

Memo

Verkeer Huysackers

datum 18 mei 2017
 project Bestemmingsplan Huysackers
 projectnr. 0412191.00
 betreft Verkeersafwikkeling Huysackers

Om de effecten van de ontwikkelingen van Drie Dorpen op het verkeer te berekenen is gebruikgemaakt van het verkeersmodel SRE 3.0. Het SRE staat voor Samenwerkingsverband Regio Eindhoven en is een samenwerking van diverse gemeenten in de metropoolregio Eindhoven. Hieronder valt ook de gemeente Veldhoven. Gerekend is met de laatste versie van het SRE-model inclusief de variant Kempenbaan Oost (versie OT6018_SRE 30). In dit model wordt gewerkt met een basisjaar (2010) en een toekomstjaar (2030). In het toekomstjaar zijn diverse ontwikkelingen meegenomen, waaronder ook de Drie Dorpen, de nieuwe N69 en de Kempenbaan. Eén van de Drie Dorpen is Huysackers.

Uitgangspunten

Voor de verkeersgeneratie van Huysackers is uitgegaan van een worstcasescenario. In dit scenario worden in totaal 470 woningen ontwikkeld en 12.500 m² aan een gezondheidscentrum. Aan de hand van de CROW-publicatie 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' (2012) is de verkeersgeneratie van Huysackers bepaald. In totaal genereert Huysackers maximaal 5631 voertuigen per gemiddelde weekdag. De berekening van de verkeersgeneratie is weergegeven in tabel 1.

Huysackers				Verkeersgeneratie		
Functie	Categorie	Programma	Berekeningswijze	Min	Max	Gem
Gemeente	Veldhoven					
Stedelijkheidsgraad	Sterk stedelijk					
Ligging	Rest bebouwde kom					
Wonen	Koop, tussen/hoek	470	Per woning	3055	3431	3243
Gezondheidszorg en social voorzieningen	Gezondheidscentrum	125	Per behandelkamer	1675	2200	1938
Totaal:		595		4730	5631	5181

Tabel 1: Berekende verkeersgeneratie van Huysackers gebaseerd op de kencijfers van de CROW-publicatie 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' (2012). De verkeersgeneraties zijn wekdaggemiddelde.

Verkeersbeeld

De ontsluiting van Huysackers vindt plaats op de Westelijke Ontsluitingsroute (Zilverbaan). Ongeveer tweederde van het verkeer gaat richting het zuiden naar de Kempenbaan en de A67, het overige deel gaat richting het noorden naar de Heerbaan (zie figuur 1). De ontwikkeling van Huysackers zorgt niet voor nieuwe knelpunten. Om te bepalen of er sprake van een knelpunt is wordt gebruikgemaakt van de I/C-waarde. Wanneer deze boven de 0,8 uitkomt, is er een kans dat er congestie ontstaat. De I/C-waardes met en zonder ontwikkeling van Huysackers zijn met elkaar vergeleken en het verschil tussen beide is nihil. Er ontstaan dus geen nieuwe knelpunten en de bestaande knelpunten wordt niet aanzienlijk groter door de ontwikkeling van Huysackers.

De Westelijke Ontsluitingsroute kan het extra verkeer goed verwerken. De I/C-waarde op de Zilverbaan komt niet boven de 0,6 uit, nog onder de grenswaarde van 0,8. Ook op de Kempenbaan, de Heerbaan en andere bestaande wegen rondom Huysackers ontstaan geen knelpunten. Dit geldt voor zowel de ochtendspits als de avondspits.

Voor de bestaande wegen rondom Huysackers, zoals Sondervick, De Plank en Nieuwstraat, is er nog voldoende capaciteit beschikbaar als Huysackers wordt ontwikkeld. Op deze wegen wordt het juist rustiger door de komst van de Westelijke ontsluitingsroute, waarover een deel van het doorgaande verkeer wordt afgewikkeld. De I/C-waardes zijn weergegeven in figuur 2 tot en met 5.

In de volgende tabel zijn de hoogste I/C-waardes opgenomen van een aantal wegen.

