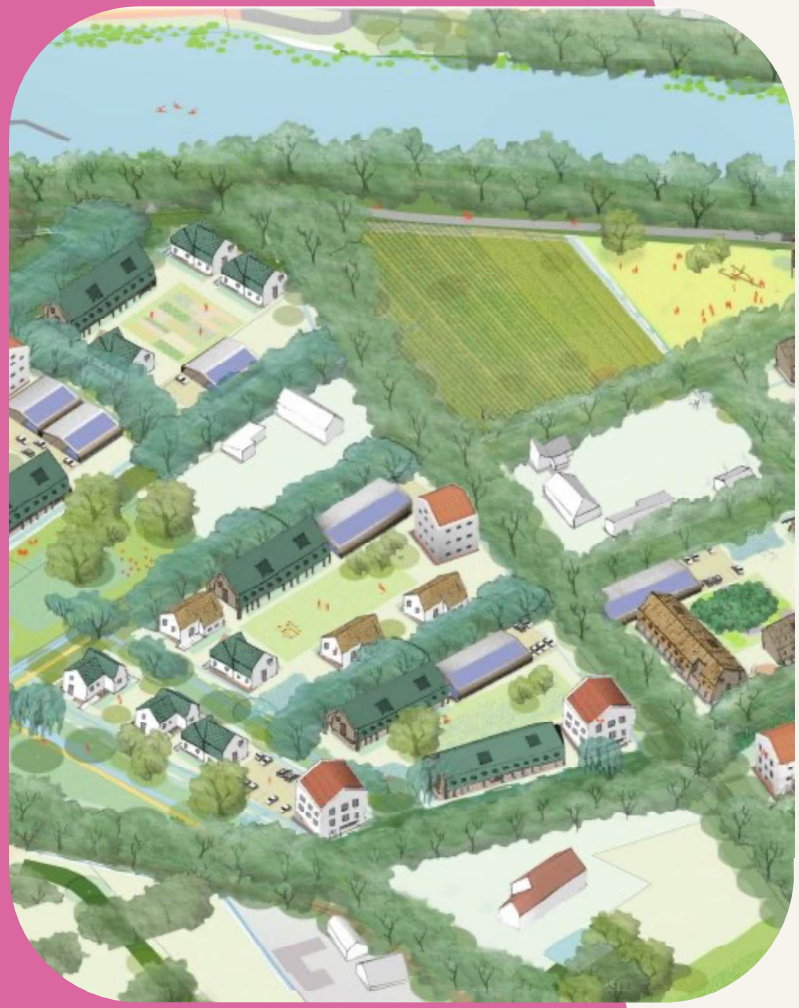


&morgen Re/thinking mobility

5 oktober 2026

Mobiliteitsplan De Kemmer

Gemeente Oirschot

Ga je mee?

Vroeger was ‘alles’ anders. Want gingen we woningen bouwen? Dan was er voldoende ruimte voor zowel de woning als de parkeerplek. Die tijd is voorbij: ruimte wordt schaarser en moet worden verdeeld over verschillende opgaven als natuur, klimaat en wonen.

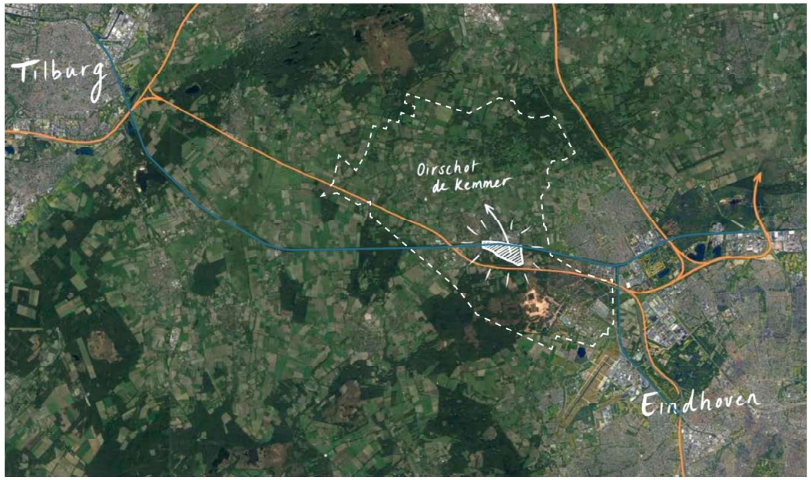
De bestaande infrastructuur, met vaak smalle wegen door het buitengebied, kan maar beperkt extra verkeer opvangen. Ruimtelijke kwaliteit is belangrijker dan ooit. Dat kan in strijd zijn met de ruimte die mobiliteit inneemt. Meer woningen betekent meer verplaatsingen en meer voertuigen. Nieuwe parkeerplaatsen vragen veel ruimte en nieuwe wegen aanleggen is kostbaar.

Daarom is dit mobiliteitsplan voor De Kemmer ontwikkeld, waarbij we vóóraf samen hebben nagedacht over slimme mobiliteitsoplossingen, afgestemd op de locatie en op de beoogde bewoners.

Een nieuw woongebied dichtbij de snelweg, langs hoogwaardige fietsroutes en dichtbij de dorpskern en werklocaties. Een gebied dat gemeenschappen vormt voor jong en oud. Dat lijken goede omstandigheden voor een leefbare en gezonde nieuwe woonwijk waar fietsen en lopen voorop staan en deelmobiliteit en flexibel vervoer een volwaardige plek krijgen voor de langere afstanden.

Maar dat hangt wel af van het mobiliteitsplan en hoe we de keuzes gaan beïnvloeden die bewoners maken om wel of niet te lopen, de fiets, de deelauto, de bus of de eigen auto te pakken. Daarom hebben wij dit mobiliteitsplan uitgewerkt dat hier antwoord op geeft.

Ga je mee?



De Kemmer t.o.v. Tilburg en Eindhoven (Bron: Gebiedsvisie De Kemmer)

Inhoudsopgave

01 Gebieds- en mobiliteitsopgave

02 Onderzoek en analyse

03 Het mobiliteitsplan

04 Plan B en implementatieplan

05 Bijlagen

Inhoudsopgave

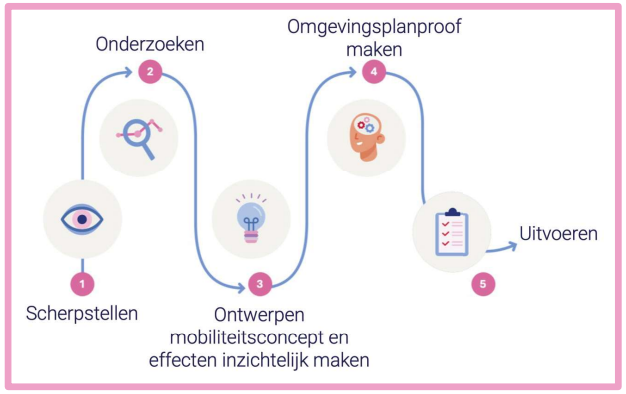
Voor dit mobiliteitsplan van De Kemmer is in vijf samenhangende stappen toegewerkt van analyse van de opgave naar een onderbouwd en verankerd mobiliteitsplan in het omgevingsplan. De laatste stap is van belang om het plan daadwerkelijk ook in de praktijk te laten slagen.

1. Gebieds- en mobiliteitsopgave
Gestart is met een gebiedsverkenning en analyse van de relevante beleidskaders, het ruimtelijk programma en de beoogde doelgroepen. Hiermee zijn de belangrijkste mobiliteitsopgaven, kansen, risico's en uitgangspunten voor De Kemmer scherpgesteld.

2. Onderzoek en analyse
Vervolgens zijn de toekomstige doelgroepen en hun verwachte verplaatsingsgedrag onderzocht en is gekeken naar functies en voorzieningen, infrastructuur en het bestaande en toekomstige mobiliteitsaanbod. Deze inzichten zijn samengebracht tot een integraal beeld van het gebied en vormden de inhoudelijke basis voor de scenario's.

3. Het mobiliteitsplan
Op basis van de analyse is het mobiliteitsplan ontwikkeld. Hierbij is gekeken naar de positie van lopen, fietsen, openbaar vervoer, deelmobiliteit en auto volgens het STOMP-principe, en naar verkeerskundige en gedragskundige effecten, parkeerbehoefte, bereikbaarheid en ruimtelijke consequenties.

4. Plan B en implementatieplan
Voor de realisatie van de mobiliteitsambities is flexibiliteit en een implementatieplan nodig. We beschrijven hoe de flexibiliteit in de toekomst gewaarborgd kan worden, en we beschrijven de vooruitblik om de gemaakte keuzes te vertalen in realisatie van het aanbod op straat, uitvoering van gedragsinterventies, monitoring en evaluatie. Dit is van essentieel belang om de ambities ook daadwerkelijk te verwezenlijken.



Verankering in het omgevingsplan
Dit mobiliteitsplan geeft toelichting en onderbouwing voor de regels en uitgangspunten in het omgevingsplan. Daarmee worden de gemaakte mobiliteitskeuzes ook juridisch-planologisch geborgd.

01

Gebieds- en mobiliteitsopgave

Inleiding

Oirschot groeit
In het gebied De Kemmer worden de komende jaren ongeveer 1.200 woningen gebouwd. Dit gebied ligt aan de zuidoostzijde van Oirschot, tussen het kanaal en de Eindhovensedijk, de oude weg naar Eindhoven en deze gebiedsontwikkeling kent twee fasen.

Ambitie voor de nieuwe woonwijk
De ambitie van de gemeente is het realiseren van een uniek woonlandschap in De Kemmer, waarbij het karakteristieke kamerlandschap de basis is voor gevarieerde en kleinschalige woonmilieus. Er zijn in het gebied met groen omzoomde 'kamers' voorzien: dit zijn kleine woongemeenschappen rond een gedeeld erf. En de ambitie is ook: een toekomstbestendige wijk waarin mobiliteit bijdraagt aan leefbaarheid, gezondheid, gemeenschapszin en een duurzame inrichting van de openbare ruimte.

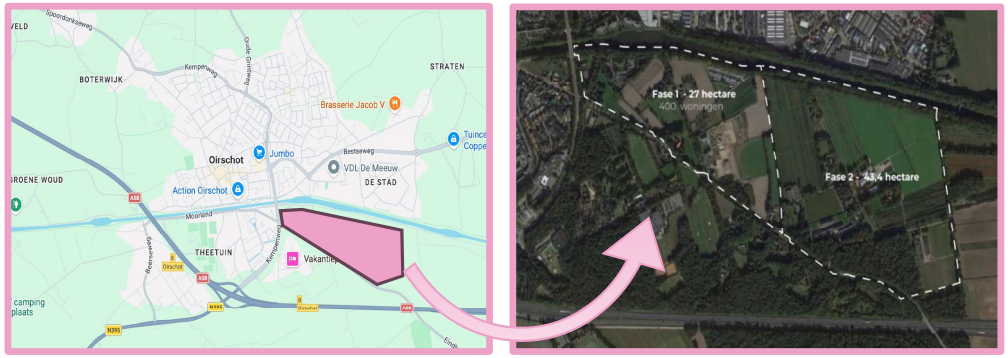
Mobiliteitsopgave
Dit mobiliteitsplan beschrijft de keuzes die zijn gemaakt voor de ontwikkeling van een duurzame, leefbare en gezonde wijk. De mens staat centraal en het STOMP-principe is uitgangspunt voor het mobiliteitsconcept. Dit staat voor de volgorde waarin de verschillende vervoerswijzen prioriteit krijgen: Stappen, Trappen, Openbaar Vervoer, Mobiliteitsdiensten, Personenauto.

Dit mobiliteitsplan beschrijft al deze aspecten van mobiliteit en geeft onderbouwing van de vooruitstrevende keuzes die zijn gemaakt om te komen tot een woonwijk met unieke verblijfskwaliteit.

De benodigde infrastructuur is ook beschreven vanuit oogpunt van verkeersveiligheid en bereikbaarheid. De mobiliteitsstructuren en de inrichting van de openbare ruimte vormen de basis voor de verkeersveiligheid en de leefkwaliteit in de wijk.

Ligging en fasen
Het gebied De Kemmer ligt aan de zuidoostzijde van Oirschot, tussen het kanaal en de snelweg A58.

De ontwikkeling van de woonwijk is verdeeld in twee fasen. De eerste fase zal circa 500 woningen bevatten en de tweede fase gaat uit van 700 woningen en een school. Dit mobiliteitsplan heeft betrekking op beide fasen.

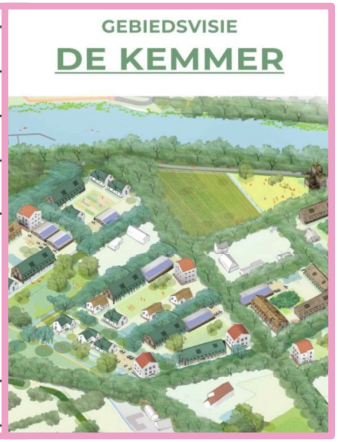


Gebiedsvisie

De gemeente Oirschot heeft in overleg met belanghebbenden een **gebiedsvisie** voor De Kemmer opgesteld. Dit is vervolgens uitgewerkt in een stedenbouwkundige visie.

Woonprogramma
In de komende tien jaar komen er in de eerste fase van de Kemmer circa 500 woningen. In de 2e fase komen daar nog zo'n 700 woningen bij. Het gaat om woningen in de huur- en koopsector, voor verschillende doelgroepen. In de gebiedsvisie staan de woontypologiën en het beoogde woonprogramma voor De Kemmer. De verdeling is te zien in de tabel hieronder (prijspeil is 2023).

Sociaal	**30%**
Aftoppingsgrens < €693,60	Minimaal 20%
Liberalisatiegrens < €808.06	Maximaal 10%
Betaalbaar / middelduur (€220.000 - €370.000)	**45%**
Binnen deze categorie een zoveel mogelijk gelijkmatige segmentering naar lage middeldure koop (€ 220.000-€ 265.000), midden middeldure koop (€ 265.000-€ 305.000) en hoge middeldure koop (€ 305.000-€ 370.000). Een deel van de koopwoningen mag als middeldure huur (liberalisatiegrens - € 1.000) worden gerealiseerd met een max. van 20% van het totaal aantal woningen.	
Dure koop (> €370.000)	**25%**



Gemeenschapsvorming doelgroep
Qua doelgroepen ligt de focus van de gemeente op jongeren en senioren. En er wordt sterk ingezet op gemeenschapsvorming in deze nieuwe wijk.

Kamerstructuur
De wijk wordt vormgegeven met een kamerstructuur. De verschillende kamers vormen mini-buurten en de gezamenlijke erven zorgen voor een verbindende woonomgeving.

Hoofdontsluiting en wegenstructruur volgens de visie
De wijk sluit aan op de bestaande Eindhovensedijk. Binnen de wijk komt een netwerk van smalle lanen en wegen, waar de auto te gast is en een fijnmazig netwerk van fiets- en wandelpaden. De wegen volgen de bestaande landschappelijke structuur (kamerlandschap). De wegen worden ingericht met een smal profiel. De nadruk ligt op het langzaam verkeer (fiets en lopen) in de wijk.

Mobiliteit op schaal van de kamers
Parkeren wordt centraal geclusterd aan de randen van de kamers. De woningen kunnen wel worden bereikt met de auto, voor bijvoorbeeld laden en lossen, maar ook voor hulpdiensten. Maar de auto wordt niet dominant in het straatbeeld. Er komt dus niet bij elke woning een parkeerplaats, maar op een centrale plek per kamer. Er komt geen doorgaand autoverkeer in de wijk, doordat de ontsluiting wordt gemaakt via lusstructuren. Inzet op deelmobiliteit en fietsgebruik draagt bij aan het beperken van het privé-autobezit.

Uitgangspunten

De 3 belangrijkste uitgangspunten voor het mobiliteitsplan

1. STOMP is leidend:
    1. Lopen en fietsen bepalen eerst de structuur van de wijk. Verblijven en ontmoeten staat centraal.
    2. De fiets is het primaire vervoermiddel voor korte en middellange verplaatsingen, met directe, comfortabele en sociaal- en verkeersveilige verbindingen naar centrum, scholen, sport, OV en werklocaties.
    3. Openbaar Vervoer wordt vooral benaderd als ketenreis: vanwege de beperkte loopbereikbaarheid zijn goede fietsverbindingen naar bushaltes en station Best en aantrekkelijke fietsparkeervoorzieningen belangrijk.
    4. De auto is te gast in de wijk: geen doorgaand autoverkeer en lage snelheden, met een inrichting die dit vanzelf afdwingt. Autoparkeren wordt geclusterd aan de randen van de kamers (voor de 1e auto) en overig parkeren aan de randen van het gebied (voor bijvoorbeeld eventuele 2e auto of bezoekers), zodat de woonomgeving groen, veilig en verblijfsgericht kan worden ingericht. De autoparkeernorm volgt uit vigerende parkeernormen, en ook uit de beoogde doelgroepen, autobezit, parkeerregime en kwaliteit van alternatieven.

2. Duurzame mobiliteitsmiddelen zijn vanaf de eerste oplevering beschikbaar. Infrastructuur, parkeerclusters, OV en deelmobiliteit moeten vóór oplevering van de woningen worden gerealiseerd.

3. Het concept moet inclusief zijn: woningen moeten bereikbaar blijven voor minder mobiele bewoners, zorg, laden/lossen, pakketbezorging, verhuizingen en hulpdiensten, zonder dat daarvoor overal regulier parkeren voor de deur nodig is.

02

Onderzoek en analyse

Onderzoek: Gebiedsbiografie

Het onderzoek is vormgegeven door de invulling van een gebiedsbiografie. Een invulling van doelen, eisen en wensen van de 4 puzzelstukken die mobiliteit (in gebiedsontwikkeling) beïnvloeden: mobiliteit en infra, beleid, ruimtelijke inrichting en voorzieningen en mens en gedrag:

- Hoe ziet de **mobiliteit en infrastructuur** er uit? Wat zijn de meest voorkomende dagelijkse reismotieven en bestemmingen? Wat is het autobezit in de omgeving, en wat is de parkeercapaciteit? De huidige en toekomstige omgeving van De Kemmer bestaat uit straten en paden, uit parkeerplaatsen en mobiliteitsmiddelen zoals het OV en deelmobiliteit.
- Welk mobiliteits**beleid** en/of regelgeving is van toepassing in het gebied? Het (gemeentelijke) beleid schetst de visie en de kaders waarbinnen de ontwikkelingen worden uitgevoerd.
- Hoe ziet de **ruimtelijke inrichting** er uit, en welke functies en **voorzieningen** zijn er in en nabij het gebied? De verplaatsingen worden onder andere bepaald door de aanwezigheid van huidige en toekomstige functies en voorzieningen, zoals scholen, sportvoorzieningen en het centrum.
- Wat weten we al over de **mens en gedrag** (de doelgroep)? Uiteindelijk bepalen de dagelijkse keuzes van de mens in De Kemmer de uiteindelijke vervoerspatronen. Dit wordt onder andere beïnvloed door demografische kenmerken, (sociale) overtuigingen en fysieke mogelijkheden.

De volgende pagina geeft een samenvatting van de gebiedsbiografie.

👉 In bijlage A is een volledige weergave van de analyse van alle vier puzzelstukken te vinden.



Onderzoek: Gebiedsbiografie - Samenvatting

- **Fiets heeft een sterke uitgangspositie:** Oirschot ligt op circa 5 minuten fietsen en de toekomstige F58 en Groene Corridor bieden kansen richting Eindhoven, Tilburg en Best.
- **OV is een zwakke schakel:** bij De Kemmer is nog geen bushalte; de dichtstbijzijnde halte is aan de Kempenweg, waar het aanbod beperkt is tot buslijn 141. De afstand, frequenties en reistijden maken het OV beperkt concurrerend met de auto.
- **Nieuwe verbindingsweg verbetert de auto-ontsluiting:** autoverkeer kan hierdoor grotendeels langs de randen van de wijk worden afgewikkeld en de Eindhovensedijk worden ontlast.
- **Autoluwe interne structuur is kansrijk:** parkeren aan de randen, geen doorgaand autoverkeer en prioriteit voor lopen en fietsen sluiten aan op het bestaande karakter van de smalle wegen in het gebied.

- **De meeste dagelijkse voorzieningen liggen buiten De Kemmer:** met name aan de andere zijde van het Wilhelminakanaal en in het centrum van Oirschot.
- **Fietsbereikbaarheid is veel sterker dan loopbereikbaarheid:** centrum, supermarkten, huisarts en middelbare school liggen op fietsafstand, maar basisvoorzieningen ontbreken op loopafstand.
- **Het Wilhelminakanaal vormt een ruimtelijke barrière:** goede en directe verbindingen naar Oirschot zijn daarom essentieel.
- **Grote werkgelegenheidsontwikkelingen liggen relatief dichtbij:** de groei van Westfields, BIC en ASML kan invloed hebben op zowel de toekomstige bewoners als hun woon-werkverkeer.
- **De Eindhovensedijk is daarbij strategisch:** deze vormt een directe verbinding vanuit De Kemmer richting belangrijke werkgelegenheidslocaties in de Brainportregio.



De Kemmer heeft ruimtelijk en beleidsmatig sterke voorwaarden voor een fietsgerichte, autoluwe wijk. Het verwachte mobiliteitsgedrag van bewoners en de beperkte OV- en loopbereikbaarheid maken die ambitie niet vanzelfsprekend. Het succes zit daarom in de combinatie van het aantrekken van de gewenste doelgroep, een aantrekkelijk fietsnetwerk, geclusterd en beperkt parkeren op afstand, goede deelmobiliteit én gerichte gedragssturing.

- **STOMP en de 15-minutenstad zijn leidend:** actieve mobiliteit krijgt prioriteit en dagelijkse voorzieningen moeten zoveel mogelijk lopend en fietsend bereikbaar zijn.
- **De auto is te gast:** geen regulier straatparkeren, parkeren op afstand en ontmoediging van de tweede auto moeten het autoluwe karakter ondersteunen.
- **Een parkeernorm op maat wordt geambieerd:** dit vraagt om goede alternatieven én sturing op autobezit.
- **Parkeren wordt gedifferentieerd georganiseerd:** eerste auto relatief dichtbij, tweede auto verder weg en bezoekers bij de tweede auto van de bewoners

- **Een deel van de verwachte bewoners is autogericht:** op basis van de woningtypologieën en de stedelijkheid van het gebied zijn de te verwachten doelgroepen voor groot deel bewoners die de auto waarderen en bovengemiddeld autobezit en autogebruik hebben.
- **Aantrekken van de gewenste doelgroep is essentieel:** vooraf helder communiceren over de gemeenschapsvorming en de parkeersituatie met parkeren op afstand en beperkt parkeeraanbod kan bijdragen aan het aantrekken van bewoners die bij het mobiliteitsconcept passen.
- **Niet iedere doelgroep is even goed beïnvloedbaar:** vooral de praktische en (milieu)bewuste autoreiziger zijn te motiveren voor een verschuiving naar fiets en deelmobiliteit.
- **Het alternatief moet vooral makkelijk en aantrekkelijk zijn:** goede fietsroutes, beschikbare deelauto's nabij en andere mobiliteitsalternatieven zijn essentieel om gedrag daadwerkelijk te veranderen.

03

Het mobiliteitsplan

Mobiliteit in De Kemmer

In De Kemmer staat verblijfskwaliteit van de leefomgeving centraal. Wandelen en ontdekken langs struinroutes, fietsen langs oude structuren, verblijfsplekken in en rond de woningclusters, auto's zijn te gast in het gebied en parkeren aan de rand van de kamers en op verzamelplekken bij de inprikkers.
Om gezonde en duurzame mobiliteit vanzelfsprekend te maken, is het STOMP-principe toegepast in de uitwerking van mobiliteit in en rond de wijk. Er komen goede en directe fietsverbindingen langs en door de wijk, die direct verbinden naar het centrum van Oirschot en naar Eindhoven en Best. Zo zorgen we dat de fiets het snelste vervoermiddel wordt naar het centrum en voorzieningen en maken we het gebruiken van deelmobiliteit en openbaar vervoer zo makkelijk mogelijk.

De STOMP-methodiek
De STOMP-methodiek zet de mens centraal. Het geeft duurzame, gezonde en actieve vormen van mobiliteit prioriteit. STOMP geeft de volgorde aan waarin keuzes worden gemaakt.

- **S**tappen: Hoe zorgen we voor een woongebied waarbij lopen ècht een volwaardig onderdeel wordt van het reizen? Hoe zorgen we voor aantrekkelijke looproutes? En hoe zorgen we ervoor dat de toekomstige bewoners meer gaan lopen?
- **T**rappen: Hoe zorgen we ervoor dat er voldoende, maar ook prettige en toegankelijke fietsenstallingen worden gerealiseerd? Wat betekent dat voor de hoeveelheid fietsparkeerplaatsen? Hoe zorgen we voor comfortabele fietspaden? En hoe zorgen we ervoor dat de toekomstige bewoners gaan fietsen?
- **O**penbaar vervoer: Hoe krijgt de bus een volwaardige rol in (bepaalde) verplaatsingen van de bewoners van De Kemmer?
- **M**obiliteitsdiensten: Welk type deelmobiliteitsdiensten worden er in welke hoeveelheid op welke locatie aangeboden?
- **P**ersonenauto, parkeren en hubs: Hoe wordt het gebied bereikbaar voor personenauto's? Wat betekent dat voor autoparkeren in op centrale plekken, oftewel hubs?

Per modaliteit wordt de ambitie weergegeven en wordt ingegaan op wat er nodig is om de ambitie te bereiken qua samenspel in ruimtelijk ontwerp en infrastructuur, doelgroepgerichte gedragsverandering en eventueel mobiliteitsaanbod en sturend mobiliteitsbeleid. Een samenspel, want mensen kiezen voor een manier van reizen als het veilig, gemakkelijk en aantrekkelijk wordt gemaakt, en als de standaardkeuze duurder of lastiger wordt gemaakt.

Organisatie en borging tot en met de bouwfase
Het mobiliteitsplan vraagt om een mobiliteitsregisseur die van dit mobiliteitsplan een implementatieplan kan opstellen, de daadwerkelijke mobiliteitsoplossingen kan realiseren en in de praktijk kan bijsturen als de realiteit daarom vraagt.



Stappen: voetganger

Lopen als vanzelfsprekende keuze: De Kemmer wordt een loopvriendelijk, veilig en toegankelijk gebied waarin lopen voor korte verplaatsingen de vanzelfsprekende keuze is. Bestemmingen binnen 10 minuten lopen worden bij voorkeur te voet bereikt en ook bij verplaatsingen tot circa 1 km wordt lopen gestimuleerd.

Lopen

Elke reis begint met de eerste stappen vanaf de woning. Het is belangrijk dat alle looproutes **direct** aansluiten op de woningen en voorzieningen in en rond de wijk zoals de bushalte en de parkeerlocaties. Alle kamers moeten goed bereikbaar zijn voor voetgangers via **aantrekkelijke en comfortabele** routes.

Veel van de looproutes liggen in een groene zone. Dit maakt wandelen in de wijk **aantrekkelijk**. De voetpaden door het groen kunnen een informeel karakter hebben. Wel moeten alle paden qua breedte en verhardingstype **toegankelijk** zijn voor alle soorten voetgangers, dus ook bijvoorbeeld voor kinderwagens en rolstoelgebruikers.

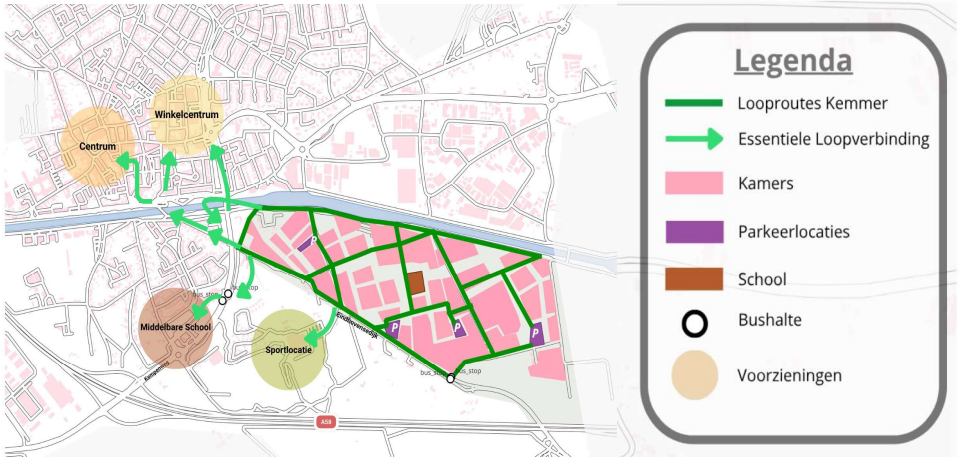
Langs wegen voor het autoverkeer en langs fietspaden komt een **apart voetpad**, zodat voetgangers niet op de weg of op het fietspad hoeven te lopen. In de erven en binnen de kamers is de openbare ruimte gedeeld. Hier kunnen voetgangers verblijven zonder aparte voetgangersvoorziening. Andere voertuigen zijn binnen het erf te gast.

