



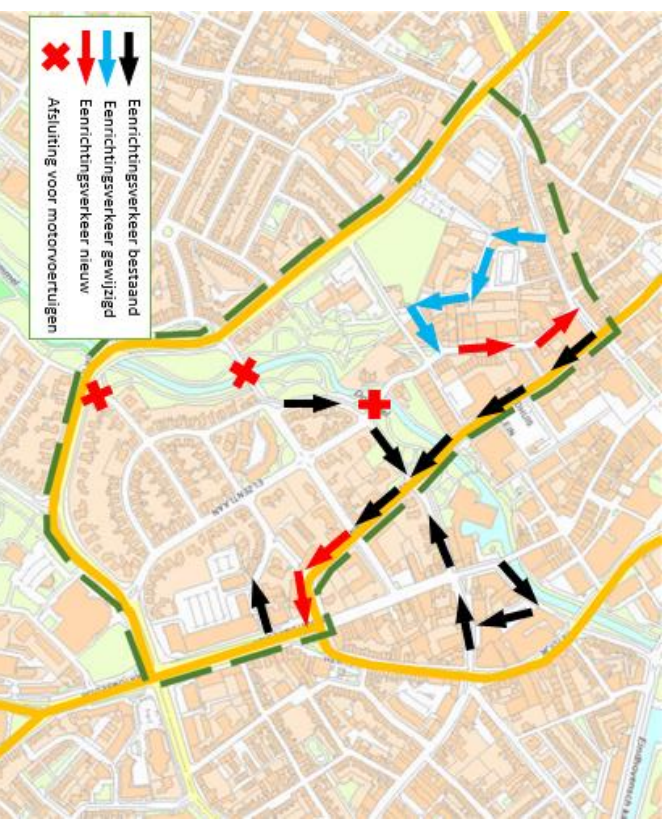
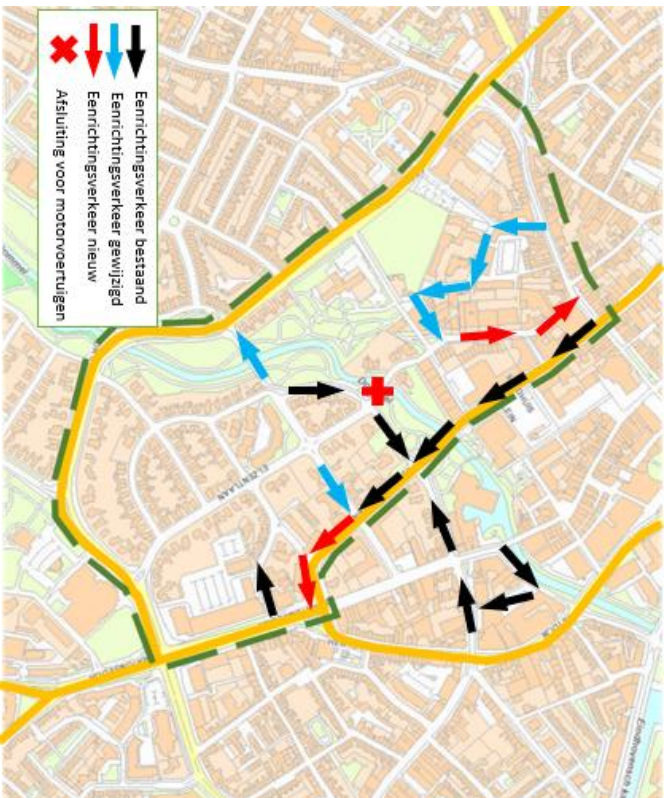
Streetexperiment Centrum-West