Weg	I/C-waarde
Nieuwstraat	0,15
De Plank	0,51
Sondervick	0,27
Zittard	0,04
Knegselseweg	0,15
Kromstraat	0,24

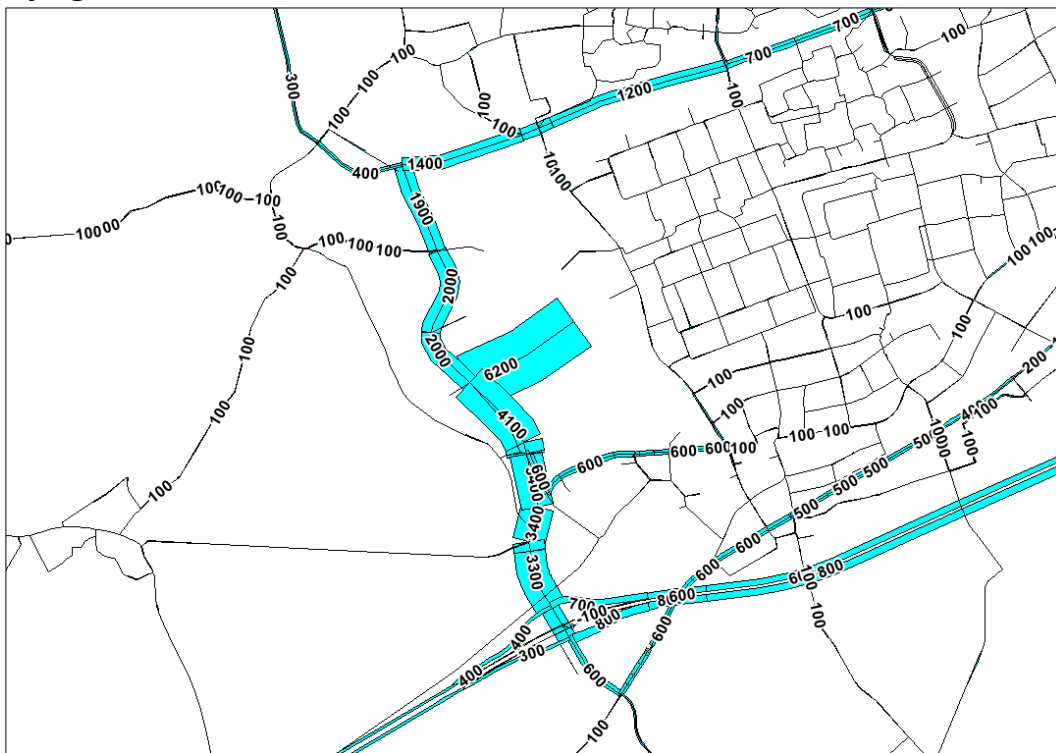
Tabel 2: I/C-waarde van een aantal wegen. De I/C-waarde die is weergegeven is de hoogste I/C-waarde van die specifieke weg.

Voor kruispunten is er ook een I/C-waarde, genaamd verzadigingsgraad. De grenswaarde bij een kruispunt ligt (net als bij de I/C-waarde) bij 0,8. Wanneer de verzadigingsgraad boven de 0,8 uitkomt, ontstaan er wachtrijen voor het kruispunt. Zowel zonder als met de ontwikkeling van Huysackers zijn er een aantal kruispunten met een hoge verzadigingsgraad. Dit geldt voor het kruispunt tussen de Kempenbaan en de N69 en een aantal VRI's (verkeersregelininstallatie/verkeerslicht) op de Kempenbaan zelf. De verzadigingsgraad komt hier boven de 0,9 uit. Ook een rotonde op de Heerbaan heeft in de ochtendspits moeite om al het verkeer goed te verwerken, volgens het verkeersmodel (een verzadigingsgraad van 0,92). Ook wanneer Huysackers niet wordt ontwikkeld zijn er nauwelijks veranderingen in de verzadigingsgraden van de diverse kruispunten. De verzadigingsgraden zijn weergegeven in figuur 6 tot en met 9.