Breedte van de voetpaden

De Mobiliteitsvisie Best-Oirschot 2040 hanteert voor voetpaden een minimale breedte van 1,5 meter. In De Kemmer krijgen voetpaden een maatvoering van minimaal 2,0 meter breed. Hiermee wordt niet alleen voldaan aan de gemeentelijke ondergrens, maar wordt invulling gegeven aan de ambitie om lopen binnen het STOMP-principe daadwerkelijk prioriteit te geven. Een breedte van 2,0 meter biedt meer comfort en toegankelijkheid: het maakt het eenvoudiger voor voetgangers om elkaar te passeren en naast elkaar te lopen. Door bij deze nieuwe ontwikkeling voor voldoende maatvoering te kiezen, wordt een robuuste basis gelegd voor een inclusieve en loopvriendelijke wijk waarin lopen voor korte verplaatsingen een vanzelfsprekende keuze kan worden.

Ontmoeten

Voetgangers zijn niet altijd in beweging. Voetgangersvoorzieningen vormen eigenlijk een netwerk van plekken, waar ruimte is voor **ontmoeting en verblijven**. Ontmoeting is belangrijk voor de leefkwaliteit en dit vindt vaak plaats in het domein van de voetganger. Daarom komen er in het voetgangersnetwerk ook veel verblijfsplekken in de wijk, waar mensen kunnen zitten, spelen en ontmoeten.



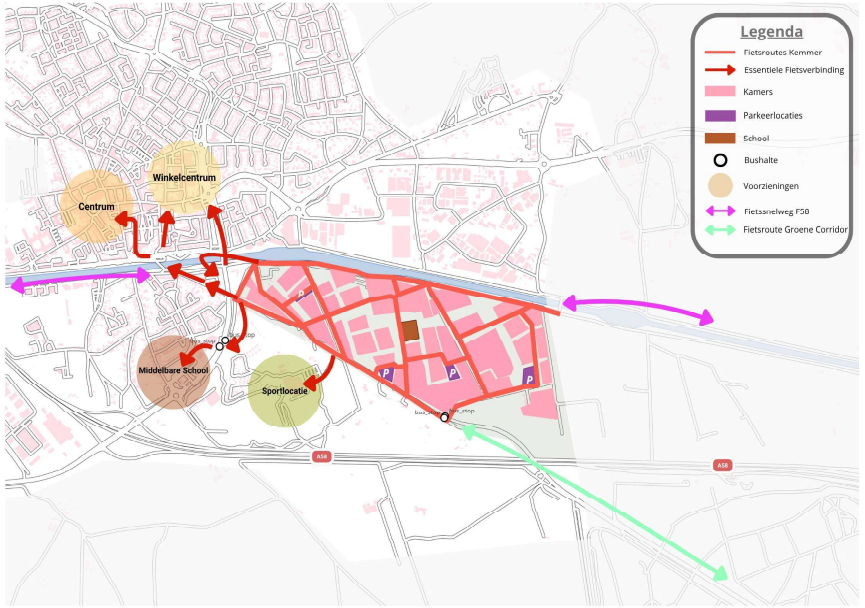
Trappen: fietser

De fiets als primair vervoermiddel: De Kemmer wordt een fietsvriendelijk gebied waarin de fiets de eerste keuze is voor verplaatsingen binnen de wijk en naar bestemmingen tot circa 7–15 kilometer. Veilige, directe en comfortabele fietsroutes en hoogwaardige fietsparkeervoorzieningen maken fietsen aantrekkelijker dan de auto.

De fiets krijgt een prominente plek in het verkeerssysteem in De Kemmer. Binnen het plan zijn verschillende routes die alleen voor fietsers en voetgangers bedoeld zijn, waar geen autoverkeer komt. Op plekken waar deze fietsroutes een autoroute kruisen binnen het plan, krijgt de fiets voorrang.

Directe aansluiting op hoofdfietsroutes

De fietsroutes vanuit het plangebied sluiten zowel aan de noord- als aan de zuidzijde aan op hoogwaardige fietsroutes: de snelfietsroute F58 (langs het kanaal) en doorfietsroute Groene Corridor (Eindhovensedijk). Daarmee zijn er directe, snelle en comfortabele fietsroutes richting het centrum van Oirschot, richting Best en richting werklocaties in Eindhoven. Deze fietsstructuur in en rond De Kemmer maakt verplaatsingen met de fiets aantrekkelijker dan met de auto.



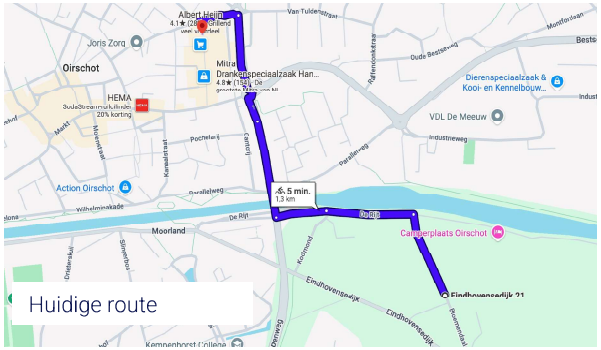
&morgen

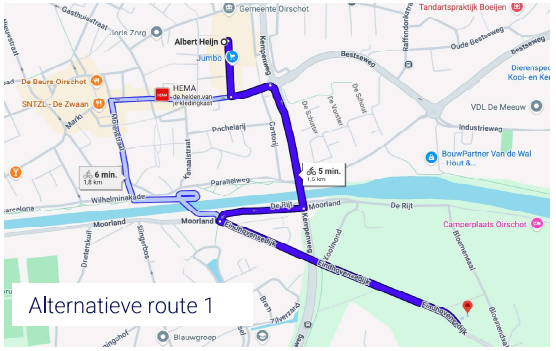
Trappen: fietser

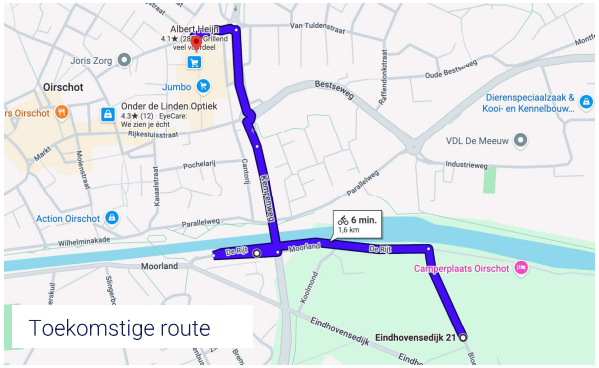
Fietsroute naar het centrum

Het bestaande fietspad aan de oostkant van de Kempenweg (over het kanaal) komt in de toekomst te vervallen. De fietsroute aan de westzijde wordt juist verbeterd, door hier ruimte te maken voor een breder pad. Dit betekent dat fietsers vanuit De Kemmer eerst onder de Kempenweg door moeten rijden om vervolgens via de Rijt omhoog te fietsen naar het westelijke fietspad langs de Kempenweg.

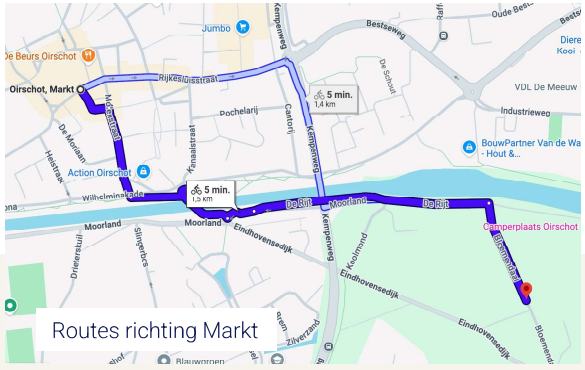
Ten opzichte van de fietsroute langs de oostzijde van de Kempenweg leidt dit tot een omrijdafstand van circa 200 meter en tot een extra reistijd van ongeveer 1 minuut (of minder). Dit maakt de route iets minder direct. In alle gevallen zijn de centrumvoorzieningen in circa 5 minuten fietsen te bereiken en passend bij de ambitie voor het fietsgebruik.











&morgen

Trappen: fietser



Vormgeving fietsroutes
De lokale fietsroutes krijgen een breedte van minimaal 3,5 meter. Deze maatvoering past bij de ambitie om de fiets als primair vervoermiddel te positioneren en biedt voldoende ruimte voor verschillende typen fietsers om veilig en comfortabel naast elkaar te fietsen, te passeren en in te halen.

De diversiteit op het fietspad neemt toe. Naast reguliere fietsen maken onder andere e-bikes, bakfietsen en fietsen met verschillende snelheden gebruik van dezelfde infrastructuur. Een voldoende breed fietspad voorkomt dat een inhalende fietser direct in conflict komt met tegemoetkomend fietsverkeer en biedt meer ruimte voor snelheidsverschillen en onverwachte bewegingen.

Een breedte van minimaal 3,5 meter draagt daarmee niet alleen bij aan de verkeersveiligheid, maar vooral aan het comfort, de toegankelijkheid en de aantrekkelijkheid van fietsen. Daarmee sluit de maatvoering aan bij de STOMP-ambitie voor De Kemmer: als de fiets het primaire vervoermiddel voor bestemmingen op fietsafstand moet worden, vraagt dit ook om hoogwaardige fietsinfrastructuur die dit gebruik faciliteert.

Sommige fietsroutes kunnen een functie hebben als calamiteitenroute voor hulpdiensten of als tijdelijke omleidingsroute voor autoverkeer in geval van wegafsluitingen elders in de wijk. In dat geval moet het fietspad daarvoor voldoende worden gedimensioneerd.

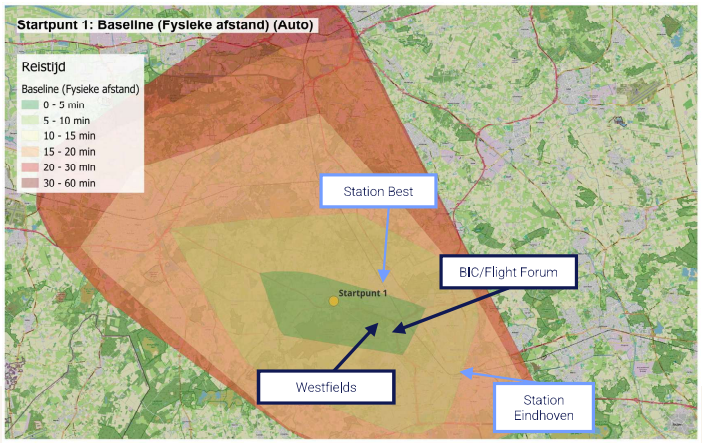
Fietsparkeren
Om fietsgebruik nog vanzelfsprekender te maken, worden bergingen en fietsenstallingen in de erven op een centrale en goed toegankelijke plaats gemaakt. De fiets staat dichter bij de woning dan de auto en is gemakkelijker te pakken.

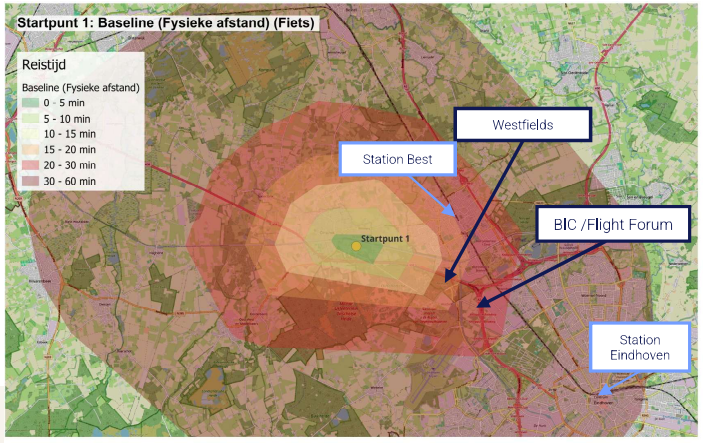
Bij appartementengebouwen is het gewenst om fietsparkeren centraal dichtbij de voordeur te realiseren. Voor kortparkeren zijn voorzieningen in de buitenruimte gewenst en voor langparkeren (‘s nachts) zijn inpandige fietsparkeervoorzieningen nodig. Aanbevolen wordt om beide voorzieningen aan te bieden. Ook binnen een erf kan een centrale fietsparkeervoorziening in de buitenruimte een goede optie zijn om de fiets makkelijk te kunnen pakken.

Trappen: fietser

Kansen voor fietsgebruik
Er liggen veel werklocaties binnen fietsafstand, vooral in Eindhoven: denk aan de locaties Flight Forum en BIC Noord. 30 minuten geldt voor veel forenzen als acceptabele reistijd. In De Kemmer komen mogelijk vooral kenniswerkers te wonen, zwaar werk of mee te nemen spullen spelen voor deze doelgroep geen rol. Qua reistijd blijft de auto het aantrekkelijkst, maar door de voordelen van fietsen te promoten - gezondheid, kosten, duurzaamheid, filevermijding - is er potentie om vooral de bewuste autoreiziger en de praktische reiziger naar de fiets te verleiden. In de Brainportzelf wordt ook ingezet op mobiliteitstransitie, door de werkgeversaanpak, maar ook door minder parkeerplaatsen te realiseren bij de werklocaties en in te zetten op fiets- en OV-gebruik. Deze ambities bieden kansen voor het fietsgebruik van forenzen uit De Kemmer.

Hoe speel je effectief in op de doelgroep?
De (milieu)bewuste autoreiziger en de praktische reiziger zijn bereid om hun vervoermiddel te veranderen naar de auto. De **(milieu)bewuste autoreiziger** heeft nauwelijks extra stimulans nodig zodra de routes en voorzieningen op orde zijn. De **praktische reiziger** schakelt over zodra de fiets aantoonbaar net zo snel of praktisch is. Frame reistijden daarom praktisch in communicatie: sneller dan de file, geen parkeerstress, en lever een concrete reistijdvergelijking.





Openbaar vervoer

Het OV als aantrekkelijk alternatief voor de auto: De Kemmer zet in op een goede en directe OV-verbinding richting Oirschot en Eindhoven, met een toekomstige bushalte gewenst nabij de wijk. Veilige, directe en comfortabele loop- en fietsroutes naar de halte maken het OV een aantrekkelijk alternatief voor de auto.

Kansen voor een nieuwe busverbinding met halte bij De Kemmer

Oirschot heeft geen treinstation. De huidige bussen rijden via de Kempenweg door Oirschot. De dichtstbijzijnde bestaande bushalte bij De Kemmer ligt op enige afstand van de wijk, aan de Kempenweg. Dit maakt de huidige OV-bereikbaarheid van De Kemmer nog niet optimaal, maar voor de toekomst liggen er kansen.

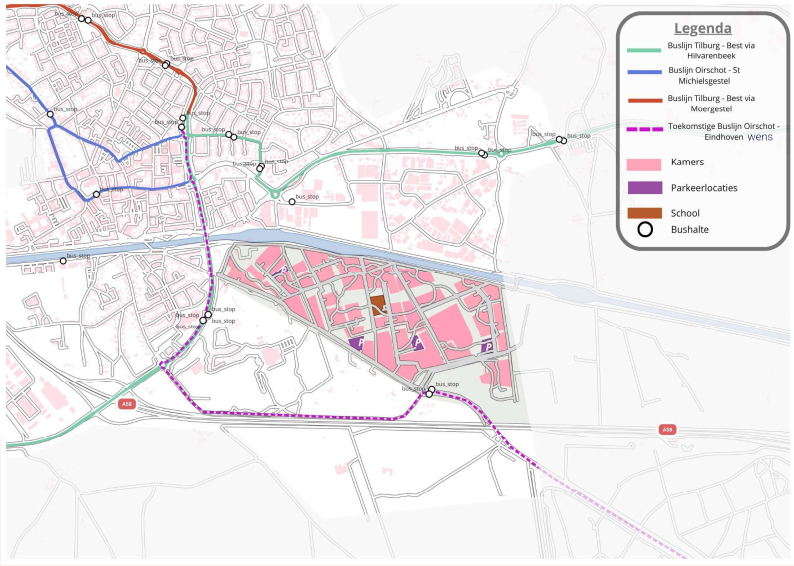
De ambitie voor De Kemmer is om een toekomstige OV-verbinding langs de wijk te realiseren door de uitbreiding van de buslijn HOV3 vanuit Eindhoven. Deze kan in de toekomst worden doorgetrokken richting Oirschot met haltes bij BIC Noord, aan de Eindhovensedijk en in Oirschot Centrum. Deze lijn moet via de Eindhovensedijk en nieuwe randweg gaan rijden.

De toekomstige bushalte op de Eindhovensedijk is dichtbij het plangebied De Kemmer gewenst. Daarmee wordt een directe busverbinding richting Eindhoven en Oirschot toegankelijk voor de bewoners van deze wijk. De beoogde nieuwe buslijn en halte maken het gebruik van openbaar vervoer aantrekkelijker bijvoorbeeld voor reizen richting werklocaties in Eindhoven.

Voor het verwezenlijken van deze ambities voor de nieuwe buslijn is de gemeente afhankelijk van andere partijen zoals de provincie en vervoerders. Als tijdelijke maatregel kan in de situatie dat de buslijn nog niet aanwezig is een (of enkele) BravoFlexhaltes worden gerealiseerd. Vanaf deze haltes kunnen inwoners op aanvraag gebruik maken van busvervoer als voor- en natransport naar OV-hubs.

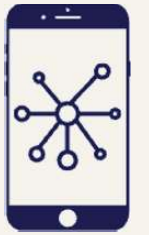
Hoe komt men bij de bushalte?

Het is belangrijk om aandacht te schenken aan hoe mensen bij de bushalte kunnen komen. De fietsroutes en wandelroutes naar de bushalte moeten efficiënt, verkeersveilig en sociaal veilig zijn. Denk bijvoorbeeld aan verlichting in de nacht en een goede fietsenstalling. Dit zorgt ervoor dat de totale OV-reis als meer comfortabel gezien wordt en de kans op gebruik hoger is. Tot slot is het handig om de afstand tot de bushalte in de informatievoorziening hiervan in tijd uit te drukken. Dit is voor mensen makkelijker te begrijpen dan een afstandsaanduiding en helpt hen in te schatten hoe dit in hun dag past.



&morgen

Mobiliteitsdiensten: deelmobiliteit



Deelmobiliteit als alternatief voor eigen bezit: Deelauto's en deelbakfietsen bieden een aantrekkelijk alternatief voor een tweede of derde auto en voor korte autoritten. Het aanbod groeit mee met de behoefte van de wijk en sluit aan bij het gezamenlijke karakter van De Kemmer.

Aanbod deelauto's
De deelauto vervult binnen het STOMP-pakket vooral een rol als alternatief voor de aanschaf en het bezit van een tweede of derde auto. Dit sluit aan bij onderzoek van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM), waaruit blijkt dat 37% van de onderzochte autodelers die reeds over een auto beschikten zonder de mogelijkheid van autodelen een extra auto zou hebben aangeschaft. Ook CROW benoemt expliciet dat een beschikbare deelauto in de buurt de aanschaf van een eigen tweede auto kan voorkomen.

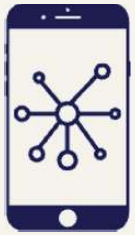
Voor de uiteindelijke omvang van het aanbod wordt uitgegaan van 11 tot 22 deelauto's bij volledige ontwikkeling van De Kemmer. Bij circa 1.200 woningen komt dit overeen met ongeveer één deelauto per 55 tot 110 woningen. Deze verhouding moet niet worden beschouwd als een vaste landelijke norm of vuistregel, maar als een projectspecifieke richtwaarde die gebaseerd is op een bandbreedte die in andere gemeentelijke beleidskaders en gebiedsontwikkelingen wordt gehanteerd.

Omdat het gebruik van deelmobiliteit tijd nodig heeft om in het dagelijkse mobiliteitsgedrag in te slijten, wordt het aanbod gefaseerd opgebouwd. Bij de start wordt uitgegaan van circa 11 deelauto's. Naarmate het aantal woningen en bewoners toeneemt en het gebruik van deelmobiliteit groeit, kan dit stapsgewijs worden uitgebreid naar naar verwachting circa 22 deelauto's. Een dergelijk ingroeimodel wordt ook bij andere gebiedsontwikkelingen toegepast; de daadwerkelijke opschaling wordt bepaald op basis van monitoring van onder andere het gebruik en de beschikbaarheid van de deelauto's, het autobezit onder bewoners en de parkeerdruk. Hiermee is 22 deelauto's geen harde eindnorm, maar een onderbouwde verwachting voor de eindsituatie, waarbij het aanbod kan worden aangepast aan de daadwerkelijke behoefte.

Deelbakfietsen als aanvulling
Naast deelauto's zien we vooral kansen voor elektrische deelbakfietsen. Deze kunnen voor gezinnen een aantrekkelijk alternatief zijn voor korte autoritten, bijvoorbeeld voor boodschappen of het vervoeren van kinderen. Het gezamenlijke gebruik past bovendien goed bij het concept van de buurtharten. We adviseren daarom om bij enkele buurtharten te starten met een elektrische deelbakfiets en het gebruik te monitoren.

Voor reguliere deelfietsen zien we minder toegevoegde waarde, omdat de meeste bewoners naar verwachting over een eigen fiets beschikken. Wel is een beperkte hoeveelheid deelfietsen voor expats mogelijk van meerwaarde.

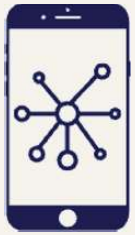
Mobiliteitsdiensten: deelmobiliteit



Overige adviezen

- De drempel voor het gebruik van een deelauto moet zo laag mogelijk zijn, zodat mensen er sneller gebruik van maken. We adviseren daarom voor de deelauto's op goed zichtbare plekken nabij de woningen die gerelateerd zijn aan de parkeerplaats.
- Deelmobiliteit is voor veel mensen een nieuw fenomeen. Daarom is het van belang dat er specifiek voor het gebruik van deelmobiliteit interventies worden toegepast (zie volgende pagina).
- In de buurtharten delen de bewoners al ruimte, voorzieningen en spullen. Deelmobiliteit kan hier goed op aansluiten en hoeft dus geen commerciële dienst van buitenaf te zijn. Het kan ook een voorziening zijn die de kamer zelf regelt, zoals een gedeelde (bak)fiets, e-bike of auto die bewoners zelf beheren. Dat past bij het sociale, informele karakter van de kamers en maakt de stap kleiner. Delen hoort dan bij de buurt, en je hoeft er geen los abonnement voor af te sluiten. Ondersteun hiervoor een kartrekker tijdens de initiatieffase.

Mobiliteitsdiensten: deelmobiliteit



Vijf interventies om het gebruik van deelauto's te stimuleren	
1	**'Altijd een auto wanneer jij 'm nodig hebt'** Communiceer actief en herhaaldelijk over de garantie dat er (bijna) altijd een deelauto beschikbaar is wanneer de bewoner deze nodig heeft ("on demand"). Hiermee spelen we in op de grootste ervaren barrière; namelijk de angst dat er geen deelauto beschikbaar is wanneer deze nodig is. Het bieden van garantie zorgt ervoor dat bewoners vertrouwen krijgen in het systeem en sneller geneigd zijn om het te gebruiken.
2	**'Zo werkt het deelconcept'** Veel toekomstige bewoners hebben vragen over de werking van het deelconcept. Dit betreft zowel praktische zaken als gedragsregels die het delen voor iedereen soepel laten verlopen. Om misverstanden en frustraties te voorkomen, is het cruciaal om bewoners op een toegankelijke en aantrekkelijke manier te informeren over hoe het deelconcept werkt. Bijvoorbeeld door instructievideo's en posters met toelichting op zichtbare plekken in de buurt van de deelauto's.
3	**Deelauto-probeermiddag** Organiseer een deelauto-probeermiddag waarbij bewoners kennis kunnen maken met de deelauto's en kunnen ervaren hoe het is om deze te reserveren, rijden en laden. Door bewoners in een laagdrempelige setting ervaring te laten opdoen, neem je onzekerheid weg en verlagen we de instapdrempel. Idealiter wordt dit gecombineerd met een probeertegoed of –voucher om ook zelfstandig de deelauto een keer te kunnen gebruiken.
4	**'Dit bespaar je met een deelauto'** Met een persoonlijke besparingscalculator (bijvoorbeeld in de vorm van een online tool) en door een eerlijke vergelijking te laten zien (dus inclusief zaken als aanschafkosten en afschrijving van een eigen auto) wordt het voor toekomstige bewoners helder wat ze kunnen besparen met het gebruiken van een deelauto ten opzichte van het gebruik van hun eigen auto.
5	**Exclusiviteit deelauto in de spotlight** Om het gevoel van exclusiviteit en eigenaarschap binnen het gesloten deelsysteem te versterken, geven we deelvoertuigen een unieke visuele identiteit die specifiek is afgestemd op de community. Dit kan door middel van een eigen logo, een herkenbare kleur of een exclusief design dat direct laat zien dat deze auto's alleen voor de bewoners van De Kemmer zijn. Door deze herkenbare uitstraling ontstaat er een sterker gemeenschapsgevoel en voelen bewoners zich meer verbonden met het deelsysteem.

Personenauto: verkeersstructuur en parkeren

Ontmoedigen van autobezit en autogebruik: de auto krijgt een beperkte ruimte in de wijk, maar is wel beschikbaar als lopen, fiets, OV en deelmobiliteit geen alternatief bieden. Parkeerhubs zorgen voor centrale autoparkeervoorzieningen, waardoor de woonomgeving meer ruimtelijke verblijfskwaliteit heeft.

Structuur binnen de wijk
In De Kemmer staat de verblijfskwaliteit voorop. Dit betekent dat er geen doorgaand (auto)verkeer door de wijk gewenst is. Het is niet realistisch is om de auto volledig uit de wijk te weren, maar met de gekozen verkeersstructuur wordt het autoverkeer door de wijk zoveel mogelijk beperkt. De verschillende kamers zijn via **inprikkers** bereikbaar, die eindigen bij een kamer of parkeerkoffer. Er zijn geen doorgaande routes voor autoverkeer. Daarmee is het autogebruik voor interne verplaatsingen binnen de wijk niet aantrekkelijk en blijft de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer door het woongebied beperkt.

Verkeersveiligheid is randvoorwaardelijk voor de **inrichting** van de wegen in de wijk. Alle wegen binnen het plangebied worden gecategoriseerd als **erftoegangsweg**, waarop een maximumsnelheid van 30 km/uur geldt. Gemengd gebruik van de weg door zowel fietsverkeer als autoverkeer is bij deze snelheid mogelijk. De wegbreedte wordt afgestemd op de verwachte intensiteit van het verkeer. Kruispunten van erftoegangswegen binnen de wijk zijn gelijkwaardig. Bij kruispunten van de inprikkers met de fietsroutes door de wijk krijgt het fietsverkeer voorrang op de woonstraat. Dit moet met de weginrichting duidelijk en herkenbaar worden vormgegeven.

De erftoegangswegen in de wijk worden ingericht met bepaalde kenmerken, zodat het gewenste verkeersgedrag voor de weggebruikers hieruit duidelijk wordt. De straten krijgen een breedte van 5,5 meter in elementenverharding en korte rechtstanden om de rijsnelheid te beperken. Minimaal een zijde van de weg krijgt een voetpad.

Binnen de kamers is de openbare ruimte bedoeld als een **erf**, dat wordt ingericht als een verblijfsgebied. **Hulpdiensten** kunnen hier wel inrijden, maar overig autoverkeer wordt geweerd, bijvoorbeeld met een afsluitpaal. Naast de kamers liggen **parkeerkoffers**. Deze worden ingericht met elementenverharding in de rijbaan en eventueel grasbeton in de parkeervakken.

