

Gemeente Oisterwijk

Ontsluiting Pannenschuur



Met Graumans

Gemeente Oisterwijk

Ontsluiting Pannenschuur

Vastgesteld door het college van B en W op 2016



Met Graumans

© 2016 Met Graumans, Doorwerth

Bernadottelaan 2
6865 BK Doorwerth
06-53173781
ed@metgrauamans.nl
www.metgrauamans.nl
KvK 540 005 56

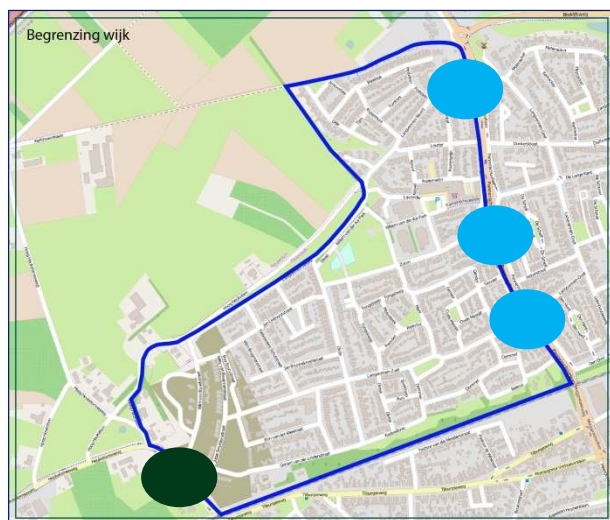
Tekst en samenstelling: Ed Graumans
Foto's in rapport: Ed Graumans
Foto voorblad: Ed Graumans
Projectnummer: 092-03
Met Graumans, Doorwerth.
In opdracht van: Gemeente Oisterwijk
Contactpersonen: Juriaan Donker

Inhoudsopgave

1 Kader en opdracht	7
1.1 Besluit gemeenteraad 2007	7
1.2 Het proces met de klankbordgroep	8
2 De uitgangspunten 11	
2.1 Doel en gebruik van uitgangspunten	11
2.2 De uitgangspunten	11
3 Ontsluitingsvarianten	13
3.1 Zes principes	13
3.2 De ontsluitingsvarianten	13
3.3 Wijkverkeer en sluijverkeer	18
3.4 Kansrijke varianten	19
3.5 Voorkeursvariant, advies	19
3.6 De nieuwe aansluiting	24
3.7 Overige aspecten	25

1 Kader en opdracht

1.1 Besluit gemeenteraad 2007



Bestaande aansluitingen Pannenschuur



Mogelijke nieuwe aansluiting Pannenschuur Buiten

Met het realiseren van de het meest westelijke deel van wijk Pannenschuur (Pannenschuur Buiten, rond de Wim van Baaststraat en de Heukelomseweg) wordt de wijk Pannenschuur afgerond. De wijk Pannenschuur is op drie punten aangesloten aan de Pannenschuurlaan (oostelijke ontsluitingen). Het bestemmingsplan voorziet in een nieuwe (westelijke) aansluiting van de Pannenschuur Buiten aan de Heukelomseweg.

Op 28 juni 2007 is door de gemeenteraad een besluit genomen over de ontsluiting van de wijk Pannenschuur (ontwikkelingsvariant) in verband met de ontwikkeling van Pannenschuur Buiten (afbouw Pannenschuur IV). Dit besluit luidde als volgt:

- A. Planologisch is er sprake van een volwaardige ontsluiting (planologische reservering van de aansluiting van de Wim van Baaststraat aan de Heukelomseweg)
- B. Een nieuwe aansluiting (aan de Heukelomseweg) wordt in beginsel uitsluitend opengesteld voor nood- en hulpdiensten, openbaar vervoer en fietsverkeer (situatie 2007). In de praktijk is hier geen gebruik van gemaakt omdat de hulpdiensten deze voorziening niet nodig achten. Er ligt nu een harde scheiding tussen Pannenschuur Buiten en de rest van Pannenschuur).
- C. De aansluiting (aan de Heukelomseweg) dient voor bouwverkeer gedurende bouwproces Pannenschuur IV. (Pannenschuur Buiten)
- D. Effectmeting op verschillende momenten.

De komende jaren (vanaf 2007) wordt de ontwikkeling van de verkeersstromen in beeld gebracht door effectmetingen en tellingen. Deze zijn uitgevoerd in 2008, 2010, 2013, 2014.

- E. Na 2010 op interactieve wijze een verkeerscirculatieplan opstellen voor de wijk Pannenschuur.
Op basis van het verkeerscirculatieplan wordt besloten of er wel of niet een nieuwe aansluiting van Pannenschuur Buiten wordt gerealiseerd en zo ja onder welke voorwaarden.
- F. (tijdelijke) openstelling bij calamiteiten en werkzaamheden (bijvoorbeeld aan de Pannenschuurlaan en bij evacuatie).
- G. Geen sluipverkeer door de wijk Pannenschuur.
- H. Reduceren sluipverkeer door 't Westend afkomstig uit Pannenschuur.



Afsluiting tussen Pannenschuur en Pannenschuur Buiten op Langvennen Noord (2015)

Het bestemmingsplan 'Woongebieden' is op 28 maart 2013 vastgesteld. In dit bestemmingsplan is planologisch-juridisch de mogelijkheid opgenomen van een aansluiting van de Wim van Baaststraat aan de Heukelomseweg.



In 2013 is door een aantal bewoners van de wijk Pannenschuur een petitie aan gemeentebestuur aangeboden met het verzoek om de aansluiting te realiseren. De meningen hierover in de wijk zijn echter nogal verschillend. En ook voor de bewoners van de Tilburgseweg en de Heukelomseweg heeft een nieuwe aansluiting effecten. In 2014 is tijdens de begrotingsbehandeling besloten om nut, noodzaak en draagvlak van een aansluiting van Pannenschuur

Buiten aan de Heukelomseweg te onderzoeken in overleg met bewoners en belanghebbenden.



De opgave luidt: Inzicht geven in de ontsluitingsvarianten (voor- en nadelen, effecten, haalbaarheid) voor de wijk Pannenschuur inclusief Pannenschuur Buiten zodat hierover besluitvorming kan plaatsvinden: een nieuwe aansluiting (vorm en eventueel aanvullende maatregelen) of geen nieuwe aansluiting.

1.2 Het proces met de klankbordgroep

Op 4 maart 2015 heeft een informatiebijeenkomst plaatsgevonden die door ruim 100 bewoners is verzocht. Op de informatiebijeenkomst is de opgave en de werkwijze toegelicht. Bewoners konden zich aanmelden voor deelname aan een klankbordgroep. Op basis van de aanmeldingen is een klankbordgroep met 16 deelnemers uit verschillende delen van de wijk samengesteld. In de klankbordgroep zijn ook bewoners van Heukelom en de Tilburgseweg opgenomen.

1.	Inventarisatie
2.	Uitgangspunten
3.	Ontsluitingsvarianten
4.	Rapportage, advies en besluitvorming

De werkwijze met de klankbordgroep bestond uit vier stappen:

1. Inventarisatie van gegevens, aandachtspunten, meningen, belangen en wensen.
2. Formuleren van uitgangspunten die worden gehanteerd bij het beoordelen van ontsluitingsvarianten. De uitgangspunten zijn door het college van B en W vastgesteld.
3. In de derde stap zijn verschillende ontsluitingsvarianten opgesteld en beoordeeld op hun effecten, haalbaarheid en de mate waarin ze aan de uitgangspunten voldoen.
4. Ten slotte is een conceptrapportage en advies opgesteld en besproken met de klankbordgroep. Het eerste advies leverde in de klankbordgroep de nodige discussie op doordat hierin nieuwe elementen waren opgenomen. Daarom is een na een extra bijeenkomst het advies nog aangepast. Het resultaat daarvan is opge-

nomen in paragraaf 3.5. In bijlage 2 zijn de standpunten van de leden van de klankbordgroep op dit advies opgenomen. Het advies dat opgenomen is in paragraaf 3.5 wordt door 14 leden van de klankbordgroep ondersteund (van twee deelnemers is geen reactie ontvangen).

Het advies (de voorkeursvariant in paragraaf 3.5 IS aan alle geïnteresseerde bewoners toegelicht op een informatiebijeenkomst. Alle bewoners hebben tevens de mogelijkheid gekregen om een reactie in te dienen. Daarna is het eindadvies opgesteld.

Leeswijzer:

In hoofdstuk 2 zijn de vastgestelde uitgangspunten opgenomen.

In hoofdstuk 3 zijn de beoordeelde ontsluitingsvarianten beschreven en zijn de geadviseerde voorkeursvariant en het vervolgproces opgenomen.

In bijlage 1 zijn gegevens opgenomen. In bijlage 2 zijn de standpunten van de leden van de klankbordgroep over het advies (paragraaf 3.5) opgenomen.

2 De uitgangspunten

2.1 Doel en gebruik van uitgangspunten

De vastgestelde raadsbesluiten (2007 en bestemmingsplan) waren het startpunt bij het opstellen van de uitgangspunten. Deze zijn aangevuld met specifieke uitgangspunten. De uitgangspunten geven aan wat we willen bereiken of juist voorkomen met de ontsluitingen van Pannenschuur. Met de uitgangspunten worden de effecten van verschillende ontsluitingsvarianten beoordeeld en onderling vergeleken. Het is niet per definitie zo dat alle doelstellingen behaald kunnen worden en aan alle uitgangspunten voldaan kan worden. Keuzes kunnen noodzakelijk zijn en uiteindelijk wordt gekozen voor de beste aanpak op basis van de volgende invalshoeken:

- De mate waarin aan de doelstellingen en uitgangspunten kan worden voldaan.
- De uitvoerbaarheid (financieel, technisch, planologisch-juridisch, termijn).
- Het draagvlak (maatschappelijk, bestuurlijk).