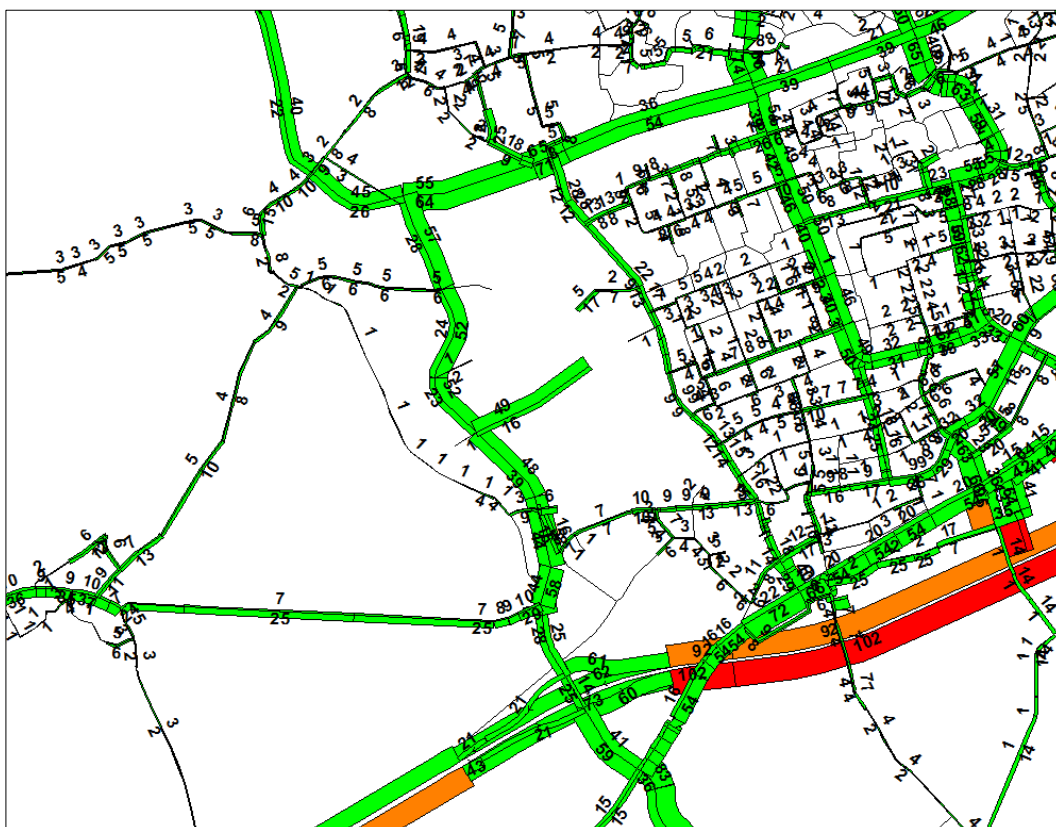
Conclusie

Het huidige netwerk met de Kempenbaan, Heerbaan en de Westelijke Ontsluitingsroute kan het extra verkeer dat door de ontwikkeling van Huysackers wordt gegenereerd verwerken. De I/C-waardes worden nauwelijks groter en blijven onder de grenswaarde van 0,8. Wel moet er goed gekeken worden naar de afwikkeling van een aantal kruispunten of deze het extra verkeer goed kunnen verwerken. Hier ligt het verzadigingsgraad boven de 0,9, wat voor wachtrijen kan zorgen bij het afwikkelen van het verkeer. Dit kan opgelost worden door bijvoorbeeld een rotonde om te bouwen tot een turborotonde en verkeerslichten anders in te stellen of te voorzien van extra opstelvakken.

