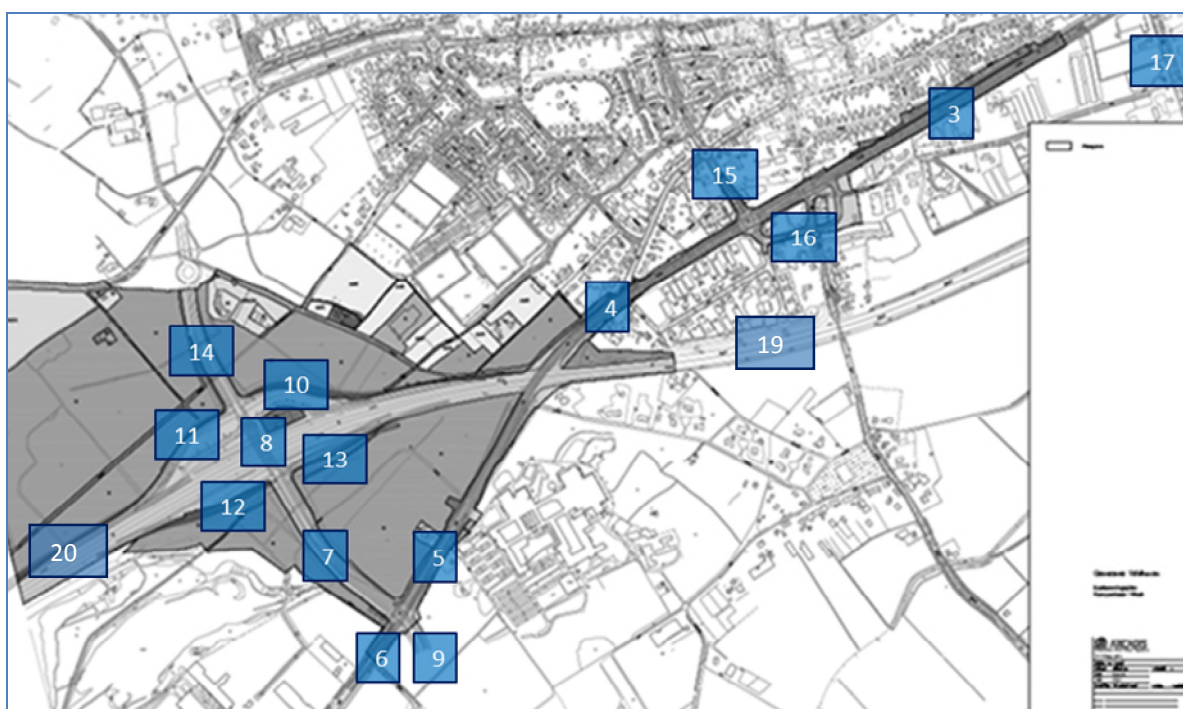


Memo

nummer	262810.40-4
datum	15 april 2015
aan	
van	
kopie	
project	
projectnummer	262810.40
betreft	Verkeersstoets bestemmingsplan Kempenbaan West revisie 4

Bijlage

Waar in de m.e.r.-studie apart de effecten voor verkeer in beeld zijn gebracht voor de situatie van de Kempenbaan met en zonder de N69, is er in het bestemmingsplan voor gekozen om de verkeerscijfers op te nemen waarbij niet alleen de Kempenbaan en aansluiting wordt gerealiseerd maar ook de N69. Deze keuze is gemaakt met als reden om de verwachte effecten van de eindsituatie aan bewoners en belanghebbenden te presenteren. Hiermee wordt voorkomen dat een bewoner in twee verschillende plannen moet kijken voor de juiste effecten voor zijn/haar woning (namelijk in het BP Kempenbaan voor de Kempenbaan en aansluiting en in het PIP N69 voor de effecten van de N69). Het nu meenemen van de N69 zorgt daarmee voor een worst case benadering waarmee bewoners niet na vaststelling van dit bestemmingsplan nogmaals met negatieve effecten van infrastructurele maatregelen geconfronteerd worden.