Evaluatie proefsituatie 2 – 2 juli 2024





EINDHOVEN

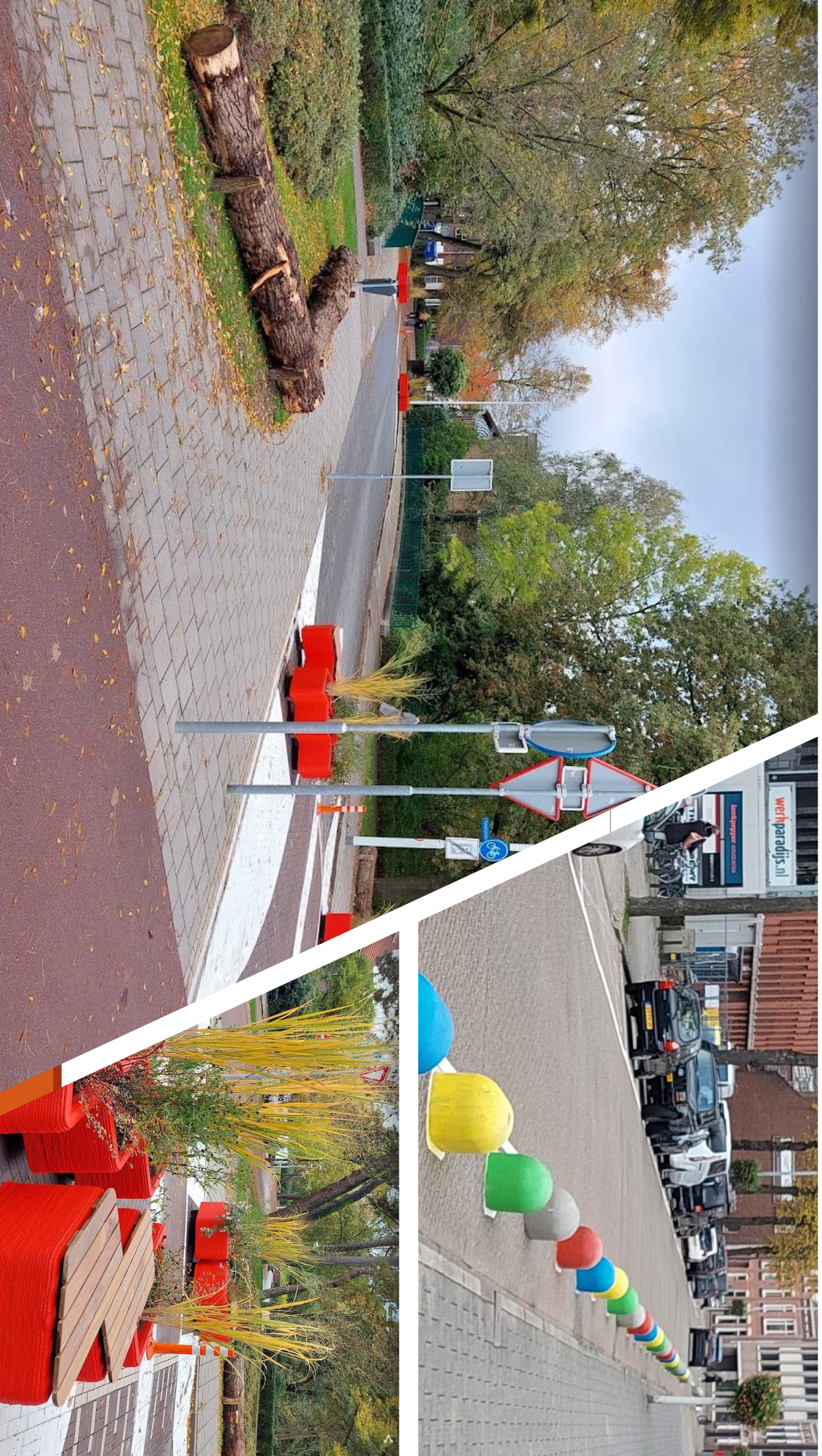


Proefsituatie/variant 1

november 2023 – maart 2024

Proefsituatie/variant 2

april – juni 2024







Aanleiding straatexperiment

- Overlast doorgaand verkeer;
- Verkeersveiligheid en leefbaarheid onder druk;
- Suggesties van bewoners voor maatregelen;
- Ambitie om verkeersproblematiek in de buurten integraal aan te pakken.



Monitoring



Verkeersstellingen met sensoren, van verkeersdrukte en gereden snelheden



Verkeersstromen, op basis van TomTom-data



Ongevalsdata, op basis van politieregistraties



Enquête onder bewoners en belanghebbenden



Observaties tijdens de twee proefperioden



Evaluatiegesprekken met wijkvertegenwoordigers en belanghebbenden



Geluiden uit meldingen en petities



EINDHOVEN

Resultaten metingen

VERKEERSDRUKTE, SNELHEDEN, ONGEVALLLEN



EINDHOVEN

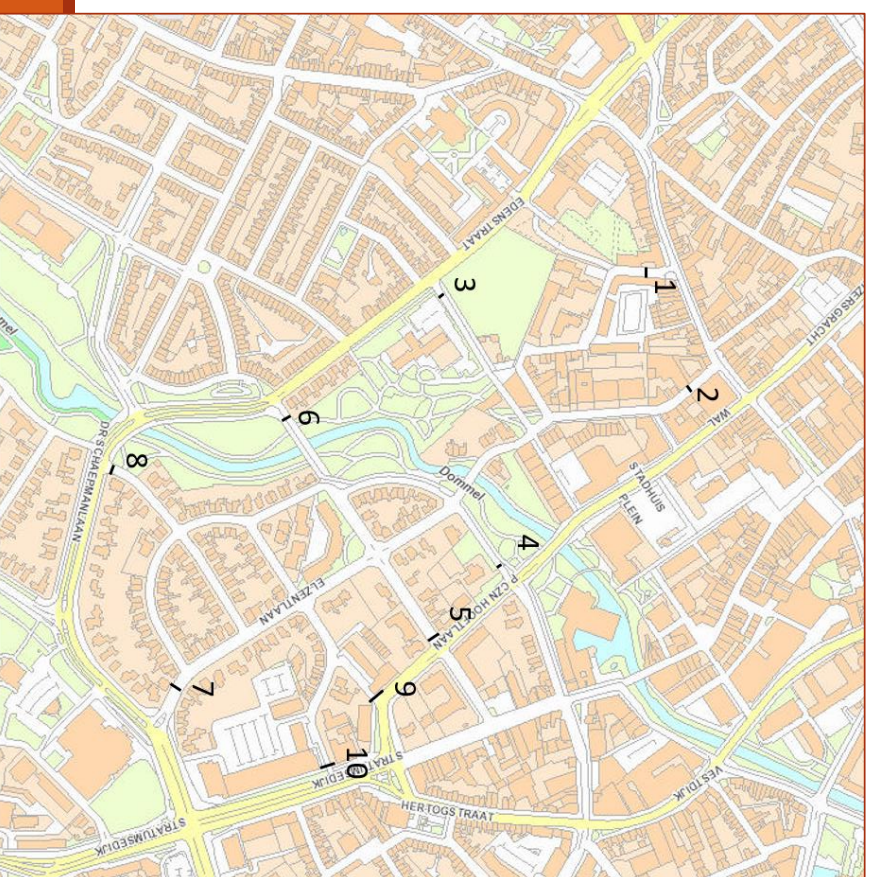
Metingen verkeersdrukke en gereden snelheden

Telmomenten

- 0-meting vooraf: week 27/28 2023
 - 1-meting tijdens situatie 1: week 50/51 2023
 - 2-meting tijdens situatie 2: week 21/22 2024
- Metingen vonden 24 uur per dag plaats.