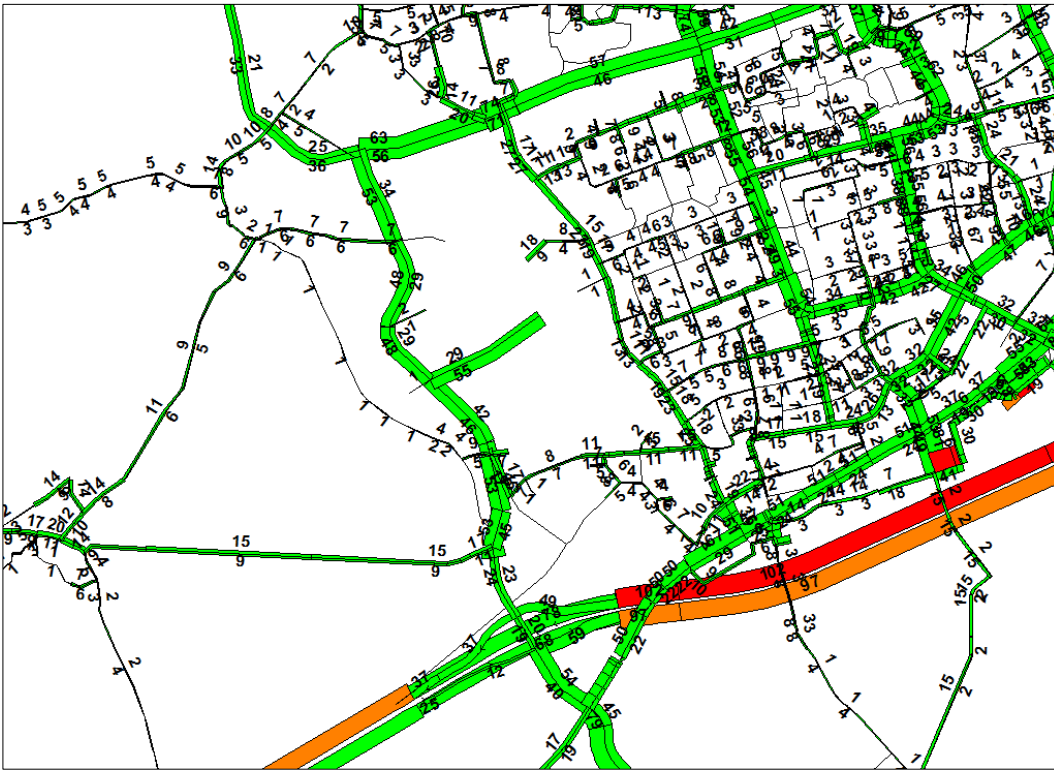
Bijlage



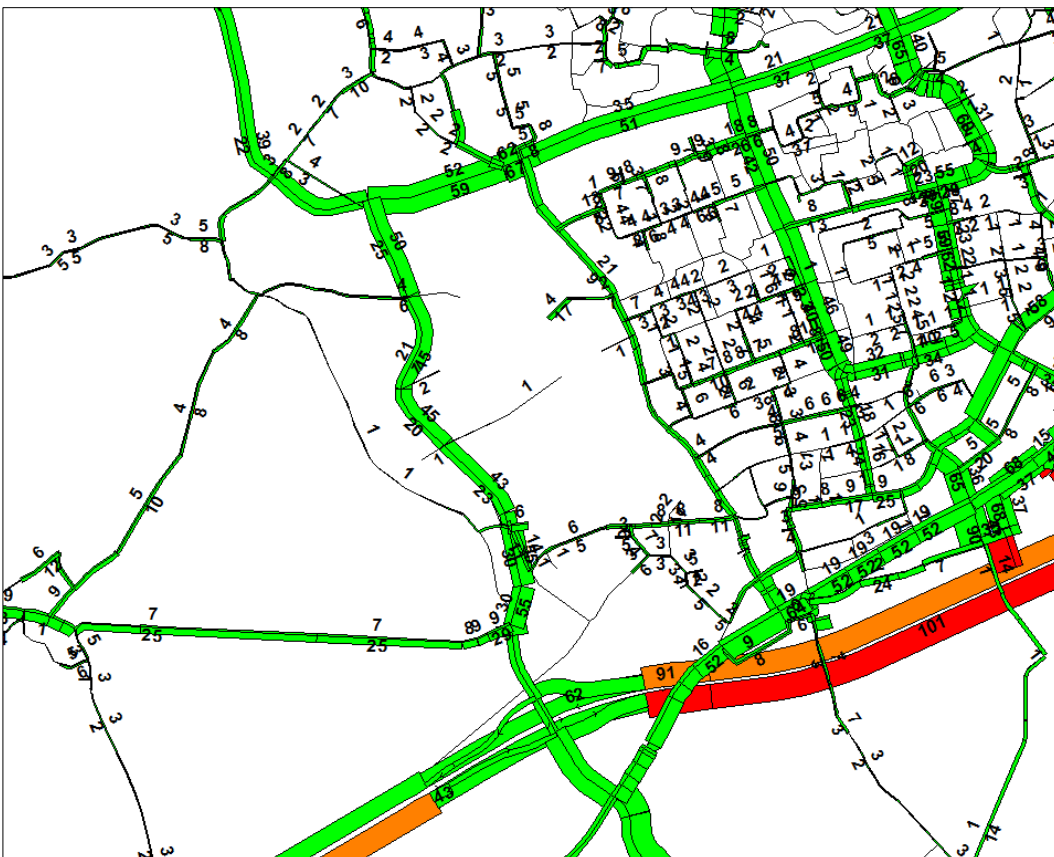
Figuur 1: Verdeling verkeer vanuit de Drie dorpen over het netwerk (2030)