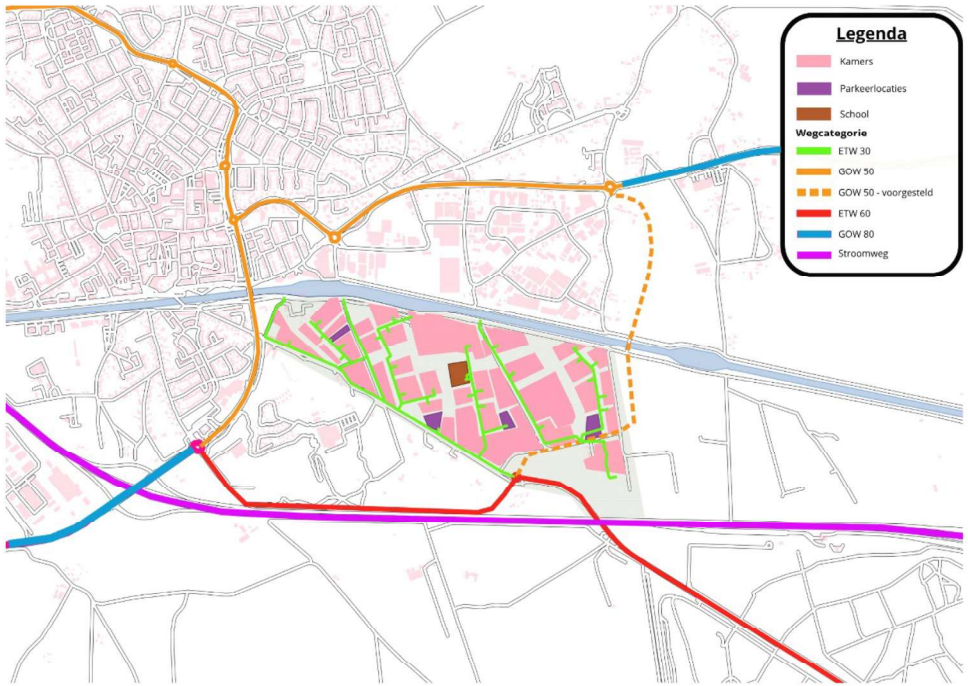


Personenauto: verkeersstructuur

Structuur rondom de wijk
De inprikkers van de wijk sluiten aan op de Eindhovensedijk en De Kriekampen. Er komen geen aansluitingen voor autoverkeer aan De Rijt of aan de wijk Moorland aan de noord- en westzijde van het plangebied.

De **categorisering** van de wegen rond De Kemmer is zichtbaar in de kaart hiernaast. Het gemotoriseerde verkeer uit de wijk wordt afgewikkeld richting de nieuwe randweg, die een ontsluitende functie heeft richting de hoofdautostructuur.

Niet alle bestaande wegen rond het plangebied zijn geschikt voor het (extra) autoverkeer. Om bij te dragen aan het STOMP principe en om de verkeersveiligheid te verbeteren zijn enkele maatregelen voorzien: zoals de afsluiting van de aansluiting Koolmond bij De Rijt op de Kempenweg.



Personenauto: verkeersstructuur



Verkeerskundige effecten van ontwikkeling De Kemmer

De ontwikkeling van De Kemmer zorgt voor nieuwe verkeersbewegingen. De effecten van de toename van de hoeveelheid verkeer worden in dit hoofdstuk onderzocht. Met het verkeersmodel zijn de effecten op het huidige en toekomstige infrastructuurnetwerk onderzocht. De input en de output hiervan is te vinden in bijlage B. De uitkomsten daarvan zijn verkeerskundig beoordeeld op verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid. Dit wordt hierna beschreven.

👉 Bijlage B toont de verkeersmodelstudie met de uitgangspunten en de uitkomsten van de berekeningen.

Verkeersgeneratie
De twee woningbouwfasen van het plan De Kemmer zorgen voor nieuwe verkeersbewegingen. Om te beoordelen of de verkeersstructuur voldoende bereikbaarheid en veiligheid biedt voor dit extra verkeer is deze getoetst met de toekomstige verwachte verkeersintensiteit. De verkeersgeneratie voor De Kemmer is met het provinciale verkeersmodel berekend.

Beoordeling bereikbaarheid
Vervolgens is met het verkeersmodel is toekomstige verkeersintensiteit bepaald op de wegenstructuur. Aan de hand van de verwachte intensiteiten op de wegvakken en kruispunten is geanalyseerd waar mogelijke knelpunten kunnen ontstaan in de verkeersafwikkeling. Wanneer kruispunten te druk worden, gaan weggebruikers meer risico nemen, waardoor ook de verkeersveiligheid in gevaar komt. Hierbij is gekeken naar de wegvakken en kruispunten waar het verkeer van De Kemmer aansluit op de bestaande infrastructuur, tot aan de hoofdwegenstructuur, dus tot aan de gebiedsontsluitingsweg (Kempenweg).

Er zijn twee infrastructuurvarianten en een referentiesituatie doorgerekend:

- Variant 1 gaat uit van een structuur met de geplande verbindingsweg.
- Variant 2 gaat uit van een doorgetrokken randweg, vanaf de Eindhovensedijk tot aan de Bestseweg. Deze doortrekking van de ontsluitingsweg is geen onderdeel van het plan De Kemmer. Het is een mogelijke aanpassing aan het gemeentelijke netwerk die voor de toekomst wordt verkend.

Om een verkeersveilige verkeersstructuur te bereiken is balans nodig in functie, gebruik en vormgeving van de weg. Bij de interpretatie van de resultaten van het verkeermodel is daarom getoetst of de toekomstige intensiteiten passen bij de vorm en functie van de betreffende weg. Hierbij is uitgegaan van een maximale gewenste intensiteit van 5.000 motorvoertuigen op erftoegangswegen. Voor de kruispunten is getoetst of de verkeersafwikkeling voldoende is voor de verwachte intensiteit en of er bijvoorbeeld geen lange wachttijden ontstaan.

Personenauto: verkeersstructuur

Bevindingen: effecten en knelpunten in het netwerk (variant 1):

De wegen rondom het plangebied zoals de Eindhovensedijk en toekomstige randweg hebben voldoende capaciteit om de toekomstige verkeersstromen te verwerken. In de verkeersmodelstudie zijn themopunten zichtbaar gemaakt. De intensiteiten op deze punten staan in de tabel hieronder. Om de invloed van De Kemmer op het wegennet te beoordelen, is de situatie van variant 1 vergeleken met de referentiesituatie variant 0.

Tabel met verkeersintensiteiten in verschillende varianten.
Bron: verkeersmodelstudie Haskoning (zie bijlage B).

Verkeersmodel BBMA v2024: werkdaggemiddelde etmaalintensiteit		2019			2040 variant 0			2040 variant 1		
Thermopunt	Thermometer	MVT	Auto	Vracht	MVT	Auto	Vracht	MVT	Auto	Vracht
1	Eindhovensedijk, wegvak Koolmond - Bloemendaal	4,494	4,313	180	521	521	0	2,137	2,136	1
2	Eindhovensedijk, wegvak Bloemendaal - Kriekampen	4,008	3,829	179	132	130	2	1,765	1,760	5
3	Eindhovensedijk, wegvak Kriekampen – Zwanenburg/Oerlesedijk	4,013	3,813	200	1,440	1,390	50	2,219	2,161	58
4	Eindhovensedijk, Moorland – Koolmond	3,935	3,765	170	641	630	11	1,546	1,534	11
5	Oprit Koolmond	1,082	1,045	37	233	222	11	945	934	12
6	Afrit Moorland	1,093	1,045	48	295	287	8	689	681	9
7	Kempenweg, wegvak Bestseweg – Wilhelminakanaal	16,335	15,719	616	16,634	15,906	728	18,469	17,734	735
8	Kempenweg, wegvak Slingerbos – Wilhelminakanaal	14,728	14,170	558	16,140	15,431	709	17,340	16,624	716
9	Kempenweg, wegvak Slingerbos – aansluitpunt A58	15,355	14,725	630	18,549	17,697	853	21,225	20,343	882
10	Verbindingsweg Kempenweg – Eindhovensedijk				1,355	1,318	37	5,233	5,158	74
11	Slingerbos, wegvak Eikenbussel – Kempenweg	2,627	2,554	73	3,826	3,689	137	4,398	4,261	137
12	Moorland, wegvak Slingerbos – Beerseweg	1,790	1,673	116	1,181	1,137	45	1,533	1,488	45
13	Kriekampen (2e fase randweg, verbinding Eindhovensedijk – Bestseweg)	505	463	42	92	71	21	1,207	1,183	24
14	Bestseweg, wegvak Heersdijk – Lazarusbocht	7,043	6,648	395	7,594	7,137	457	7,618	7,162	457
15	Bestseweg, wegvak Heersdijk – gemeentegrens Best	6,754	5,830	924	7,560	6,532	1,028	8,333	7,302	1,030
16	Beerschotseweg, wegvak Scheeper – N395	6,545	5,649	896	7,705	6,511	1,194	8,238	7,045	1,194
17	Beerseweg, wegvak Kanaaldijk-Noord - Moorland	4,541	3,947	593	4,992	4,237	755	5,620	4,865	755

Op verschillende wegen is een toename van verkeer te zien. Die is logisch te verklaren door de extra verkeersbewegingen die ontstaan als gevolg van de ontwikkeling en door de wijziging in de verkeersstructuur zonder aansluiting vanuit De Rijt op de Kempenweg. De intensiteit op erftoegangswegen rondom het plangebied zoals de Eindhovensedijk, Verbindingweg, Slingerbos, Moorland, Koolmond, Kriekampen blijft (ruim) onder de maximaal acceptabele waarde van 5.000 motorvoertuigen per etmaal. Deze wegen kunnen de toekomstige hoeveelheid verkeer goed verwerken.

De gebiedsontsluitingswegen Bestseweg en Kempenweg in Oirschot worden ook drukker in de situatie met De Kemmer. Deze wegen hebben een grotere capaciteit en kunnen meer verkeer verwerken dan erftoegangswegen. Voor de Bestseweg lijkt de intensiteit geen knelpunt. De hoeveelheid verkeer op de Kempenweg is aan de hoge kant en kan knelpunten ten aanzien van leefbaarheid en verkeersveiligheid opleveren. Op de wegvakken kan dit leiden tot verslechterde oversteekbaarheid, maar op de wegvakken van de Kempenweg zijn weinig oversteekbewegingen aanwezig. Waar wel (langzaam) verkeer oversteekt, is dat bij kruispunten of met een geregelde oversteek voorzien. Bovendien wordt het aantal oversteekbewegingen juist minder, door de aansluiting bij De Rijt op te heffen. De knelpunten van de hoge intensiteit kunnen vooral ontstaan op de kruispunten. Op de volgende pagina wordt dit verder beschreven.

Personenauto: verkeersstructuur

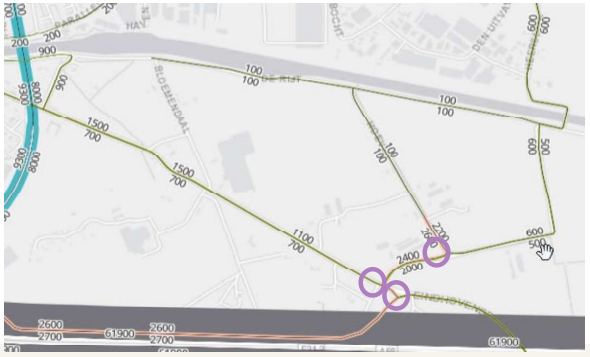
Bevindingen: effecten en knelpunten kruispunten (variant 1):

Omdat de knelpunten vaak niet op de wegvakken maar op de kruispunten ontstaan is het van belang om vooral naar de kruispunten te kijken.

Vormgeving als voorrangskruispunten
De inprikkers van De Kemmer die aansluiten op de Eindhovensedijk en De Kriekampen kunnen als voorrangskruispunt worden vormgegeven. Deze kruispuntsvorm is met de rekenmethode Slop getoetst, zie bijlage B en past bij de toekomstige intensiteit.

Ook de nieuwe Verbindingsweg zal met een voorrangskruispunt worden aangesloten op de Eindhovensedijk. De capaciteitsberekening in de bijlage wijst uit dat dat ook hier een voorrangskruispunt een passende oplossing is. Maar als de randweg wordt doorgetrokken (variant 2), neemt de intensiteit toe en dan is een andere kruispuntsvorm (rotonde of verkeerslichten) op deze locatie nodig.

Aandachtspunt: kruispuntafstand De Kriekampen dicht op elkaar
De kruispunten van de Verbindingsweg, Eindhovenseweg en De Kriekampen liggen op heel korte afstand van elkaar. Dit heeft effect op de verkeersafwikkeling van deze kruispunten. En dit zorgt voor een complexe rijtaak voor bestuurders, waardoor verkeersveiligheidsrisico's ontstaan. In de planuitwerking van dit deel van De Kemmer is daarom speciaal aandacht voor de vormgeving en samenhang tussen deze kruispunten gewenst.



Personenauto: verkeersstructuur



Analyse rotonde Kempenweg – Randweg
Voor de rotonde Kempenweg-Randweg - waar het in variant 1 drukker wordt - is een kruispuntanalyse uitgevoerd (zie bijlage B). Uit deze doorrekening blijkt dat de bestaande rotonde voldoende capaciteit heeft om het toekomstige verkeersaanbod van gemotoriseerd verkeer op deze rotonde te verwerken, maar bij grote hoeveelheid fietsverkeer kan de verkeersafwikkeling wel een aandachtspunt worden.

Hoge verkeersintensiteit Kempenweg
Buiten de nabijheid van plangebied De Kemmer is een toename van verkeer zichtbaar in het dorp Oirschot. De verkeersdrukte op de Kempenweg dwars door de kern zit in de huidige praktijk al dichtbij de grens van de capaciteit. Uit ervaringen is bekend dat er soms op piekmomenten wachtrijen bij de rotondes ontstaan. Met de komst van De Kemmer neemt de intensiteit op de Kempenweg en Bestseweg toe, waardoor de leefbaarheid en verkeersveiligheid op deze weg in gevaar kunnen komen.

Conclusies auto-infrastructuur variant 1
Het extra verkeer vanuit De Kemmer leidt tot hogere intensiteiten op verschillende wegen. Voor de aansluitingen van de inprikkers vanuit de nieuwe wijk op de Eindhovensedijk is getoetst of deze voldoende afwikkelingscapaciteit hebben (zie bijlage B). De aansluitingen vanuit De Kemmer kunnen worden vormgegeven als voorrangskruispunt. Ook voor het kruispunt van de nieuwe verbindingsweg op de Eindhovensedijk is een voorrangskruispunt voldoende. De Eindhovensedijk en toekomstige verbindingsweg kunnen de verwachte hoeveelheid verkeer in de toekomst goed afwikkelen. De oversteekbaarheid voor voetgangers en fietsers blijft voldoende.

Aandachtspunt is de verkeerssituatie op de Kempenweg in de kern van Oirschot. De Kempenweg is in de huidige praktijksituatie al een drukke weg. De ontwikkeling van De Kemmer zorgt voor een verdere toename van het verkeer. Verkeerskundig kan dit extra verkeer worden afgewikkeld en ontstaat er geen knelpunt in de doorstroming. De toenemende verkeersdruk kan echter wel merkbaar zijn voor weggebruikers en omwonenden, bijvoorbeeld door meer wachtrijen op drukke momenten. Daarnaast vraagt de hogere verkeersintensiteit aandacht voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid langs de Kempenweg en op de aanwezige kruispunten.

Personenauto: verkeersstructuur



Bevindingen variant 2: met doortrekking van de randweg
De tweede variant die is doorgerekend is met een doorgetrokken randweg vanaf de Eindhovensedijk naar de Bestseweg. Dit is geen onderdeel van de ontwikkeling van De Kemmer, maar is een mogelijke toekomstscenario voor de gemeentelijke infrastructuur.

De doortrekking van de randweg heeft een positief effect op de verkeersdrukte op de Kempenweg. Tegelijkertijd wordt de toekomstige Verbindingsweg in deze variant drukker. De toekomstige intensiteit in dit scenario vraagt om een inrichting van de verbindingsweg als gebiedsontsluitingsweg (GOW), omdat de intensiteit te hoog wordt voor een erftoegangsweg. De doorgetrokken randweg heeft ook een functie als gebiedsontsluitingsweg en deze heeft voldoende capaciteit om het verkeer te verwerken. Wel zijn op deze GOW zo min mogelijk aansluitingen en kruispunten gewenst, om voldoende doorstroming te behouden. Dat kan door het samenvoegen van verschillende inprikkers tot één kruispunt.

Kruispunt Eindhovensedijk-Randweg
De nog te realiseren Verbindingsweg zal als voorrangskruispunt worden aangesloten op de Eindhovensedijk. De capaciteitsberekening in de bijlage wijst uit dat een voorrangskruispunt niet meer passend is als de randweg wordt doorgetrokken (in variant 2). Dan neemt de verkeersintensiteit toe en dan is een andere kruispuntsvorm (rotonde of verkeerslichten) op deze locatie nodig.

Personenauto: parkeren en hubs

Ontmoedigen van autobezit en autogebruik: de auto krijgt een beperkte ruimte in de wijk, maar is het primaire vervoersmiddel als lopen, fiets, OV en deelmobiliteit geen alternatief bieden. Hubs zorgen voor centrale autoparkeervoorzieningen, waardoor de woonwijk autoluw is.

Parkeerstrategie: eerste auto nabij, tweede auto verder weg

De gekozen parkeerstrategie is een belangrijke factor voor de autoluwe wijk. De locatie en het aantal parkeervoorzieningen zijn daarbij bepalend. Maar ook is sturing in het gebruik van deze parkeerplaatsen wenselijk.

In de Kemmer worden geen parkeerplaatsen direct voor de woningen gesitueerd. De eerste auto's worden dichtbij het erf in een parkeerkoffer geparkeerd en de tweede auto's staan op centrale parkeerplaatsen verder weg, met een loopafstand tot 400 meter. Bij vier verschillende inprikker van de wijk is een centrale parkeerplaats gepland, zodat deze voor iedereen binnen ongeveer 5 minuten lopen te bereiken is. Ook bezoekers parkeren in deze centrale parkeerplaatsen. Deze parkeerplaats moet logisch en eenvoudig vindbaar zijn, zodat zoekverkeer wordt voorkomen.

Eén plaats per woning dichtbij

Slagingskans van dit principe is sterk afhankelijk van het daadwerkelijke gebruik. Het toepassen van een vorm van parkeerregulering is nodig om maximaal 1 parkeerplaats per woning aan te wijzen. Het is mogelijk om dit bijvoorbeeld met een nummering van de vakken ter plaatse te doen. Maar ook een systeem met een afsluitpaal of slagboom of door het verlenen van parkeervergunningen. Deze regulering is nodig voor de parkeerplaatsen bij de erven, om de 2e of 3e auto te weren van deze nabije parkeerplaats. Op de centrale hubs kan het parkeren ongereguleerd blijven, zodat deze locatie ook goed toegankelijk is voor bezoekers.

Parkeren

Parkeeroplossing 2: 1e auto in het erf, 2e auto in 1 kamer

De aangehouden parkeernorm is 1,4. Dit beteken ruimtelijk dat de 1,0 auto's, dus 1100 auto. kunnen parkeren in de kamers dicht bij de woningen (<75m van de woning).

Voor bezoekers en de tweede auto zijn twee apparte velden aangewezen (de 0,4 auto, dus 440 parkeerkplekken) (>250m van de woningen). Elke inprikker krijgt een parkeerveld voor de tweede auto. De parkeervelden liggen herkenbaar aan het begin van de inprikker om dwalen door het gebied te verkomen. Ook zijn de parkeervelden verbonden met verschillende wandelstructuren.

Overige uitgangspunten
- Gebouwde parkeervoorziening nader te onderzoeken
- Volledige parkeeropgave binnen het plangebied oplossen
- Parkeeroplossingen groen inrichten



&morgen

Personenauto: parkeren en hubs



Door STOMP een parkeernorm op maat: 1,33 parkeerplaats per woning
Voor De Kemmer adviseren we een parkeernorm op maat van 1,33 parkeerplaats per woning, inclusief bezoekers. Ter info, de CROW-kencijfers geven voor De Kemmer een bandbreedte van gemiddeld 1,33 tot 2,13 parkeerplaats per woning. De CROW-tool 'Passende parkeernormen', waarin het werkelijke autobezit in het gebied wordt meegenomen, komt uit op 1,41 parkeerplaats voor bewoners en 1,61 inclusief bezoekers.

👉 De berekeningen van de te verwachten parkeerbehoefte zijn te vinden op de volgende pagina.

Voor De Kemmer wordt bewust gekozen voor een lagere norm van 1,33 inclusief bezoekers, omdat de wijk vanaf de basis wordt ingericht volgens het STOMP-principe. Goede voorzieningen voor lopen en fietsen, deelmobiliteit als alternatief voor een tweede of derde auto en een autoluwe inrichting maken het mogelijk om met minder parkeerplaatsen te volstaan. Ook de beoogde doelgroepen en gemeenschapsvorming kunnen bijdragen aan een lager autobezit en ander mobiliteitsgedrag.

De parkeerstrategie ondersteunt dit gedrag. Per woning wordt één parkeerplaats dichtbij de woning gerealiseerd en voorzien van een huisnummer. De overige 0,33 parkeerplaats per woning wordt op acceptabele loopafstand aangeboden en is bedoeld voor de tweede auto en bezoekers. De eerste auto blijft daarmee goed bereikbaar, terwijl voor een tweede auto en bezoekers bewust een grotere loopafstand wordt geaccepteerd. Zo wordt extra autobezit minder vanzelfsprekend zonder de bereikbaarheid van de wijk uit het oog te verliezen.

Bij 1.200 woningen betekent de norm van 1,33 een parkeervraag van 1.596 parkeerplaatsen. Ten opzichte van een (passende parkeer)norm van 1,41 (voor bewoners) worden daarmee circa 96 parkeerplaatsen minder gerealiseerd. Deze reductie is het resultaat van het totale STOMP-concept en niet van één afzonderlijke maatregel. Door het mobiliteitsgedrag, autobezit, gebruik van deelmobiliteit en de parkeerdruk te monitoren, kan gedurende de ontwikkeling worden bepaald of aanvullende maatregelen nodig zijn.

De norm van 1,33 is daarmee geen generieke verlaging van de parkeernorm, maar een parkeernorm op maat die onlosmakelijk verbonden is met de inrichting en mobiliteitsstrategie van De Kemmer.

Naast de parkeervraag voor de woningen zijn er nog 20 parkeerplaatsen voor de school en 22 voor de deelauto's nodig in het plangebied. Daarmee komt de totale parkeervraag voor het plan De Kemmer op 1.638 plaatsen. De parkeervraag voor bezoekers kan worden opgevangen door dubbelgebruik met bewonersplaatsen. De circa 400 parkeerplaatsen voor de 2e (of 3e) auto's van bewoners op de centrale plaatsen kunnen tevens worden gebruikt door bezoekers.

Ruimte reserveren voor flexibiliteit
We adviseren om in het ruimtelijk ontwerp ruimte te reserveren om het parkeeraanbod indien nodig te kunnen uitbreiden. Hiervoor is Plan B opgesteld, te vinden in hoofdstuk 4 van dit mobiliteitsplan.

Personenauto: theoretische parkeerbehoefte



Programma				Parkeerkencijfers CROW 2024				Parkeervraag bewoners			Bezoek	Parkeervraag totaal			Passende parkeernormen.nl			
Type woning	aantal woningen	m2	kencijfer categorie	Minimaal kencijfer	Gemiddeld kencijfer	Maximaal kencijfer	Bezoekers aandeel	Minimale parkeervraag	Gemiddelde parkeervraag	Maximale parkeervraag	Bezoekers parkeervraag	Minimale parkeervraag totaal	Gemiddelde parkeervraag totaal	Maximale parkeervraag totaal	Werkelijk autobezit in dit gebied (buurt)	Parkeervraag bewoners op basis van autobezit	bezoekers op basis van CROW 0,2 per woning	Totaal bewoners + bezoekers
FASE 1 500 woningen																		
Sociale huurwoningen																		
Tot 1e aftoppingsgrens (Eengezinswoning)	35	50	huis sociale huur	0,7	1,1	1,5	0,2	25	39	53	7	32	46	60	1,3	46	7	53
Tot 2e aftoppingsgrens (Eengezinswoning)	35	92	huis sociale huur	0,7	1,1	1,5	0,2	25	39	53	7	32	46	60	1,3	46	7	53
Tot kwaliteitskortingsgrens (Meergezinswoning)	10	50	huur app soc <75m2	0,4	0,8	1,2	0,2	4	8	12	2	6	10	14	0,8	8	2	10
Tot 1e aftoppingsgrens (Meergezinswoning)	30	54	huur app soc <75m2	0,4	0,8	1,2	0,2	12	24	36	6	18	30	42	0,8	24	6	30
Tot 2e aftoppingsgrens (Meergezinswoning)	20	70	huur app soc <75m2	0,4	0,8	1,2	0,2	8	16	24	4	12	20	28	0,8	16	4	20
Tot DEAB (Eengezinswoning)	20	97	huis sociale huur	0,7	1,1	1,5	0,2	14	22	30	4	18	26	34	1,3	26	4	30
middeldure woningen																		
Hoge middeldure koopwoningen MGW (appartementen) (€ 345.000 - €4	25	69	koop app <75m2	0,9	1,3	1,7	0,2	23	33	43	5	28	38	48	1,3	33	5	38
Lage middeldure koopwoningen MGW (appartementen) (€ 250.000 - € 2	40	54	koop app <75m2	0,9	1,3	1,7	0,2	36	52	68	8	44	60	76	1,3	52	8	60
Lage middeldure koopwoningen (€ 250.000 - € 295.000)	35	50	koop tussen/hoek	1,4	1,8	2,2	0,2	49	63	77	7	56	70	84	1,6	54	7	61
Midden middeldure koopwoningen (€ 295.000 - € 345.000)	75	50	koop tussen/hoek	1,4	1,8	2,2	0,2	105	135	165	15	120	150	180	1,6	116	15	131
Hoge middeldure koopwoningen EGW(ggb) (€ 345.000 - € 420.000)	50	82	koop tussen/hoek	1,4	1,8	2,2	0,2	70	90	110	10	80	100	120	1,6	78	10	88
Dure koopwoningen (> € 420.000)																		
Dure koop - Rijwoning (Eengezinswoning)	39	113	koop tussen/hoek	1,4	1,8	2,2	0,2	55	70	86	8	62	78	94	1,6	60	8	68
Dure koop – 2-onder-1-kap (Eengezinswoning)	86	160	koop 2 onder 1 kap	1,5	1,9	2,3	0,2	129	163	198	17	146	181	215	1,7	146	17	163
Totaal fase 1	**500**							**553**	**753**	**953**	**100**	653	853	1053		**704**	**100**	**804**
FASE 2 700 woningen																		
Sociale huurwoningen																		
Tot 1e aftoppingsgrens (Eengezinswoning)	20	50	huis sociale huur	0,7	1,1	1,5	0,2	14	22	30	4	18	26	34	1,3	26	4	30
Tot 2e aftoppingsgrens (Eengezinswoning)	41	92	huis sociale huur	0,7	1,1	1,5	0,2	29	45	61	8	37	53	69	1,3	53	8	61
Tot kwaliteitskortingsgrens (Meergezinswoning)	12	50	huur app soc <75m2	0,4	0,8	1,2	0,2	5	9	14	2	7	12	16	0,8	9	2	12
Tot 1e aftoppingsgrens (Meergezinswoning)	56	54	huur app soc <75m2	0,4	0,8	1,2	0,2	22	45	67	11	34	56	78	0,8	45	11	56
Tot 2e aftoppingsgrens (Meergezinswoning)	23	70	huur app soc <75m2	0,4	0,8	1,2	0,2	9	19	28	5	14	23	33	0,8	19	5	23
Tot DEAB (Eengezinswoning)	23	97	huis sociale huur	0,7	1,1	1,5	0,2	16	26	35	5	21	30	40	1,3	30	5	35
middeldure woningen																		
Hoge middeldure koopwoningen MGW (appartementen) (€ 345.000 - €4	29	69	koop app <75m2	0,9	1,3	1,7	0,2	26	38	50	6	32	44	55	1,3	38	6	44
Lage middeldure koopwoningen MGW (appartementen) (€ 250.000 - € 2	47	54	koop app <75m2	0,9	1,3	1,7	0,2	42	61	79	9	51	70	89	1,3	61	9	70
Lage middeldure koopwoningen (€ 250.000 - € 295.000)	41	50	koop tussen/hoek	1,4	1,8	2,2	0,2	57	74	90	8	65	82	98	1,6	63	8	71
Midden middeldure koopwoningen (€ 295.000 - € 345.000)	88	50	koop tussen/hoek	1,4	1,8	2,2	0,2	123	158	193	18	140	175	210	1,6	136	18	153
Hoge middeldure koopwoningen EGW(ggb) (€ 345.000 - € 420.000)	58	82	koop tussen/hoek	1,4	1,8	2,2	0,2	82	105	128	12	93	117	140	1,6	90	12	102
Dure koopwoningen (> € 420.000)																		
Dure koop - Rijwoning (Eengezinswoning)	28	113	koop tussen/hoek	1,4	1,8	2,2	0,2	39	50	62	6	45	56	67	1,6	43	6	49
Dure koop – 2-onder-1-kap (Eengezinswoning)	100	160	koop 2 onder 1 kap	1,5	1,9	2,3	0,2	151	191	231	20	171	211	251	1,7	171	20	191
Boswoningen																		
Appartementen	20	?	koop app 75-100m2	1,5	1,4	2,3	0,2	30	28	46	4	34	32	50	1,4	28	4	32
Grondgebonden woningen	114	?	koop tussen/hoek	1,4	1,8	2,2	0,2	160	206	252	23	183	229	274	1,6	177	23	200
School 15 lokalen, 245 leerlingen + 55 BSO			K&R								20	20	20	20			20	20
Totaal fase 2	**700**	m2						**804**	**1074**	**1364**	**160**	**964**	**1234**	**1524**		**989**	**160**	**1149**
Parkeerplaatsen voor deelauto's	**22**							**22**	**22**	**22**		**22**	**22**	**22**		**22**		**22**
TOTAAL FASE 1 + 2	**1200**	woningen						**1379**	**1849**	**2339**	**260**	**1639**	**2109**	**2599**		**1715**	**260**	**1953**
									Bewoners		Bezoek		Totaal					
						Gemiddelde	parkeernorm	1,13	1,52	1,93	0,20	1,33	1,72	2,13		1,41	0,20	1,61

Uitgangspunten

Parkeerkencijfers: Rest bebouwde kom, weinig stedelijk

Aantal woningen fase 1 overgenomen uit Werkboek TvT 24072026, pagina 82 en 84

aantal woningen fase 2 naar verhouding overgenomen en vermeerderd van 600 naar 700 woningen

Boswoningen type onbekend

1,3 voor de appartementen is geen autobezit, maar kencijfer. er zijn namelijk nu geen appartementen in deze buurt, dus geen werkelijk autobezit gemeten

&morgen

Personenauto: sturen gewenst parkeergedrag



De slagingskans van de parkeerstrategie is voor een belangrijk deel afhankelijk van de omgeving en de inrichting van de wijk. Onbedoeld parkeergedrag moet worden voorkomen. Maar hoe zorgen we daarvoor? De inrichting moet zoveel mogelijk bijdragen aan het gewenste gedrag, maar ook andere factoren, zoals gemeenschapsvorming, kunnen zorgen voor het slagen van de parkeerstrategie.