2.2 De uitgangspunten

De uitgangspunten zijn in samenspraak met de klankbordgroep opgesteld en worden door de deelnemers onderschreven. Op 9 juni 2015 zijn de uitgangspunten door het college van B en W vastgesteld. Deze luiden als volgt:

1. Geen sluipverkeer door de wijk Pannenschuur en reduceren sluipverkeer door 't Westend afkomstig uit Pannenschuur (conform het raadsbesluit van 2007).

In dit kader wordt onder de wijk Pannenschuur verstaan: de bebouwing die ligt ten westen van de Pannenschuurlaan en ten noorden van de spoorbaan.

Onder sluipverkeer door de wijk Pannenschuur wordt verstaan: verkeer dat geen herkomst en geen bestemming heeft in de wijk Pannenschuur en de route door de wijk Pannenschuur gebruikt als onderdeel van een verplaatsing waarvan zowel de herkomst als de bestemming buiten de wijk Pannenschuur liggen. Potentieel sluipverkeer zal hoofdzakelijk optreden tussen de wijk ten noorden van Pannenschuur en de Heukelomseweg (naar de A65) vice versa. De routes tussen de Pannenschuurlaan en de A65 (en terug) zullen over de hoofdwegen in tijd korter (minimaal 2 minuten) moeten zijn en blijven dan routes door de wijk Pannenschuur. Voor het voorkomen van sluipverkeer zijn twee principes mogelijk: het aantrekkelijker maken van de rou-

tes over de hoofdwegen en het onaantrekkelijker maken van de routes door de wijk.

't Westend ligt tussen de Pannenschuurlaan/Moergestelseweg, spoorbaan, Voorste Stroom en Apollolaan. Onder sluipverkeer door Westend afkomstig uit Pannenschuur wordt verstaan: verkeer dat een herkomst of bestemming heeft in de wijk Pannenschuur en dat door 't Westend rijdt zonder daar een herkomst of bestemming te hebben.

2. Een eerlijke en evenwichtige verdeling van het verkeer dat de wijk Pannenschuur verlaat en binnenkomt.

De wijk Pannenschuur heeft nu (2015) 3 aansluitingen aan de Pannenschuurlaan, 100% van het wijkverkeer wordt via de Pannenschuurlaan ontsloten en is als volgt verdeeld over de drie aansluitingen:

Langvennen Noord:	35%
Zoom:	27%
Langvennen Zuid :	38%

Indien er een vierde aansluiting wordt gerealiseerd, wordt het aandeel dat ontsloten wordt op de Pannenschuurlaan lager dan 100%. Bij een gelijke verdeling over vier aansluitpunten zal iedere aansluiting 25% voor zijn rekening nemen. Dat is echter geen praktisch uitgangspunt doordat de structuur van de wijk (verdeling van het aantal woning en de verzamelstraten) invloed heeft op het gebruik van de verschillende straten. In het geval van een nieuwe aansluiting wordt de volgende orde van grootte aangehouden: de Langvennen Noord en de Langvennen Zuid ie-

der 30% en Zoom en Pannenschuur Buiten ieder 20% met een bandbreedte van 10% op deze percentages (dus 20% heeft als bovengrens 22% en 30% heeft als ondergrens 27%). Dat levert dan de volgende bandbreedtes op:

	Bandbreedte verdeling verkeer Pannenschuur over 3 of 4 aansluitingen			
	Langvennen Noord	Zoom	Langvennen Zuid	Pannenschuur Buiten
2014	35%	27%	38%	0%
Toekomst	27-35%	18-27%	27-38%	0-22%
Absoluut, voertuigen/etmaal	2,550-3.300	1.700-2.550	2.550-3.575	0-2.075

Voor de toekomst zijn de bovengrenzen van de Langvennen Noord, Zoom en de Langvennen Zuid gelijk aan de huidige verdeling en voor Pannenschuur Buiten is de ondergrens 0 omdat er ook de optie mogelijk is dat er geen nieuwe aansluiting komt. Als er wel een nieuwe aansluiting komt zijn er verschillende verdelingen binnen de bandbreedtes mogelijk. Dat zal moeten blijken bij het beoordelen van de ontsluitingsvarianten.

3. Het verkeer binnen de wijk Pannenschuur van en naar de aansluitingen wordt evenwichtig verdeeld (spreiding).
4. Een eventuele nieuwe aansluiting is Duurzaam Verkeersveilig.
5. De Heukelomseweg heeft een ontsluitings- en verzamelfunctie (naar de A65 richting Tilburg) voor Heukelom, 't Westend en Pannenschuur.
6. Verblijfsgebieden (erftoegangswegen en wijkverzamelstraten) binnen de bebouwde kom hebben een maximumsnelheid van 30 km/uur.

Er is sprake van een gewenst snelheidsgedrag indien meer dan 85% van de weggebruikers een snelheid hebben van 35 km/uur of lager. De Heukelomseweg buiten de bebouwde kom van Oisterwijk en heeft een maximumsnelheid van 60 km/uur.

Er is sprake van een gewenst snelheidsgedrag indien meer dan 85% van de weggebruikers een snelheid hebben van 65 km/uur of lager.

7. Indien snelheidsremmende maatregelen nodig zijn, hebben de locaties waar kwetsbare verkeerdeelnemers willen oversteken de eerste prioriteit.
8. Een goede toegankelijkheid voor de hulpdiensten.
De norm voor de brandweer is maatgevend. De brandweer moet iedere bestemming in de wijk vanaf de brandweerkazerne (Blokshikken 4) kunnen bereiken binnen 8 minuten (vanaf het moment van melden). Tevens is de ontsluiting voor de bewoners in geval van calamiteiten (bijvoorbeeld op he spoor) een beoordelingspunt.
9. De oversteekbaarheid van de straten in Pannenschuur en de Heukelomseweg moet goed zijn op de locaties waar voetgangers- of fietsrelaties functioneel aanwezig zijn.
Buiten de spitsuren dient de gemiddelde wachttijd voor voetgangers maximaal 3 seconden te bedragen en in de spitsuren maximaal 7 s (dit wordt berekend met een gangbare verkeerskundige wachttijdformule die gebaseerd is op de oversteeklengte, de intensiteit en de loopsnelheid. Als loopsnelheid wordt 1,0 m/s gehanteerd (een 'langzame' voetganger). De voetganger is maatgevend. Indien de kwaliteit voor de voetganger wordt behaald, wordt deze ook behaald voor de fietser.
10. Eventuele voordelen die optreden buiten de wijk Pannenschuur worden meegewogen in de afweging.
(bijvoorbeeld verbetering doorstroming rotonde of oversteekbaarheid Pannenschuurlaan).

11. De uiteindelijke voorkeursvariant (kan ook 'niets doen' zijn) moet binnen twee jaar gerealiseerd kunnen worden en uitgevoerd binnen de vastgestelde planologisch-juridische kaders.

Binnen het kader van de projectontwikkeling is een investeringsbedrag van € 300.000,- gereserveerd.

12. De uiteindelijke voorkeursvariant moet passen binnen toekomstopties ('rondweg', ruimtelijke reservering aan de noordzijde van Pannenschuur en ten zuiden van de spoorbaan).

Dit wil zeggen de voorkeursvariant is daarmee niet strijdig en wordt evenmin overbodig gemaakt door de toekomstopties.

3 Ontsluitingsvarianten

3.1 Zes principes

Voor het maken van het afwegingen over het al dan niet uitbreiden van de ontsluitingsmogelijkheden van Pannenschuur (ten westen van de Pannenschuurlaan en ten noorden van de spoorlijn) is een aantal ontsluitingsvarianten beoordeeld. In de bijeenkomst met de klankbordgroep is een zestal principes gedefinieerd:

1. Huidige situatie handhaven, dat wil zeggen: geen nieuwe aansluiting, de gehele wijk Pannenschuur en Pannenschuur Buiten wordt ontsloten via de bestaande drie aansluitingen aan de Pannenschuurlaan.
2. Scheiding creëren in de wijk, waardoor verkeer niet door de wijk heen kan rijden (twee compartimenten).
3. Circulatiemaatregelen waardoor het lastig wordt om direct door de wijk heen te rijden.
4. Snelheid beperkende maatregelen, waardoor het extra tijd kost om direct door de wijk heen te rijden.
5. Dynamische tijdsafhankelijke toegang. Op bepaalde tijden is het niet mogelijk om dwars door de wijk heen te rijden.
6. Selectieve toegang: bij een nieuwe aansluiting wordt alleen bestemmingsverkeer wordt toegelaten.

3.2 De ontsluitingsvarianten

Variant 1: 'niets doen', variant 1

In deze variant komt er geen nieuwe aansluiting. De gehele wijk Pannenschuur inclusief Pannenschuur Buiten maakt gebruik van de bestaande drie aansluitingen aan de Pannenschuurlaan. De verkeersdruk op de aansluitingen neemt met ongeveer 8% toe.

Variant 2a: Pannenschuur Buiten scheiden van het overige deel van Pannenschuur



Op drie locaties direct ten noorden van Pannenschuur Buiten wordt een 'harde' scheiding aangebracht.

