

Technische vragen Senioren Veldhoven inzake bestemmingsplan Peter Zuidlaan-Julianastraat

t.b.v. oordeelsvormende vergadering op 16 januari 2024, agendapunt 6.01

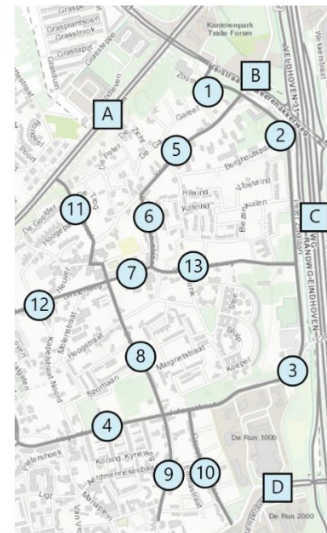
Vragen:

Vraag 1: De Vijverstraat in Zeelst is een bijzonder verhaal. Volgens onderstaande kolom neemt het verkeer met 5% af na aanleg van de Peter Zuidlaan. Vervolgens neemt het verkeer met 65% toe (!!) nadat een 30 km zone is ingesteld op Kruisstraat en Severinuslaan. Omdat dit totaal tegengesteld is aan de verwachting moet dit goed worden uitgezocht. **Concrete vraag:** graag een aannemelijke verklaring voor de toename met 65% in de Vijverstraat.

Context:

Uit de tekst blijkt hiervoor ook geen verklaring:

Nr	Straat	Referentie	Scenario 1	Vershil met ref.*	Scenario 2	Vershil met ref.*
1	Zoom	10.700	10.900	-	9.800	-10%
2	Peter Zuidlaan nd.	2.100	2.500	+20%	4.000	+90%
3	Peter Zuidlaan zd.	-	900	-	1.800	-
4	Hagendorensesweg	800	1.000	+25%	1.200	+50%
5	Kruisstraat	6.500	6.200	-5%	3.800	-40%
6	St. Severinuslaan	5.200	4.900	-5%	2.600	-50%
7	Blaarthemseweg	4.600	4.100	-10%	1.800	-60%
8	Broekweg nd.	4.300	3.800	-10%	3.100	-30%
9	Broekweg zd.	2.500	2.400	-5%	2.400	-5%
10	Oranje Nassauln.	900	1.100	+20%	1.100	+20%
11	Vijverstraat	1.900	1.800	-5%	3.100	+65%
12	Binnenweg	2.400	2.300	-5%	1.200	-50%
13	Blaarthemseweg	1.400	1.100	-20%	600	-55%
A	Heerbaan	21.100	21.000	-	22.100	+5%
B	Heistraat	23.400	23.300	-	22.700	-5%
C	N2 (parallelweg)	73.900	73.600	-	73.600	-
D	Kempenbaan	48.000	47.200	-	47.300	-



*Afgerond op 100-tallen en veelvoud van 5%

Figuur / tabel 3.1: Effect maatregelscenario's op verkeersintensiteiten

Vermoedelijk is dit bestemmingsverkeer van/naar Zeelst wat in het referentiescenario via de doorgaande wegen (Kruisstraat, Sint Severinuslaan, Blaarthemseweg, Broekweg en Binnenweg) reed.

Tenzij ergens een Bermuda-driehoek ligt, is de toename op de Vijverstraat niet mogelijk als de belasting van de in de 'verklaring' genoemde wegen met 60% afneemt.

Voor kenners: vanuit de Vijverstraat kun je naar de Spar en dat is het.

Tenzij je in 't Slot woont of via het Hoogepat naar huis gaat.

Voor beide is een toename niet verklaarbaar.

Omgekeerd: vanuit zuid via de Vijverstraat naar de Heerbaan kan alleen als je vanuit Kruisstraat of Broekweg komt (via Blaarthemseweg langs de kerk) en dat doe je niet voor je lol. Bovendien neemt het verkeer op al die wegen af.

Vraag 2: Het totaal - verkeer binnen het dorp.

Natuurlijk klopt het niet helemaal, maar als je de meetpunten exclusief A,B,C,D optelt dan geeft dat een idee over het aantal bewegingen.

Hoe kan het dat scenario 1 minder bewegingen laat zien en scenario 2 juist meer? Gaan er bij scenario 2 meer mensen met de auto of vergis ik mij en zijn toevallig (..) alle afrondingen in dit scenario naar boven? Graag een uitleg als dat mogelijk is.

Bij benadering neemt het interne verkeer in scenario 2 met 12 % toe ten opzichte van het referentiescenario.

NB: als je de toename van de Vijverstraat (11) zou veranderen in een afname, dan is het verschil in de totaalstelling nihil.

Opmerking:

Jammer dat er tussen januari 2022 en heden geen gelegenheid is geweest om de straatnaam Heistraat te vervangen door Meerenakkerweg.

Ook jammer van de foute kopjes in de tabellen 3.3 en 3.4.

Antwoord:

Vraag 1

In de uitleg staat inderdaad dat het gaat om vermoedelijk bestemmingsverkeer van/naar Zeelst. Een verkeersmodel is opgedeeld in diverse zones. Zones zijn ongeveer soortgelijk aan een buurt. Iedere zone heeft een X-aantal inwoners en/of arbeidsplaatsen in zich. Vanuit één punt (een zogenaamd voedingspunt) per zone komt verkeer op het wegennet van het verkeersmodel erbij of gaat eraf. Het is dus niet verstandig alle cijfers in een verkeersmodel precies op te tellen.

Waarschijnlijk wordt het verkeer van een aantal zones in Zeelst door de 30 km/uur-maatregel zodanig beïnvloed, dat het (iets) sneller is vanuit deze zones via de Vijverstraat te rijden naar een bestemming dan via de andere genoemde wegen. Bij de Vijverstraat gaat het absoluut om een stijging van 1.900 naar 3.100 motorvoertuigen per gemiddelde werkdag. Dat is +65%. Voor een erftoegangsweg is dat aantal verkeerskundig acceptabel. Bovendien verspreidt het verkeer zich al snel in de wijk (het aantal wordt na ieder kruispunt in de wijk lager).

Vraag 2

Alles bij elkaar optellen wordt niet geadviseerd. Een reden is dat op hoger schaalniveau (op wegen die verder dan het weergegeven gebied in tabel / figuur 3.1 liggen) meestal ook -over het algemeen- kleine verschillen te zien zijn. Denk in dit geval bijvoorbeeld aan de Heemweg, Burgemeester van Hoofflaan en Bossebaan. Overigens wordt het aangegeven als de verschillen best groot zouden zijn op wegen die verder van het weergegeven gebied in figuur 3.1 af liggen. Dat is dus niet het geval.

Stel dat het verkeer toch wordt opgeteld voor de punten 1 t/m 13, dan leidt scenario 2 (invoeren van 30 km/uur op doorgaande wegen in de kern Zeelst) juist tot minder autoverkeer dan in scenario 1. Het gaat om ongeveer 4200 motorvoertuigen per gemiddelde werkdag minder. En ook met de punten A t/m D erbij is volgens het verkeersmodel in dit gebied sprake van minder autoverkeer in scenario 2 ten opzichte van scenario 1 (het gaat dan om ongeveer 3600 motorvoertuigen minder).

Het is ons niet bekend wat u bedoelt met een toename van 12% van het interne verkeer. Daarom zijn we niet op deze vraag/opmerking ingegaan.