1 *Planvorming*

Kans

Ontwikkel bermtuintjes in het concept. Een lege berm nodigt uit tot foutparkeren. Bermen die zijn gevuld met bloemen of beplanting zorgen ervoor dat parkeren hier niet logisch is. Ze maken de drempel fysiek én sociaal hoger om het ongewenste gedrag (foutparkeren) te laten zien.

2 *Bij komst eerste bewoners*

Valkuil

Bij gebiedsontwikkeling zien we vaak dat **foutparkeren op lege kavels of braakliggend terrein in de eerste maanden gedoogd wordt.** Dat is een valkuil. Nieuwe bewoners zoeken juist dan hun routines, en die blijven hangen. Wie een paar maanden voor de deur parkeert, gaat dat als normaal zien. Andere bewoners doen het dan ook, en later is het lastig terug te draaien. Zorg daarom vanaf dag 1 dat de tweede auto op afstand geparkeerd wordt.

3 *In de gebruiksfase*

Kans

Blijf investeren in de gemeenschapsvorming. In De Kemmer wordt al ingezet op gemeenschapsvorming, met de kamers en buurtharten als basis. Dit helpt ook bij parkeren. Wie zijn buren kent, parkeert minder snel fout: je spreekt elkaar erop aan en houdt rekening met elkaar. Een sterke gemeenschap maakt ook (informele) deelmobiliteit kansrijk, zoals een deelauto of bakfiets die de kamer zelf beheert, waardoor er minder autobezit nodig is.

Andere aandachtspunten

Meer dan STOMP: randvoorwaarden voor een goed functionerende wijk

De toepassing van STOMP vormt de basis voor het mobiliteitsconcept van De Kemmer, maar een goed functionerende wijk vraagt om meer. Daarom is in het mobiliteitsplan ook aandacht voor logistiek en bereikbaarheid, gedragsverandering en de ruimtelijke effecten van de gemaakte mobiliteitskeuzes.

Logistiek en bereikbaarheid
Een autoluwe wijk moet bereikbaar blijven waar dat noodzakelijk is. Alle kamers en erven moeten bereikbaar zijn voor hulpdiensten en ook bij calamiteiten of werkzaamheden moet een alternatieve ontsluiting beschikbaar zijn. De fietsroutes kunnen hierin een dubbele functie vervullen als tijdelijke calamiteitenroute. Daarnaast vraagt de wijk om goed georganiseerde logistiek. Afvalinzameling moet zonder achteruitrijdende vuilniswagens kunnen plaatsvinden, laden en lossen wordt zoveel mogelijk aan de randen van de erven georganiseerd en pakketvoorzieningen kunnen worden gebundeld bij grotere parkeerlocaties en mobiliteitshubs. Zo worden logistieke verkeersbewegingen binnen de woonomgeving zoveel mogelijk beperkt.

Sturen op mobiliteitsgedrag
Alleen het aanbieden van alternatieven voor de auto is niet voldoende; bewoners moeten ook worden geholpen deze daadwerkelijk te gebruiken. Daarbij is vooral het moment van de interventie belangrijk. De verhuizing naar De Kemmer biedt een natuurlijk moment waarop bestaande mobiliteitsgewoonten kunnen veranderen. Daarom moet al vanaf de interesse- en aankoopfase duidelijk zijn welk mobiliteitsconcept bij De Kemmer hoort en moeten vanaf de eerste bewoning de alternatieven – zoals deelmobiliteit, fietsverbindingen en OV – beschikbaar zijn. Vervolgens worden per fase en vervoerwijze gerichte interventies ingezet: van informatie over lopen, fietsen en OV tot het laten ervaren van deelmobiliteit.

Ruimtelijke effecten
De mobiliteitskeuzes bepalen uiteindelijk hoe De Kemmer eruitziet en wordt beleefd. Door lopen en fietsen prioriteit te geven, parkeren te bundelen en de auto minder dominant aanwezig te laten zijn, ontstaat meer ruimte voor groen, spelen, verblijf en ontmoeting. De fiets staat dichter bij de woning dan de auto, parkeerplaatsen verdwijnen zoveel mogelijk uit het straatbeeld en groene wandel- en fietsroutes verbinden de verschillende delen van de wijk. Tegelijkertijd blijft De Kemmer bereikbaar voor hulpdiensten, zorg, laden en lossen en mensen met een mobiliteitsbeperking.

Daarmee is mobiliteit in De Kemmer niet alleen een bereikbaarheidsvraagstuk, maar ook een middel om het gewenste gedrag én de gewenste kwaliteit van de leefomgeving te realiseren.

Logistiek en bereikbaarheid

Bereikbaarheid hulpdiensten

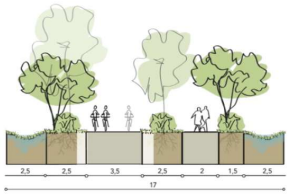
Alle kamers en erven zijn bereikbaar voor voertuigen in geval van nood, via de toegangswegen.

In geval van een calamiteit of afsluiting van een wegvak op een van de toegangswegen, is het gebied bereikbaar via de andere infrastructuur. De fietsverbindingen kunnen door hulpdiensten worden gebruikt.

In het geval van een wegafsluiting – bijvoorbeeld door werkzaamheden aan de weg – kunnen fietsverbindingen tijdelijk worden gebruikt als alternatieve ontsluitingsroute.

Zo is er voor alle kamers een tweede (tijdelijke) ontsluiting beschikbaar te maken. Hiervoor is het gewenst dat de fietsroutes, die een profiel van 3,5 meter verharding krijgen, aan beide zijden een verstevigde berm krijgen van 0,5 tot 1,0 meter.

Secundaire verbindingen bij noodgevallen en werkzaamheden



Het profiel voor de fietsers is momenteel ontworpen als 3,5 m breedt. Aan beide kanten is er 2,5 m groen vrijgehouden. Deze groenzone zou voor de eerste 0,5 - 1,0 m extra verhard kunnen worden en obstakel vrij gehouden kunnen worden om te kunnen dienen als secundaire route.

Afbeelding secundaire verbindingen bij noodgevallen en werkzaamheden uit Stedenbouwkundig werkboek



Logistiek en bereikbaarheid

Efficiënte en veilige goederenstromen met voorzieningen zoals pakketkluizen, een goed ingerichte laad- en losplek met voldoende manoeuvreerruimte, zodat overlast en verkeersdruk in de wijk beperkt blijven.

Afvalinzamelingsroutes
Vuilniswagens moeten bij iedere kamer het afval kunnen ophalen. Omdat achteruit rijden van grote voertuigen kan leiden tot onoverzichtelijke en verkeersonveilige situaties, moet dit altijd voorkomen worden. Het is gewenst om lussen of draaimogelijkheden te faciliteren, bijvoorbeeld bij de parkeerkoffers of met een halfverharding in het groen.

Bezorgend verkeer
Voor incidenteel laden en lossen van goederen, bijvoorbeeld bij een verhuizing, kan een voertuig het erf oprijden. Voor het afleveren van pakketten of bezorgen van boodschappen is het niet gewenst dat voertuigen binnen de erven komen. Deze voertuigen kunnen vanaf bij de parkeerkoffer van het erf laden en lossen.

Pakketvoorziening in de wijkhubs
Om de hoeveelheid verkeer in de wijk zoveel mogelijk te beperken, wordt een pakketvoorziening bij de grotere parkeerplaatsen aanbevolen. Zo ontstaat een hub waar het aanbod van deelvoertuigen wordt gecombineerd met bijvoorbeeld een pakketwand.

Sturen op gedrag

Kies het juiste moment

Voor de sleuteloverdracht

1 Verkoop het duurzame verhaal

Positioneer De Kemmer vanaf de interessefase van potentiële bewoners als een groene, duurzame en gemeenschappelijke woonwijk. Communiceer ook duidelijk dat de eerste en tweede auto op afstand geparkeerd wordt. Hierdoor is de kans groter dat de autoliefhebbers deze wijk onaantrekkelijk vinden en juist de autobewuste reizigers zich melden.

Bij de sleuteloverdracht

2 Het aanbod is klaar en wordt actief gecommuniceerd

Zorg dat vanaf dag 1 de deelauto, fietsroutes en bushalte in orde zijn. Wanneer dit niet het geval is, kiezen mensen voor comfort en gemak, wat in veel gevallen de auto is. Een verhuizing is één van de meest kansrijke momenten om gedrag te veranderen, omdat er nog geen gewoontegedrag is gevormd.

Na circa 3 maanden

3 Gewoonte is gevormd en gedrag is moeilijk te veranderen

Na ongeveer drie maanden hebben mensen hun mobiliteitsgedrag gevormd en is het gewoonte geworden. Het is dan een zeer lastig moment om gedrag te veranderen.

Sturen op gedrag

Kies de juiste interventie

	Fase 1: verkenning voor aankoop + aankoop	Fase 2: bij de verhuizing	Fase 3: eerste weken na verhuizing	Fase 4: eerste jaar na verhuizing (en verder)
Mobiliteitsconcept	'Zo werkt het deelconcept'	'Zo werkt het deelconcept'	'Zo werkt het deelconcept'	
Deelvervoer	'Altijd een auto wanneer jij 'm nodig hebt'	'Altijd een auto wanneer jij 'm nodig hebt'	'Altijd een auto wanneer jij 'm nodig hebt'	'Altijd een auto wanneer jij 'm nodig hebt'
	'Dit bespaar je met een deelauto'	'Dit bespaar je met een deelauto'	Deelauto-probeermiddag	
	Exclusiviteit deelauto in de spotlight	Exclusiviteit deelauto in de spotlight	Exclusiviteit deelauto in de spotlight	Exclusiviteit deelauto in de spotlight
OV	Informeren over bereikbaarheid per bus- en trein, bushaltes en treinstations op website De Kemmer en bij meer informatie tijdens aankoop	Informeren over bus- en treinstations via informerende e-mails	Informeren over bus- en treinstations in welkomstpakket	In de herfst en winter: voordelen van OV
Fietsen/wandelen	Informeren over bereikbaarheid van voorzieningen per fiets/te voet, informeren over 'doorwaadbaarheid' gebied op website De Kemmer en bij meer informatie tijdens aankoop	Informeren over voorzieningen op fiets / wandelafstand via informerende e-mails	Informeren over voorzieningen op fiets / wandelafstand in welkomst-pakket	In de lente en zomer: voordelen van fietsen / wandelen
Auto	Informeren over beperkte, en autoparkeermogelijkheden afstand (1e auto dichterbij, 2e auto verder weg)	Informeren over beperkte, en autoparkeermogelijkheden afstand (1e auto dichterbij, 2e auto verder weg)	Informeren over beperkte, en autoparkeermogelijkheden afstand (1e auto dichterbij, 2e auto verder weg)	

Ruimtelijke effecten van het mobiliteitsplan

De keuzes in het mobiliteitsplan hebben directe gevolgen voor de inrichting en het gebruik van de openbare ruimte in De Kemmer. Door lopen en fietsen voorrang te geven en de auto minder dominant aanwezig te laten zijn, ontstaat meer ruimte voor groen, verblijf, spelen en ontmoeten. Voor toekomstige bewoners betekent dit een woonomgeving waarin de auto wel bereikbaar blijft, maar niet langer vanzelfsprekend direct voor de woning staat. De volgende vijf ruimtelijke principes laten zien wat de toekomstige bewoner daadwerkelijk merkt van het mobiliteitsplan.

1. De straat is om te verblijven
Binnen de kamers staat verblijf centraal. Doorgaand autoverkeer ontbreekt en de openbare ruimte biedt vooral plek aan lopen, spelen, groen en ontmoeting. De auto is hier te gast.

2. De fiets staat dichterbij dan de auto
Fietsen worden dichtbij de woning en gemakkelijk toegankelijk gestald. Directe fietsroutes door de wijk sluiten aan op de F58 en Groene Corridor, waardoor de fiets voor dagelijkse verplaatsingen de makkelijkste keuze wordt.

3. Parkeren uit het straatbeeld
Auto's staan niet verspreid langs de straten en op de erven, maar in geclusterde parkeerkoffers. De tweede auto's en bezoekers parkeren op grotere afstand van de woning.

4. Groene routes verbinden de wijk
Een fijnmazig netwerk van aantrekkelijke wandel- en fietsroutes verbindt woningen, kamers, verblijfsplekken en voorzieningen. Groen en mobiliteit worden daarbij zoveel mogelijk gecombineerd.

5. Bereikbaar waar dat nodig is
De autoluwe inrichting blijft toegankelijk voor hulpdiensten, zorg, laden en lossen en mensen met een mobiliteitsbeperking. Fietsroutes kunnen waar nodig tevens functioneren als calamiteitenroute.

Het mobiliteitsplan maakt van De Kemmer een wijk waarin de openbare ruimte niet wordt gedomineerd door de auto, maar primair wordt ingericht voor verblijf, groen, lopen, fietsen en ontmoeten.

04

Plan B en implementatieplan

Plan B

De mobiliteitsvraag van toekomstige bewoners laat zich vooraf nooit volledig voorspellen. De autoluwe inrichting van De Kemmer, het aantrekkelijke fiets-netwerk, het aanbod van deelmobiliteit en de vroegtijdige en doelgroepgerichte gedragsaanpak zijn erop gericht het autobezit en -gebruik te beperken. Toch kan in de praktijk blijken dat de mobiliteitsvraag zich anders ontwikkelt dan vooraf voorzien. Er kan bijvoorbeeld meer vraag naar autoparkeren ontstaan, of een grotere vraag naar deelmobiliteit of juist minder parkeerbehoefte dan verwacht.

Gewenningstijd en monitoring
Het is van belang dat de mobiliteitsoplossing voldoende tijd krijgt om zich te bewijzen en bewoners de gelegenheid geeft om nieuw mobiliteitsgedrag te ontwikkelen. Gedrag moet immers kunnen 'inslijten'. Voorgesteld wordt om na oplevering van (delen of kamers van) De Kemmer een periode van circa één tot twee jaar te hanteren voordat structurele aanpassingen aan het mobiliteitsconcept worden gedaan. Gedurende deze periode moet onder andere parkeerdruk, gebruik van deelmobiliteit en het mobiliteitsgedrag van bewoners worden gemonitord. Tijdens de gehele bouwfase van de wijk vraagt dit om continue afstemming van het gewenste mobiliteitsgedrag en monitoring op de veranderende omgeving.

Bijsturen
Wanneer uit deze monitoring blijkt dat vraag en aanbod onvoldoende in balans zijn, is het advies om niet direct extra parkeercapaciteit te realiseren, maar om stapsgewijs bij te sturen, waarbij de uitgangspunten van STOMP leidend blijven. Eerst worden maatregelen binnen het bestaande mobiliteitsconcept geïntensiveerd, bijvoorbeeld met extra communicatie en gedragsinterventies, aanvullende prijs- of gebruiksprikkels voor openbaar vervoer en deelmobiliteit en het beter afstemmen of uitbreiden van het aanbod van deelvoertuigen.

Het mobiliteitsplan voorziet bijvoorbeeld al in de mogelijkheid om het initiële aanbod van 11 deelauto's bij voldoende vraag op te schalen naar 22.

Pas wanneer deze maatregelen aantoonbaar onvoldoende effect hebben, komt het toevoegen van parkeerplaatsen in beeld. Hiervoor wordt binnen het ruimtelijk ontwerp vooraf rekening gehouden met een uitbreiding van 1,33 naar maximaal 1,41 parkeerplaats per woning, ofwel maximaal 96 'groen-grijze' parkeerplaatsen. Dit zijn locaties die bij aanvang als groen of openbare ruimte worden ingericht, maar waarvan vooraf bekend is dat zij technisch en ruimtelijk relatief eenvoudig kunnen worden omgevormd tot parkeerplaatsen. Zo wordt geen parkeercapaciteit aangelegd voordat deze daadwerkelijk nodig blijkt te zijn, terwijl tegelijkertijd voldoende flexibiliteit beschikbaar blijft om op een hogere parkeerbehoefte te reageren. Het toevoegen gebeurt gefaseerd en mondjesmaat, op basis van de gemeten parkeerdruk en mobiliteitsvraag. Na uitbreiding wordt opnieuw gemonitord of vraag en aanbod voldoende in balans zijn voordat een volgende stap wordt gezet. Zo wordt voorkomen dat te snel extra parkeerruimte wordt gecreëerd die vervolgens nieuw autobezit stimuleert en ten koste gaat van de gewenste groene en autoluwe inrichting.

Flexibiliteit
Plan B biedt daarmee een flexibele terugvaloptie zonder de oorspronkelijke mobiliteitsambities voortijdig los te laten. Door ruimte te reserveren, structureel te monitoren en een duidelijke volgorde van bijsturingsmaatregelen af te spreken, kan het mobiliteitsaanbod gedurende de ontwikkeling en gebruiksfase meegroeien met de werkelijke behoefte van bewoners. De mobiliteitsregisseur vormt hierin de spil en adviseert op basis van monitoring of bijsturing noodzakelijk is.

Implementatieplan

Vertaling naar uitvoering
Het mobiliteitsplan beschrijft hoe De Kemmer zich kan ontwikkelen tot een duurzame, gezonde en autoluwe woonwijk. De keuzes voor lopen, fietsen, openbaar vervoer, deelmobiliteit, parkeren en verkeersstructuur vormen hiervoor het inhoudelijke kader. De volgende stap is om deze keuzes te vertalen naar de uitvoering. Daarvoor wordt een implementatieplan mobiliteit opgesteld.

Implementatieplan
In het implementatieplan worden de ambities en maatregelen uit het mobiliteitsplan vertaald naar concrete doelen, acties, verantwoordelijkheden, planning en afspraken tussen de betrokken partijen. Daarbij gaat het niet alleen om de inrichting van de openbare ruimte, maar ook om het daadwerkelijk organiseren van het mobiliteitsaanbod en het stimuleren van het gewenste mobiliteitsgedrag. Denk bijvoorbeeld aan het tijdig beschikbaar hebben van deelauto's, het organiseren van parkeerafspraken en het inzetten van communicatie en gedragsinterventies rondom de verkoop, verhuizing en sleuteloverdracht.

Een belangrijk uitgangspunt is dat de mobiliteitsoplossing vanaf de komst van de eerste bewoners moet functioneren. Juist rondom een verhuizing staan bewoners open voor nieuw mobiliteitsgedrag. Daarom moeten alternatieven voor de eigen auto vanaf dag één aantrekkelijk en beschikbaar zijn en moet duidelijk zijn hoe parkeren in De Kemmer is georganiseerd. Hiermee wordt voorkomen dat in de eerste periode ongewenste mobiliteits- en parkeerpatronen ontstaan die later moeilijk zijn te veranderen.

Monitoring en bijsturing
Het implementatieplan is niet een eenmalig uitvoeringsprogramma. Tijdens de ontwikkeling en gebruiksfase dient de mobiliteitsvraag continu gemonitord en geëvalueerd te worden. Zo kan bijvoorbeeld het gebruik van deelmobiliteit, de parkeerdruk en het mobiliteitsgedrag van bewoners worden gevolgd. Op basis daarvan kan tijdig worden bijgestuurd. Voor De Kemmer betekent dit bijvoorbeeld dat gestart kan worden met het beoogde initiële aanbod van acht deelauto's en dat bij voldoende vraag kan worden opgeschaald naar zestien. Ook voor parkeren kan via het beschreven plan B worden opgeschaald wanneer de daadwerkelijke parkeerbehoefte daar aanleiding toe geeft.

Mobiliteitsregisseur
Voor deze uitvoering en continue bijsturing is voldoende organisatorische capaciteit nodig. Het advies is om een mobiliteitsregisseur aan te stellen die hierin een centrale rol kan vervullen: deze bewaakt de samenhang tussen ruimtelijke ontwikkeling, mobiliteitsaanbod, parkeren en gedragsaanpak, maakt afspraken met betrokken overheden, ontwikkelaars en mobiliteitsaanbieders en stuurt bij op basis van monitoring.

Het implementatieplan vormt daarmee de brug tussen het mobiliteitsconcept en de praktijk: van ambities en ontwerpprincipes naar een openbare ruimte, mobiliteitsaanbod en gedragsaanpak die vanaf de eerste bewoner daadwerkelijk bijdragen aan de mobiliteitsambities van De Kemmer.

05

Bijlagen

A Uitwerking gebiedsbiografie

B Verkeersmodelberekeningen

A

Uitwerking gebiedsbiografie

Mobiliteit en infra

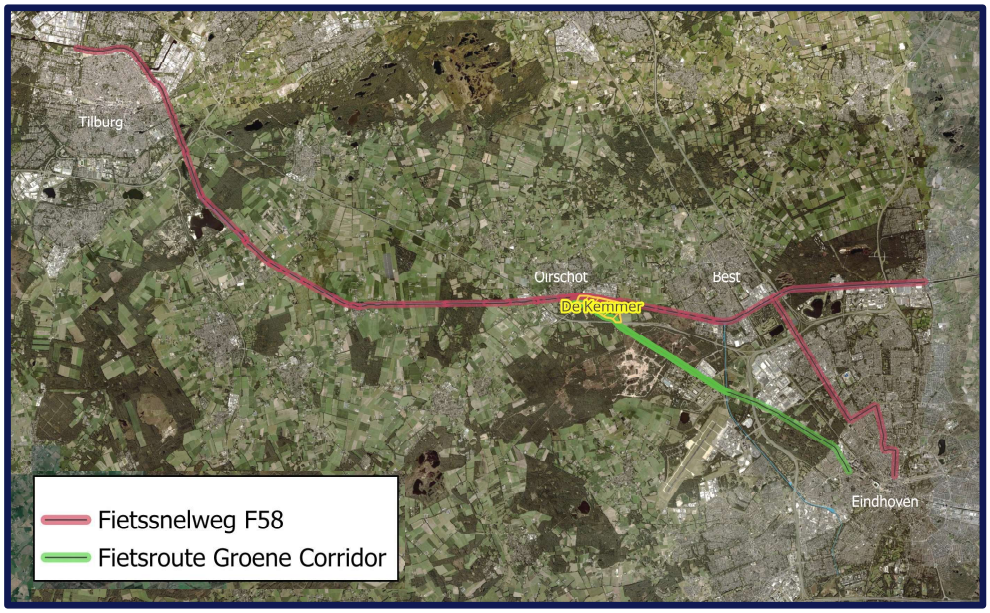
Infrastructuur en bereikbaarheid

De huidige mobiliteitssituatie heeft de volgende bijzonderheden:

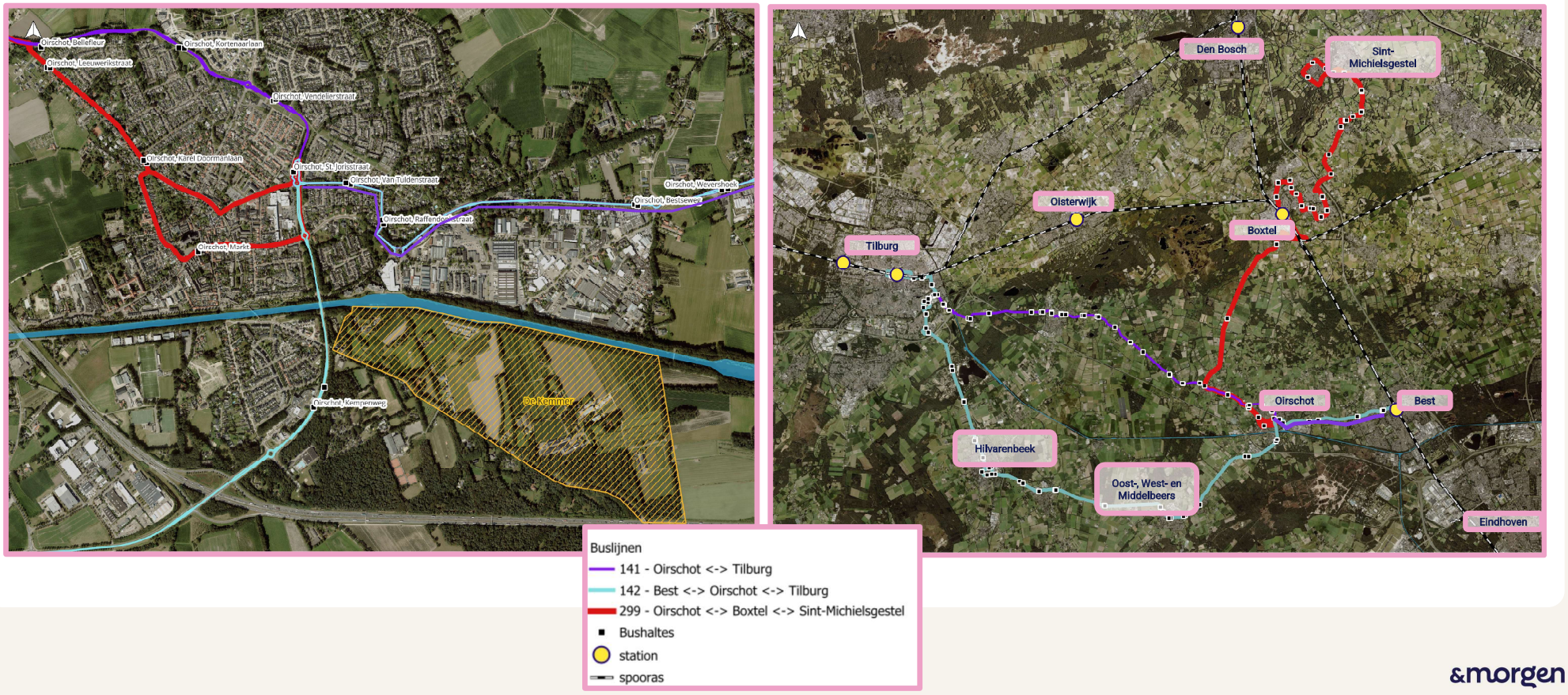
- De Kemmer ligt relatief geïsoleerd voor autoverkeer, ondanks nabijheid A58 en Kempenweg
- Een kanaal vormt een fysieke barrière en openbaar vervoer ligt op relatief grotere afstand, waardoor de fiets een belangrijk vervoermiddel blijft.
- Eindhovensedijk is belangrijkste ontsluitingsroute, maar ook gevoelig voor sluipverkeer
- Nieuwe verbinding (Kempenweg – Eindhovensedijk) moet autoverkeer meer langs de rand sturen
- Wegennet in gebied is kleinschalig, smal en vooral voor bestemmingsverkeer
- Binnen de wijk wordt ingezet op een autoluwe inrichting met meer ruimte voor langzaam verkeer en groen.
- De wijk ligt nabij de nog aan te leggen F58 snelfietsroute en de Groene Corridor, wat kansen biedt voor woon-werkverkeer per fiets richting Tilburg, Best en Eindhoven.