- Op de Kapelaan Slegersstraat direct ten westen van de Mark van de Snepscheutstraat.
- Op de Langvennen Zuid ter hoogte van het Jacques Kieftpark.
- Op de Langvennen Noord direct ten westen van de Gebroeders Schutstraat

De Wim van Baaststraat wordt volledig aangesloten aan de Heukelomseweg (T-aansluiting). Pannenschuur blijft gebruikmaken van de bestaande drie aansluitingen aan de Pannenschuurlaan. Pannenschuur Buiten maakt gebruik van de nieuwe aansluiting. Sluipverkeer is niet mogelijk.

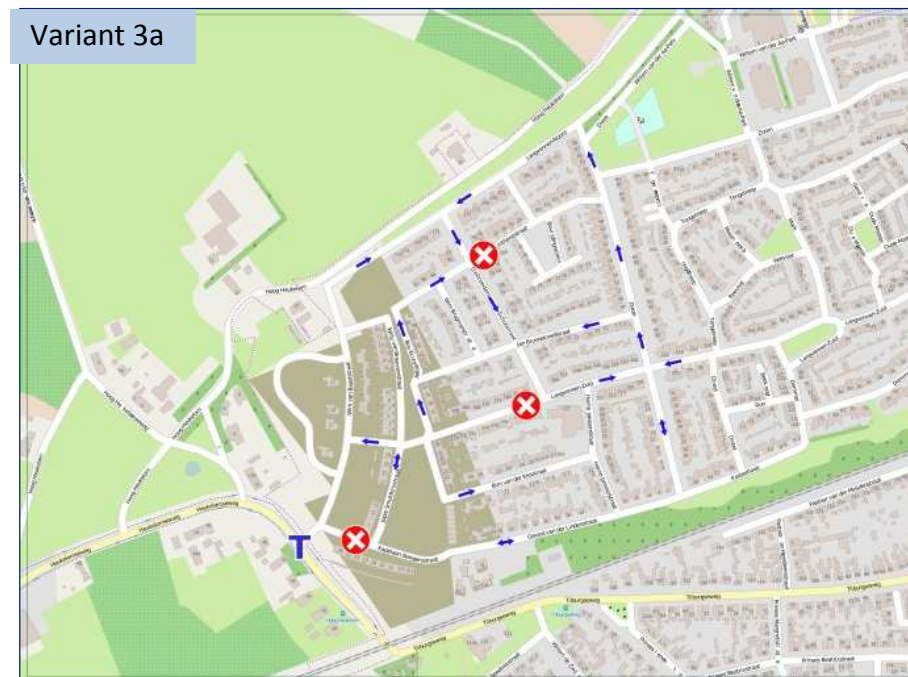
Variant 2b: een scheiding in de wijk rondom Dieze



Het principe van deze variant is hetzelfde als in variant 2a. De 'harde' verkeerscheidingen liggen echter meer in oostelijke richting. Sluipverkeer is niet mogelijk.

Variant 2c: een scheiding in de wijk dieligt tussen de locaties die opgenomen zijn in de varianten 2a en 2b

Variant 3a: eenrichtingsverkeer in diverse straten

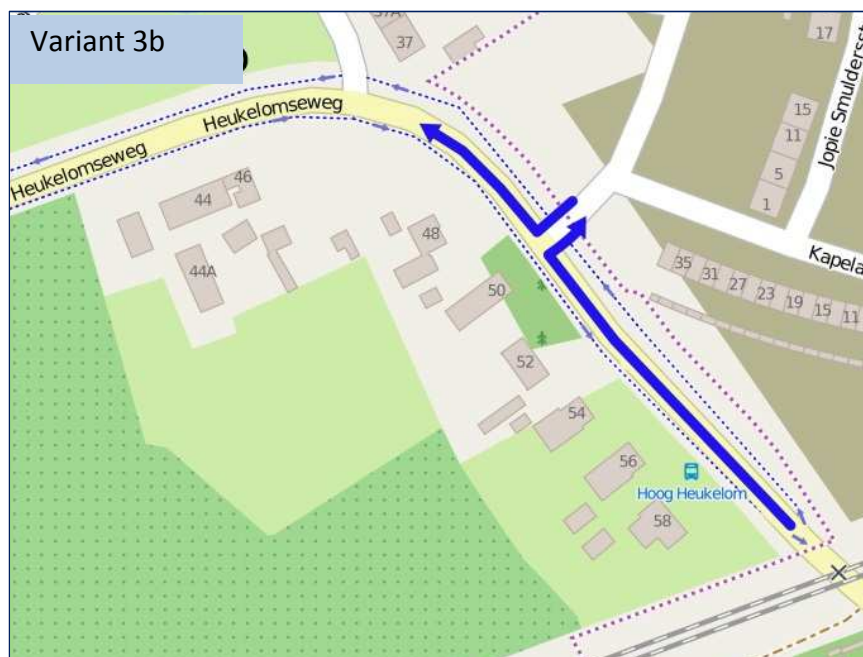


In diverse straten wordt eenrichtingsverkeer ingevoerd om te voorkomen dat de routes door de wijk aantrekkelijk zijn voor doorgaand verkeer. Tevens zijn er drie afsluitingen nodig. De Wim van Baaststraat wordt volledig aangesloten aan de Heukelomseweg (T-aansluiting).



Mark van de Snepscheutstraat
(eenrichtingsverkeer)

Variant 3b: beperkte aansluiting



De Wim van Baaststraat is in deze variant beperkt aangesloten aan de Heukelomseweg: uitsluitend voor het verkeer afkomstig van de Tilburgseweg en naar de Heukelomseweg (rechtsaf-in-rechtsaf-uit).

Variant 3c: beperkte aansluiting



De Wim van Baaststraat is in deze variant beperkt aangesloten aan de Heukelomseweg: uitsluitend voor het verkeer van en naar de Tilburgseweg.

Variant 3d: beperkte aansluiting



De Wim van Baaststraat is in deze variant beperkt aangesloten aan de Heukelomseweg: uitsluitend voor het verkeer van en naar de Heukelomseweg.

Variant 4a: versmallingen en snelheidsremmende maatregelen



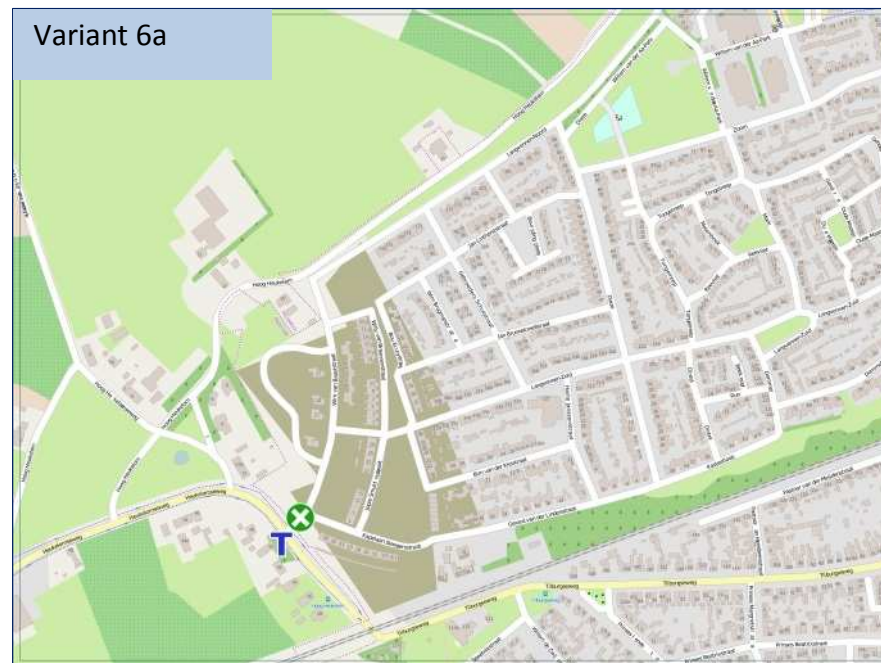
Op zes locaties worden versmallingen in het wegprofiel aangebracht (sluizen) zodat het gemotoriseerde verkeer snelheid moet verminderen en moet wachten indien er tegenliggers zijn. Bij de sluizen komt een voorrangsregeling. Deze voorrangsregeling is bij de drie noordelijke sluizen omgekeerd aan de drie zuidelijke sluizen (in verband met spitsrichting). De Wim van Baaststraat is in deze variant volledig aangesloten aan de Heukelomseweg (T-aansluiting).

Variant 5a: dynamische toegang



Deze variant is nagenoeg gelijk aan variant 2. De Gerard van der Lindenstraat is alleen tijdens de spitsuren afgesloten en niet buiten de spitsuren (dynamische toegang). De Wim van Baaststraat is volledig aangesloten aan de Heukelomseweg (T-aansluiting). Binnen deze variant is het tevens een optie om de dynamische toegang te plaatsen op de Langvennen Noord in plaats van bij de Gerard van der Lindenstraat. De kans op sluipverkeer is dan kleiner.

Variant 6a: selectieve toegang



De volledige aansluiting aan de Wim van Baaststraat is uitsluitend te gebruiken door (een deel van) de bewoners van Pannenschuur (elektronische pas, één per woning). In de Wim van Baaststraat is een selectieve toegang aanwezig die uitsluitend toegang biedt voor pashouders.

3.3 Wijkverkeer en sluiptverkeer

In de volgende tabel is het volgende opgenomen:

- De te verwachten intensiteit in de Wim van Baaststraat ten gevolge van uitsluitend het wijkverkeer. Voor sommige varianten is een bandbreedte aangegeven, omdat het effect niet exact te voorspellen is.