Afbeelding 1: Weergave analysepunten uit onderstaande tabellen (betreft alleen de analysepunten ten behoeve van plangebied Kempenbaan West)

Verkeersintensiteiten

Nr.	Weg	Wegvak	2014 basis	2030 plan	2030 plan+
1	Kempenbaan	De Run 4500 – De Run 6100	24.500	24.000	24.100
2	Kempenbaan	De Run 6100 – De Run 6800	16.100	15.000	15.700
3	Kempenbaan	De Run 6800 – Heerseweg	11.200	12.600	16.400
4	Locht	Plank – Koningshof	7.900	16.500	20.800
5	Locht	Koningshof – N69 WP	7.900	17.000	21.300
6	Locht	Ten westen van N69 WP	7.300	5.700	5.800
7	N69 WP	Locht – A67	n.v.t.	19.500	30.600
8	N69 WP	Viaduct	n.v.t.	17.300	23.100
9	N69 WP	Ten zuiden van Locht	n.v.t.	n.v.t.	18.600
10	A67*	Afrit noord	n.v.t.	8.500	12.400
11	A67*	Toerit noord	n.v.t.	6.700	6.400
12	A67*	Afrit zuid	n.v.t.	7.300	6.900
13	A67*	Toerit zuid	n.v.t.	8.300	13.200
14	Zilverbaan	A67 – Kneegelseweg	n.v.t.	16.100	17.000
15	De Plank	Kempenbaan - Dorpstraat	11.100	7.900	8.500
16	Heerseweg	Kempenbaan – A67	5.400	7.700	6.100
17	De Run 6800	Kempenbaan – Heiberg	5.900	12.600	12.100
18	De Run 5600	Kempenbaan – De Run 5400	5.800	9.500	9.500
19	A67*	Eindhoven - N69 WP	63.200	89.000	93.400
20	A67*	Eersel - N69 WP	63.200	86.100	81.200

Tabel 1: verkeersintensiteiten per etmaal

*Rijkswaterstaat hanteert andere cijfers (uit het NRM-model)

2030 plan: voorliggend bestemmingsplan

2030 plan+: voorliggend bestemmingsplan én aantakking N69

IC-waarden

De I/C-verhouding is een maat voor de kwaliteit van de verkeersafwikkeling. De I/C-verhouding is de verhouding tussen I (intensiteit, de hoeveelheid verkeer die volgens het verkeersmodel gebruik wil maken van het betreffende wegvak) en C (capaciteit, de hoeveelheid verkeer die een wegvak kan verwerken).

De I en C worden uitgedrukt in pae (personenauto equivalenten). Per wegvak kunnen vier I/C-verhoudingen worden berekend: twee richtingen en twee spitsen (ochtend- en avondspits). Als maat voor de kwaliteit van de verkeersafwikkeling wordt een waarde van 80% gehanteerd. Bij een I/C-verhouding lager dan 80% is sprake van een onbelemmerde doorstroming; de wegcapaciteit is voldoende om de verkeersvraag op te vangen. Bij een I/C-verhouding tussen 80% en 100% ontstaat de kans op congestie, waarbij boven 90% grote kans op congestie ontstaat; bij een I/C-verhouding hoger dan 100% staan er structureel gedurende langere perioden van de dag files.