De bereikbaarheid van het gebied wordt bepaald door:

- Sterke positie voor fietsbereikbaarheid (F58 en Groene Corridor)
- Goede verbinding met: Oirschot (5 minuten fietsen) en veel werkgelegenheidslocaties in Eindhoven, Best en Tilburg (op e-bike-afstand)
- OV-bereikbaarheid is beperkt (weinig bus, station Best op zo'n 6 km afstand)
- Kans: mobiliteitshubs + collectieve oplossingen voor betere ontsluiting



Openbaar vervoer - Oirschot



&morgen

Voorzieningen

Huidige mobiliteitsvoorzieningen bus

OV-verbindingen:
- Oirschot is verbonden met IC-station Tilburg via buslijn 141 & 142
- Verbonden met sprinter-stations: Best via buslijn 141, 142 en met station Boxtel via lijn 299

Bushaltes:
- lijn 142: bushalte Kempenweg (nabij De Kemmer)
- Lijn 141 vanaf bushalte Sint Jorisstraat (centrum Oirschot)

Frequentie
- Buslijn 141: 60 min
- Buslijn 142: 20/40 min
- Buslijn 299: 60 min

Reistijd naar Station Tilburg:
- Met buslijn 141: Kempenweg-Tilburg Station -> 42 minuten
- Per auto: Kempenweg – Tilburg Station -> ~22-30 minuten



Buslijn 299 (Oirschot – Boxtel)



Buslijn 141 (Best-Tilburg)



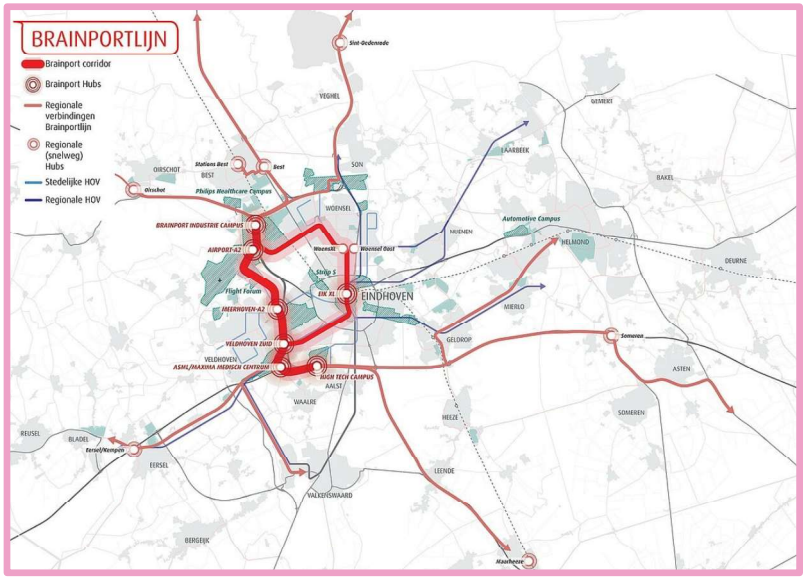
Buslijn 142 (Best-Tilburg)

Voorzieningen

Toekomstige mobiliteitsvoorzieningen

In de toekomst zijn de volgende wijzigingen in het mobiliteitssysteem voorzien:

- Op de korte termijn: realisatie twee snelfietsverbindingen (F58 en Groene Corridor) (Bron: Gebiedsvisie De Kemmer)
- De rondweg die de Eindhovensedijk aansluit op de Kempenweg wordt in 2027 door de Gemeente Oirschot aangelegd, wat De Kemmer beter ontsluit richting A58 en het centrum van Oirschot
- In de wijk komen geconcentreerd parkeren (en geclusterde laadpalen) en ook mobiliteitshubs waar men kan overstappen op collectief vervoer
- De Kemmer wordt zo ingericht dat lopen en fietsen een vanzelfsprekend alternatief voor de auto zijn (Bron: Randvoorwaarden SBK vanuit mobiliteit de Kemmer)
- De aansluiting van Moorland op de Kempenweg wordt gewijzigd, deze aansluiting komt namelijk te vervallen ten behoeve van de verkeersveiligheid. De fietsstructuur vanaf Koolmond richting de Kempenweg verandert daardoor. Aan de westzijde van de Kempenweg is een fietspad in twee richtingen aanwezig, dat vanaf deze zijde van de weg kan worden bereikt.
- Mogelijk doortrekken van buslijn (brainportlijn) vanuit Eindhoven naar Oirschot, langs de Eindhovensedijk en langs de wijk De Kemmer, zie onderstaande afbeelding.



Beleid

Bestaande visies en beleid

Verschillende documenten vormen kaders en uitgangspunten voor dit mobiliteitsplan voor De Kemmer.

De Kemmer
- Gebiedsvisie De Kemmer 2023
- Stedebouwkundig werkboek Tom van Tuijn 2026
- Visie gemeenschapsvorming

Gemeentelijk beleid
- Mobiliteitsplan Oirschot
- Parkeernormen Oirschot
- Omgevingsvisie Oirschot

Regionale beleidsambities
Gemeenteraad van Oirschot heeft ook de ambities voor de mobiliteitstransitie vastgesteld.

Vanuit deze documenten zijn verschillende opgaven relevant voor de ontwikkeling van De Kemmer:
- We zetten het STOMP-principe maximaal in en dat kan leiden tot lage parkeernormen
- Infrastructuur: Fietsroutes F58 en Groene Corridor / fietsnetwerk en realisatie nieuwe verbindingsweg
- Ruimtelijke ontwikkeling: Regionale ambities binnen Brainport Eindhoven,
- Ontwikkeling ASML, BIC Noord

Randvoorwaarden SBK vanuit mobiliteit De Kemmer (concept) met o.a.:
- **Lopen en fietsen centraal (STOMP & 15-minutenstad-concept):** Actieve mobiliteit is de norm; voorzieningen binnen 800 meter bereikbaar
- **Auto te gast + sterk parkeerbeleid:** Geen straatparkeren, parkeren op afstand en ontmoedigen 2e auto
- **Slimme mobiliteit & hubs:** Mobiliteitshubs aan de rand met deelmobiliteit, OV-koppeling en logistiek
- **Integratie mobiliteit en energie:** Collectieve laadpleinen en slim laden als onderdeel van energiesysteem
- **Leefbare, inclusieve en toekomstbestendige wijk:** Ontwerp gericht op gezondheid, ontmoeting en flexibiliteit in de tijd



Parkeerstrategie De Kemmer

Doel: autobezit beperken en ruimtelijke impact minimaliseren, met ruimte voor maatwerk.

1. **1e auto bewoners:** plek binnen 50–100 m, geclusterd aan rand van de kamers; niet zichtbaar vanaf straat; kan tijdelijk worden gebruikt voor minder mobiele bezoekers; mogelijkheid tot groene inrichting.
2. **2e auto bewoners:** alleen op >100 m, aan wijkrand; openbaar & ontmoedigd.
3. **Bezoekers:** openbare parkeerhubs binnen 100–200 m; afzetten voor deur bij beperkte mobiliteit mogelijk houden.
4. **Zorg / K&R:** kort parkeren bij (senioren)woningen; parkeerplaatsen voor zorgmedewerkers en bezoekers met gehandicaptenkaart.

Voorzieningen en RO

Hoe ziet de ruimtelijke omgeving er uit en
welke voorzieningen liggen in de omgeving van De Kemmer

Ligging De Kemmer en voorzieningen

Voorzieningen in Oirschot zijn voornamelijk gelegen in het Centrum. Hiervoor moet vanuit de Kemmer het Wilhelminakanaal worden overgestoken

Fiets:

- Het historische centrum bevindt zich op 5 minuten fietsen en is sneller te bereiken met fiets dan auto.
- Op fietsafstand liggen supermarkten, sportpark Moorlad (voetbal en hockey), huisartspraktijken, basisonderwijs en een middelbare school.

Te voet:

- Er liggen geen basisvoorzieningen op loopafstand van de Kemmer.
- Op loopafstand - ten zuiden van de Groene Corridor - ligt het multifunctionele sportcentrum De Kemmer, met aanbod van veel sportverenigingen, waaronder badminton, tennis- en padel.



Bedrijvigheid rond De Kemmer

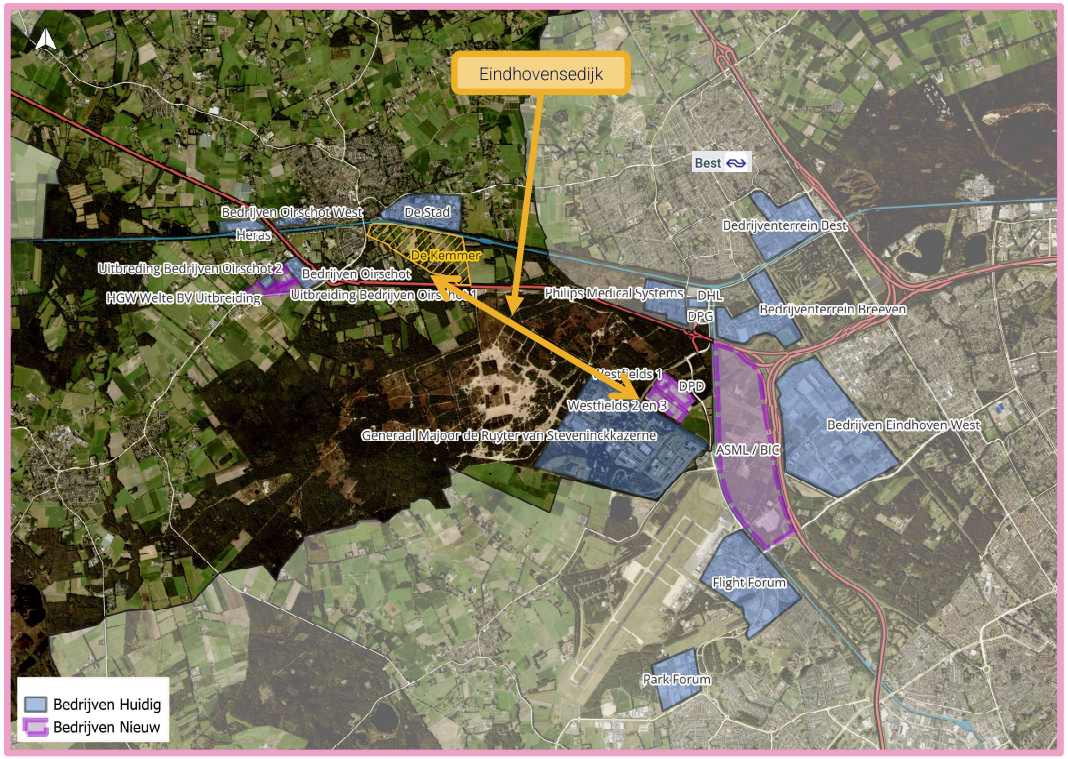
In de omgeving van De Kemmer is al veel werkgelegenheid en daar komen in de toekomst ook nog nieuwe arbeidsplaatsen bij.

Bestaande bedrijvigheid is onder meer in Oirschot, Best, de legerplaats (kazerne), Eindhoven en Eindhoven Airport.

Toekomstige ontwikkelingen:

- Westfields gaat uitbreiden
- Brainport Industries Campus en ASML gaan gigantisch uitbreiden -> + 20000 medewerkers

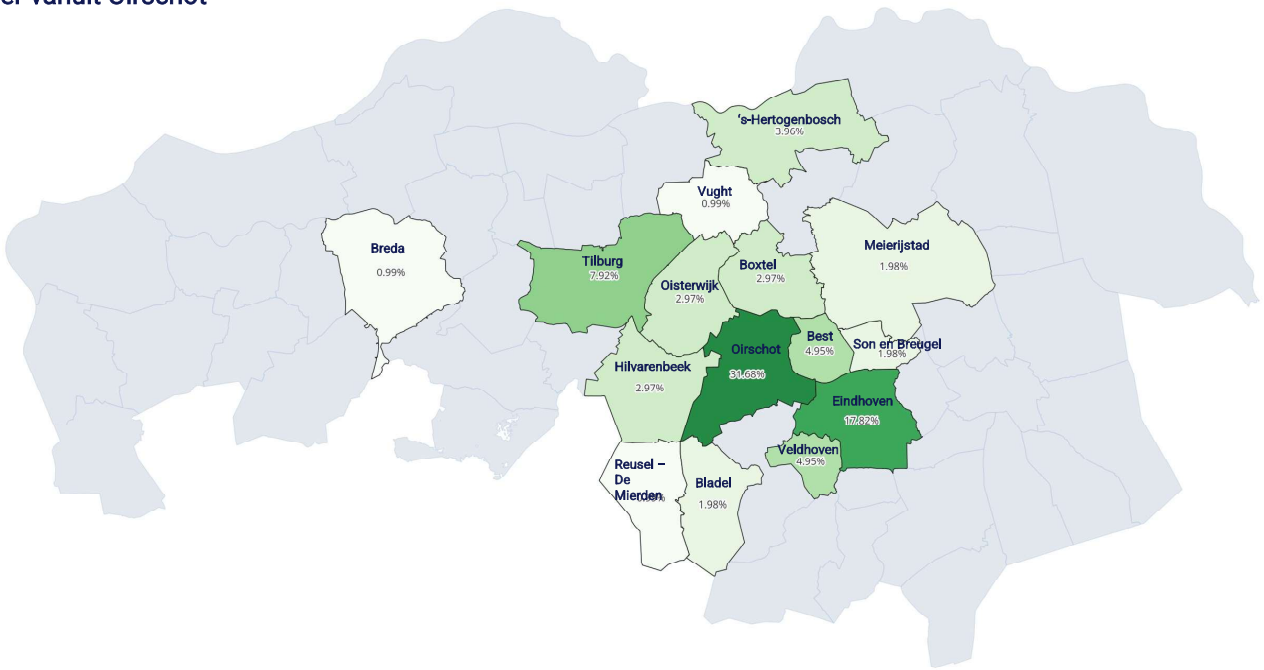
Deze ontwikkelingen hebben gevolgen voor de potentiële bewoning van De Kemmer. De meeste van deze bestemmingen zijn bereikbaar binnen een half uur fietsen vanaf De Kemmer. Dit wordt zichtbaar in de kaarten op de volgende pagina's. De Eindhovensedijk loopt als hoofdfietsroute vanaf De Kemmer rechtstreeks naar Westfields, BIC en ASML.



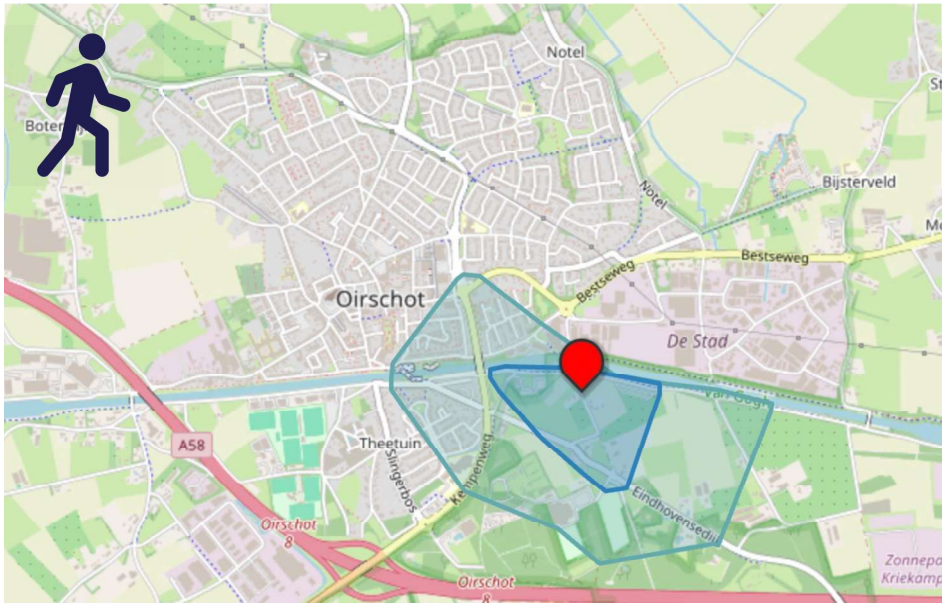
Woon-werkverkeer

Gemeenten met hoogste woon-werkverkeer vanuit Oirschot

1. Oirschot
2. Eindhoven
3. Tilburg
4. Veldhoven & Best
5. ‘s-Hertogenbosch

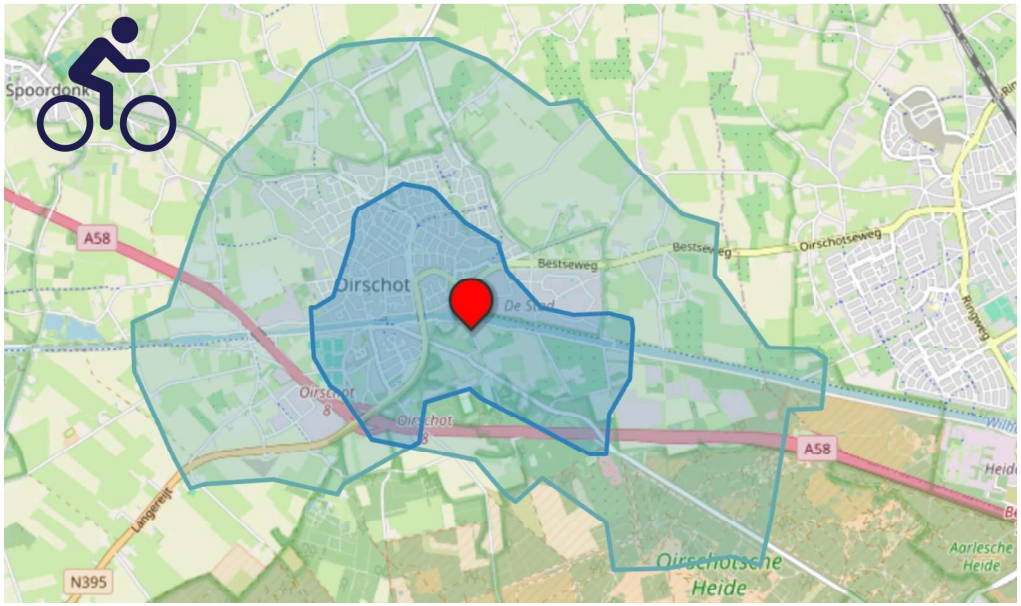


Bestemmingen vanaf De Kemmer

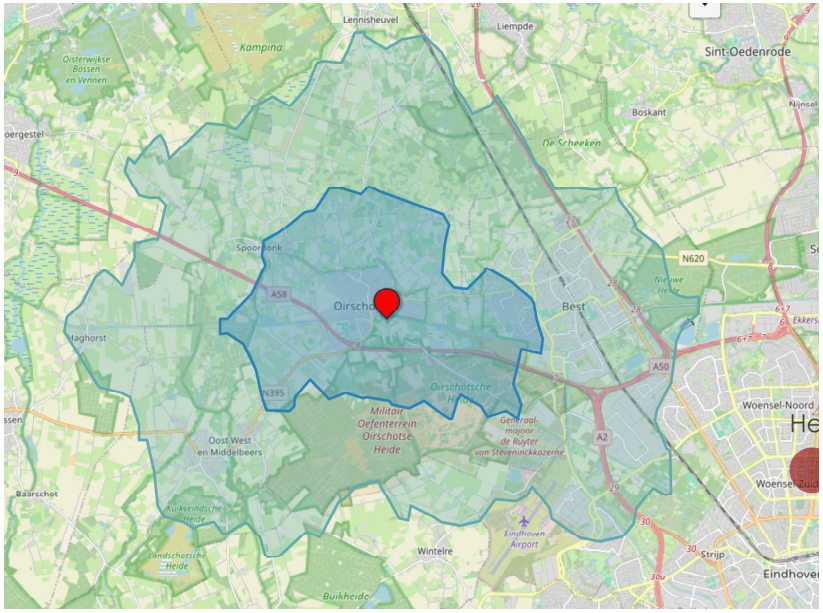


*Bestemmingen bereikbaar binnen 5 en 10 min **lopen** vanaf De Kemmer*

Bestemmingen vanaf De Kemmer

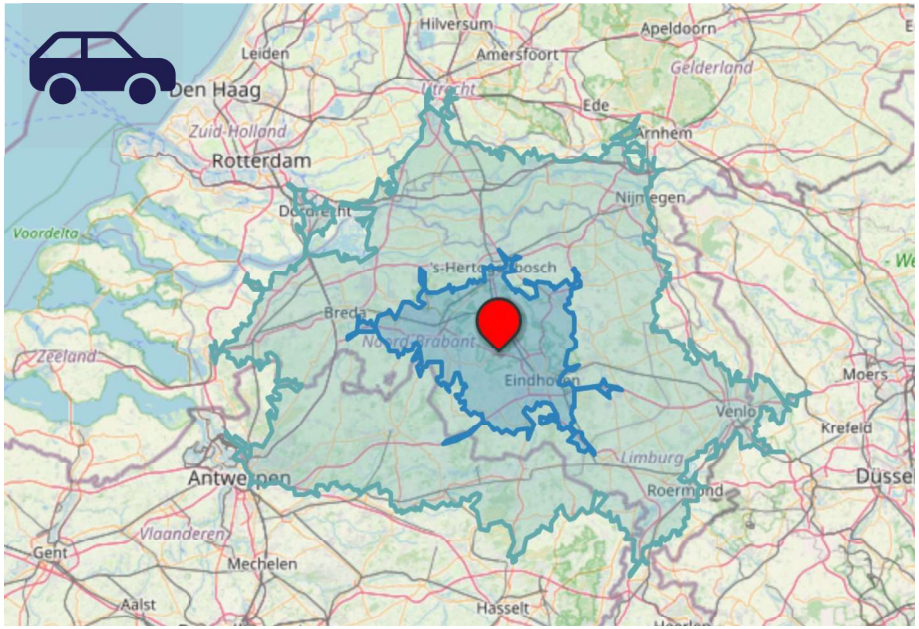


*Bestemmingen bereikbaar binnen 5 en 10 min **fietsen** vanaf De Kemmer*



*Bestemmingen bereikbaar binnen 15 en 30 min **fietsen** vanaf De Kemmer*

Bestemmingen vanaf De Kemmer

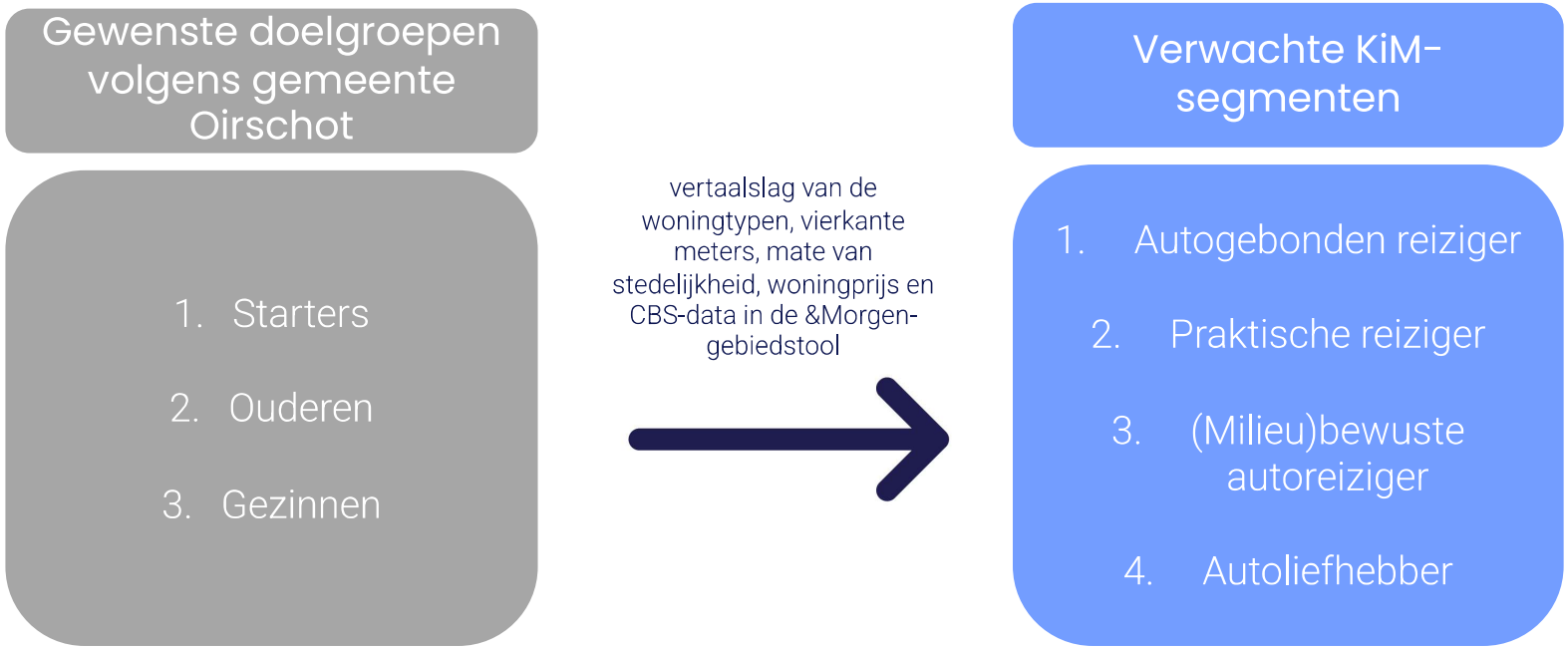


*Bestemmingen bereikbaar binnen 30 en 60 min **autorijden** vanaf De Kemmer*

Mens en gedrag

Verkenning van de doelgroep

Verwachte doelgroepen in De Kemmer



Bron: Hamersma, M., Huang, B. & Steur, R. (2026). De mens achter het reisgedrag. KiM.

Kenmerken doelgroepen

Algemeen

Hieronder staan de kenmerken van de vier meest waarschijnlijke doelgroepen op basis van woningtype, vierkante meters, mate van stedelijkheid, woningprijs en CBS-data. Alle vier de doelgroepen waarderen de auto hoog (4,2-4,6 op een schaal van 1-5). Het grootste verschil zit in de waardering van alternatieven, die loopt uiteen van 4,4 (lopen, (milieu)bewuste autoreiziger) tot 2,5 (ov, autoliefhebber). Daarnaast verschillen de groepen in hun kansen voor gedragsverandering – zie pagina 62/63 voor meer uitleg.

1. Autogebonden Reiziger

Dit segment maakt relatief veel gebruik van de auto, en daarnaast iets meer dan gemiddeld gebruik van de e-fiets. Reizigers in dit segment maken minder dan gemiddeld gebruik van ov, lopen en de gewone fiets. Het aantal verplaatsingen op een dag ligt voor dit segment rond het gemiddelde.

Milieubewustzijn	Weinig
Houding lopen	3.6
Houding fiets	3.5
Houding ov	2.7
Houding auto	4.3

2. Praktische Reiziger

Dit segment maakt vrij veel gebruik van de auto, maar daarnaast wordt ook met regelmaat gelopen en gefietst. Het ov gebruikt dit segment echter vrijwel niet. Gemiddeld gezien maakt dit segment vrij veel verplaatsingen.

