

## Aanvullende technische vragen van SENIOREN VELDHOVEN Inzake BP PeterZuidlaan-Julianastraat

Deze aanvullende vragen zijn nodig omdat de verklaring van toename van het verkeer op de Vijverstraat in scenario 2 niet bevredigend is.

Hieronder zijn de eerder gestelde vraag en antwoord weergegeven, waarna een eigen beschouwing van de situatie volgt.

### Actueel verzoek is om de veranderingen van het verkeer op de Vijverstraat te verklaren:

1. Scenario 2 Toename of afname noord-zuid richting?
2. Scenario 2 Toename of afname zuid-noord richting?
3. Scenario 1 Afname verkeer van 5% na aanleg Peter Zuidlaan-Julianastraat
4. Scenario 2: toename verkeer met 72% ten opzichte van scenario 1
5. Wat wordt bedoeld met 'van en naar Zeelst' in uw antwoord, specifiek maken
6. Verklaar het tweede deel van de tekst: "Het aantal voertuigen is verkeerskundig acceptabel en verspreidt zich bovendien snel in de wijk (het aantal wordt na ieder kruispunt in de wijk lager)", gegeven de bijgevoegde schets.

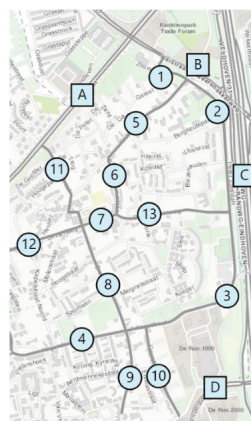
NB: het gaat hier om meer verkeer, daarmee kunnen niet de bewoners worden bedoeld die nu ook al van de Vijverstraat gebruik maken. Zie verder de beschouwing.

Technische vragen Senioren Veldhoven inzake bestemmingsplan  
Peter Zuidlaan-Julianastraat  
t.b.v. oordeelsvormende vergadering op 16 januari 2024, agendapunt 6.01

**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.

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	Hagendoreneweg	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 veelvouden van 5%



Figuur / tabel 3.1: Effect maatregelscenario's op verkeersintensiteiten

Context:

Uit de tekst blijkt hiervoor ook geen verklaring:

**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.

**Antwoord:**

**Vraag 1**

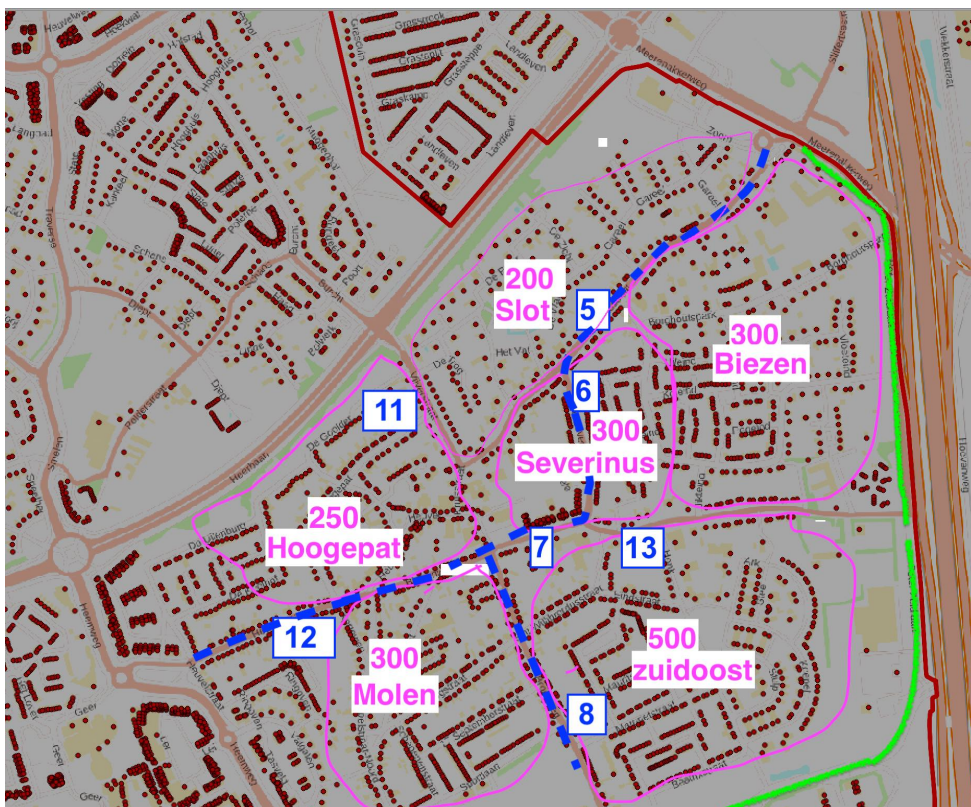
In de uitleg staat inderdaad dat het gaat om vermoedelijk bestemmingsverkeer van/naar Zeelst. Een verkeersmodel is opgedeeld in diverse zones. Zones zijn ongeveer soortgelijk aan een buurt. Iedere zone heeft een X-aantal inwoners en/of arbeidsplaatsen in zich. Vanuit één punt (een zogenoemd voedingspunt) 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).