In de resultaten is specifiek aangegeven wat de verkeersdrukke is in de ochtendspits (07:00-09:00) en avondspits (16:00-18:00), en wat het aandeel van het verkeer in deze perioden is.

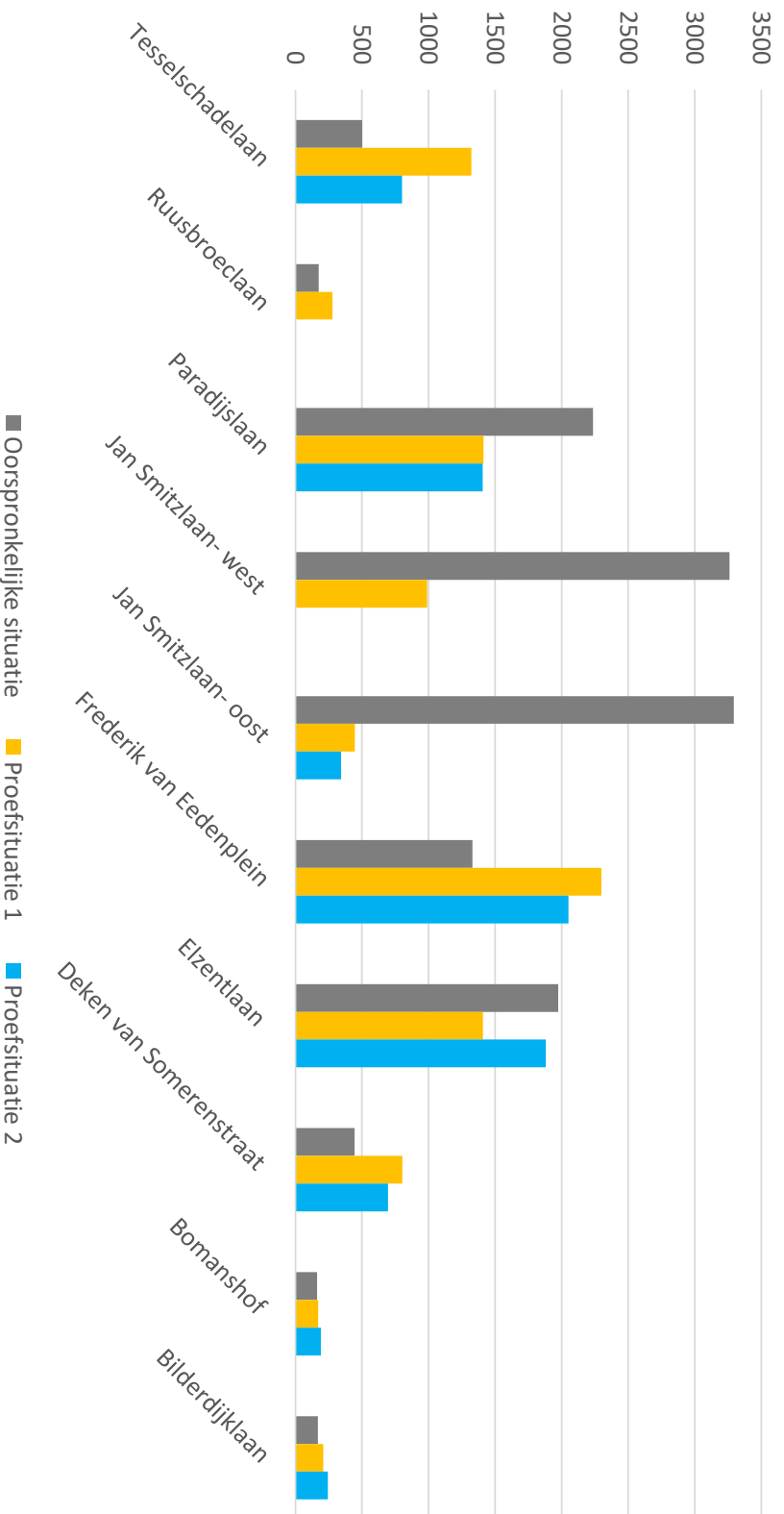
Telpunten





Vervoersbewegingen per straat

(0-, 1- en 2-meting, gemiddeld aantal mvt per werkdag)