Milieubewustzijn	Gemiddeld
Houding lopen	3.8
Houding fiets	3.7
Houding ov	3.0
Houding auto	4.2

3. (Milieu)Bewuste Autoreiziger

Dit segment gebruikt frequent de auto, maar fietst en loopt ook duidelijk meer dan gemiddeld. Lopen doet deze reizigers zelfs iets frequenter dan het reizen per auto. Daarentegen gebruiken deze reizigers het ov beperkt (iets minder dan het dan reizigers uit andere segmenten).

Milieubewustzijn	Groot
Houding lopen	4.4
Houding fiets	4.2
Houding ov	3.1
Houding auto	4.5

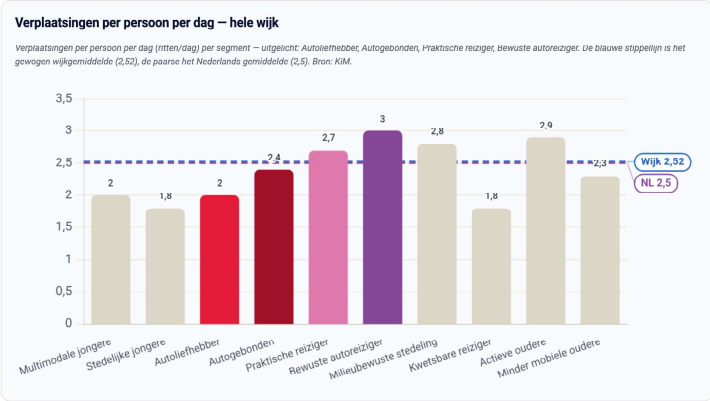
4. Autoliefhebber

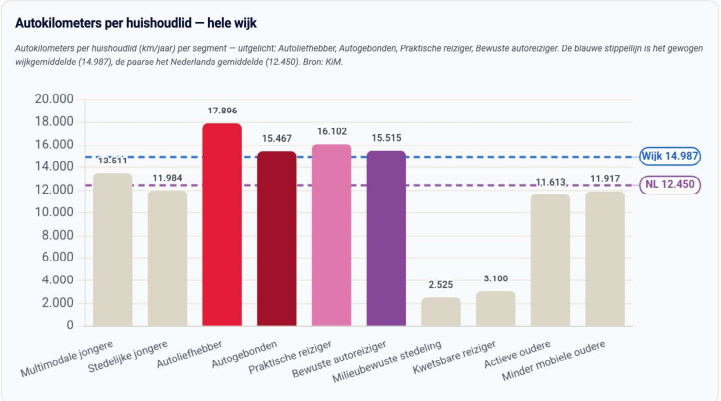
Reizigers met dit profiel maken gemiddeld veelvuldig gebruik van de auto in hun dagelijkse reizen. Andere vervoerwijzen (ov, fiets, lopen) worden voor verplaatsen in Nederland juist duidelijk minder dan gemiddeld gebruikt. Dit segment verplaatst zich in Nederland overigens wat minder dan de gemiddelde Nederlander.

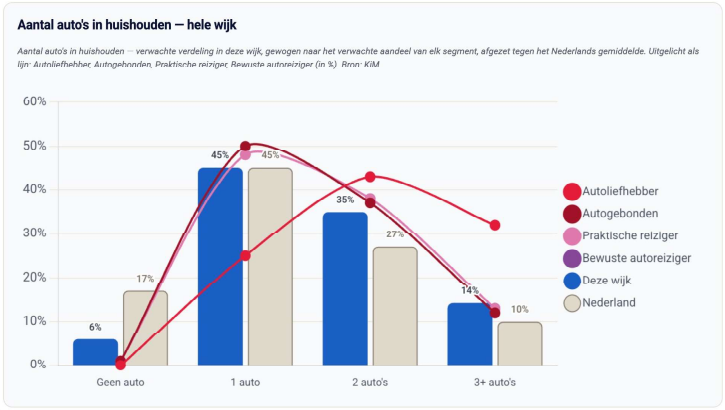
Milieubewustzijn	Weinig
Houding lopen	3.4
Houding fiets	3.1
Houding ov	2.5
Houding auto	4.6

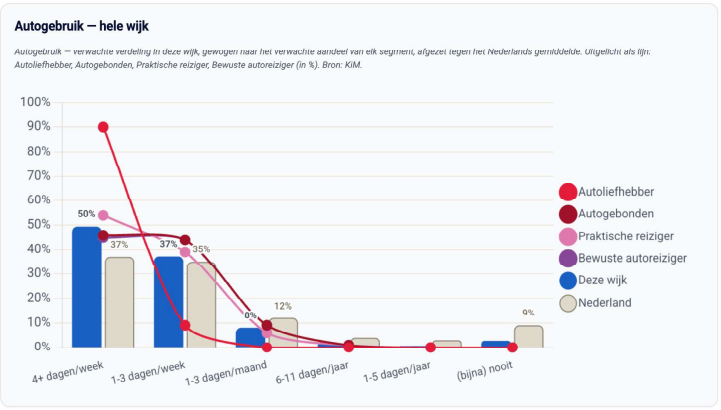
Bron: Hamersma, M., Huang, B. & Steur, R. (2026). De mens achter het reisgedrag. KiM.

Gemiddeld reisgedrag doelgroepen









Toelichting

De vier meest waarschijnlijke doelgroepen gebruiken de alle vier de auto het meest per week van alle reissegmenten. Het komt ook vaker dan gemiddeld voor dat het autobezit per huishouden op 2 of meer zit.

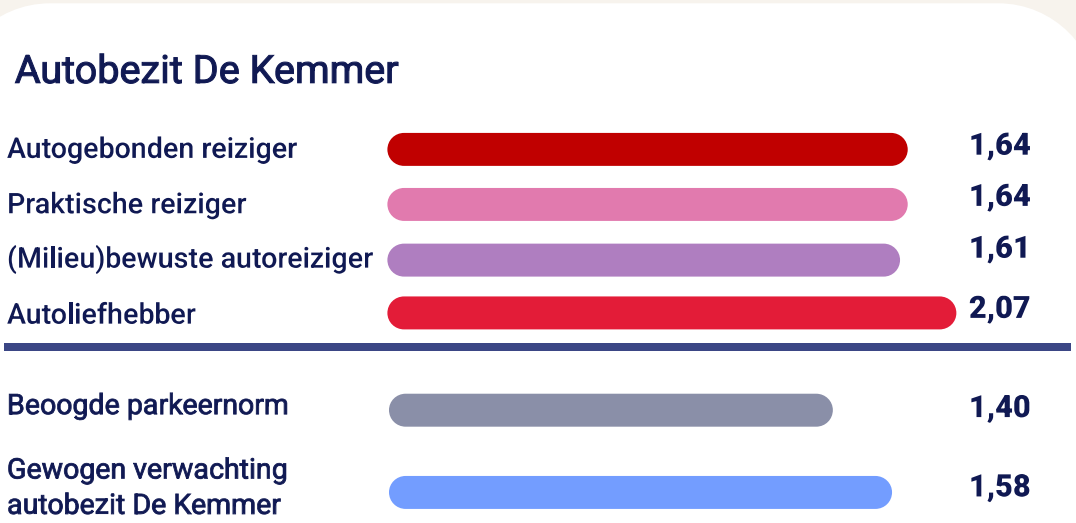
De autoliefhebber is hierbij de uitschieter, bovengemiddeld vaak heeft de autoliefhebber meer dan drie auto's per huishouden.

Het aantal verplaatsingen per dag per persoon varieert sterk tussen de vier doelgroepen. Maar bij alle vier de groepen wordt bovengemiddeld vaak de auto gekozen.

In dit overzicht focussen we op autobezit en autoverplaatsingen, omdat dit het meeste effect heeft op de parkeernorm. Een volledig overzicht van het reisgedrag van de doelgroepen is te vinden op pagina 64 en verder.

Bron: [redacted] (2026). De mens achter het reisgedrag. KiM.

Verwacht autobezit van de doelgroepen

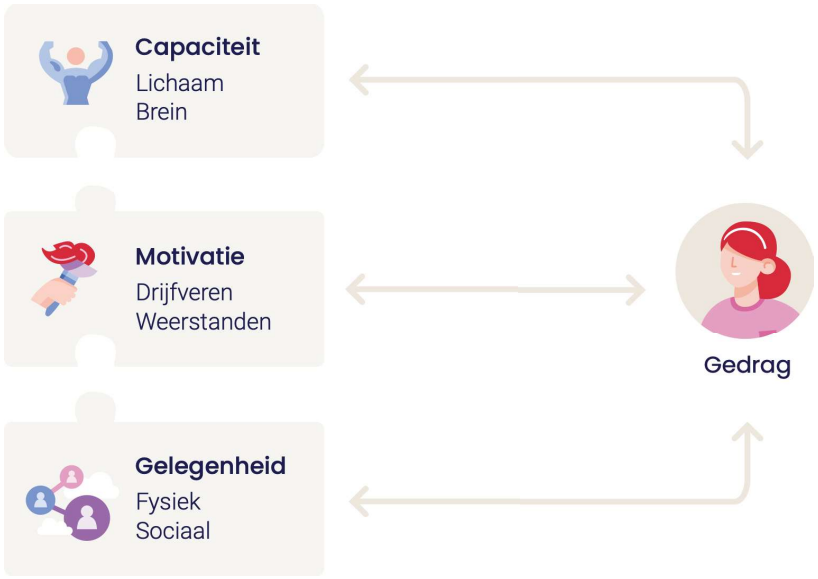


Voor 1.000 woningen betekent dit dat er **zonder gerichte sturing 1.580** auto's in huishoudens te verwachten zijn.

Dit betekent voor de slagingskans van de autoluwe wijk dat het heel belangrijk is om bij de marketing en communicatie rondom de verkoop van de woningen gericht te sturen op het aantrekken van de gewenste (andere) doelgroepen die passen bij het beoogde mobiliteitsgedrag in de wijk. En ook dat er moet worden ingezet op het beïnvloeden van het gedrag van de toekomstige bewoners. Kansen hiervoor worden op de volgende pagina beschreven.

Bron: [redacted] (2026). De mens achter het reisgedrag. KiM.

Kansen voor gedragsverandering



In onze aanpak staat het gedrag van bewoners centraal. We gebruiken het wetenschappelijk onderbouwde COM-B gedragsmodel (Michie, Van Stralen & West, 2011) om dit gedrag te begrijpen en te analyseren. Dit model stelt dat bij het uitvoeren van bepaald gedrag, zoals het kiezen voor een bepaald vervoermiddel, capaciteit, motivatie en gelegenheid van invloed zijn. Deze drie invloedsfactoren worden hieronder toegelicht.

- **Capaciteit:** Dit verwijst naar de fysieke en mentale vaardigheden die nodig zijn om gedrag aan te passen. Denk aan uithoudingsvermogen om langere routes te fietsen of kennis van alternatieve vervoersmogelijkheden, zoals het gebruik van een deelvoertuig of het openbaar vervoer.

- **Motivatie:** Dit betreft de drijfveren en overtuigingen die mensen stimuleren of juist belemmeren. Bij regen kunnen mensen bijvoorbeeld graag willen autorijden, terwijl negatieve ervaringen met files juist de fiets aantrekkelijker maken.

- **Gelegenheid:** De fysieke en sociale context speelt een belangrijke rol. Fysieke gelegenheid gaat over de beschikbaarheid van alternatieven zoals fietspaden of OV, terwijl sociale gelegenheid betrekking heeft op de invloed van anderen, zoals buren, die een rol kunnen spelen in de keuze om gedrag aan te passen.

Weinig kansrijk voor gedragsverandering

Kansrijk voor gedragsverandering

Kansen voor gedragsverandering

Doelgroep	Capaciteit	Gelegenheid	Motivatie	Kans voor beleid
Autogebonden reiziger	Laag	Laag	Laag	**Auto is noodzaak vanwege bijvoorbeeld werk, mantelzorg of gezondheidsbeperkingen. De alternatieven zijn onbekend, ontoegankelijk en ondergewaardeerd.**
Praktische reiziger	Gemiddeld	Gemiddeld	Gemiddeld	**Kiest wat het handigst, comfortabelst of snelst is. Stapt over zodra het alternatief sneller of makkelijker is. Communiceer de praktische aspecten.**
(Milieu)bewuste autoreiziger	Hoog	Gemiddeld	Hoog	**Wil al minder autorijden en fietst het meest. Faciliteren volstaat: deelauto in de buurt, goede fietsroute, e-bike-regeling. Maak het aanbod zichtbaar.**
Autoliefhebber	Gemiddeld	Gemiddeld	Laag	**Nauwelijks te beïnvloeden vanwege sterke weerstand tegen alternatieven. Sturen kan voornamelijk vooraf, bijvoorbeeld door parkeren op afstand duidelijk te communiceren bij het aanbod, waardoor de autoliefhebber afhaakt.**

Conclusie

De grootste kansen voor gedragsverandering liggen bij de **praktische reiziger** en de **(milieu)bewuste autoreiziger**. Deze groepen kiezen vooral voor gemak: als fiets, deelmobiliteit of OV net zo snel en aantrekkelijk zijn als de auto, verschuift hun mobiliteitsgedrag vanzelf. Voor de **autoliefhebber** werkt een andere aanpak. Omdat hun bereidheid tot gedragsverandering laag is, is parkeerbeleid hier het meest effectieve sturingsinstrument. Door parkeren op afstand al duidelijk voor de verkoop te communiceren, zullen autoliefhebbers minder geneigd zijn zich hier te vestigen. Voor **autogebonden reizigers** blijft maatwerk nodig, waarbij een gegarandeerde beschikbaarheid van deelauto's een belangrijk alternatief biedt. Voor de autogebonden reiziger is de kans op gedragsverandering ook laag doordat zij door uiteenlopende redenen gebonden zijn aan een auto. Om autobezit in deze groep onder de 2.0 te houden, is een garantie op beschikbaarheid van een deelauto erg belangrijk.

Bron: [redacted] (2026). De mens achter het reisgedrag. KiM.

Overzicht meest waarschijnlijke doelgroepen

De pagina's 64 t/m 68 geven de kenmerken weer van de meest waarschijnlijk doelgroepen die in De Kemmer verwacht worden, op basis van de woning typologieën en stedelijkheid, zonder rekening te houden met de wijkkenmerken van gemeenschapsvorming en mobiliteitsstrategie.

Deze kenmerken laten de verwachtingen en kansen voor verandering zien. Tegelijkertijd toont dit ook de noodzaak om in marketing en verkoopstrategie in te zetten op hetgericht aantrekken van de gewenste doelgroep en duidelijke communicatie over de gemeenschapsvorming toe te voegen, om te komen tot de leefkwaliteit in de wijk zoals beoogd.

Segmenten vergelijken

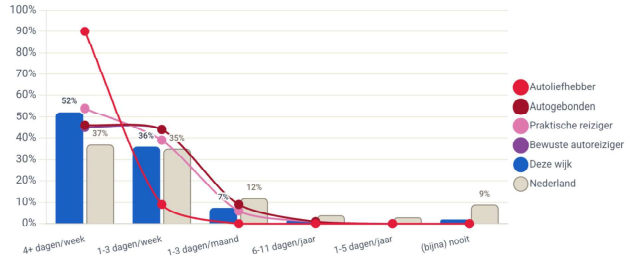
Multimodale jongere | Stedelijke jongere | Autoliefhebber | Autogebonden | Praktische reiziger | Bewuste autoreiziger | Milieubewuste stedeling | Kwetsbare reiziger | Actieve oudere | Minder mobiele oudere

Kencijfer	Autogebonden	Praktische reiziger	Bewuste autoreiziger	Autoliefhebber
Verwacht aandeel	35,2%	22,5%	18,1%	16,9%
Landelijk aandeel	21,0%	13,0%	12,0%	9,0%
Auto's per huishouden	1,61	1,64	1,64	2,07
Ritten p.p. / dag	2,40	2,70	3,00	2,00
Duurzaamheid (1-3)	1	1	2	1
C · O · M	L · L · L	G · G · G	H · G · H	G · G · L
Aantal auto's in huishouden · Geen auto	1%	1%	1%	0%
Aantal auto's in huishouden · 1 auto	50%	48%	48%	25%
Aantal auto's in huishouden · 2 auto's	37%	38%	38%	43%
Aantal auto's in huishouden · 3+ auto's	12%	13%	13%	32%
Houding t.o.v. de auto (schaal 1-5)	4,30	4,20	4,50	4,60
Houding t.o.v. het OV (schaal 1-5)	2,70	3,00	3,10	2,50
Houding t.o.v. de fiets (schaal 1-5)	3,50	3,70	4,20	3,10
Houding t.o.v. lopen (schaal 1-5)	3,60	3,80	4,40	3,40
Zorgen over het milieu (schaal 1-5)	3,50	3,70	4,00	3,00
Autokilometers per huishoudlid (km/jaar)	15.467	16.102	15.515	17.896
Verplaatsingen per persoon per dag (ritten/dag)	2,40	2,70	3,00	2,00
Gebruik of interesse in deelauto (%)	6%	17%	17%	7%

Gebruik modaliteit per week

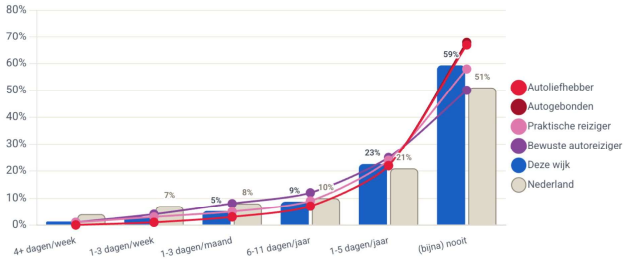
Autogebruik — hele wijk

Autogebruik — verwachte verdeling in deze wijk, gewogen naar het verwachte aandeel van elk segment, afgezet tegen het Nederlands gemiddelde. Uitgelicht als lijn: Autoliefhebber, Autogebonden, Praktische reiziger, Bewuste autoreiziger (in %). Bron: KiM.



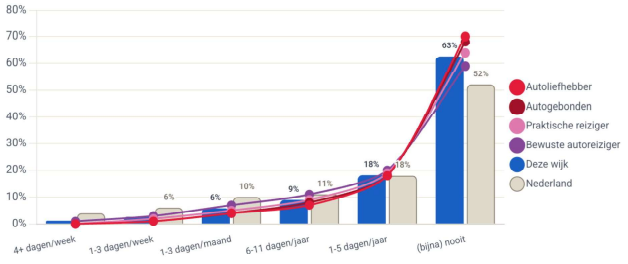
Treingebruik — hele wijk

Treingebruik — verwachte verdeling in deze wijk, gewogen naar het verwachte aandeel van elk segment, afgezet tegen het Nederlands gemiddelde. Uitgelicht als lijn: Autoliefhebber, Autogebonden, Praktische reiziger, Bewuste autoreiziger (in %). Bron: KiM.



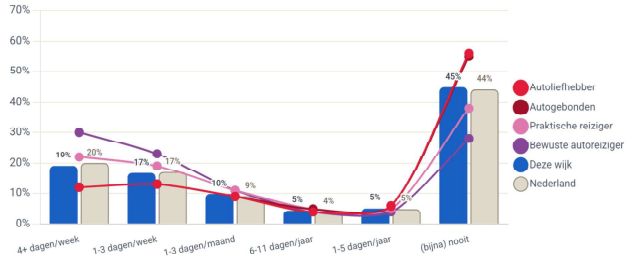
BTM-gebruik (bus/tram/metro) — hele wijk

BTM-gebruik (bus/tram/metro) — verwachte verdeling in deze wijk, gewogen naar het verwachte aandeel van elk segment, afgezet tegen het Nederlands gemiddelde. Uitgelicht als lijn: Autoliefhebber, Autogebonden, Praktische reiziger, Bewuste autoreiziger (in %). Bron: KiM.



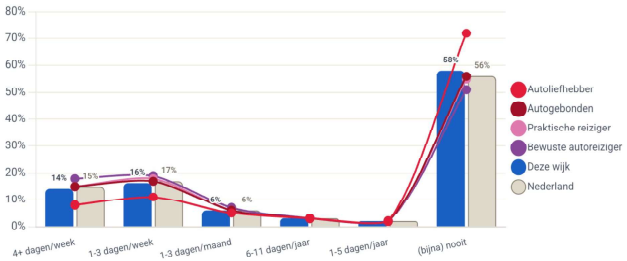
Fietsgebruik (gewone fiets) — hele wijk

Fietsgebruik (gewone fiets) — verwachte verdeling in deze wijk, gewogen naar het verwachte aandeel van elk segment, afgezet tegen het Nederlands gemiddelde. Uitgelicht als lijn: Autoliefhebber, Autogebonden, Praktische reiziger, Bewuste autoreiziger (in %). Bron: KiM.



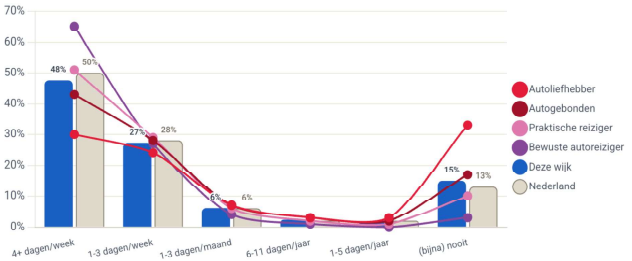
E-bikegebruik — hele wijk

E-bikegebruik — verwachte verdeling in deze wijk, gewogen naar het verwachte aandeel van elk segment, afgezet tegen het Nederlands gemiddelde. Uitgelicht als lijn: Autoliefhebber, Autogebonden, Praktische reiziger, Bewuste autoreiziger (in %). Bron: KiM.



Lopen — hele wijk

Lopen — verwachte verdeling in deze wijk, gewogen naar het verwachte aandeel van elk segment, afgezet tegen het Nederlands gemiddelde. Uitgelicht als lijn: Autoliefhebber, Autogebonden, Praktische reiziger, Bewuste autoreiziger (in %). Bron: KiM.

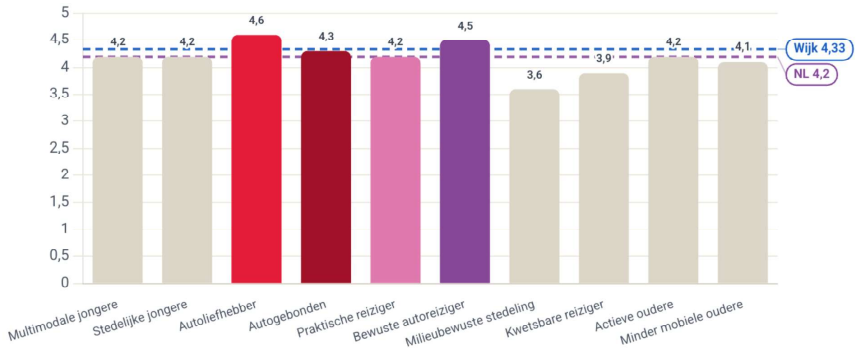


&morgen

Houding ten opzichte van modaliteit

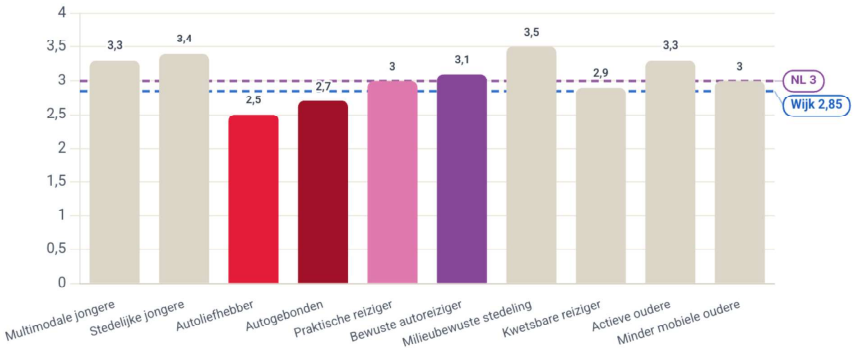
Houding t.o.v. de auto — hele wijk

Houding t.o.v. de auto (schaal 1-5) per segment — uitgelicht: Autoliefhebber, Autogebonden, Praktische reiziger, Bewuste autoreiziger. De blauwe stippellijn is het gewogen wijkgemiddelde (4,33), de paarse het Nederlands gemiddelde (4,2). Bron: KiM.



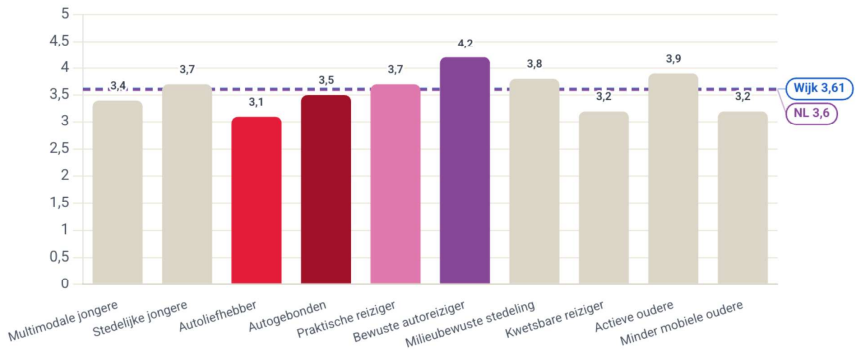
Houding t.o.v. het OV — hele wijk

Houding t.o.v. het OV (schaal 1-5) per segment — uitgelicht: Autoliefhebber, Autogebonden, Praktische reiziger, Bewuste autoreiziger. De blauwe stippellijn is het gewogen wijkgemiddelde (2,85), de paarse het Nederlands gemiddelde (3). Bron: KiM.



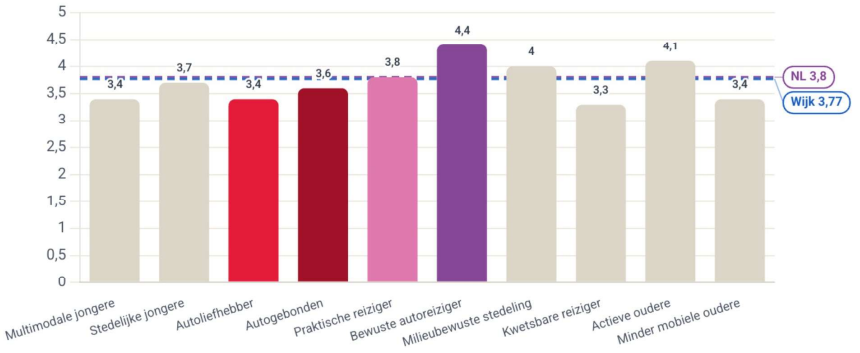
Houding t.o.v. de fiets — hele wijk

Houding t.o.v. de fiets (schaal 1-5) per segment — uitgelicht: Autoliefhebber, Autogebonden, Praktische reiziger, Bewuste autoreiziger. De blauwe stippellijn is het gewogen wijkgemiddelde (3,61), de paarse het Nederlands gemiddelde (3,6). Bron: KiM.



Houding t.o.v. lopen — hele wijk

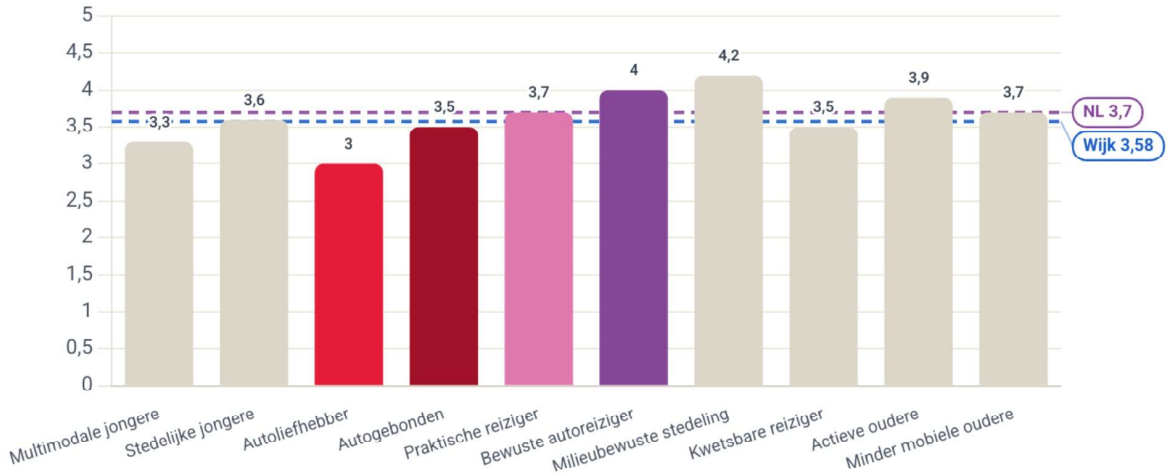
Houding t.o.v. lopen (schaal 1-5) per segment — uitgelicht: Autoliefhebber, Autogebonden, Praktische reiziger, Bewuste autoreiziger. De blauwe stippellijn is het gewogen wijkgemiddelde (3,77), de paarse het Nederlands gemiddelde (3,8). Bron: KiM.