- De omvang van het sluiptverkeer.
- De te verwachten intensiteit op de Heukelomseweg (inclusief sluiptverkeer door Pannenschuur). De intensiteiten kunnen worden vergeleken met de huidige situatie die is weergegeven in variant 1.

- De te verwachten intensiteit op de Tilburgseweg. De intensiteiten kunnen worden vergeleken met de huidige situatie die is weergegeven in variant 1.
- De afname van de verkeersdruk op de Pannenschuurlaan (in geval van voltooid Pannenschuur Buiten).

Variant	Intensiteit Wim van Baaststraat (etmaal), uitsluitend wijkverkeer	Sluipverkeer door wijk Pannenschuur (etmaal)	Intensiteit Heukelomseweg inclusief sluiptverkeer door Pannenschuur (etmaal)	Intensiteit Tilburgseweg (etmaal)	Afname intensiteit (etmaal) op Pannenschuurlaan-zuid (vóór rotonde) exclusief effect sluiptverkeer door Pannenschuur (basisintensiteit 2014 is: 11.650 mvt/etmaal)
1	0 (0%)	0	5.600	5.200	0%
2a	675 (7%)	0	5.735	5.740	- 1 %
2b	3.275 (35%)	0	6.255	7.820	- 5,5%
2c	3.025 (32%)	0	6.165	7.460	-5%
3a	675-1.500 (7-16%)	150-250	5.880-6.810	5.200	-1 tot -3%
3b	1.500 (16%)	500	6.435	5.100	-3%
3c	335-510 (4-5%)	0	5.600	5.500-5.700	0%
3d	2.400 (25%)	900	8.000	5.100	-13%
4a	2.400 (25%)	900	8.000	5.100	-13%
5a	975 (10%)	Buiten de spitsuren bestaat de kans op sluiptverkeer, mede afhankelijk van de locatie van de dynamische toegang. Een dynamische toegang aan de Langvennen Noord zal geen of nauwelijks sluiptverkeer aantrekken buiten de spitsuren. Een dynamische toegang aan de zuidzijde (Gerard van der Lindenstraat) is aantrekkelijker voor sluiptverkeer.	6.035	5.740	- 3,5%
6a	1.900 (20%)	0	6.950	5.740	-11,5%

3.4 Kansrijke varianten

De kansrijke varianten zijn in eerste instantie geselecteerd op basis van de dialoog met de klankbordgroep, de kans op sluisverkeer en de haalbaarheid.

Eerste selectie van kansrijke varianten	
2a	Er is gegarandeerd geen sluisverkeer in deze variant. De vertegenwoordigers van Pannenschuur Buiten en Heukelom beschouwen deze variant als acceptabel. De andere leden van de klankbordgroep hebben geen voorkeur voor een 'harde' scheiding in de wijk.
2b	Er is gegarandeerd geen sluisverkeer in deze variant. De leden van de klankbordgroep vinden een 'nieuwe' scheiding in de wijk niet wenselijk.
2c	Dezelfde beoordeling als variant 2b.
3a	Deze variant levert voor de bewoners zelf een ingewikkeldere verkeerscirculatie op en blijft tevens een kans bestaan op sluisverkeer op de as Langvennen Oost – Langvennen Zuid. In de voorgestelde circulatie zou tevens de smalle Mark van de Snepscheutstraat verbreed moeten worden zodat deze geschikt wordt voor verkeer in twee richtingen. Deze variant heeft geen voorkeur bij de leden van de klankbordgroep.
3b	In deze variant zal sluisverkeer optreden (één richting). Tevens is de kans op verkeersongevallen en keerbewegingen op de Heukelomseweg groot. Deze variant heeft geen voorkeur bij de leden van de klankbordgroep.
3c	In deze variant treedt geen sluisverkeer op. Deze variant heeft echter geen of nauwelijks meerwaarde ten opzichte van variant 1 ('niets doen').
3d	In deze variant zal sluisverkeer optreden in twee richtingen, zie tevens beoordeling van variant 3b.
4a	De wegversmallingen leveren te weinig extra reistijd op om sluisverkeer te voorkomen. Snelheidsremmende maatregelen zijn op een aantal locaties wel gewenst. Deze kunnen ook in iedere andere variant worden toegepast.
5a	Buiten de spitsuren is er kans op sluisverkeer. De inschatting is dat dit nauwelijks zal optreden. De intensiteiten zijn in de daluren lager en de te behalen reistijdwinst is ook geringer.
6a	Er treedt geen sluisverkeer op. Er is wel een ingewikkelder systeem met pasjes nodig. Er is te weinig ruimte tussen de nieuwe aansluiting en de selectieve toegang.

Samenvattend wordt geconcludeerd dat de principes van de varianten 2a en 5a het meest kansrijk zijn.

3.5 Voorkeursvariant, advies

Basisprincipe voorkeursvariant

Het principe van variant 2a geeft de maximale garantie op het voorkomen van sluisverkeer. Voor het 'oude deel' van Pannenschuur verandert er dan eigenlijk niets. Het 'nieuwe deel' Pannenschuur Buiten beschikt in variant 2 over een nieuwe ontsluiting. Dat geldt niet voor de rest van de wijk. Het principe van variant 2a is technisch eenvoudig uitvoerbaar. Het gaat om drie eenvoudige afsluitingen voor het gemotoriseerde verkeer met de daarbij behorende verkeersbesluiten.

Het principe van variant 5a geeft meer ontsluitingsmogelijkheden voor een groter deel van de wijk. De wijk blijft meer één samenhangend geheel. De verkeersvoorzieningen zijn technisch wel complexer en kwetsbaarder. De dynamische toegang vergt beweegbare 'palen'. Storingen zijn nooit geheel uit te sluiten en tevens vragen dergelijke systemen blijvend periodiek onderhoud.

Aanbevolen wordt om te starten met een variant waarin de kans op sluisverkeer in ieder geval klein is. Mocht er echter in deze variant toch een ongewenst niveau van sluisverkeer optreden dan moet het in de variant eenvoudig mogelijk zijn om bij te sturen totdat het sluisverkeer voldoende gereduceerd is.

Het is niet noodzakelijk om exact één van de beoordeelde varianten te kiezen. De beoordeling van de varianten heeft inzichten opgeleverd over de effecten, de haalbaarheid en de meningen van de belanghebbenden. Een voorkeursvariant kan bestaan uit verschillende elementen van de beoordeelde varianten.

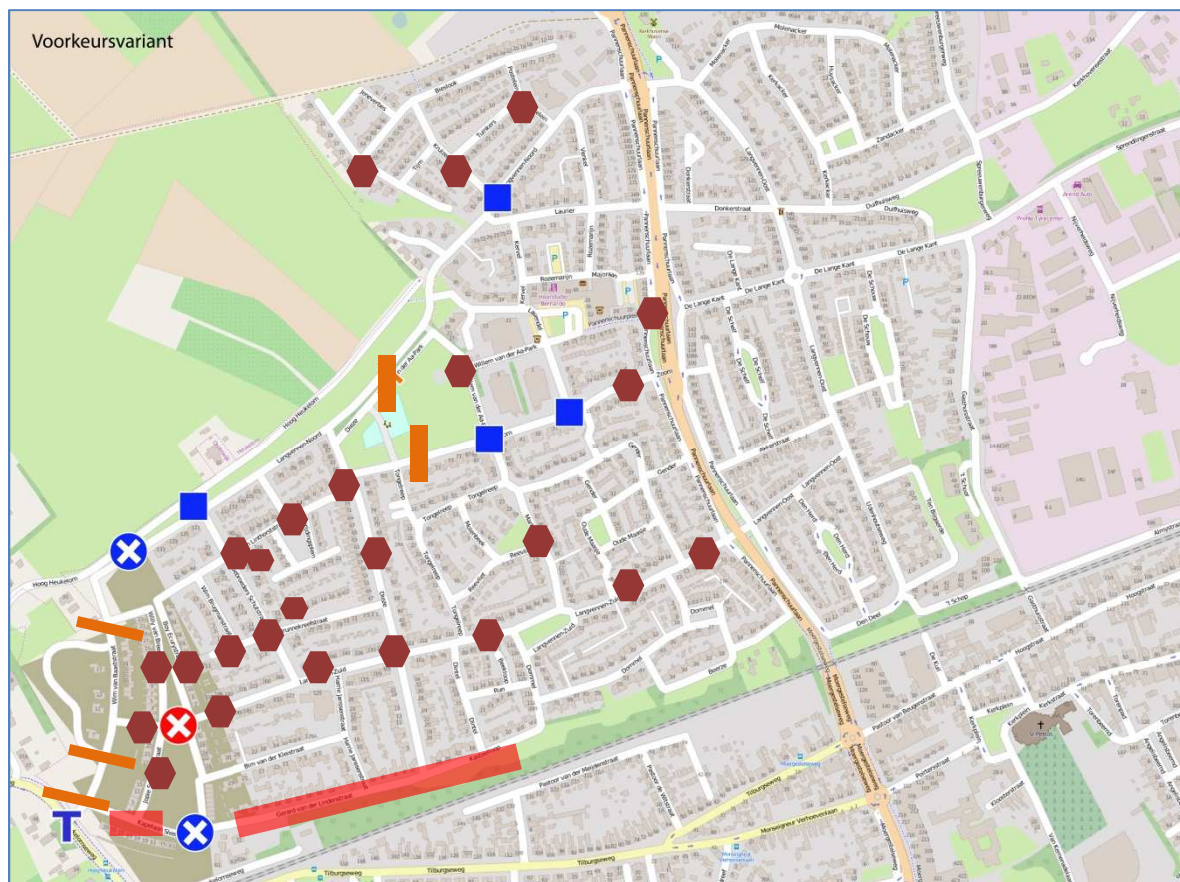
Aanbevolen wordt om te starten met het principe van 5a. Bij de uitvoering van het principe van variant 5a zijn nog diverse keuzes mogelijk:

- Een dynamische toegang op één of twee locaties. De keuze moet vooraf worden gemaakt.
- De passagetijd variërend van geen vertraging (vrije doorgang) tot vertraging per voertuig (één auto per passage) en volledig gesloten. Er kan worden gestart met een lichte weerstand, die stapsgewijs wordt verhoogd indien er sluisverkeer optreedt. Het opvoeren van de weerstand (vertraging) is bedoeld voor het weren van eventueel optredend sluisverkeer, maar heeft mogelijk ook effect op de verdeling van het wijkverkeer. Het verhogen van de weerstand is echter niet bedoeld om het wijkverkeer te weren.