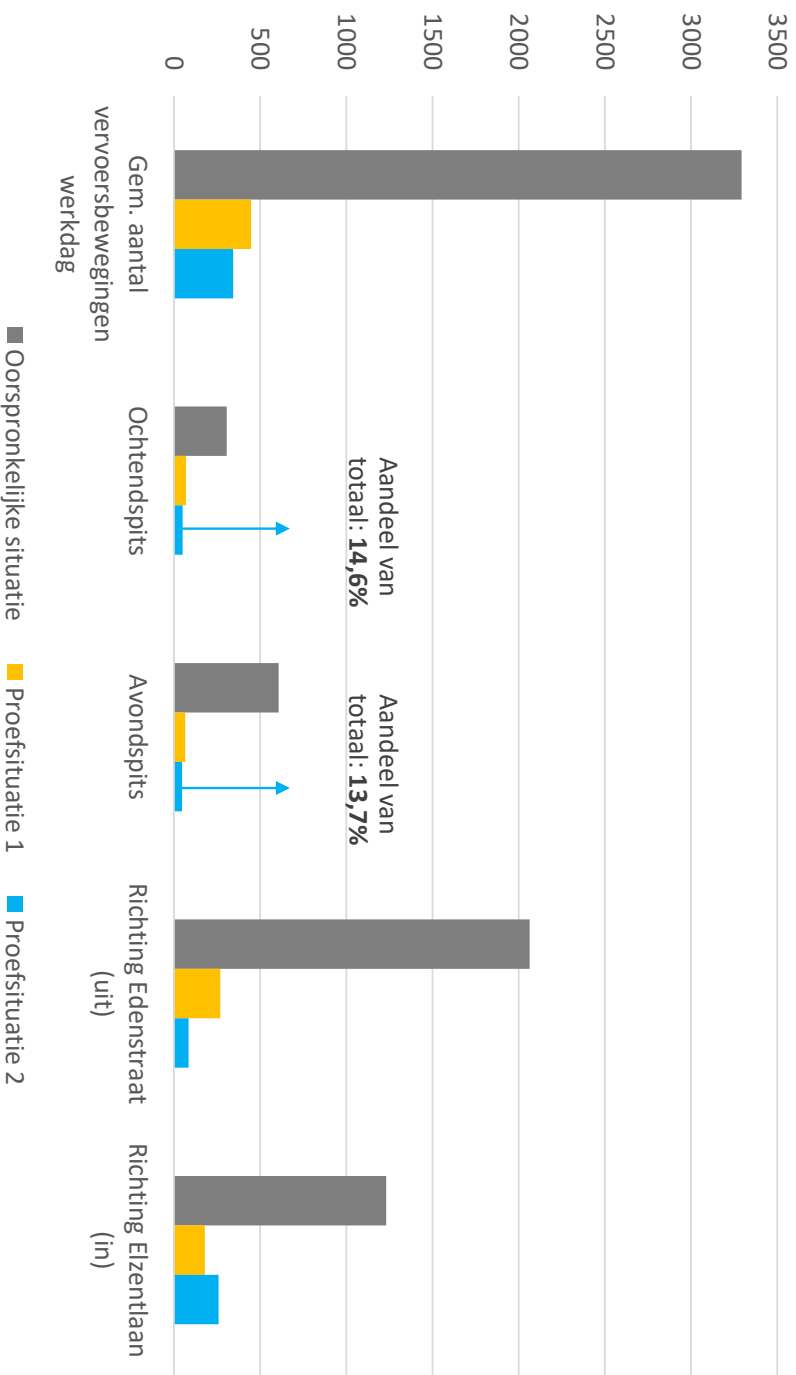


Totale intensiteit telpunten
0 = 13.546 mvt
1 = 9.344 mvt
2 = 7.618 mvt



EINDHOVEN

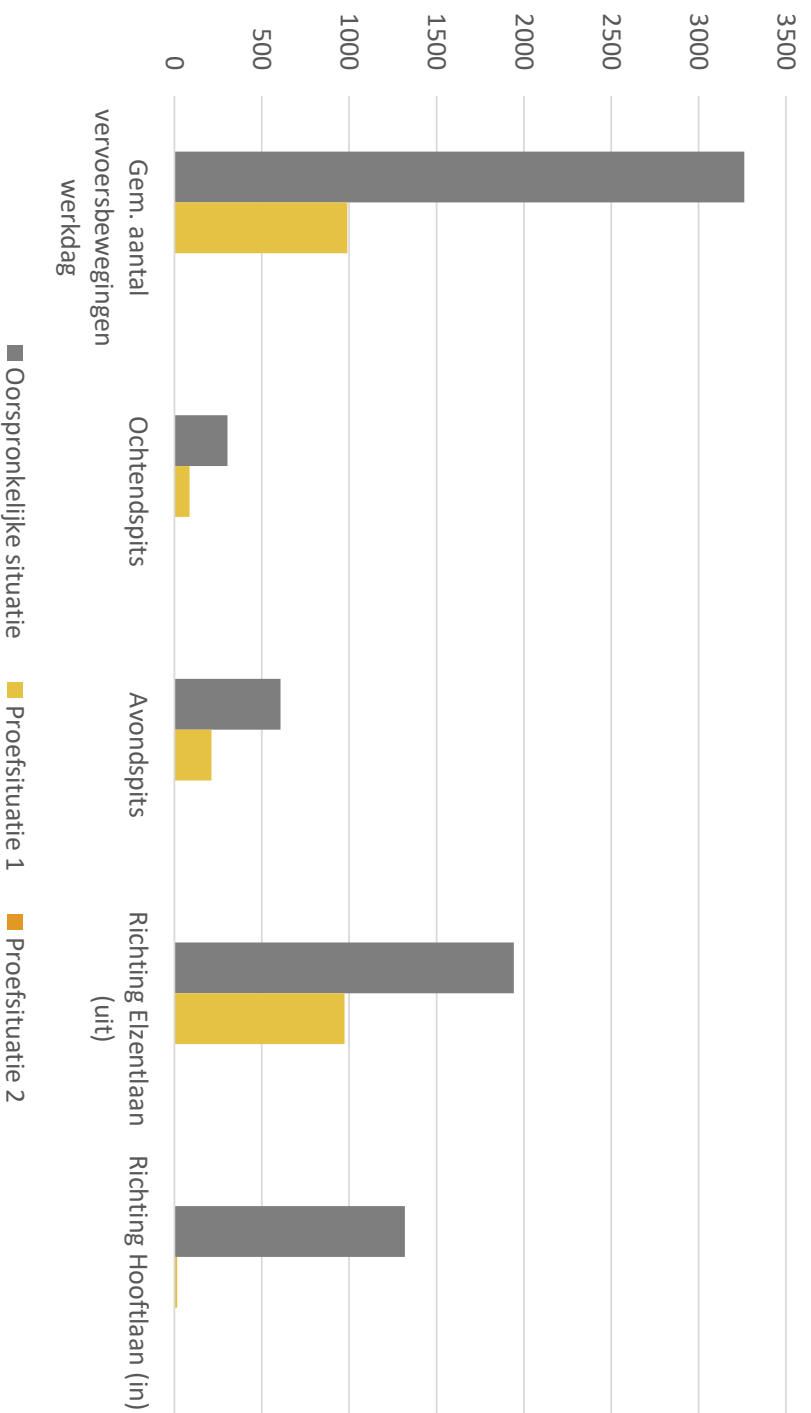
Jan Smitzlaan oost





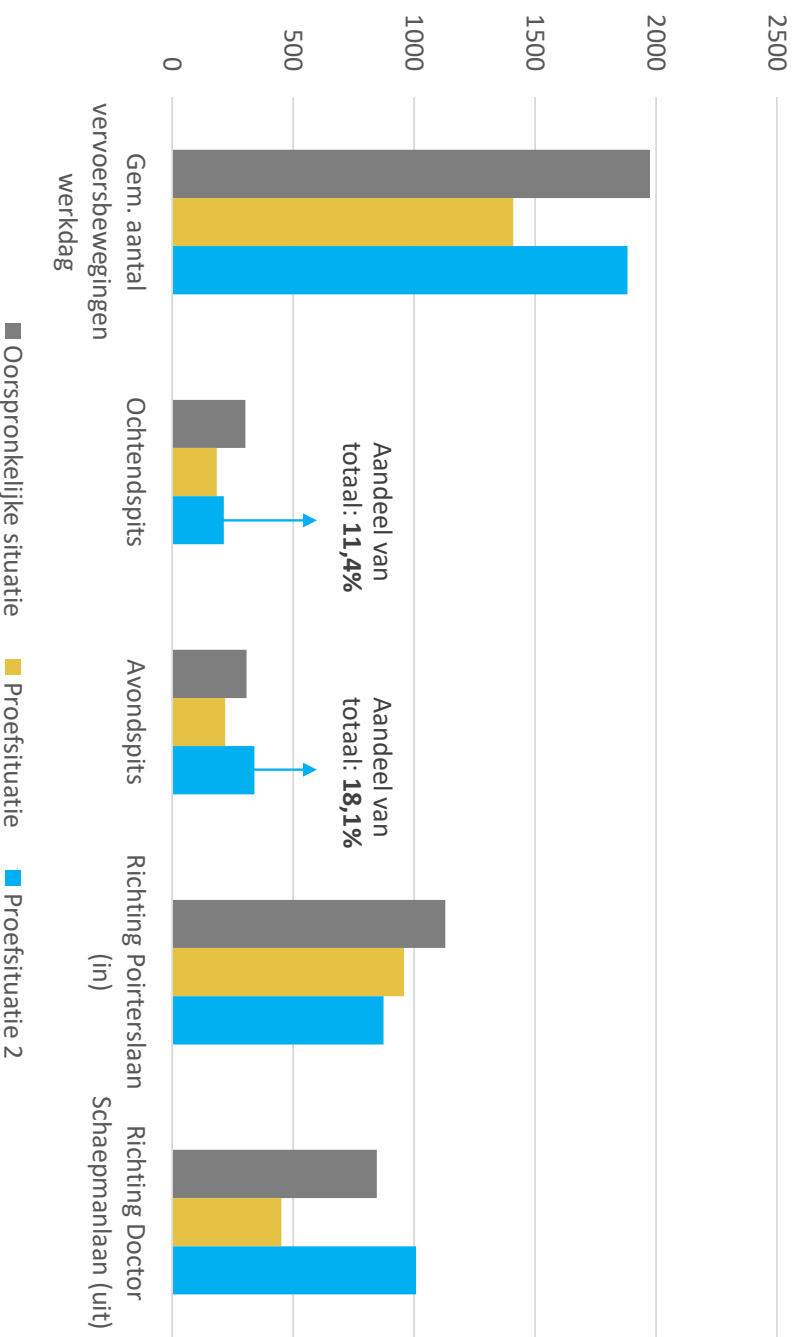