Milieubewustzijn

Zorgen over het milieu — hele wijk

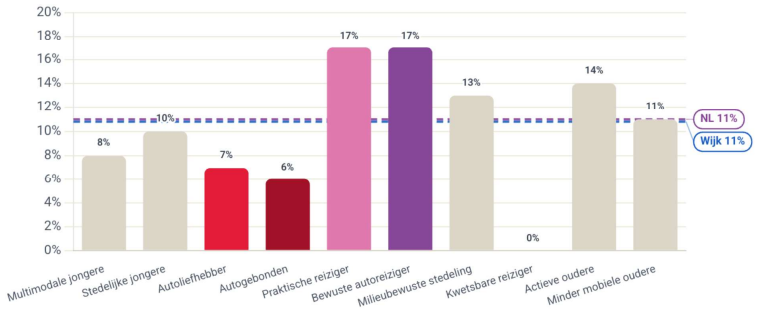
Zorgen over het milieu (schaal 1-5) per segment — uitgelicht: Autoliefhebber, Autogebonden, Praktische reiziger, Bewuste autoreiziger. De blauwe stippellijn is het gewogen wijkgemiddelde (3,58), de paarse het Nederlands gemiddelde (3,7). Bron: KiM.



Leefstijl

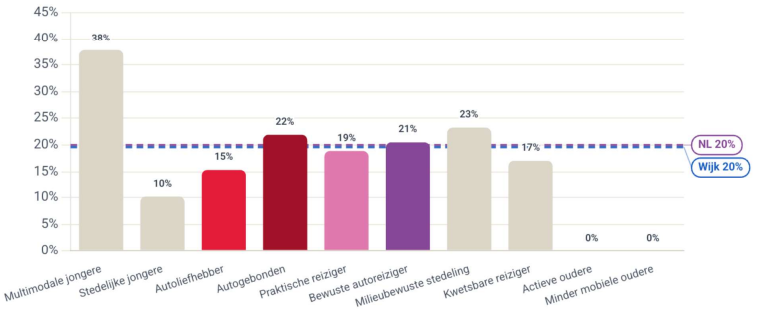
Deelauto: gebruik of interesse — hele wijk

Deelauto: gebruik of interesse (%) per segment — uitgelicht: Autoliefhebber, Autogebonden, Praktische reiziger, Bewuste autoreiziger. De blauwe stippellijn is het gewogen wijkgemiddelde (11%), de paarse het Nederlands gemiddelde (11%). Bron: KiM.



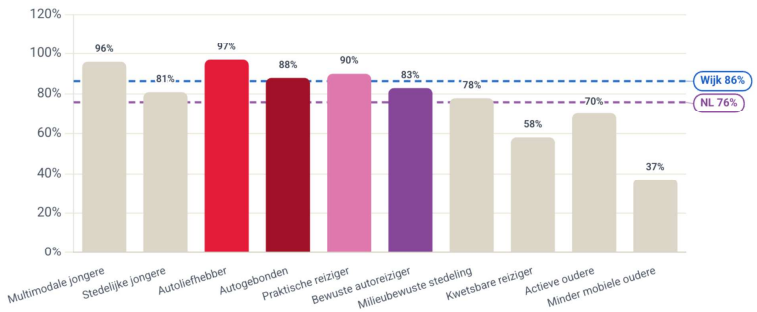
Aandeel thuiswerkuren — hele wijk

Aandeel thuiswerkuren (%) per segment — uitgelicht: Autoliefhebber, Autogebonden, Praktische reiziger, Bewuste autoreiziger. De blauwe stippellijn is het gewogen wijkgemiddelde (20%), de paarse het Nederlands gemiddelde (20%). Bron: KiM.



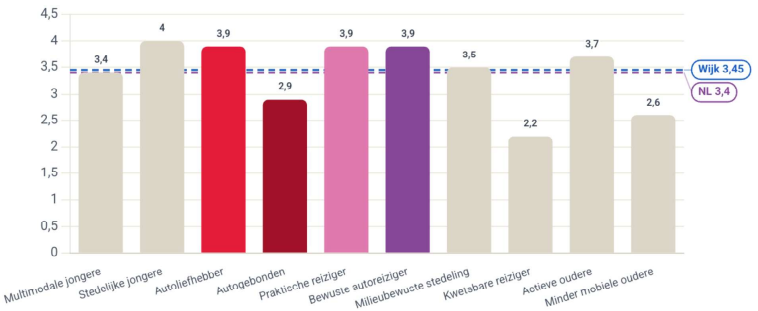
Vindt apps downloaden makkelijk — hele wijk

Vindt apps downloaden makkelijk (%) per segment — uitgelicht: Autoliefhebber, Autogebonden, Praktische reiziger, Bewuste autoreiziger. De blauwe stippellijn is het gewogen wijkgemiddelde (86%), de paarse het Nederlands gemiddelde (76%). Bron: KiM.



Ervaren gezondheid — hele wijk

Ervaren gezondheid (schaal 1-5) per segment — uitgelicht: Autoliefhebber, Autogebonden, Praktische reiziger, Bewuste autoreiziger. De blauwe stippellijn is het gewogen wijkgemiddelde (3,45), de paarse het Nederlands gemiddelde (3,4). Bron: KiM.



&morgen

B

Verkeersberekeningen

Verkeersonderzoek

Verkeersmodelstudie Haskoning

Verkeersonderzoek De Kemmer Oirschot

Variantenstudie verkeersmodel BBMA

BK7052-HK-MI-TP-PP-0003

[redacted]

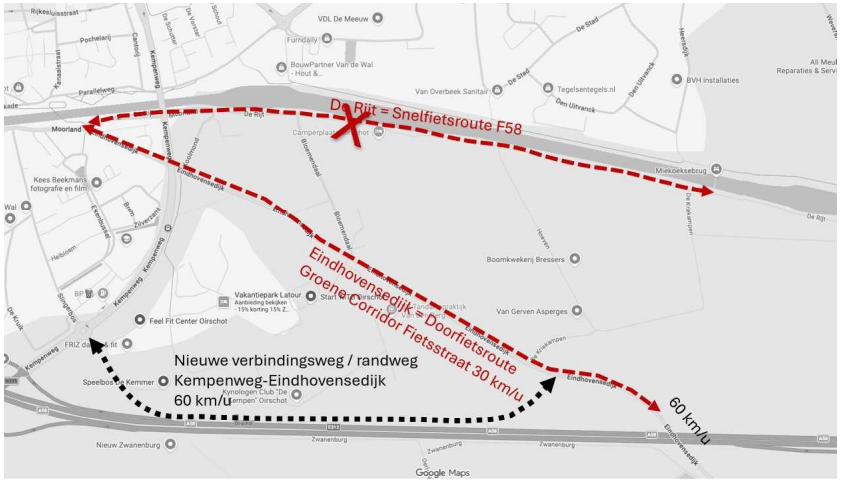
19 september 2026

Uitgangspunten

- Voor de studie zijn 3 scenario's doorgerekend met het verkeersmodel BBMA, regiomodel Zuidoost-Brabant, voor het planjaar 2040.
- Referentiesituatie 2040 **zonder** ontwikkeling De Kemmer
- Scenario 1 voor de situatie 2040 **met** ontwikkeling De Kemmer
- Scenario 2 voor de situatie 2040 **met** ontwikkeling De Kemmer en **met** 2e fase Randweg tussen de Kemmer en Bestseweg

Uitgangspunten Referentiesituatie 2040

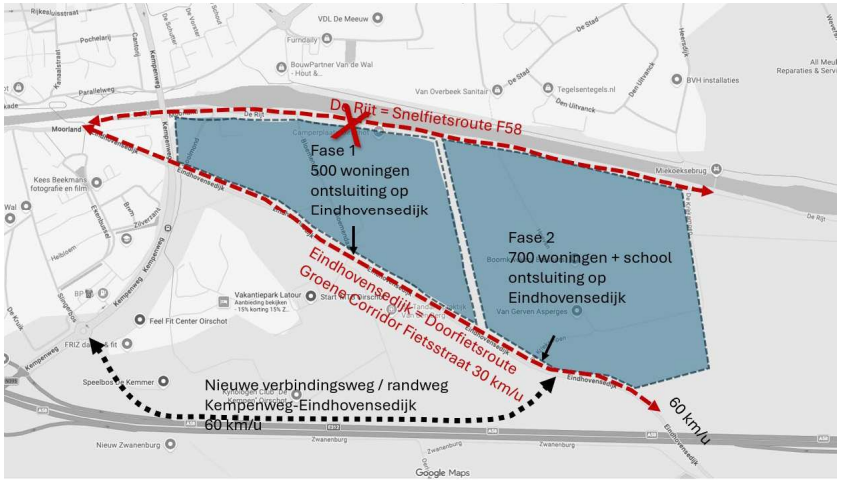
- Referentieprognose 2040 BBMA ZOB v2024* inclusief de ontwikkeling van BIC Noord vormt de basis en is uitgebreid met:
  - Nieuwe verbindingsweg / randweg Kempenweg-Eindhovensedijk, 60 km/u.
  - Inrichting Eindhovensedijk tussen Moorland en nieuwe verbindingsweg als fietsstraat, 30 km/u
  - Afsluiting De Rijt voor gemotoriseerd verkeer tussen Koolmond en De Kriekampen
  - Geen woningbouw in De Kemmer



** NB. de woningbouwopgave in Best-Oirschot is niet meegenomen*

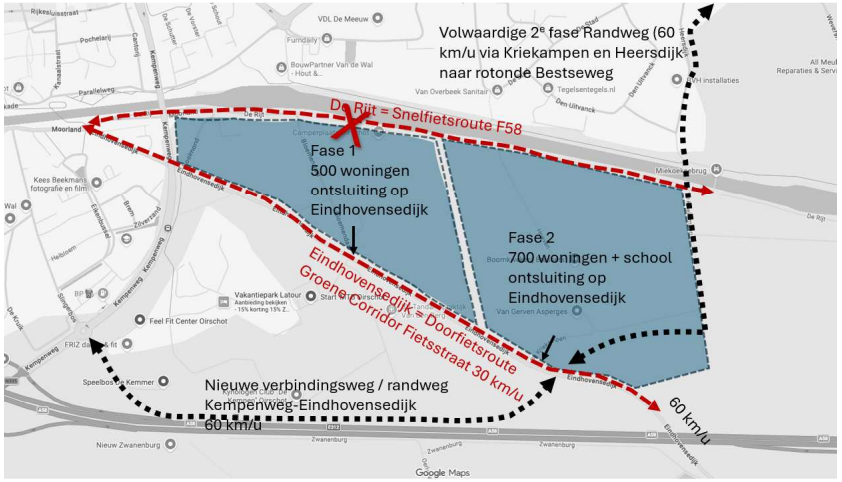
Uitgangspunten scenario 1 voor de situatie 2040 met ontwikkeling De Kemmer

- Referentiesituatie 2040 vormt de basis en is uitgebreid met:
  - Woningbouw De Kemmer fase 1 met 500 woningen
  - Woningbouw De Kemmer fase 2 met 700 woningen en een school (5000 m2, 15 leslokalen)
  - Volwaardige 2e fase Randweg (60 km/u) via Kriekampen en Heersdijk naar rotonde Bestseweg



Uitgangspunten scenario 2 voor de situatie 2040 met ontwikkeling De Kemmer en 2e fase Randweg

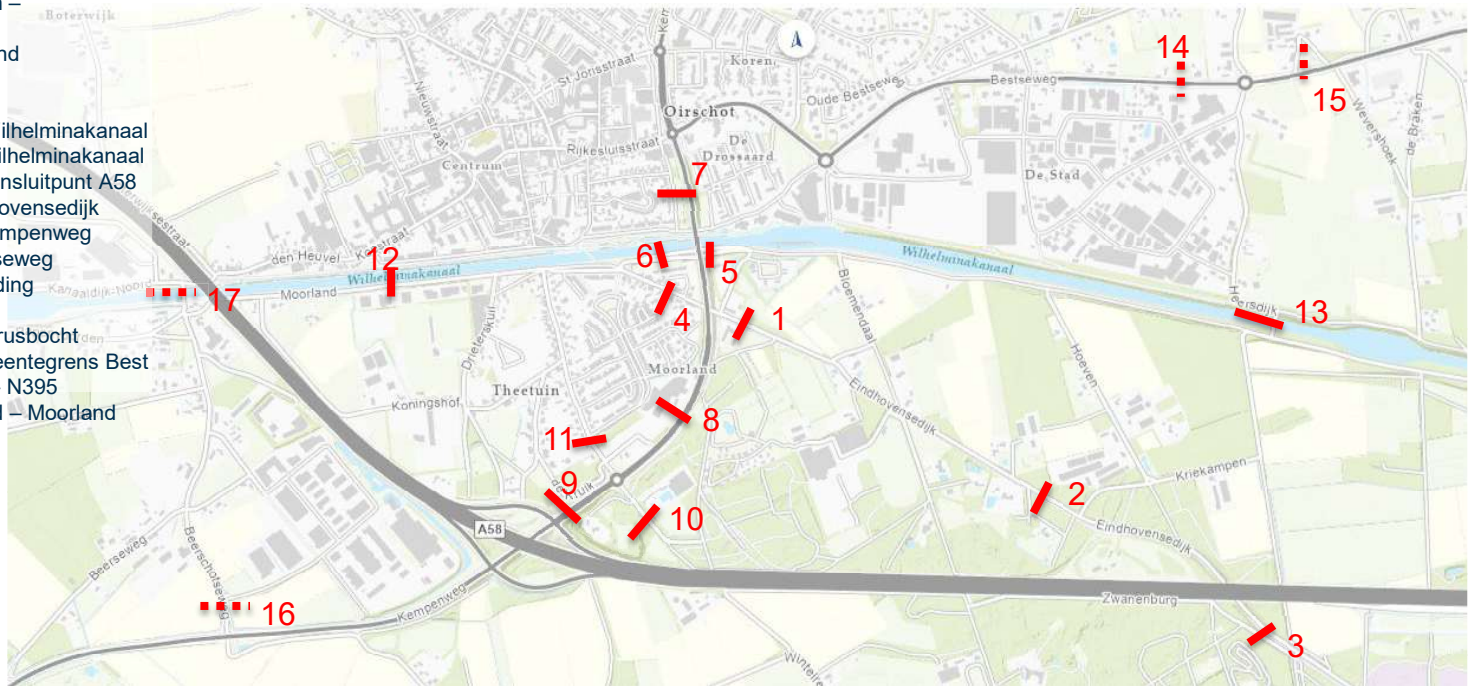
- Scenario 1 vormt de basis en is uitgebreid met:
  - Volwaardige 2e fase Randweg (60 km/u) via Kriekampen en Heersdijk naar rotonde Bestseweg



Thermopunten

Thermometerpunten De Kemmer

1. Eindhovensedijk, wegvak Koolmond - Bloemendaal
2. Eindhovensedijk, wegvak Bloemendaal - Kriekampen
3. Eindhovensedijk, wegvak Kriekampen – Zwanenburg/Oerlesedijk
4. Eindhovensedijk, Moorland – Koolmond
5. Oprit Koolmond
6. Afrit Moorland
7. Kempenweg, wegvak Bestseweg – Wilhelminakanaal
8. Kempenweg, wegvak Slingerbos – Wilhelminakanaal
9. Kempenweg, wegvak Slingerbos – aansluitpunt A58
10. Verbindingsweg Kempenweg – Eindhovensedijk
11. Slingerbos, wegvak Eikenbussel – Kempenweg
12. Moorland, wegvak Slingerbos – Beerseweg
13. Kriekampen (2e fase randweg, verbinding Eindhovensedijk – Bestseweg)
14. Bestseweg, wegvak Heersdijk – Lazarusbocht
15. Bestseweg, wegvak Heersdijk – gemeentegrens Best
16. Beerschotseweg, wegvak Scheeper – N395
17. Beerseweg, wegvak Kanaaldijk-Noord – Moorland (brug)



Verkeersintensiteiten thermopunten

Verkeersmodel BBMA v2024: werkdaggemiddelde etmaalintensiteit		2019			2040 variant 0			2040 variant 1			2040 variant 2		
Thermopunt	Thermometer	MVT	Auto	Vracht	MVT	Auto	Vracht	MVT	Auto	Vracht	MVT	Auto	Vracht
1	Eindhovensedijk, wegvak Koolmond - Bloemendaal	4,494	4,313	180	521	521	0	2,137	2,136	1	2,005	2,004	1
2	Eindhovensedijk, wegvak Bloemendaal - Kriekampen	4,008	3,829	179	132	130	2	1,765	1,760	5	1,720	1,714	5
3	Eindhovensedijk, wegvak Kriekampen – Zwanenburg/Oerlesedijk	4,013	3,813	200	1,440	1,390	50	2,219	2,161	58	2,470	2,366	104
4	Eindhovensedijk, Moorland – Koolmond	3,935	3,765	170	641	630	11	1,546	1,534	11	1,472	1,462	11
5	Oprit Koolmond	1,082	1,045	37	233	222	11	945	934	12	829	818	11
6	Afrit Moorland	1,093	1,045	48	295	287	8	689	681	9	596	588	8
7	Kempenweg, wegvak Bestseweg – Wilhelminakanaal	16,335	15,719	616	16,634	15,906	728	18,469	17,734	735	14,816	14,379	436
8	Kempenweg, wegvak Slingerbos – Wilhelminakanaal	14,728	14,170	558	16,140	15,431	709	17,340	16,624	716	13,887	13,469	418
9	Kempenweg, wegvak Slingerbos – aansluitpunt A58	15,355	14,725	630	18,549	17,697	853	21,225	20,343	882	21,744	20,810	934
10	Verbindingsweg Kempenweg – Eindhovensedijk				1,355	1,318	37	5,233	5,158	74	8,597	8,177	420
11	Slingerbos, wegvak Eikenbussel – Kempenweg	2,627	2,554	73	3,826	3,689	137	4,398	4,261	137	4,443	4,305	138
12	Moorland, wegvak Slingerbos – Beerseweg	1,790	1,673	116	1,181	1,137	45	1,533	1,488	45	1,518	1,474	45
13	Kriekampen (2e fase randweg, verbinding Eindhovensedijk – Bestseweg)	505	463	42	92	71	21	1,207	1,183	24	5,763	5,341	422
14	Bestseweg, wegvak Heersdijk – Lazarusbocht	7,043	6,648	395	7,594	7,137	457	7,618	7,162	457	4,712	4,530	182
15	Bestseweg, wegvak Heersdijk – gemeentegrens Best	6,754	5,830	924	7,560	6,532	1,028	8,333	7,302	1,030	8,876	7,810	1,066
16	Beerschotseweg, wegvak Scheeper – N395	6,545	5,649	896	7,705	6,511	1,194	8,238	7,045	1,194	8,218	7,024	1,194
17	Beerseweg, wegvak Kanaaldijk-Noord - Moorland	4,541	3,947	593	4,992	4,237	755	5,620	4,865	755	5,610	4,855	755

Toelichting thermopunten

- *Meetpunt 4:* De Eindhovensedijk wordt in de toekomst afgewaardeerd tot een fietsstraat als onderdeel van de Groene Corridor. De nieuwe verbindingsweg zuid is een veelgebruikte alternatieve route die de Eindhovensedijk verder ontlast. Door beide ingrepen neemt ten opzichte van het basisjaar 2019 het verkeer op meetpunt 4 in 2040 variant 0 af. In 2040 variant 1 is woningbouw van De Kemmer ingevoerd. Hierdoor worden de wegen, waaronder de Eindhovensedijk, weer drukker ten opzichte van 2040 variant 0.
- *Meetpunt 11:* Slingerbos wordt drukker in 2040 variant 0 t.o.v. het basisjaar 2019 door de afwaardering van de Eindhovensedijk en aanleg nieuwe verbindingsweg zuid. In 2040 variant 1 neemt het verkeer toe als gevolg van de woningbouw De Kemmer. Mogelijk zorgt de knip op De Rijt en onderdoorgang van de Kempenweg (ter hoogte van het kanaal) voor gemotoriseerd verkeer voor een beperkte toename op de wegen in de omgeving.
- *Meetpunt 12:* De woningbouw op de Kemmer zorgt voor extra verkeer en drukkere wegen in de omgeving van het plangebied. Zie voor verdere toelichting het antwoord bij meetpunt 11.
- *Meetpunt 13:* Dit meetpunt ligt op de Miekoeksebrug, waar autoverkeer om-en-om over de brug kan, en in variant 2 op de nieuwe brug als onderdeel van de nieuwe verbindingsweg noord. Door de knip op De Rijt, de aanleg van de nieuwe verbindingsweg zuid en het afwaarderen van de Eindhovensedijk neemt de verkeersintensiteit op meetpunt 13 in 2040 variant 0 af t.o.v. het basisjaar 2019. In 2040 variant 1 neemt het verkeer toe als gevolg van de woningbouw De Kemmer, in 2040 variant 2 is een sterke verkeerstoename te zien als gevolg van de aanleg van de verbindingsweg noord.
- *Meetpunt 15:* De woningbouw op de Kemmer zorgt voor extra verkeer en drukkere wegen in de omgeving van het plangebied, hierdoor neemt het verkeer op meetpunt 15 toe in 2040 variant 1. In 2040 variant 2 zorgt de nieuwe verbindingsweg noord voor extra verkeersaanzuigende werking van en naar Best. De nieuwe verbindingsweg noord zorgt voor ontlasting van de Kempenweg (meetpunt 7).
- *Meetpunt 16 & 17:* Beide wegen worden drukker als gevolg van de woningbouw. De wegen in de omgeving van De Kemmer worden drukker en dit heeft ook een relatief beperkte toename op meetpunt 16 & 17 tot gevolg.

Analyse verkeersafwikkeling rotonde Kempenweg – Slingerbos – nieuwe verbindingsweg

- De rotonde is geanalyseerd met de Meerstrooksrotondeverkenner.
- De verkeersafwikkeling op de rotondes is voor de ochtend- en avondspits beoordeeld door de verkeerstromen voortkomend uit de scenario's te analyseren met de "meerstrooksrotondeverkenner".
- Bij de uitkomsten is een belangrijke indicator de mate van verzadiging, ook wel verzadigingsgraad genoemd. Hierbij gelden de volgende criteria:
  - Verzadigingsgraad > 0,8: onacceptabel/knelpunt
  - Verzadigingsgraad 0,7-0,8: aandachtspunt, bij veel fietsverkeer waarschijnlijk onacceptabel.
  - Verzadigingsgraad 0,5-0,7: acceptabel, bij veel fietsverkeer kan het een aandachtspunt worden.
  - Verzadigingsgraad <0,5: acceptabel

- In onderstaande tabel zijn de resultaten van de analyse weergegeven.
- De rotonde heeft in de ochtendspits in zowel scenario 1 als 2 voldoende capaciteit om het verkeer af te wikkelen.
- De zwaarste belasting van de rotonde treedt op in de avondspits. De maximale verzadingsgraad komt uit op 72% in scenario 1 en op 75% in scenario 2. Deze verzadigingsgraden vallen hiermee in de categorie "aandachtpunt, bij veel fietsverkeer waarschijnlijk onacceptabel".

		Rotonde Kempenweg - De Kemmer				
		Beoordeling	VG	richting	Tgem	richting
Scenario 1	Ochtendspits	Acceptabel	0.55	O	6.5	O
	Avondspits	Aandachtspunt	0.72	W	10.4	O
Scenario 2	Ochtendspits	Acceptabel	0.48	O	6.3	O
	Avondspits	Aandachtspunt	0.75	W	11.1	W

Bijlagen

- Verkeersintensiteiten per wegvak etmaal werkdag planjaar 2040 **zonder** ontwikkeling De Kemmer
- Verkeersintensiteiten per wegvak etmaal werkdag planjaar 2040 **met** ontwikkeling De Kemmer, scenario 1
- Verkeersintensiteiten per wegvak etmaal werkdag planjaar 2040 **met** ontwikkeling De Kemmer, scenario 2: maximaal autoluw
- de spitsintensiteiten en I/C plot
- Verschilplots van 1 en 2 en van 1 en 3

Situatie 2019

Etmaalintensiteit (mvt)



Situatie 2040 zonder De Kemmer (0 woningen)
Variant 0

Etmaalintensiteit (mvt)



Situatie 2040 met De Kemmer (1200 woningen)
Variant 1 (zuidelijke deel randweg)

Etmaalintensiteit (mvt)



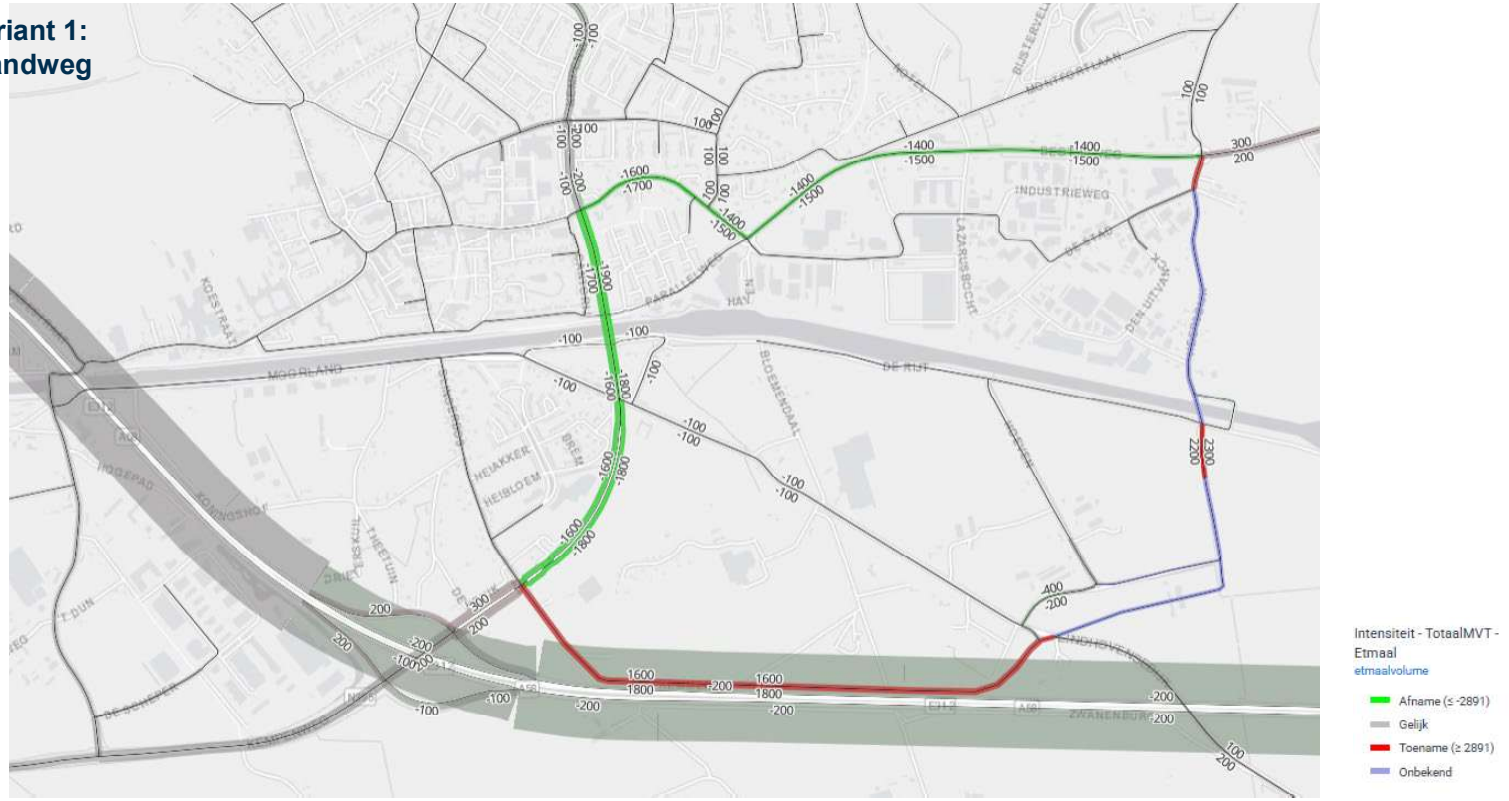
Situatie 2040 met De Kemmer (1200 woningen)
Variant 2 (volledige randweg)