Samenstelling voorkeursvariant

De voorkeursvariant is als volgt samengesteld:

- Een dynamische toegang op de Langvennen Noord ten westen van de Gebroeders Schutstraat. Op dit punt is de kans op sluisverkeer door de wijk het kleinst.
- Een vaste afsluiting op de Kapelaan Slegersstraat (direct ten westen van de Mark van de Snepscheutstraat) **of** een dynamische toegang. Op dit punt is de kans op sluisverkeer door de wijk groter omdat er meer reistijdwinst te behalen is, voor het verkeer vanaf Langvennen Oost via Langvennen Zuid. ten opzichte van het gebruik van Langvennen Noord. De keuze voor één of twee dynamische toegangen wordt in het volgende tekstblok toegelicht.
- Een vaste afsluiting op de Langvennen Zuid ter hoogte van het Jacques Kieftpark (brug).
- Vier nieuwe kruispuntplateau's en één nieuwe drempel om de routes door de wijk voor sluisverkeer minder aantrekkelijk te maken. Bovendien draagt snelheidsvermindering bij aan het verhogen van de verkeersveiligheid.



	Vaste afsluiting
	Dynamische toegang
	Nieuwe aansluiting
	Nieuw kruispuntplateau
	Nieuwe verkeersdrempel
	Bestaande drempel of plateau
	Zones voor uitbreiding met drempels of plateaus (aantal en locaties nog nader te bepalen)

Eén of twee dynamische toegangen?

In de volgende tabel zijn de verkeerskundige verschillen tussen één of twee dynamische toegangen weergegeven:

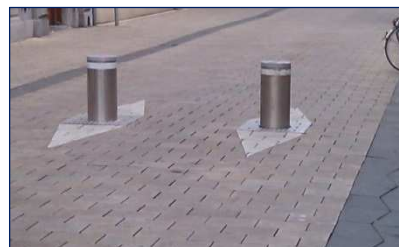
	Eén dynamische toegang (Langvennen Noord)	Twee dynamische toegangen (Langvennen Noord en Kapelaan Slegersstraat)
Kans op sluipverkeer	Klein, er zijn weinig verkeersdeelnemers die er baat (reistijdwinst) bij hebben om op deze locatie dwars door de wijk te rijden	De kans op sluipverkeer neemt toe. De zuidelijke routes door de wijk bieden meer reistijdvoordeel.
Benodigde weerstand (vertraging)	Naar verwachting in de spits gering, buiten de spits mogelijk geen weerstand nodig.	Vooraf in de spits is voldoende weerstand nodig om sluipverkeer te voorkomen. Zonder weerstand is de omvang van het sluipverkeer naar verwachting ongeveer 900 voertuigen/etmaal.
Omvang wijkverkeer op passagepunt	- Naar verwachting maximaal 1.150 voertuigen die vanuit uit de wijk ten oosten van het passagepunt richting Tilburg (vice versa) rijden. - Naar verwachting ongeveer 350 voertuigen die vanuit de wijk ten westen van het passagepunt (vanuit Pannenschuur Buiten) richting Pannenschuurlaan (vice versa) rijden. - Totaal maximaal 1.500 voertuigen uit de wijk. Als de intensiteit boven 1.500 voertuigen/etmaal uitkomt, is de kans groot dat er sluipverkeer aanwezig is. Vanuit de wijk wordt namelijk een maximum van 1.500 passages per etmaal verwacht.	- Naar verwachting maximaal 1.750 voertuigen die vanuit uit de wijk ten oosten van de twee passagepunten richting Tilburg (vice versa) rijden. - Naar verwachting ongeveer 550 voertuigen die vanuit de wijk ten westen van het passagepunt (vanuit Pannenschuur Buiten) richting Pannenschuurlaan (vice versa) rijden. - Totaal maximaal 2.300 voertuigen uit de wijk, per passagepunt ongeveer 1.150. Als de totale intensiteit op de twee passagepunten boven 2.300 voertuigen/etmaal uitkomt, is de kans groot dat er sluipverkeer aanwezig is. Vanuit de wijk wordt namelijk een maximum van 2.300 passages per etmaal over de twee passagepunten samen verwacht.
Intensiteit bij de nieuwe aansluiting	Ongeveer maximaal 1.500/etmaal (uitsluitend wijkverkeer), ongeveer 16% van het wijkverkeer. Dit valt binnen bandbreedte die is opgenomen in de uitgangspunten (bovengrens ongeveer 2.075).	Ongeveer maximaal 1.900/etmaal (uitsluitend wijkverkeer), ongeveer 20% van het wijkverkeer. Dit valt binnen bandbreedte die is opgenomen in de uitgangspunten (bovengrens ongeveer 2.075).
Intensiteit Wim van Baatsstraat-noord	Wijziging intensiteit ten gevolge van verkeer naar en van het noordelijk deel van de wijk: + 600 tot 1.150/etmaal	Wijziging intensiteit ten gevolge van verkeer naar en van het noordelijk deel van de wijk: + 350 tot 900/etmaal
Intensiteit Kapelaan Slegersstraat	Geen wijziging	Wijziging intensiteit ten gevolge van verkeer naar en van het noordelijk deel van de wijk: + 350 tot 900/etmaal
Effect op Heukelomsweg	Effect ten gevolge van andere routekeuze wijkverkeer met herkomst en bestemming ten noorden van de dynamische toegang (richting Tilburg): Ondergrens: +450/etmaal Bovengrens: + 1.150/etmaal	Effect ten gevolge van andere routekeuze wijkverkeer met herkomst en bestemming ten noorden van de dynamische toegangen (richting Tilburg): Ondergrens: +900/etmaal Bovengrens: +1.550/etmaal

Het toepassen van twee locaties met een dynamische toegang betekent dat:

- De totale hoeveelheid wijkverkeer dat gebruik gaat maken van de nieuwe aansluiting toeneemt.
- De kans op sluipverkeer toeneemt, waardoor de weerstand op de selectieve toegang bij de Kapelaan Slegersstraat groter zal moeten zijn. De maximale vertragingstijd die nog acceptabel (geloofwaardig) zal zijn bedraagt voor het voertuig dat voor het passagepunt staat maximaal 20 – 30 s. Indien een dergelijke vertraging onvoldoende effect heeft op het weren van sluipverkeer zal overgegaan moeten worden tot het gedurende bepaalde tijden het geheel gesloten houden van de dynamische toegang aan de Kapelaan Slegersstraat.
- Indien er geen sluipverkeer is, er geen extra bijsturing nodig is. De verdeling blijft binnen de bandbreedte die opgenomen is in de uitgangspunten.
- De intensiteiten op de Heukelomsweg, uitsluitend ten gevolge van een andere verdeling van het wijkverkeer, extra toenemen met 450 tot 1.100 voertuigen per etmaal ten opzichte van een variant met één dynamische toegang.
- Het wijkverkeer naar de nieuwe aansluiting verdeeld wordt over twee toegangsstraten die leiden naar deze aansluiting (Kapelaan Slegersstraat en Wim van Baatsstraat). Doordat de totale hoeveelheid wijkverkeer dat van de nieuwe aansluiting gebruikmaakt toeneemt (ten opzichte van één dynamische toegang) is er geen halvering van de toename in de Wim van Baatsstraat-noord maar een afname van ongeveer 250 voertuigen per etmaal ten opzichte van de variant met één dynamische toegang.



Locatie voor 'vaste' afsluitingen



Locatie voor 'dynamische toegangen'



Snelheidsremmende maatregelen
op Zoom

Conclusies en advies

Een variant volgens de principes van variant 5a biedt de beste oplossing omdat sturing op het voorkomen van sluipverkeer mogelijk is. Binnen de principes van variant 5a kan worden gewerkt met één of twee dynamische toegangen. Beide opties voldoen aan de uitgangspunten. De effecten zijn uiteraard niet exact hetzelfde. In de optie met twee dynamische toegangen zal meer wijkverkeer in twee richtingen gebruik maken van de passagepunten. De intensiteiten blijven echter wel binnen de bandbreedtes volgens de uitgangspunten. Puur inhoudelijk zou met één passagepunt kunnen worden volstaan. De leden van de klankbordgroep hebben, met kennis van de beschreven effecten in voorgaande tabel, hun voorkeur uitgesproken voor het toepassen van twee locaties met dynamische toegang.