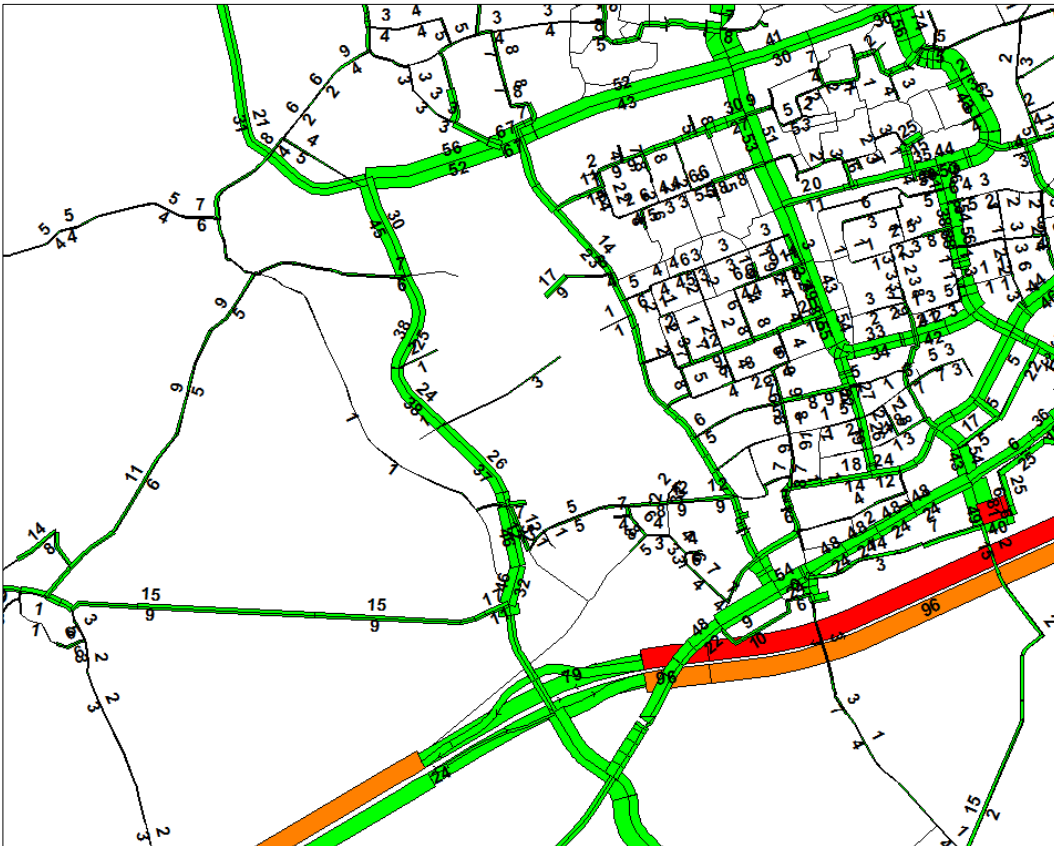
Figuur 2: I/C-verhouding ochtendspits met ontwikkeling de Drie dorpen (2030)