Etmaalintensiteit (mvt)



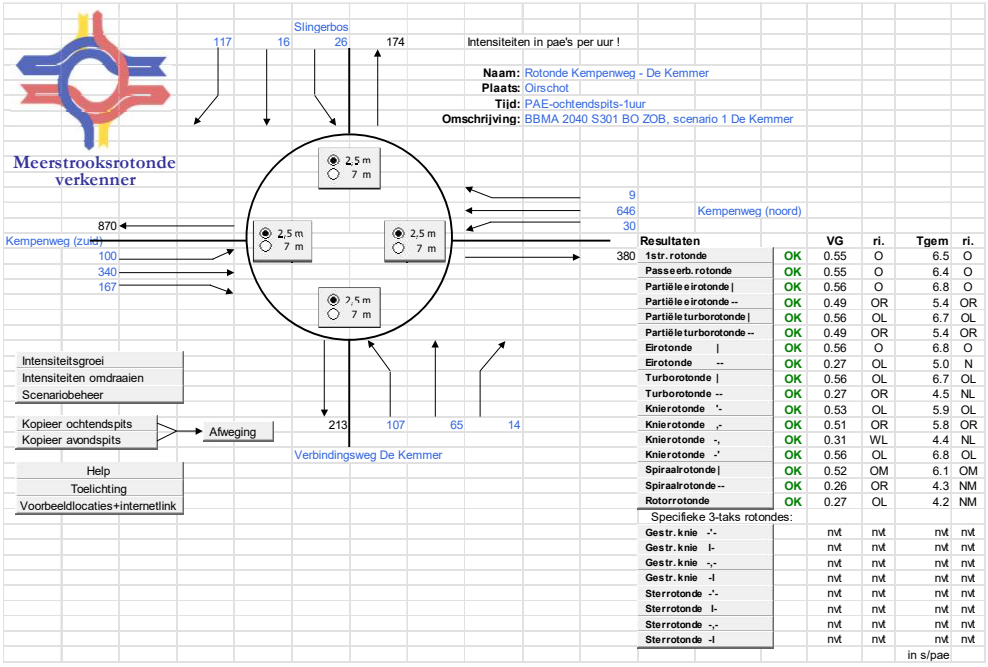
Situatie 2040 met De Kemmer (1200 woningen)
Variant 2 (volledige randweg)

Variant 2 t.o.v. variant 1: effect volledige randweg



Resultaat analyse Meerstrooksrotondeverkenner

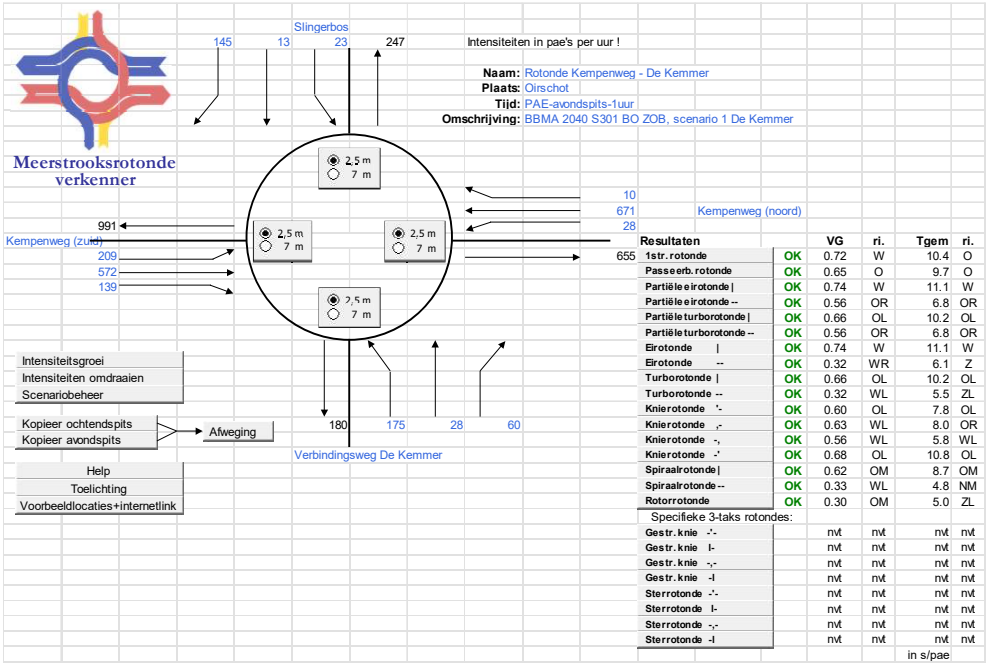
- Rotonde Kempenweg - De Kemmer
- PAE-ochtendspits-1uur
- BBMA 2040 S301 BO ZOB
- Scenario 1 De Kemmer



Resultaten		VG	ri.	Tgem	ri.
1str. rotonde	OK	0.55	O	6.5	O
Passeerb. rotonde	OK	0.55	O	6.4	O
Partiële i rotonde |	OK	0.56	O	6.8	O
Partiële i rotonde --	OK	0.49	OR	5.4	OR
Partiële turborotonde |	OK	0.56	OL	6.7	OL
Partiële turborotonde --	OK	0.49	OR	5.4	OR
Eirotonde |	OK	0.56	O	6.8	O
Eirotonde --	OK	0.27	OL	5.0	N
Turborotonde |	OK	0.56	OL	6.7	OL
Turborotonde --	OK	0.27	OR	4.5	NL
Knierotonde '-	OK	0.53	OL	5.9	OL
Knierotonde ,-	OK	0.51	OR	5.8	OR
Knierotonde -,	OK	0.31	WL	4.4	NL
Knierotonde -'	OK	0.56	OL	6.8	OL
Spiraalrotonde |	OK	0.52	OM	6.1	OM
Spiraalrotonde --	OK	0.26	OR	4.3	NM
Rotorrotonde	OK	0.27	OL	4.2	NM
Specifieke 3-taks rotondes:					
Gestr. knie -'-		nvt	nvt	nvt	nvt
Gestr. knie I-		nvt	nvt	nvt	nvt
Gestr. knie -,-		nvt	nvt	nvt	nvt
Gestr. knie -I		nvt	nvt	nvt	nvt
Sterrotonde -'-		nvt	nvt	nvt	nvt
Sterrotonde I-		nvt	nvt	nvt	nvt
Sterrotonde -,-		nvt	nvt	nvt	nvt
Sterrotonde -I		nvt	nvt	nvt	nvt
				in s/pae	

Resultaat analyse Meerstrooksrotondeverkenner

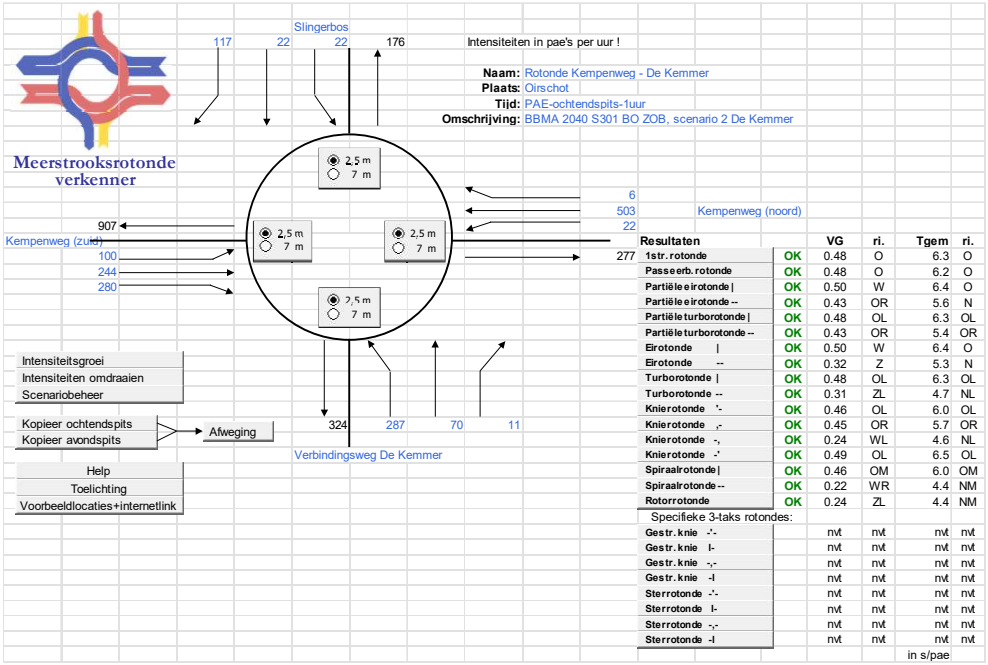
- Rotonde Kempenweg - De Kemmer
- PAE-avondspits-1uur
- BBMA 2040 S301 BO ZOB
- Scenario 1 De Kemmer



Resultaten		VG	ri.	Tgem	ri.
1str. rotonde	OK	0.72	W	10.4	O
Passeerb. rotonde	OK	0.65	O	9.7	O
Partiële i rotonde |	OK	0.74	W	11.1	W
Partiële i rotonde --	OK	0.56	OR	6.8	OR
Partiële turborotonde |	OK	0.66	OL	10.2	OL
Partiële turborotonde --	OK	0.56	OR	6.8	OR
Eirotonde |	OK	0.74	W	11.1	W
Eirotonde --	OK	0.32	WR	6.1	Z
Turborotonde |	OK	0.66	OL	10.2	OL
Turborotonde --	OK	0.32	WL	5.5	ZL
Knierotonde '-	OK	0.60	OL	7.8	OL
Knierotonde ,-	OK	0.63	WL	8.0	OR
Knierotonde -,	OK	0.56	WL	5.8	WL
Knierotonde -'	OK	0.68	OL	10.8	OL
Spiraalrotonde |	OK	0.62	OM	8.7	OM
Spiraalrotonde --	OK	0.33	WL	4.8	NM
Rotorrotonde	OK	0.30	OM	5.0	ZL
Specifieke 3-taks rotondes:					
Gestr. knie -'-		nvt	nvt	nvt	nvt
Gestr. knie I-		nvt	nvt	nvt	nvt
Gestr. knie -,-		nvt	nvt	nvt	nvt
Gestr. knie -I		nvt	nvt	nvt	nvt
Sterrotonde -'-		nvt	nvt	nvt	nvt
Sterrotonde I-		nvt	nvt	nvt	nvt
Sterrotonde -,-		nvt	nvt	nvt	nvt
Sterrotonde -I		nvt	nvt	nvt	nvt
				in s/pae	

Resultaat analyse Meerstrooksrotondeverkenner

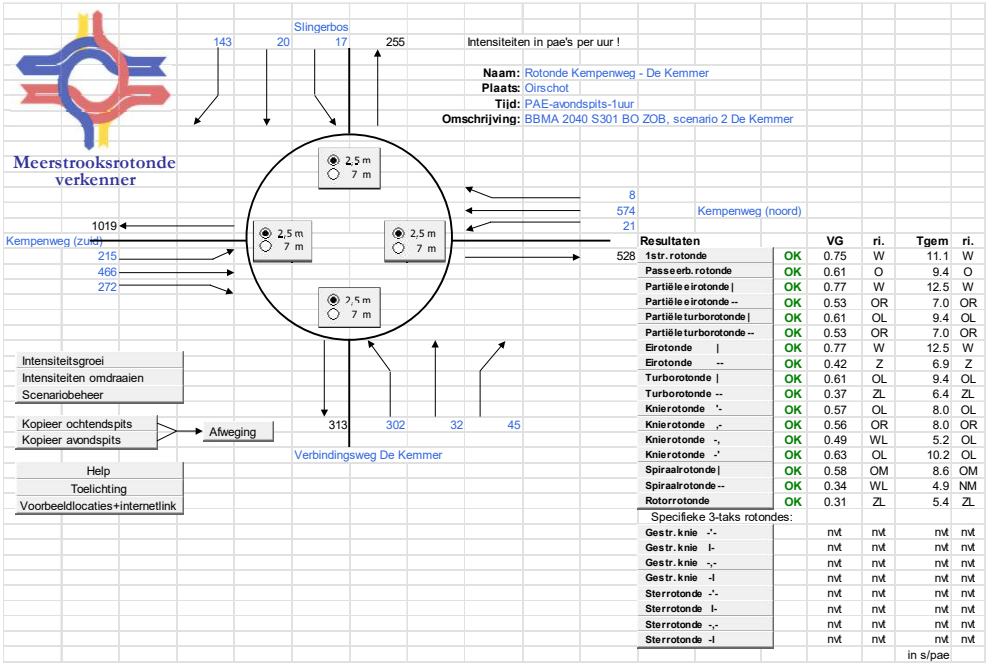
- Rotonde Kempenweg - De Kemmer
- PAE-ochtendspits-1uur
- BBMA 2040 S301 BO ZOB
- Scenario 2 De Kemmer



Resultaten		VG	ri.	Tgem	ri.
1str. rotonde	OK	0.48	O	6.3	O
Passeerb. rotonde	OK	0.48	O	6.2	O
Partiële i rotonde |	OK	0.50	W	6.4	O
Partiële i rotonde --	OK	0.43	OR	5.6	N
Partiële turborotonde |	OK	0.48	OL	6.3	OL
Partiële turborotonde --	OK	0.43	OR	5.4	OR
Eirotonde |	OK	0.50	W	6.4	O
Eirotonde --	OK	0.32	Z	5.3	N
Turborotonde |	OK	0.48	OL	6.3	OL
Turborotonde --	OK	0.31	ZL	4.7	NL
Knierotonde '-	OK	0.46	OL	6.0	OL
Knierotonde ,-	OK	0.45	OR	5.7	OR
Knierotonde -,	OK	0.24	WL	4.6	NL
Knierotonde -'	OK	0.49	OL	6.5	OL
Spiraalrotonde |	OK	0.46	OM	6.0	OM
Spiraalrotonde --	OK	0.22	WR	4.4	NM
Rotorrotonde	OK	0.24	ZL	4.4	NM
Specifieke 3-taks rotondes:					
Gestr. knie -'-		nvt	nvt	nvt	nvt
Gestr. knie I-		nvt	nvt	nvt	nvt
Gestr. knie -,-		nvt	nvt	nvt	nvt
Gestr. knie -I		nvt	nvt	nvt	nvt
Sterrotonde -'-		nvt	nvt	nvt	nvt
Sterrotonde I-		nvt	nvt	nvt	nvt
Sterrotonde -,-		nvt	nvt	nvt	nvt
Sterrotonde -I		nvt	nvt	nvt	nvt
				in s/pae	

Resultaat analyse Meerstrooksrotondeverkenner

- Rotonde Kempenweg - De Kemmer
- PAE-avondspits-1uur
- BBMA 2040 S301 BO ZOB
- Scenario 2 De Kemmer



Resultaten		VG	ri.	Tgem	ri.
1str. rotonde	OK	0.75	W	11.1	W
Passeerb. rotonde	OK	0.61	O	9.4	O
Partiële ir otonde |	OK	0.77	W	12.5	W
Partiële ir otonde --	OK	0.53	OR	7.0	OR
Partiële turborotonde |	OK	0.61	OL	9.4	OL
Partiële turborotonde --	OK	0.53	OR	7.0	OR
Eirotonde |	OK	0.77	W	12.5	W
Eirotonde --	OK	0.42	Z	6.9	Z
Turborotonde |	OK	0.61	OL	9.4	OL
Turborotonde --	OK	0.37	ZL	6.4	ZL
Knierotonde '-	OK	0.57	OL	8.0	OL
Knierotonde ,-	OK	0.56	OR	8.0	OR
Knierotonde -,	OK	0.49	WL	5.2	OL
Knierotonde -'	OK	0.63	OL	10.2	OL
Spiraalrotonde |	OK	0.58	OM	8.6	OM
Spiraalrotonde --	OK	0.34	WL	4.9	NM
Rotorrotonde	OK	0.31	ZL	5.4	ZL
Specifieke 3-taks rotondes:					
Gestr. knie -'-		nvt	nvt	nvt	nvt
Gestr. knie I-		nvt	nvt	nvt	nvt
Gestr. knie -,-		nvt	nvt	nvt	nvt
Gestr. knie -I		nvt	nvt	nvt	nvt
Sterrotonde -'-		nvt	nvt	nvt	nvt
Sterrotonde I-		nvt	nvt	nvt	nvt
Sterrotonde -,-		nvt	nvt	nvt	nvt
Sterrotonde -I		nvt	nvt	nvt	nvt
				in s/pae	

02

Kruispuntanalyse

Kruispunten Eindhovensedijk

Kruispuntberekeningen

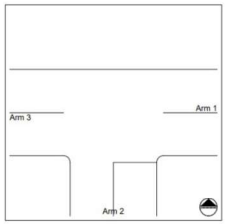
Berekening aansluiting De Kemmer - Eindhovensedijk

Voor de ontsluiting van De Kemmer op de Eindhovensedijk is met behulp van de tool Capacito bepaald of een voorrangskruispunt voldoende afwikkelingscapaciteit heeft.

De verkeersintensiteiten van scenario 1 van het verkeersmodel zijn hiervoor de basis. De toekomstige intensiteiten op alle armen van het kruispunt zijn ingevoerd in de berekening. De uitkomst van deze berekening geeft aan of een voorrangskruispunt voldoende is voor de afwikkeling van de verwachte hoeveelheid verkeer.

Uitkomst:
Bij de verkeersintensiteiten in scenario 1 met De Kemmer is een voorrangskruispunt voldoende om de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer af te wikkelen. De uitkomst wordt gegeven in een waarde die aangeeft of een maatregel op het kruispunt nodig is. De uitkomst waarde van 1,08 ligt onder de grenswaarde van 1,33. Dat wil zeggen dat er geen maatregel (bijvoorbeeld in de vorm van verkeerslichten) noodzakelijk is voor deze hoeveelheid verkeer. In de praktijk wordt het verkeer van De Kemmer bovendien over meer zijwegen verdeeld dan modelmatig is berekend. Dit betekent dat de verkeersintensiteit per kruispunt in de praktijk lager ligt, wat de afwikkeling gunstiger maakt.

Capacito 3.1 — Bijlage 1
Licentie: &Morgen — Verkeersberekening



Intensiteitscriterium van Slop

Omschrijving kruispunt:
Eindhovensedijk - ingang De Kemmer

Arm 1: Eindhovensedijk west
Arm 2: De Kemmer
Arm 3: Eindhovensedijk oost

INTENSITEITEN
verkeersmodel 2040 (variant 1)
8e drukste uur is 6,3% van etmaalintensiteit
Arm 1: 5300 pae/etmaal
Arm 2: 4900 pae/etmaal
Arm 3: 1200 pae/etmaal

DIMENSIE
Geen deelkruispunten
Aantal rechtdoorgaande rijstroken op de hoofdweg over grotere afstand:
- Van arm 1 naar arm 3: 1
- Van arm 3 naar arm 1: 1
Aantal opstelvakken op de zijweg(en):
- Arm 2: 1

Snelheid op de hoofdweg (arm 1-3): ≤ 50 km/u

BEREKENING

Op basis van de snelheid, de intensiteiten en de vormgeving wordt een waarde voor a berekend.
Deze waarde geeft aan of verkeerskundige maatregelen noodzakelijk zijn om het verkeer te kunnen afwikkelen.

a = 1,08 : Geen maatregel noodzakelijk

GRENSWAARDEN voor a

a < 1,33	Geen maatregel noodzakelijk
1,33 ≤ a ≤ 1,67	Noodzaak maatregel twijfelachtig
a > 1,67	Maatregel noodzakelijk

Kruispuntberekeningen

Berekening aansluiting Verbindingsweg op Eindhovensedijk

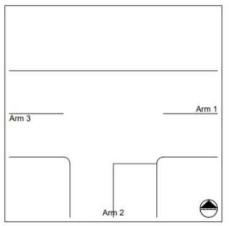
Voor de ontsluiting van de nieuwe Verbindingsweg met de Eindhovensedijk is met behulp van de tool Capacito bepaald of een voorrangskruispunt voldoende afwikkelingscapaciteit heeft.

De verkeersintensiteiten vanuit het verkeersmodel zijn hiervoor ingevoerd in de rekentool. De intensiteiten per arm van het kruispunt zijn in pae (personen auto eenheden) ingevoerd.

De uitkomst van deze berekening geeft aan of een voorrangskruispunt voldoende is voor de verwachte verkeersintensiteit, of dat er een maatregel noodzakelijk is om de verkeersafwikkeling te kunnen verzorgen.

Uitkomst: de waarde van deze kruispunt berekening ligt op 1,22 en ligt onder de grenswaarde van 1,33. Dat betekent: geen maatregel noodzakelijk. Op het kruispunt van de Verbindingsweg met de Eindhovensedijk is een voorrangskruispunt voldoende om het te verwachten verkeer van De Kemmer in scenario 1 af te wikkelen.

Capacito 3.1 — Bijlage 1
Licentie: &Morgen — Verkeersberekening



Intensiteitscriterium van Slop

Omschrijving kruispunt:
Eindhovensedijk - Verbindingsweg

Arm 1: Eindhovensedijk oost
Arm 2: Verbindingsweg
Arm 3: Eindhovensedijk west

INTENSITEITEN
verkeersmodel 2040 (variant 1)
8e drukste uur is 6,30% van etmaalintensiteit
Arm 1: 2420 pae/etmaal
Arm 2: 5830 pae/etmaal
Arm 3: 4840 pae/etmaal

DIMENSIE
Geen deelkruispunten
Aantal rechtdoorgaande rijstroken op de hoofdweg over grotere afstand:
- Van arm 1 naar arm 3: 1
- Van arm 3 naar arm 1: 1
Aantal opstelvakken op de zijweg(en):
- Arm 2: 1

Snelheid op de hoofdweg (arm 1-3): ≤ 50 km/u

BEREKENING

Op basis van de snelheid, de intensiteiten en de vormgeving wordt een waarde voor a berekend.
Deze waarde geeft aan of verkeerskundige maatregelen noodzakelijk zijn om het verkeer te kunnen afwikkelen.

a = 1,22 : Geen maatregel noodzakelijk

GRENSWAARDEN voor a

a < 1,33	Geen maatregel noodzakelijk
1,33 ≤ a ≤ 1,67	Noodzaak maatregel twijfelachtig
a > 1,67	Maatregel noodzakelijk

&morgen

03

Kruispuntanalyse

Bestseweg-Kempenweg

Kruispuntanalyse Bestseweg-Kempenweg

Rotonde Bestseweg-Kempenweg

Met de meerstrooksrotondeverkenner is de verkeersafwikkeling van de rotonde Bestseweg-Kempenweg getoetst. De verkeersstromen uit de verkeersmodelberekening van Haskoning zijn in de rotondeverkenner ingevoerd om de verkeersafwikkeling van de rotonde te toetsen.

Bij deze berekening wordt gekeken naar de verzadigingsgraad van de rotonde. Een verzadigingsgraad boven 0,8 leidt tot knelpunten in de verkeersafwikkeling. Deze analyse houdt echter geen rekening met aanwezigheid van fietsverkeer in de voorrang. Een waarde onder 0,5 is wordt gezien als acceptabel. Bij een waarde tussen 0,5 en 0,8 is de hoeveelheid fietsverkeer van invloed op de situatie en kan dit een aandachtspunt of knelpunt worden.

De uitkomsten van de doorrekeningen zijn te zien in de afbeeldingen op de volgende pagina. De hoogste verzadigingsgraad op de rotonde is 0,58.

Hoewel dit voor alleen het autoverkeer goed lijkt te passen, moet hier een kanttekening worden gemaakt: deze berekening houdt geen rekening met langzaam verkeer. Omdat fietsers en voetgangers in de voorrang zijn op de rotonde, moet autoverkeer daarvoor wachten en is de verkeersafwikkeling in werkelijkheid minder gunstig dan deze berekeningen tonen. Conclusie van deze berekening is dat de verkeersafwikkeling op de rotonde naar verwachting acceptabel is, maar bij veel fietsverkeer wel een aandachtspunt kan worden.

Vanuit de praktijk wordt in de bestaande situatie al ervaren dat de verkeersdrukte op deze rotonde op piekmomenten tot knelpunten voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid leidt. Hoewel dit objectief niet wordt aangetoond in de cijfers is daar vanuit subjectieve verkeersveiligheid wel aandacht voor nodig.

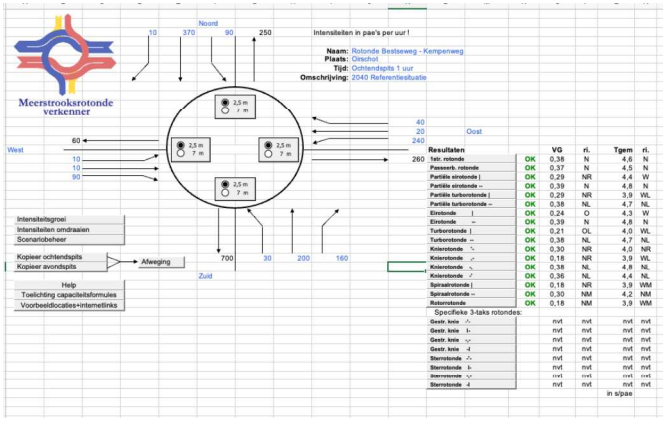
Kruispuntanalyse Bestseweg-Kempenweg

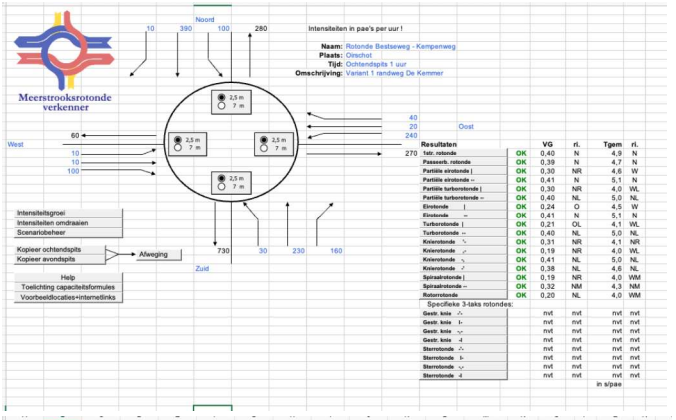
Uitkomsten meerstrooksrotondeverkenner

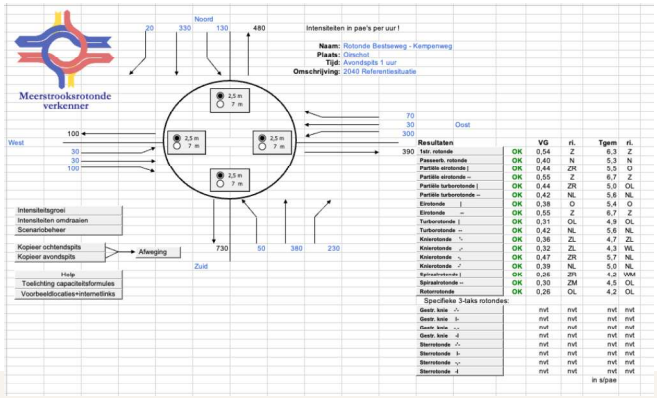
Verzadigingsgraad (VG) voor 1-strooksrotonde:

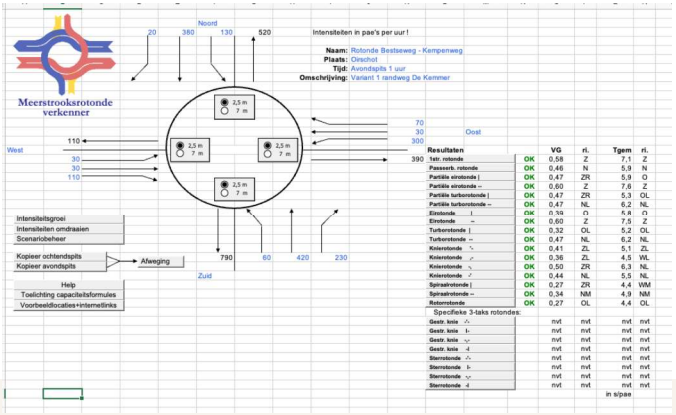
Referentiesituatie 2040
- Ochtendspits VG 0,38
- Avondspits VG 0,54

Scenario 1 met De Kemmer 2040
- Ochtendspits VG 0,40
- Avondspits VG 0,58









&morgen



Contact

Stadsplateau 5
3521 AZ Utrecht

(030) 215 50 80
info@enmorgen.nl

www.enmorgen.nl