De combinatie inhoud (gewenste effecten) en draagvlak leidt tot het overnemen van de voorkeur van de klankbordgroep. Het advies van 'Met Graumans' luidt dan ook:

- Het realiseren van een nieuwe aansluiting van Pannenschuur Buiten aan de Heukelomseweg.
- Twee locaties (tussen Pannenschuur en Pannenschuur Buiten) met een dynamische toegang, te starten met een lichte vertragingstijd in de spitsuren en zonder vertragingstijd buiten de spitsuren en het vergroten van de vertragingstijd indien er sluipverkeer optreedt (vast te stellen op basis van meetgegevens). De maximale afhandelingsstijd voor het eerste voertuig bedraagt 30 s. Indien dit niet voldoende is, is de volgende stap sluiting van de dynamische toegang(en) in bepaalde tijdsblokken. De hulpdiensten kunnen de dynamische toegang beïnvloeden.
- Snelheidsremmende maatregelen op diverse locaties in de wijk Pannenschuur.

Bijsturen als het nodig is

De dynamische toegang wordt in eerste instantie in zijn lichtste vorm uitgevoerd (stap 1).

bracht. Na een half jaar wordt beoordeeld of overschakelen naar stap twee noodzakelijk is of dat er zelfs een soepeler regime mogelijk is.

Instellingen dynamische toegangen		
Stap 1	Langvennen Noord	Kapelaan Slegersstraat
Spits	Dynamische paal in bedrijf, normale afhandeling, één voertuig per passage (lichte vertraging).	Dynamische paal in bedrijf, normale afhandeling, één voertuig per passage, afhandelingsijd 20 s per voertuig na aanmelding.
Dal	Continu geopend	Continu geopend

Indien de intensiteiten op de twee dynamische toegangen samen hoger worden dan 2.300 voertuigen/etmaal is dat een indicatie dat er sluipverkeer aanwezig is. Indien dat het geval is, worden vervolgstappen ingeschakeld waarin de weerstand verhoogd wordt. De exacte invulling van de stappen is afhankelijk van de omvang van het sluipverkeer, de tijdstippen waarop sluipverkeer aanwezig is en de route van het sluipverkeer. De weerstand kan (dynamisch) worden verhoogd op één of twee dynamische toegangen door:

- De afhandelingsijd (vertraging) per voertuig te verhogen tot bijvoorbeeld (maximaal) 30 seconden.
- Gehele afsluiting in gehele of gedeelte van de spitsuren gedurende maximaal 2 uur.

De weerstand op de twee dynamische toegangen hoeft ook niet exact hetzelfde te zijn. In de regel zal de weerstand op de dynamische toegang Kapelaan Slegersstraat iets hoger moeten zijn dan op de Langvennen Noord omdat de kans op sluipverkeer via de Kapelaan Slegersstraat groter is.

In het eerste half jaar na het invoeren van de maatregelen moet het verkeersgedrag stabiliseren. Regelmatig wordt het gebruik van de passagepunten in beeld ge-

3.6 De nieuwe aansluiting

De nieuwe aansluiting is ontworpen volgens de principes van duurzaam veilig. Het kruispuntontwerp werkt snelheidsremmend en biedt veilige oversteekmogelijkheden voor het langzaam verkeer. De bushaltes zijn dichterbij het kruispunt verplaatst. Dit levert veiligere looproutes op en draagt tevens bij aan het verminderen van de snelheid.



3.7 Overige aspecten

Beoordeling overige uitgangspunten voor voorkeursvariant

- Er ontstaat meer toegankelijkheid voor de hulpdiensten en tevens meer ontsluitingsflexibiliteit in het geval van calamiteiten.
- Nadat de eerste stap is uitgevoerd wordt bepaald in welke mate de intensiteiten op de Heukelomseweg zijn gewijzigd en wordt de oversteekbaarheid beoordeeld.
- De intensiteiten op de Tilburgseweg zullen nauwelijks wijzigen. De bewoners van de Tilburgseweg geven prioriteit aan het reduceren van de gereden snelheden. Deze aanpak is gewenst ongeacht welke keuze dan ook voor een ontsluitingsvariant van Pannenschuur.
- Ook in de Wim van Baaststraat zijn snelheidsremmende maatregelen gewenst nadat de bouwwerkzaamheden zijn afgerond. Dit is reeds in de inrichtingsplannen, na het beëindigen van de bouwwerkzaamheden, opgenomen.
- De uitvoering wordt afgestemd op de bouwwerkzaamheden en de inrichting van de Wim van Baaststraat. In verband met de benodigde voorbereidingstijd zal de uitvoering naar verwachting in 2017 of 2018 plaatsvinden.

Voorkeursvariant ten opzichte van 'niets doen'

De voorkeursvariant biedt ten opzichte van de variant 'niets doen' de volgende voordelen:

- Een (beperkte) afname van de verkeersdruk op de Pannenschuurlaan.
- Meer flexibiliteit en toegangsmogelijkheden voor hulpdiensten en ontsluitingsroutes in het geval van calamiteiten.
- Meer flexibiliteit en toegankelijkheid voor de gehele wijk.

De rotonde Pannenschuurlaan

De verkeersafwikkeling in de spitsuren is instabiel. In de ochtendspits wordt het verkeer richting N65 'geblokkeerd' door het inkomende verkeer naar de Bedrijfsweg. De rotonde is net niet overbelast. In de avondspits is de maatgevende belasting lager. De verkeersafwikkeling kan worden verbeterd door:

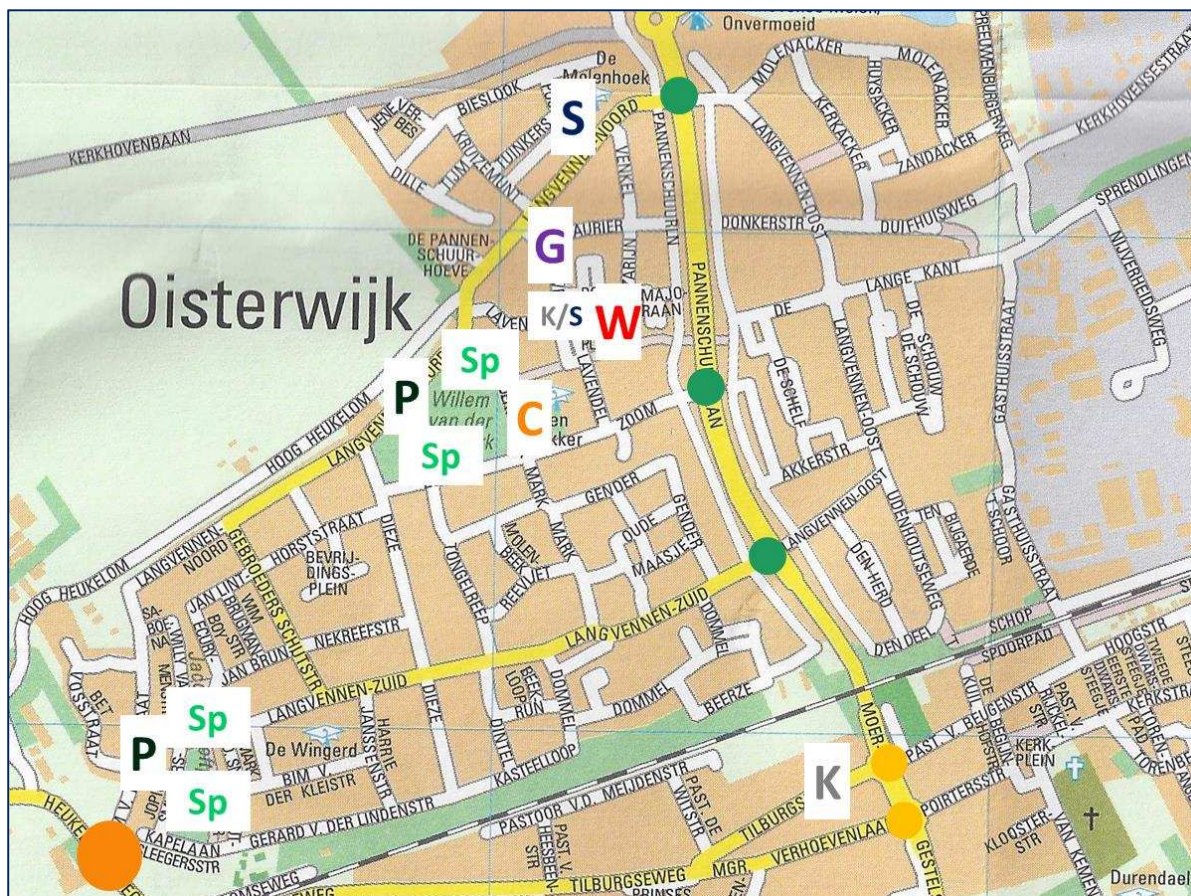
- Het verminderen van de verkeersdruk op de Pannenschuurlaan en de rotonde. De voorkeursvariant draagt daar in lichte mate aan bij.
- Het plaatsen van een rotondedoseerinstallatie (RDI). Op kritische momenten wordt één van de toevoerrichtingen tijdelijk stil gezet. In de ochtendspits is dat het verkeer richting Oisterwijk. Doordat het verkeer wordt opgehouden en gebundeld ontstaat er ruimte voor het verkeer naar de N65. Door de bundeling wordt de rotonde efficiënter benut. In de avondspits werkt het net andersom: het verkeer vanaf de Pannenschuurlaan wordt indien nodig tijdelijk stil gezet.