EINDHOVEN

Jan Smitzlaan west





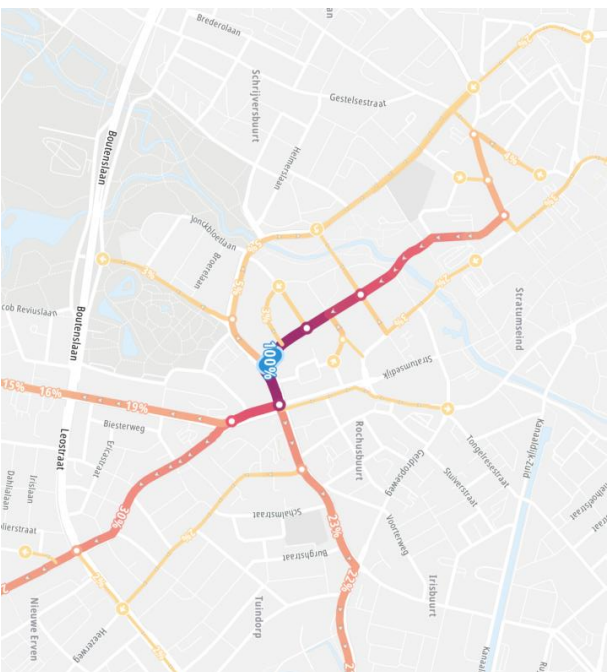
Elzentlaan





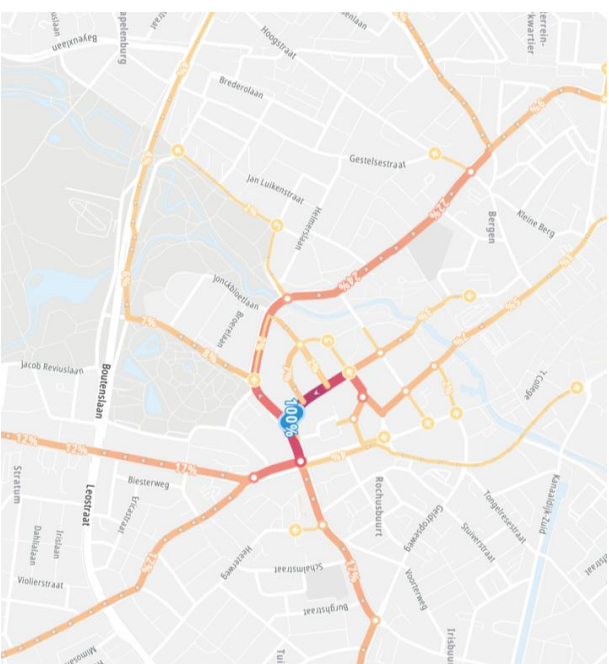
EINDHOVEN

Elzentlaan: richting Doctor Schaeppmanlaan (uit)