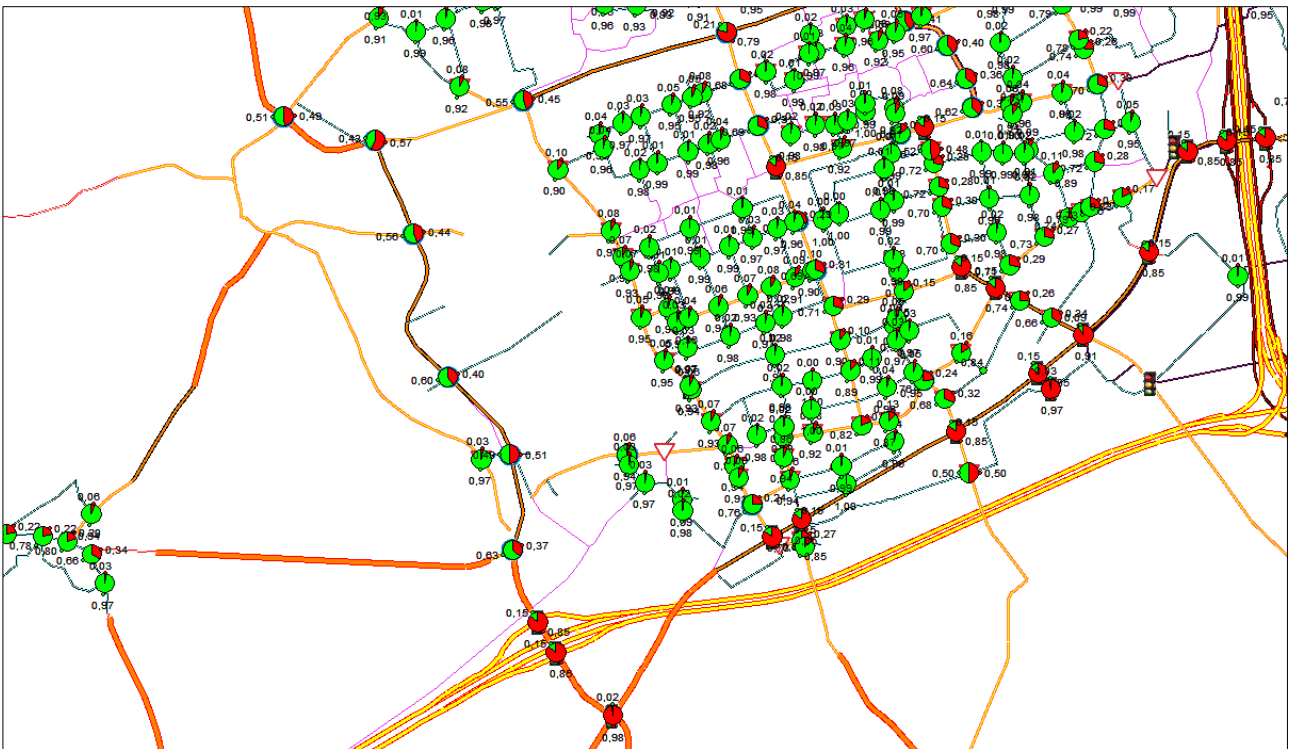
Figuur 3: I/C-verhouding avondspits met ontwikkeling de Drie dorpen (2030)