Kosten

De kosten van de voorkeursvariant bedragen (exclusief Btw, exclusief voorbereiding en communicatie):

– Aanleg nieuw kruispunt:	€ 140.000,-
– Bestekskosten	€ 20.000,-
– Vier kruispuntplateaus en een drempel	€ 64.000,-
– Dynamische toegangen plus inrichting	€ 60.000,-
– Monitoring	€ 10.000,-
Totaal	€ 294.000,-

Bijlage 1: gegevens Pannenschuur



Voorzieningen

- In het betreffende deel van de wijk Pannenschuur staan ongeveer 1.557 woningen met ruim 4.000 inwoners.
- In Pannenschuur Buiten zijn 120 nieuwe woningen gepland.
- In de wijk zijn de volgende voorzieningen aanwezig:
 - o C: wijkcentrum (Lavendel 9).
 - o G: Gezondheidscentrum (Lavendel 11)
 - o K: Kinderopvang en peuterspeelzaal (Lavendel 3, Tilburgseweg 16).
 - o P: Het Willem van der Aa-park en het Jacques Kieftpark.
 - o S: Basisscholen (Lavendel 1, Lavendel 3, Postelein 2)
 - o Sp: Speelvoorzieningen in de parken (speeltuin, voetbalveldje, skatevoorzieningen, trapveldje).
 - o W: Winkelcentrum (Pannenschuurplein).

Verkeersgegevens

Het laatste verkeersonderzoek is gehouden in juni 2014.

Dat heeft onder andere de volgende gegevens opgeleverd:

- Het meest verkeer verlaat de wijk via Langvennen Noord en Langvennen Zuid (beide ongeveer 38%). Dit geldt ook voor het inkomende verkeer.
- De verkeersproductie van het gemotoriseerd verkeer van Pannenschuur in het drukste uur in de ochtendspits bedraagt ongeveer $0,55 * 877/1.577 = 0,31$ auto's/rit/woning. De productie van Pannenschuur Buiten zal in de ochtendspits (drukste uur) ongeveer 35-40 auto's bedragen.
- De verkeersattractie van het gemotoriseerd verkeer van Pannenschuur in het drukste uur in de avondspits bedraagt ongeveer $0,55 * 1.009/1.577 = 0,35$ auto's/rit/woning. De attractie van Pannenschuur Buiten zal in de avondspits (drukste uur) ongeveer 40-45 auto's bedragen.



Verdeling verkeer tussen Pannenschuur en richting Tilburg

Verdeling verkeer tussen Pannenschuur en N65/Tilburg (07.00 – 09.00 en 16.30 – 18.30, twee richtingen)				
	Naar/van Quatre Bras	Naar/van Heukelomseweg	Totaal	%
Langvennen Noord	290	9	299	48%
Zoom	110	24	134	21%
Langvennen Zuid	139	52	191	31%

- Vanuit Pannenschuur gaat ongeveer 3,5% (28 auto's) tussen 07.00 en 09.00 naar de Heukelomseweg (via de Tilburgseweg) en terug tussen 16.30 en 18.30 bedraagt dit eveneens ongeveer 3,5% (36 auto's). Van het autoverkeer op de Tilburgseweg is 6-7% afkomstig uit de wijk Pannenschuur (in 2008 lag dit percentage hoger, dit is gedaald door de verbetering van de doorstroming bij de aansluiting Quatre Bras)
- Vanuit Pannenschuur gaat ongeveer 27% (288 auto's) tussen 07.00 en 09.00 naar de Bosscheweg richting Tilburg en terug tussen 16.30 en 18.30 bedraagt dit eveneens ongeveer 27% (196 auto's). In twee richtingen samen gedurende de spitsuren bedraagt dit aantal 624 en als volgt verdeeld over de aansluitingen van Pannenschuur: Langvennen Noord 48%, Zoom 21% en Langvennen Zuid 31%.

Tilburgseweg

- Het meeste verkeer in de ochtendspits (07.00 – 09.00 uur) naar de Tilburgseweg (punt 7) is afkomstig van de Moergestelseweg (154 van totaal 444, ongeveer 33%). In de avondspits richting Oisterwijk bedraagt dit 139 van 380 (ongeveer 36%).
- De intensiteit op de Tilburgseweg bedraagt tussen 07.00 en 09.00 uur in twee richtingen samen 824 en tussen 16.30 en 18.30 uur 1.030.

Verdeling verkeer over aansluitpunten								
Telpunt	Naam	07.00 – 09.00 (personenauto's)		16.30 – 18.30 (personenauto's)		Totaal (personenauto's)		
		Wijk in	Wijk uit	Wijk in	Wijk uit	Wijk in	Wijk uit	Totaal
1	Langvennen Noord	149	342	391	214	540	556	1.096 (39%)
2	Zoom	68	188	231	193	299	381	680 (24%)
3	Langvennen Zuid	90	357	387	215	477	572	1.049 (37%)
	Totaal	307	887	1.009	622	1.316	1.509	2.825
		Oisterwijk in	Oisterwijk uit	Oisterwijk in	Oisterwijk uit			
4	Pannenschuurlaan	1.812	1.636	1.805	1.813	3.617	3.449	7.066
6	Moergestelseweg	1.002	652	918	1.043	1.920	1.695	3.615
7	Tilburgseweg	444	380	650	380	1.094	760	1.854

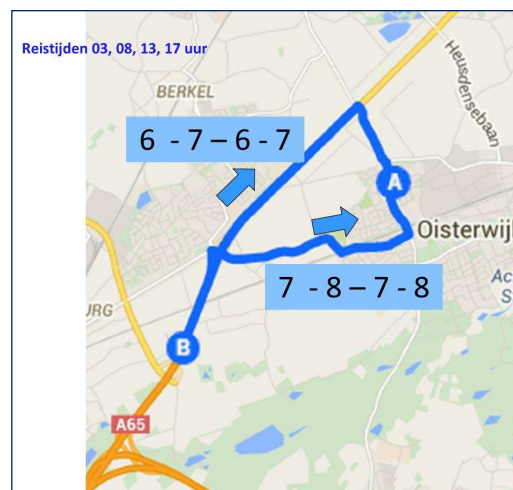
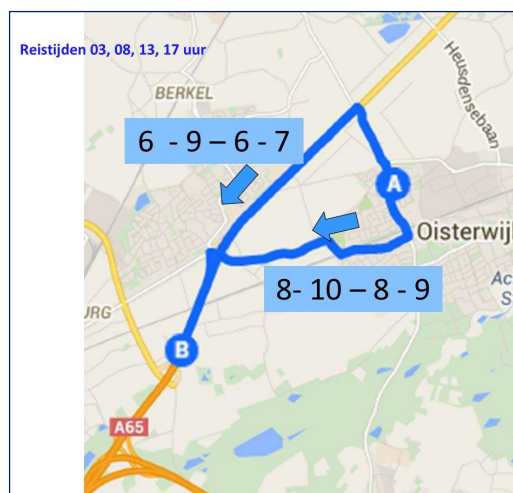
- Vanuit de Pannenschuur ten noorden van de Pannenschuurlaan) rijdt nauwelijks verkeer via de Tilburgseweg. Tussen -07.00 en 09.00 zijn dit 3 auto's tegenover 94 via de Bosscheweg (N65). In de avondspits tussen 16.30 en 18.30 uur bedragen deze aantallen 12 en 92.

Diverse etmaalintensiteiten

Etmaalintensiteiten		
Straat/weg	Intensiteit	Jaartal
Langvennen Noord	3.000	2013
Zoom	2.325	2013
Langvennen Zuid	3.350	2013
Moergestelseweg	14.500	2008
	12.450	2011
	11.500	2014
Pannenschuurlaan ten noorden van rotonde	17.800	2000
	19.000	2007
	19.675	2010
	20.350	2014
Tilburgseweg	8.500	2000
	6.100	2008
	7.275	2010
	9.525	2010
	7.025	2010
	5.200	2014
Heukelomseweg	10.000	2000
	7.000	2007
	6.350	2010
	5.600	2014

Bron: klankbordgroep

Reistijden (werkelijke gemiddelden)



- Vanaf de Pannenschuurlaan (ter hoogte van de Donkerstraat) naar Tilburg (A65) is de route via de N65 het snelste in de ochtendspits (situatie 2014-2015, deze route is sneller maar wel 900 m langer). De verschillen zijn niet zo groot, maar de route via de Tilburgseweg-Heukelomseweg is minder betrouwbaar in verband met de passage van twee spoorwegovergangen. Het verkeer vanuit de wijk Pannenschuur (vooral Langvennen Noord) ondervindt wel extra hinder bij het oprijden van de Pannenschuurlaan richting N65.
- In de omgekeerde richting zijn de verschillen kleiner. De route via de Heukelomseweg en Tilburgseweg is echter minder betrouwbaar omdat twee maal een spoorwegovergang moet worden gekruist.
- Met een nieuwe aansluiting voor Pannenschuur Buiten (aan de Heukelomseweg), zonder aanvullende maatregelen, ontstaat een nieuwe situatie. Vanaf de Pannenschuurlaan naar de A65 (en terug) wordt de route door Pannenschuur 2 tot 3 minuten sneller en wordt deze route (via de Heukelomseweg naar de A65) op zijn minst concurrerend met de route via de Bosscheweg (N65).
- Voor het westelijk deel van de wijk wordt het voordeel om gebruik te maken van de Heukelomseweg nog groter. De tijdswinst kan oplopen tot 4 minuten zonder een spoorwegovergang te hoeven kruisen.
- De kans op sluipverkeer door Pannenschuur en een herverdeling van het verkeer uit/naar Pannenschuur is op basis van de reistijdverschillen, in het geval van een nieuwe aansluiting, zonder aanvullende maatregelen aanwezig.