## Beschouwing

Het grootst denkbare verzorgingsgebied van de Vijverstraat heb ik aangeduid met bedachte indelingen en namen. De puntjes geven adressen aan, de globale optelling is aangegeven boven de namen. Het totaal van deze buurten is minder dan 2000 adressen.



In lichtgroen de Peter Zuidlaan - Julianastraat. Blauw gestreept het (nieuwe) 30 km traject.

De Vijverstraat ontsluit de woonbuurten aangegeven met Hoogepat en Slot.

Bekijken we de buurt Hoogepat: de bewoners kunnen de wijk verlaten via Hoogepat naar Vijverstraat [11] en via Hoogepat en De Uilenburg naar Heuvelstraat [12].

Deze bewoners zullen door instellen van 30 km GEEN ander gedrag gaan vertonen.

Doorgaand verkeer door de buurt kan via Hoogepat, echter doordat daar aan 1 kant wordt geparkeerd is dit een slalomtraject dat alleen omwonenden nemen. Een toename van verkeer door Hoogepat is dan ook onwaarschijnlijk.

Bekijken we buurt Slot: Dit is een woonbuurt waar door de woonerf-opzet geen enkel doorgaand verkeer is.

Precies door de opzet hebben de bewoners elk een eigen voorkeursroute van en naar hun huis.

Het verzorgingsgebied vanaf de Vijverstraat is ten hoogste 80 woningen.

Een toename van verkeer vanuit/naar de Trog is dan ook onwaarschijnlijk.

Einde Vijverstraat: vanuit het noorden kun je slechts doorrijden tot Kruisstraat 3: De supermarkt van De SPAR. Velen doen dat omdat dit ook dienst doet als afhaalpunt voor pakjes.

Vanuit het zuiden 'langs de kerk' wordt door buurtbewoners wel gedaan. Door inrichting en snelheidsremmers is dit niet te beschouwen als doorgaande weg.

Een toename van verkeer op het traject 'kerk' - Vijverstraat is dan ook onwaarschijnlijk.

Traject Vijverstraat- Severinuslaan: niet valt in te zien waarom er meer verkeer zou komen tussen de [11] en [6]-[5] dan nu het geval is. Immers voor de bewoners van Severinus en Biezen is de enige reden om de Vijverstraat te nemen het bereiken van de Heerbaan.

Het is niet voorstelbaar dat enkele meters van nieuwe 30 km op Severinuslaan en Kruisstraat leiden tot zo'n drastische verandering. Bovendien neemt het verkeer op de punten 5 en 6 met meer dan 2500 af en is het verschil tussen deze punten minimaal.

Een toename uit deze hoek van 1600 op de Vijverstraat is ook vanuit deze gedachte niet voor de hand liggend.

Aanvullend: in het hele gebied zijn geen grote werkgevers bekend, de in de schets genoemde aantallen adressen (rode puntjes) zijn dan ook globaal gelijk te stellen met woonadressen.

Een concentratie bij [7] is verklaard doordat dit 65 appartementen zijn voor vooral ouderen, dus met een afwijkende verkeersgeneratie.

Dit geldt ook voor een behoorlijk aantal adressen in zuidoost, die in gebruik zijn bij een zorginstelling.

Tenslotte:

Getriggerd door een totaal onverwachte uitkomst van het onderzoek voor de Vijverstraat, heb ik vraagtekens gezet bij de resultaten. Zeker het verschil tussen scenario 1 en 2 is bijzonder. In scenario 1 volgt de Vijverstraat die trend van minus 5%. Dit zou dan de afname zijn veroorzaakt door het verleiden van doorgaand verkeer naar de Peter Zuidlaan.

In scenario 2, invoering van 30 km op het traject Zoom-City en Broekweg-noord, volgen de meeste straten een trend van rond minus 50%, alleen de Vijverstraat niet. Deze beweegt zelfs extreem in tegengestelde richting! Namelijk 72% toename ten opzichte van scenario 1.