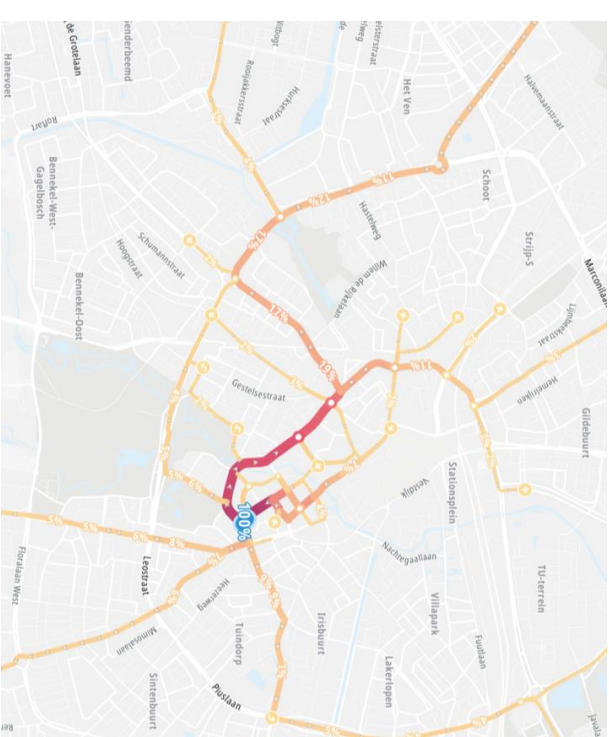
0-meting

3-7-2023 t/m 16-7-2023



1-meting

11-12-2023 t/m 24-12-2023



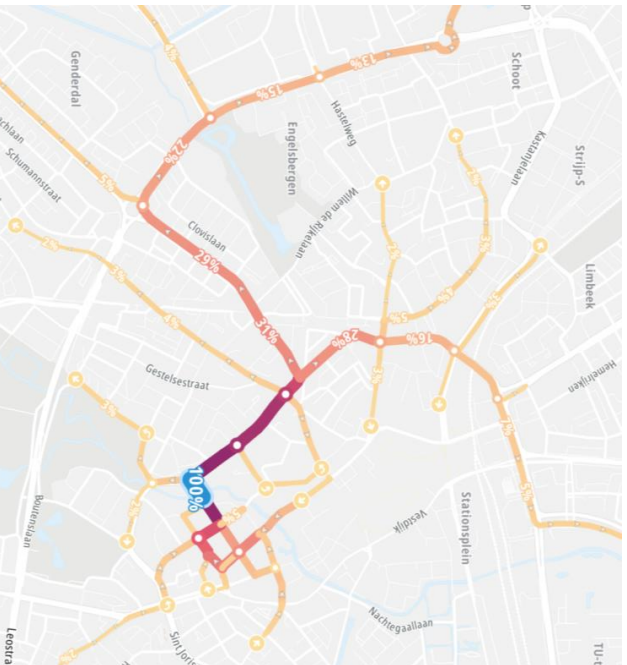
2-meting

20-5-2024 t/m 6-6-2024



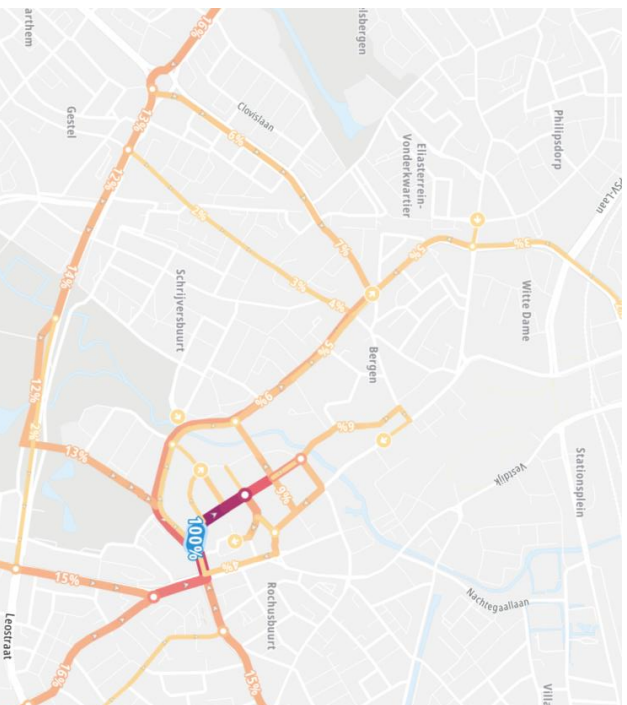
EINDHOVEN

Elzentlaan: richting Poirtererslaan (in)