Snelheidsmeting Tilburgseweg (2010)

Afhankelijk van het tijdstip rijdt 35 tot ruim 60% van het verkeer sneller dan 35 km/uur op de Tilburgseweg.

Meningen, aandachtspunten, wensen

In de volgende lijst is een samenvatting opgenomen van aandachtspunten, die ingebracht zijn tijdens de informatiebijeenkomst op 4 maart 2015 (aangevuld met e-mails), de eerste bijeenkomst met de klankbordgroep op 30 maart 2015:

- Verkeersveiligheid: snelheid van het gemotoriseerde verkeer (bijvoorbeeld op Zoom), fietsroutes, fietsverkeer op de Tilburgseweg, (spelende) kinderen.
- Voorkomen sluipverkeer en vrachtverkeer.
- Verbeteren fietsoversteek bij de molen (Pannenschuurlaan).
- Goede toegankelijkheid voor hulpdiensten waarborgen.
- Verkeer beter verdelen over de wijk.
- Nieuwe wegverbinding vanaf de N65 naar Boxtel om de verkeersdruk op de Pannenschuurlaan te verminderen.
- De verkeersbelasting van de Tilburgseweg: verkeer vanuit Moergestel naar Tilburg en sluipverkeer bij calamiteiten.
- Capaciteit Pannenschuurlaan vergroten.
- Capaciteit rotonde Pannenschuurlaan vergroten.
- Betere ontsluiting aan noordoostzijde van Oisterwijk voor het verkeer van en naar Boxtel zodat de verkeersdruk op de Pannenschuurlaan afneemt.
- Selectieve toegang op de Heukelomseweg.
- Toename van het aantal goederentreinen.
- Meer gebruik van de fiets.
- Geen verplaatsing van problemen en een bredere aanpak indien nodig.
- Waardeverandering van vastgoed.

Bijlage 2: samenstelling en standpunten klankbordgroep

Naam	Straat	Standpunt over advies	Standpunt college van B en W
Boudewijn Pijnappel	Beerze	De hier genoemde klankbordgroep deelnemers zien de ontsluitingsvariant met 2 dynamische toegangen als een fair compromis ten aanzien van de verschillende belangen. Ook voldoet deze variant, ons inziens, het beste aan de verschillende uitgangspunten zoals in de tweede klankbordgroep bijeenkomst vastgesteld. Continue toetsing zal echter noodzakelijk zijn op te garanderen dat de ontsluitingsvariant (blijft) voldoen aan de vastgestelde uitgangspunten voor de ontsluiting. In verband hiermee benadrukken wij graag de volgende uitgangspunten aangezien deze de grondslag vormen voor de onderschrijving: 1. Geen sluipverkeer. In dit kader wordt het vaststellen van sluipverkeer op basis van de in paragraaf 3.5 genoemde berekening onvoldoende geacht. Er zal periodiek een kentekenonderzoek plaats moeten vinden om na te gaan of er werkelijk sluipverkeer van de nieuwe ontsluiting gebruik maakt. Verder worden doorlopende verkeersstellingen (sensoren in het wegdek?) tijdens zowel de spits (als de palen in bedrijf zijn) als daarbuiten noodzakelijk geacht om goed zicht te houden op de totale hoeveelheid verkeer die van de dynamische toegangen gebruik maakt. 2. Een eerlijke en evenwichtige verdeling van het verkeer dat de wijk Pannenschuur verlaat en binnenkomt. Periodieke toetsing op de 4 aansluitingen is noodzakelijk om inzicht te krijgen of er binnen de vastgestelde bandbreedtes gebleven wordt. 3. Het verkeer binnen de wijk Pannenschuur van en naar de aansluitingen dient evenwichtig te worden verdeeld (spreiding). De "pijn" van de ontsluiting binnen de wijk dient zoveel mogelijk gelijk verdeeld te worden. 4. Snelheid remmende middelen inzetten om de leefbaarheid binnen de wijk veilig te stellen. Het wordt noodzakelijk geacht dat belanghebbenden betrokken blijven bij de beoordeling of bijsturing (en zo ja, hoe) noodzakelijk is na invoering van de maatregelen. Het voorstel is om het eerste jaar na invoering van de maatregelen eenmaal per 2 maanden met een besprekingsgroep bijeen te komen voor een kort overleg. De intensiteit van de bijeenkomsten kan daarna, uiteraard in overleg met de besprekingsgroep, omlaag. De bovenstaande spelregels zien we graag op een formele manier vastgelegd. Twee laatste punten: 1. De noodzaak om op de Tilburgseweg in ieder geval iets te doen aan de gereden snelheden wordt onderschreven. Daarnaast lijkt het ons noodzakelijk dat er serieus gekeken wordt naar de geluids-overlast veroorzaakt door de klinkerweg alsmede de rubberen verkeersdrempels: deze situatie mag zo niet veel langer voortduren. 2. De voorkeursvariant zou behoorlijk bij moeten dragen aan het verminderen van de verkeersdruk op de rotonde. Daarnaast worden echter meer ingrijpende oplossingen noodzakelijk geacht om de verkeersafwikkeling te verbeteren en de rotonde klaar te hebben voor de toekomst. Zijn er naast de in het concept genoemde RDI andere opties overwogen: - Aanpassing van de huidige fietspaden (opheffen fietspad aan oost zijde van de pannenschuurlaan vanaf molen tot aan N65) om een extra baan op de rotonde + invoegstrook mogelijk te maken voor het verkeer komende van de bedrijvenweg en rijdende richting N65 (kwart rond). Tevens hoeft het fietsverkeer niet meer over de zijde van de Bedrijfs-weg over te steken alsmede aan de noord kant van de rotonde. - Verandering van de voorrangssituatie bij de rotonde betreffende de fietsers zodat het autoverkeer beter kan doorstromen. Idealiter wordt de oversteekplaats voor fietsers een stukje naar het zuiden verlegd zodat de rotonde optimaal voor het autoverkeer gebruikt kan worden. - Verbetering van het zicht op de rotonde door de beplanting op de rotonde weg te halen.	Wij hechten eveneens sterk aan een goede monitoring. De essentie van de aanbevolen aanpak is de 'vinger aan de pols houden'. Daarom zijn ook toetsbare waarden in de uitgangspunten en in paragraaf 3.5 (bladzijde 23) opgenomen. Op bladzijde 23 is daarom ook het volgende opgenomen: <i>"In het eerste half jaar na het invoeren van de maatregelen moet het verkeersgedrag stabiliseren. Regelmatig wordt het gebruik van de passagepunten in beeld gebracht. Na een half jaar wordt beoordeeld of overschakelen naar een volgende stap (verhoogde weerstand) noodzakelijk is of dat er zelfs een soepeler regime mogelijk is."</i> Om de effecten te toetsen hanteren wij de principes van doelmatig, efficiënt en transparant. Dat betekent dat we voor het eerste evaluatiemoment (na half jaar) in ieder geval de volgende gegevens in beeld brengen: - De intensiteiten op de vier aansluitingen en de twee dynamische toegangen. - Vlak voor het eerste evaluatiemoment een kentekenwaarneming op één dag in de ochtendspits, avondspits enkele daluren. Dit onderzoek geeft inzicht in de eventuele aanwezigheid van sluipverkeer. De resultaten van de metingen kunnen uiteraard worden besproken met een 'delegatie' van de klankbordgroep. Een eerste beoordeling na twee maanden achten wij echter te snel. Indien de meetgegevens aanleiding geven om eerder dan na een half jaar te overleggen, nemen wij het initiatief daartoe. Tevens is het zinvol om na een maand of 4 de eerste ervaringen uit te wisselen. De evaluatie vindt plaats na een half jaar. Afspraken over eventuele vervolgespreken worden gemaakt nadat de effecten van het eerste half jaar bekend zijn. Maatregelen op de Tilburgseweg kunnen worden genomen binnen de financiële kaders voor de uitvoering van verkeersmaatregelen. Eind 2015 nemen wij een besluit over het uitvoeringsprogramma 2016. Bij ons definitief besluit over de ontsluiting Pannenschuur, na de inspraak, kunnen we tevens beoordelen wat de financiële mogelijkheden voor maatregelen op de Tilburgseweg zijn. Wat betreft de rotonde Pannenschuurlaan zijn in deze rapportage en door de leden van de klankbordgroep opties genoemd. Daar doen we nu geen uitspraak over, omdat de nieuwe aansluiting Pannenschuur Buiten ook effect zal hebben op de verkeersafwikkeling op de rotonde. Deze effecten willen wij eerst beoordelen. Daarbij zal tevens een rol spelen of er sprake is van een kortstondig (tijdens de spitsuren) of een structureel doorstromingsprobleem en de mate waarin de verkeersveiligheid in het geding is.
Monique de Leuw	Bieslook		
Wim van Roessel	Dieze		
Peter Stam	Gebroeders Schutstraat		
Koen van Laerhoven	Heukelomseweg		
Martien Vugs	Hoog Heukelom		
Thea van de Wiel	Hoog Heukelom		
Nicolien Houtepen	Kapelaan Slegersstraat		
Gert Zwolle	Langvennen Noord		
Kees van Daal	Langvennen Zuid		
Peter Kortekaas	Tilburgseweg		
Joost Engelen	Wim van Baaststraat		
James van Tongeren	Zoom		
Els Heesmans	Basisschool		
Gerry Smits	Tilburgseweg	Heeft de bepaling van standpunten overgelaten aan de overige bewoners en sluit zich daar bij aan.	
Frank Mersie	Boy Ecurystraat	Geen reactie ontvangen.	