Het in eerste aanleg gegeven antwoord is niet voldoende om een dergelijke afwijking te rechtvaardigen.

Mogelijk is een hernieuwde beoordeling van de inrichting van het model aan de orde.

## Memo

Aan : Senioren Veldhoven  
 Onderwerp : **Aanvullende vragen verkeer BP Peter Zuidlaan-Julianastraat**  
 Cc : Griffie, wethouder Jeroen Rooijackers, projectgroep Peter Zuidlaan-Julianastraat

Van : Paul Konings afdeling : Beheer en Realisatie  
 Datum : 30 januari 2024 aantal bijlagen : -

### Inleiding

Senioren Veldhoven heeft een aantal aanvullende vragen gesteld op 28 januari. Het gaat over vragen over het verkeersonderzoek dat uitgevoerd is bij het Bestemmingsplan (BP) Peter Zuidlaan-Julianastraat (bijlage 13 van de toelichting bij dit BP is het verkeersonderzoek). Het gaat hierbij over verkeerscijfers op de Vijverstraat. De eerdere beantwoording van hun ingediende technische vragen was niet naar tevredenheid beantwoord.

### Aanvullende vragen

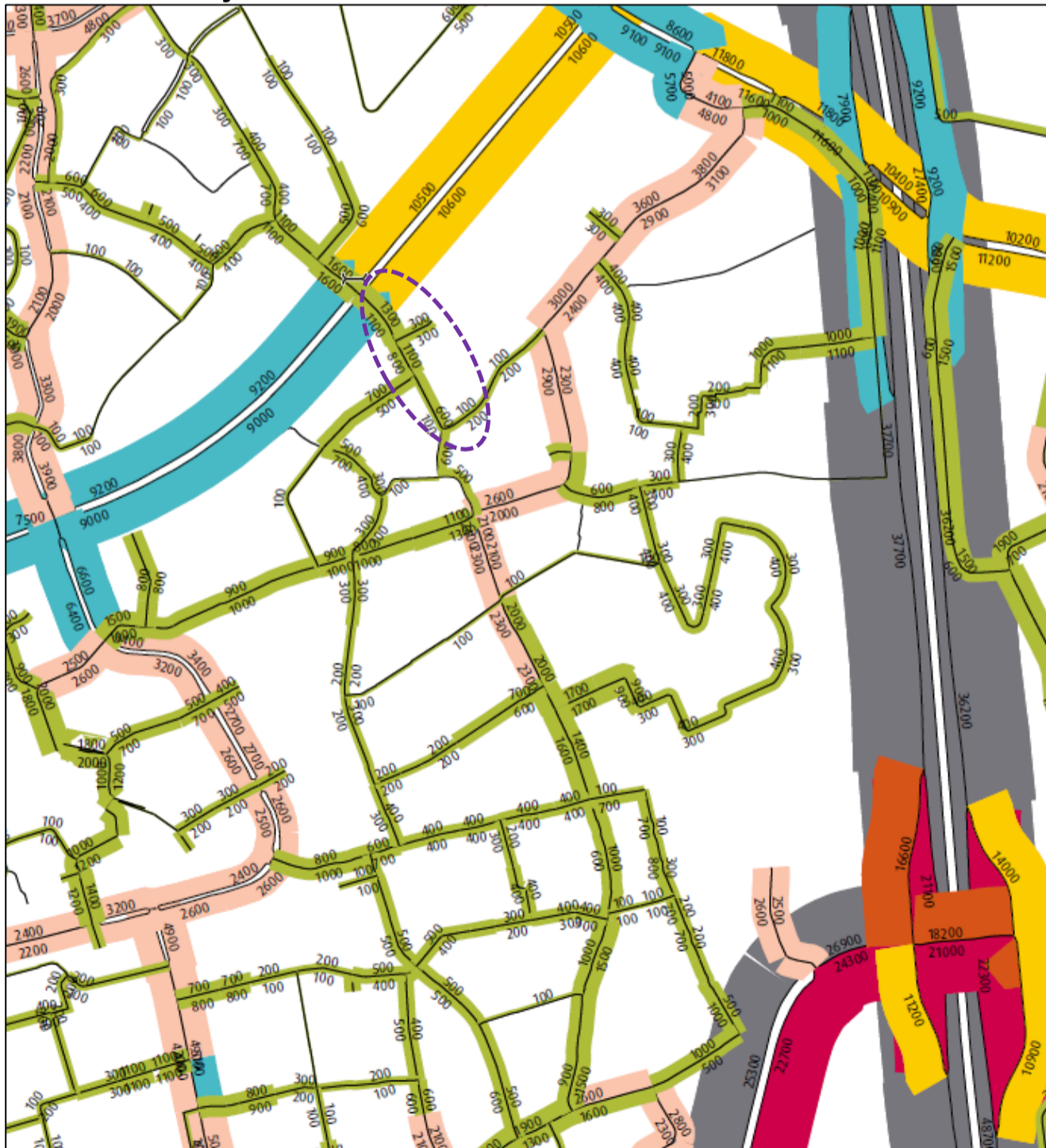
Uw verzoek is om de veranderingen van het verkeer op de Vijverstraat te verklaren. U stelt hierover 6 aanvullende vragen:

1. Scenario 2 Toename of afname Noord-zuidrichting?;
2. Scenario 2 Toename of afname Zuid-Oostrichting?;
3. Scenario 1 Afname verkeer 5% na aanleg Peter Zuidlaan-Julianastraat;
4. Scenario 2 Toename verkeer met 72% ten opzichte van scenario 1;
5. Wat wordt bedoeld met 'van en naar Zeelst' in uw antwoord, specifiek maken;
6. Verkeer het tweede deel van de tekst: 'het aantal voertuigen is verkeerskundig acceptabel en verspreidt zich bovendien snel in de werk (het aantal wordt na ieder kruispunt in de wijk lager).

### Beantwoording vragen 1 t/m 4

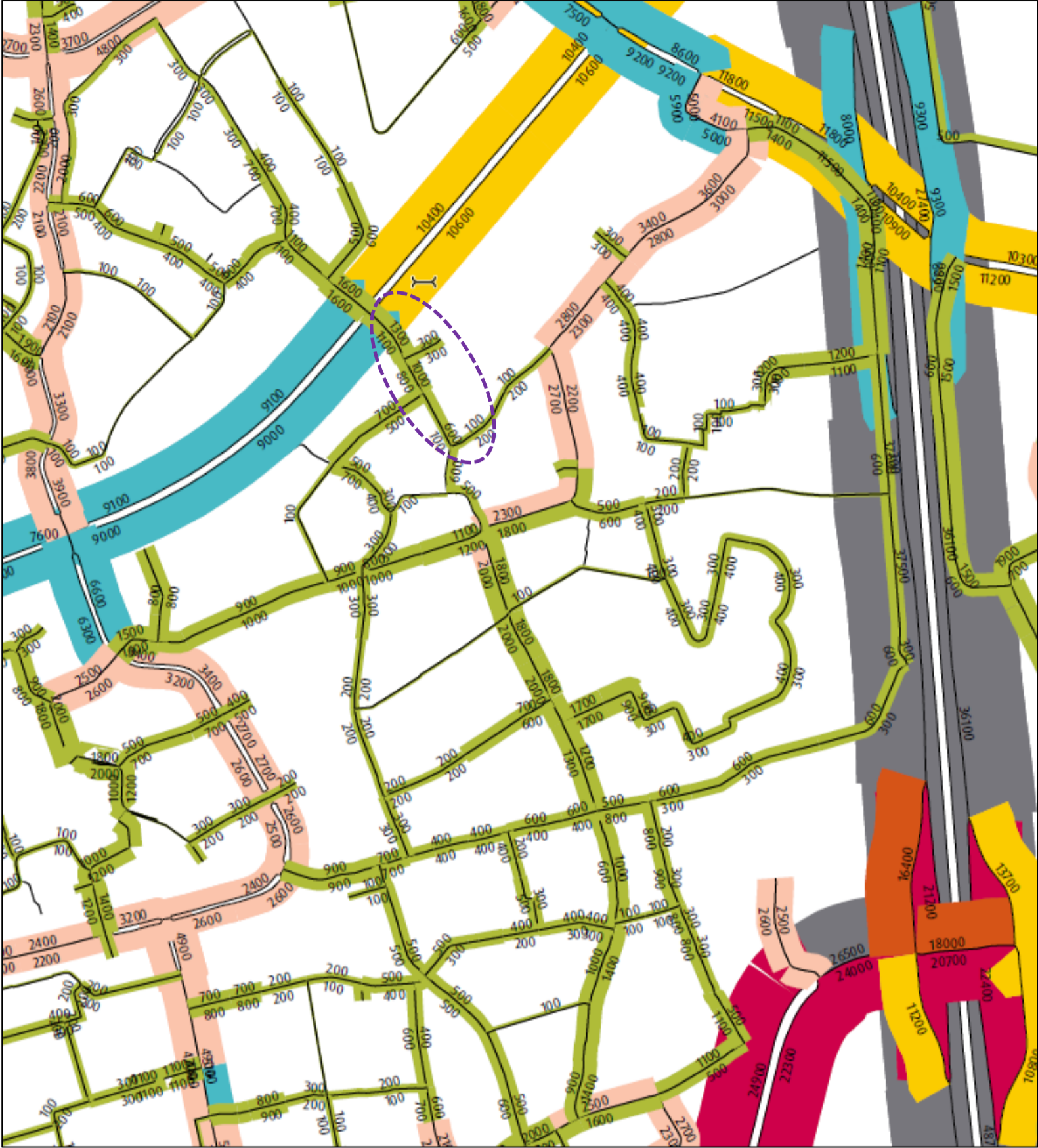
Jammer om te lezen dat u niet (helemaal) tevreden was met ons eerdere antwoord. Voor de vragen 1 t/m 4 vermoeden wij dat u behoefte heeft aan de onderliggende cijfers van het verkeersonderzoek. Ook weten we niet welke vergelijking u precies wilt maken in uw vragen. B.v. scenario 2 met scenario 1 vergelijken of juist met de Referentiesituatie? Daarom staan hieronder drie uitsneden uit het verkeersmodel van het verkeersonderzoek BP Peter Zuidlaan-Julianastraat. Hiermee wordt meer inzicht gegeven in de cijfers. En kunt u, als u dat wenst, onderlinge vergelijkingen maken. De Vijverstraat hebben we omcirkeld.