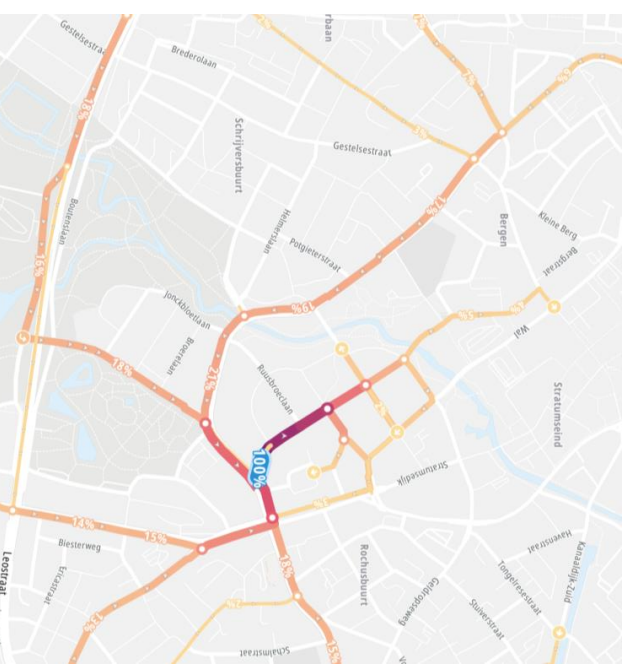
0-meting

3-7-2023 t/m 16-7-2023



1-meting

11-12-2023 t/m 24-12-2023

