

Datum: 21 maart 2025

Fracties: CDA Gemert-Bakel

Betreft: Vervolg vragen Onderzoek verkeer CoCo

Op 17 maart jl. ontvingen wij de antwoorden op onze vragen van 10 februari jl. over het onderzoek naar de verkeersoplossingen op en rondom het Sportpark. Daarnaast ontvingen we op 14 maart de stukken over dit onderwerp die ter bespreking voorliggen in de commissievergadering van 27 maart aanstaande. Graag zien wij onderstaande vragen beantwoord, ofwel voor de commissievergadering of tijdens de vergadering door het adviesbureau.

In zowel de beantwoording van de vragen als de adviesnota wordt gesproken over het gebruik van een verkeersmodel (BBMA).

- 1. Klopt de conclusie dat dit is toegepast in het onderzoek van Kragten en is toegepast om de huidige stromen (van 2 jaar geleden) in beeld te brengen?**

Antwoord: Ja, de conclusie klopt. Kragten heeft inderdaad gebruik gemaakt van de cijfers van het BBMA. Het model is toegepast om zowel de huidige stromen als de stromen van het prognosejaar 2030 in beeld te krijgen.

- 2. Zo ja, kan uit de verkeerstellingen geconcludeerd worden dat het verkeersmodel accuraat is? M.a.w. komen de daadwerkelijke tellingen overeen met hetgeen uit het verkeersmodel is gebleken?**

Antwoord: Ja, de daadwerkelijke tellingen komen overeen met de cijfers uit het verkeersmodel.

- 3. In het verengde hiervan: uit alle voorgaande onderzoeken blijkt dat de Pastoor Attendorenstraat een van toeleidende wegen is naar het sportpark en dus ook de mogelijk nieuwe school. Waarom is op deze straat dan geen verkeerstelling (telslang) uitgevoerd?**

Antwoord: De verkeerstellingen zijn gedaan als aanvulling/controle op het BBMA model. Voor de aanvulling/controle was het daarom voldoende om enkel de direct aanliggende wegen te tellen, met name ook omdat het specifiek die wegen zijn, waar maatregelen genomen dien(d)en te worden.

- 4. Is ook de beoogde verkeersoplossing met een verkeersmodel doorgerekend? Zo ja, kunnen de conclusies gedeeld worden? Zo nee, waarom niet?**

Antwoord: Nee, de voorgestelde oplossing is niet doorgerekend met een verkeersmodel. Een dergelijk verkeersmodel bestaat niet. Er zijn wel inschattingen gemaakt, zie ook het antwoord op vraag 7.

De conclusie van het verkeersonderzoek luidt dat de omliggende straten extra capaciteit aan kunnen. Ook in beantwoording op onze vragen wordt dit aangegeven, omdat dit uit het verkeersmodel zou blijken. Een verkeersmodel en CROW-richtlijnen voor weginrichting rekenen echter met intensiteiten op etmaalniveau en hier is sprake van piekdruktes. Nu is helder dat wegen niet ingericht kunnen worden op de intensiteiten van een kwartier/half uur, maar op enkele cruciale punten loopt het nu al vast. Een voorbeeld hiervan is de rotonde met de Lodderdijk, bij Fitland. Met veel gevaarlijke situaties en enkele ongelukken in de laatste jaren tot gevolg (zoals deze).

- 5. Is er behalve verkeersmodellen ook verkeerskundig naar deze situatie gekeken, ten behoeve van de huidige situatie en een eventuele toename van (fiets)verkeer naar het nieuwe Macropedius? Graag een toelichting.**

Antwoord: Er is verkeerskundig naar de situatie gekeken. Daarbij is geanticipeerd op de ontwikkeling dat de Lodderdijk zal worden afgewaardeerd naar 30 km/uur. Daarbij wordt dan ook gekeken naar de rotonde met de Lodderdijk. De voorgestelde oplossing betekent overigens dat verkeer meer gespreid wordt over het wegennet. Verkeer naar het Macropedius bijvoorbeeld, zal gebruik maken van de aansluiting op de Lodderdijk en niet van de Predikant Swildensstraat.

- 6. Hoe wordt verkeerskundig aangekeken tegen de toename van fatbikes, elektrische fietsen etc. op deze rotonde, waar het overzicht behouden voor veel automobilisten nu al lastig is?**

Antwoord: Verkeerskundig is dit geen ideale ontwikkeling. De gemeente kan daar helaas als wegbeheerder niet op sturen en is afhankelijk van landelijke wet- en regelgeving.

In het verkeersonderzoek, bij de verkeerseffecten van het Commanderij College (4.1), worden de aantallen auto's en fietsers van en naar de school evenredig verdeeld over de vier toeleidende straten.

- 7. Waarop baseert het adviesbureau deze conclusie dat het verkeer zich evenredig verdeeld? Met name bij fietsers is dit immers niet te sturen.**

Antwoord: Dit is een inschatting mede gebaseerd op het postcodeonderzoek en de inzet van de routeplanner fiets uit het onderzoek van Kragten.

In de adviesnota wordt aangegeven dat het budget hoger is dan tot op heden geraamd en gereserveerd voor het verkeer rondom de nieuwe school en dat daarom mogelijk geprioriteerd moet gaan worden.

- 8. In hoeverre is sprake van een samenhangend pakket aan maatregelen en is het überhaupt mogelijk om hierin keuzes te maken? M.a.w. gaat de werking van de voorkeursoplossing niet verloren indien bepaalde maatregelen niet uitgevoerd worden?**

Antwoord: Het gaat inderdaad om een samenhangend pakket aan maatregelen. Er zijn geen niet-noodzakelijke maatregelen opgenomen. Vakinhoudelijk advies is dus om voor alle maatregelen budget te reserveren.

Namens het CDA,
Erik Schoone