### Referentie 2030 bij BP Peter Zuidlaan-Julianastraat





Scenario 1 2030 BP Peter Zuidlaan-Julianastraat





## Scenario 2 BP Peter Zuidlaan-Julianastraat



5. *Wat wordt bedoeld met 'van en naar Zeelst' in uw antwoord, specifiek maken*  
In onze vorige beantwoording (van uw eerdere vraag 1) hebben we dat geprobeerd uit te leggen. Er ontstaat in het verkeersmodel bij de invoering van 30 km/uur in Zeelst op de huidige 50 km/uur wegen, in combinatie met de doorverbinding Peter Zuidlaan-Julianastraat, hoogstwaarschijnlijk een aantrekkelijkere/snellere verbinding voor enkele buurten (zones in het verkeersmodel) van/naar de Heerbaan via de Vijverstraat. In de bovenstaande uitsneden is te zien dat in scenario 2 ten opzichte van scenario 1 meer verkeer door het centrum van Zeelst rijdt, over de Hoogepat en Kapelstraat-Noord. De uitleg kan zijn dat (een deel van) dit verkeer eerst via de Binnenweg-Sint Severinuslaan-Kruisstraat van/naar richting Eindhoven reed. Maar dat na invoering van 30 km/uur dit verkeer de route via de Vijverstraat-Heerbaan van/naar richting Eindhoven kiest.
6. *Verkeer het tweede deel van de tekst: 'het aantal voertuigen is verkeerskundig acceptabel en verspreidt zich bovendien snel in de werk (het aantal wordt na ieder kruispunt in de wijk lager).*  
3100 motorvoertuigen per gemiddelde werkdag is voor een erftoegangsweg (30 km/uur), zoals de Vijverstraat, veilig en zonder structurele doorstromingsproblemen te verwerken. Daarbij ook rekening houdend met de weginrichting en nabije omgeving (parkeren vindt bijvoorbeeld plaats in parkeervakken op de Vijverstraat). De verkeersaantallen op de Vijverstraat worden hoger naarmate dichter naar de Heerbaan gegaan wordt. De verkeersaantallen op de Vijverstraat worden lager naarmate richting het centrum en de Kruisstraat gegaan wordt. Met andere woorden, de Vijverstraat vormt voor een deel van de wijk Zeelst de eerste -of de laatste- schakel in de route van/naar de Heerbaan.



**Veldhoven**

Paul Konings  
Verkeerskundige  
Gemeente Veldhoven

14 040  
E-mail: [Paul.Konings@veldhoven.nl](mailto:Paul.Konings@veldhoven.nl)  
[www.veldhoven.nl](http://www.veldhoven.nl)  
Twitter: [@GemeenteVh](https://twitter.com/GemeenteVh)  
Aanwezig: ma, di, wo, do, vr