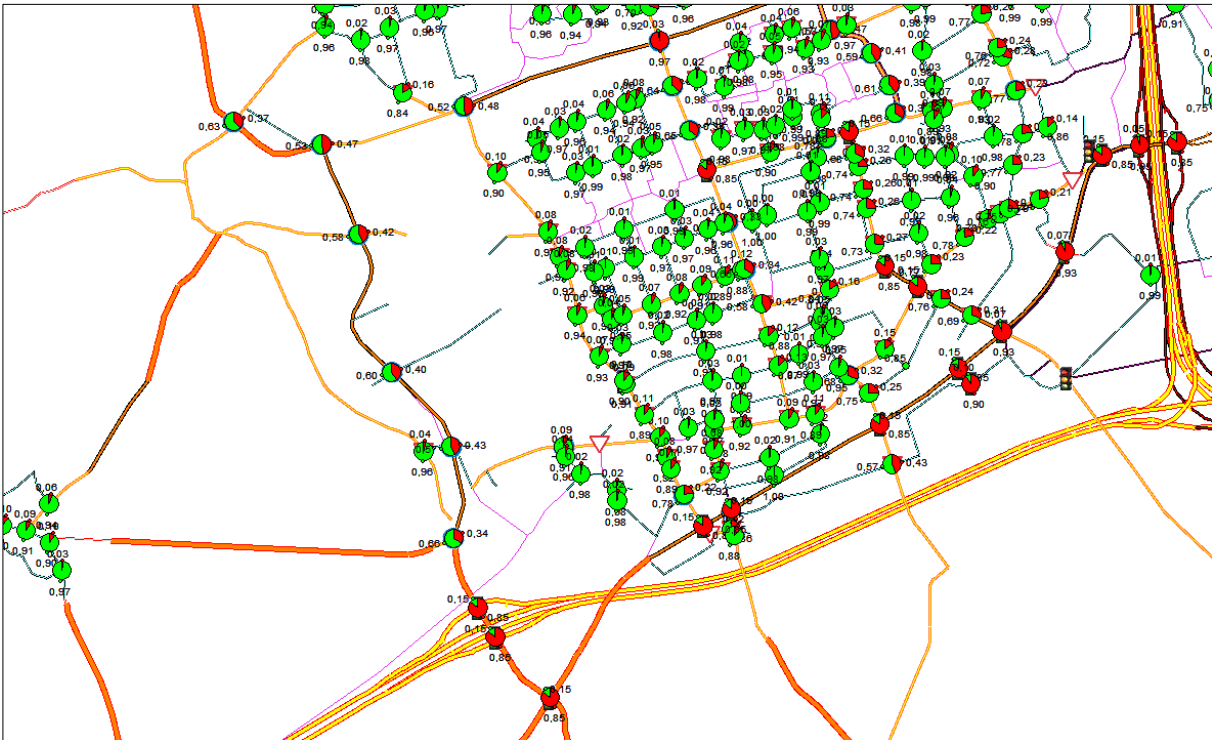
Figuur 4: I/C-verhouding ochtendspits zonder ontwikkeling de Drie dorpen (2030)



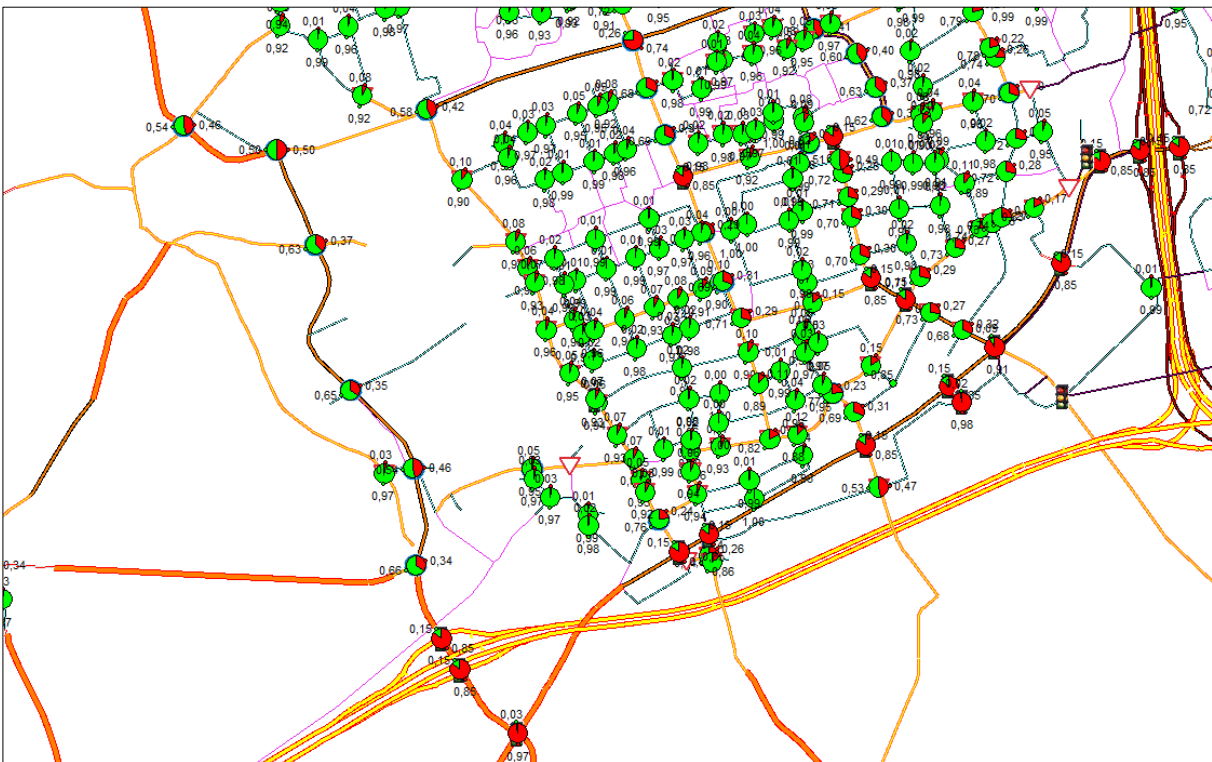
Figuur 5: I/C-verhouding avondspits zonder ontwikkeling de Drie dorpen (2030)