Nr.	Weg	Wegvak	2014 basis Ochtend	Avond	2030 plan Ochtend	Avond	2030 plan+ Ochtend	Avond
1	Kempenbaan	De Run 4500 – 6100	51 / 47	46 / 51	53 / 51	50 / 51	52 / 55	54 / 53
2	Kempenbaan	De Run 6100 – 6800	24 / 36	35 / 23	17 / 39	33 / 18	15 / 42	38 / 19
3	Kempenbaan	De Run 6800 – Heerseweg	29 / 46	41 / 36	16 / 43	34 / 17	20 / 54	50 / 24
4	Locht	Plank – Koningshof	19 / 23	22 / 25	14 / 44	35 / 18	16 / 54	50 / 22
5	Locht	Koningshof – N69 WP	15 / 23	22 / 21	13 / 46	37 / 18	16 / 56	51 / 22
6	Locht	Ten westen van N69 WP	10 / 27	25 / 16	14 / 16	18 / 18	15 / 15	17 / 19
7	N69 WP	Locht – A67	n.v.t.	n.v.t.	49 / 17	21 / 39	59 / 41	40 / 54
8	N69 WP	Viaduct	n.v.t.	n.v.t.	21 / 11	10 / 19	25 / 14	19 / 20
9	N69 WP	Ten zuiden van Locht	n.v.t.	n.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	36 / 83	79 / 45
10	A67*	Afrit noord	n.v.t.	n.v.t.	50	30	61	49
11	A67*	Toerit noord	n.v.t.	n.v.t.	22	34	21	37
12	A67*	Afrit zuid	n.v.t.	n.v.t.	20	14	21	12
13	A67*	Toerit zuid	n.v.t.	n.v.t.	33	44	60	59
14	Zilverbaan	A67 – Kneegseweg	n.v.t.	n.v.t.	28 / 20	21 / 26	28 / 25	24 / 23
15	De Plank	Kempenbaan – Dorpstraat	44 / 51	64 / 49	27 / 36	49 / 34	30 / 40	51 / 36
16	Heerseweg	Kempenbaan – A67	40 / 19	21 / 47	65 / 38	43 / 45	56 / 31	34 / 44
17	De Run 6800	Kempenbaan – Heiberg	57 / 13	32 / 47	86 / 57	61 / 85	95 / 43	49 / 80
18	De Run 5600	Kempenbaan – De Run 5400	54 / 16	14 / 54	63 / 49	45 / 66	66 / 36	44 / 54
19	A67*	Eindhoven - N69 WP	52 / 77	77 / 58	89 / 97	99 / 93	92 / 102	102 / 97
20	A67*	Eersel - N69 WP	52 / 77	77 / 58	75 / 101	101 / 85	72 / 94	96 / 80

Tabel 3: I/C-waarden ochtend- en avondspits (2-uurs spits)

*Rijkswaterstaat hanteert andere cijfers (uit het NRM-model)

* Eerste I/C-waarde in cel is westelijke of noordelijke rijbaan, tweede waarde is de oostelijke of zuidelijke rijbaan.

In de plan+ variant is op de meeste wegvakken sprake van een onbelemmerde doorstroming. Echter is op de N69 ten zuiden van Locht sprake van een hoge I/C verhouding met kans op congestie en op de A67 en De Run 6800 gezien de hoge I/C verhouding structureel sprake van congestie in de spits. Deze laatste wegvakken hebben in de plansituatie tevens een hoge I/C verhouding en kans op congestie. De aanliggende kruispunten van deze wegvakken worden zodanig vormgegeven dat de kans op congestie sterk verlaagd wordt. Kruispunten zijn over het algemeen maatgevend voor de doorstroming, niet de wegvakken.

Het realiseren van de N69 zorgt voor een verkeersafname ten westen van de nieuwe aansluiting A67. Er treedt een verschuiving op van de locaties waar zich structurele congestie voordoet. Waar in de plansituatie 2030 sprake is van structurele congestie ten westen van de nieuwe aansluiting A67, is in de plan+ situatie 2030 op de A67 ten oosten van de nieuwe aansluiting sprake van structurele congestie. Een aanpassing aan de A67 is niet in voorliggend bestemmingsplan voorzien. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu is bevoegd om de urgentie van de situaties op de rijkswegen te beoordelen en eventuele aanpassingen door te voeren.

Meegenomen ontwikkelingen in het SRE 3.0 verkeersmodel

In het SRE 3.0 verkeersmodel zijn de volgende ontwikkelingen in Veldhoven meegenomen:

Ontwikkeling inwoners en arbeidsplaatsen

	Inwoners	Arbeidsplaatsen
2010	43592	25501
2020	44550	30511
2030	44400	35751

Toekomstige ontwikkelingen:

1. Reconstructie rondom Heistraat
2. Kempenbaan 2x2 en 70 km/uur
3. Aansluiting A67 en Zilverbaan
4. Woningbouw Veldhoven-West
5. Ontwikkelingen de Run (incl. ASML, MMC en Health Park)
6. Bedrijventerrein Habraken



Er is daarmee rekening gehouden met de toevoeging van:

- 2.300 nieuwe woningen in Oerle Zuid, Zilverackers en Zilverbeek;
- 9.000 extra arbeidsplaatsen op bedrijventerrein De Run waaronder bij MMC/HTP (2.300) , bij ASML (3.000) en 2.200 voor ASML en andere ontwikkelingen op De Run 7000;