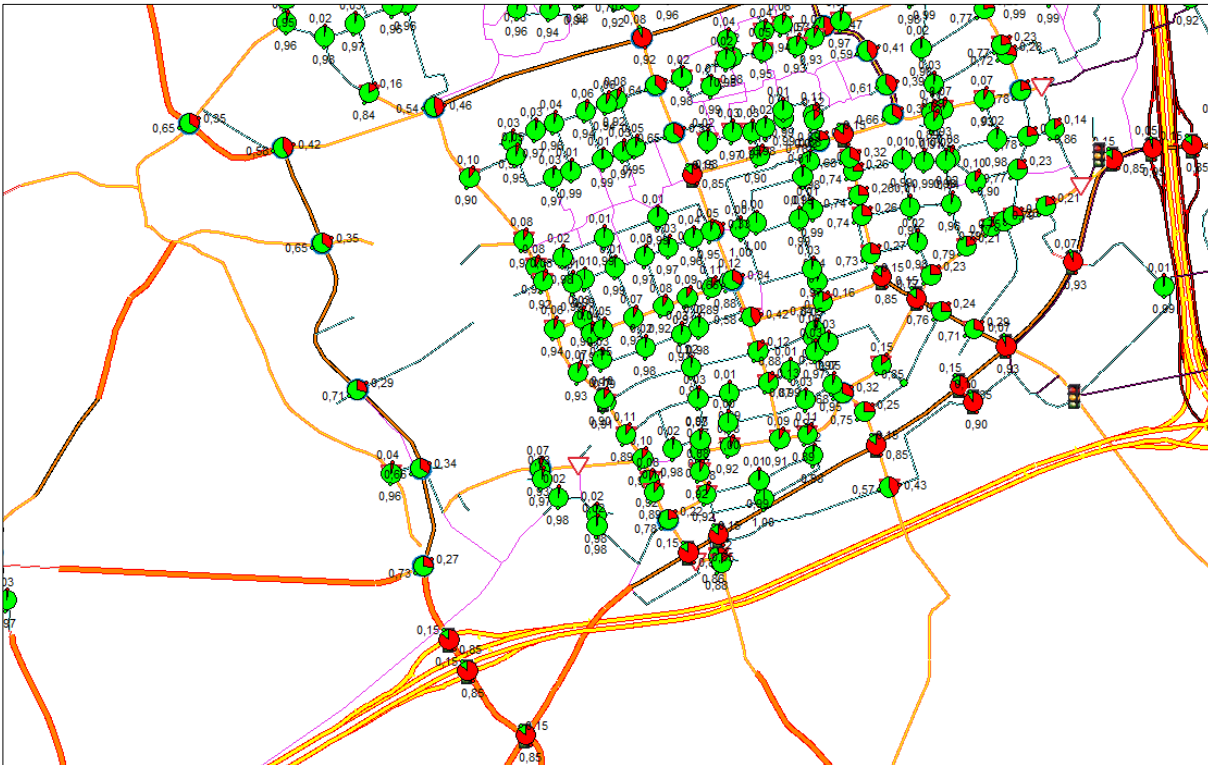
Figuur 6: Verzadigingsgraad kruispunten ochtendspits met ontwikkeling de Drie dorpen (2030)



Figuur 7: Verzadigingsgraad kruispunten avondspits met ontwikkeling de Drie dorpen (2030)



Figuur 8: Verzadigingsgraad kruispunten ochtendspits zonder ontwikkeling de Drie dorpen (2030)



Figuur 9: Verzadigingsgraad kruispunten avondspits zonder ontwikkeling de Drie dorpen (2030)