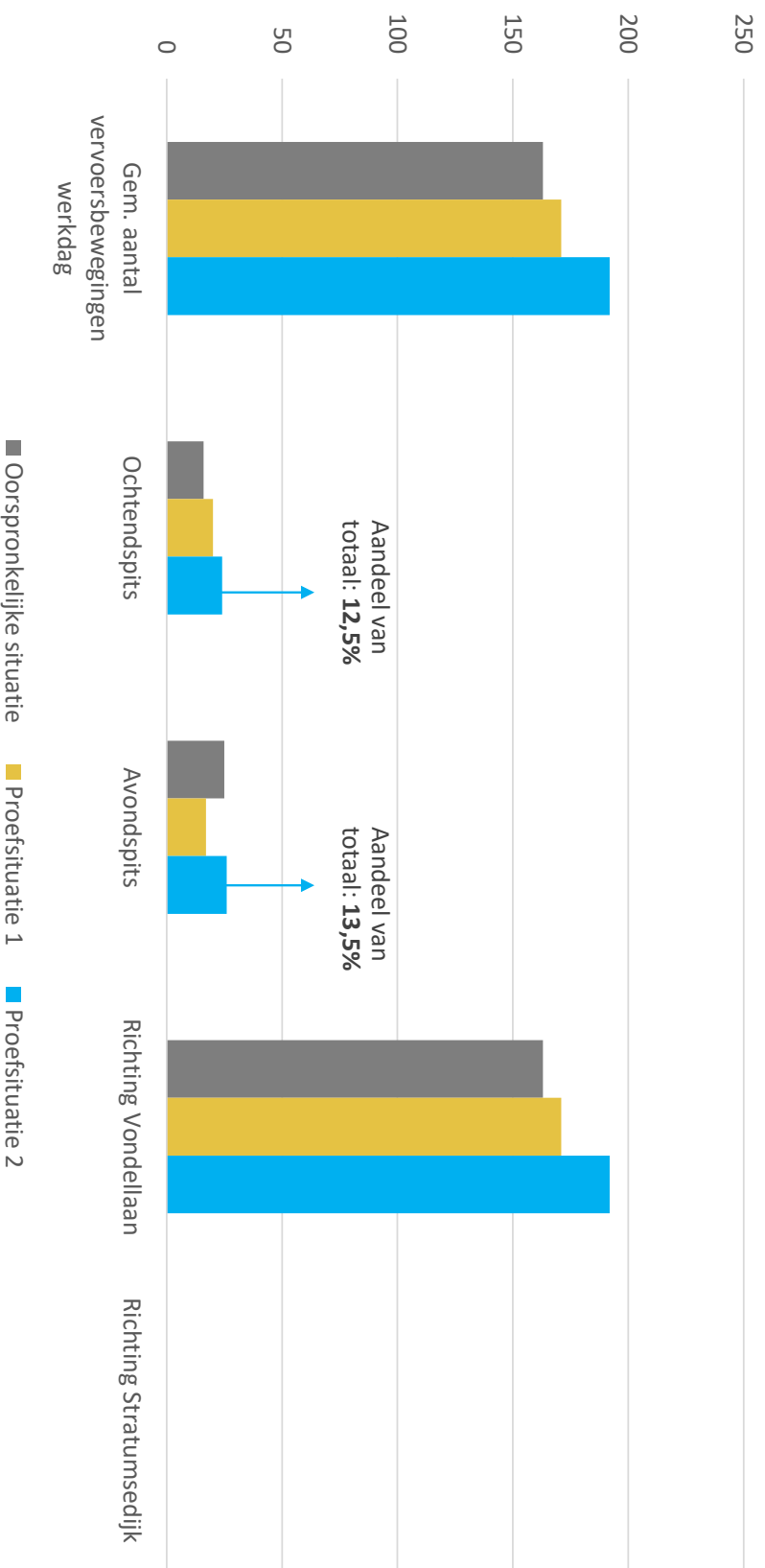


2-meting

20-5-2024 t/m 6-6-2024

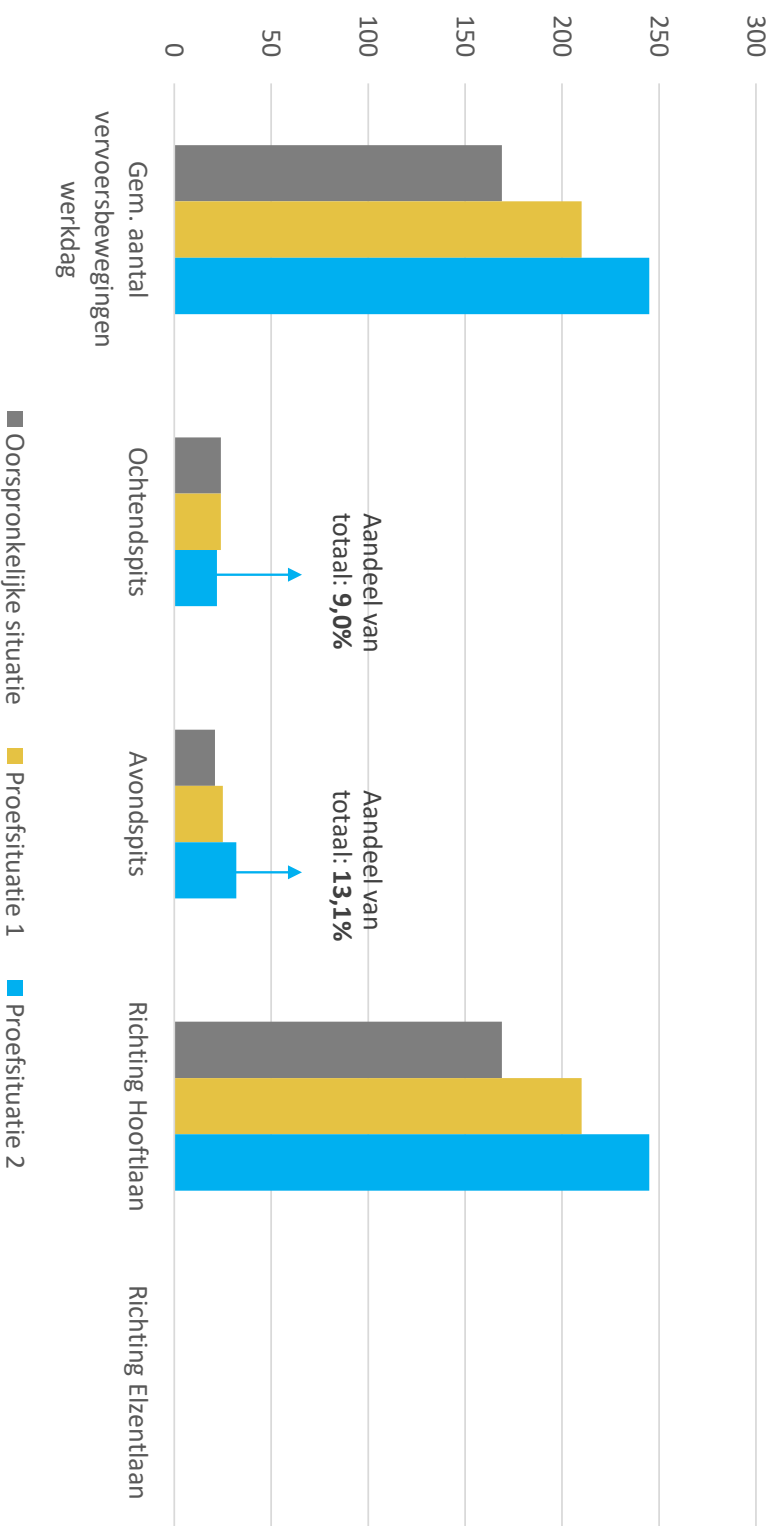


Bomanshof

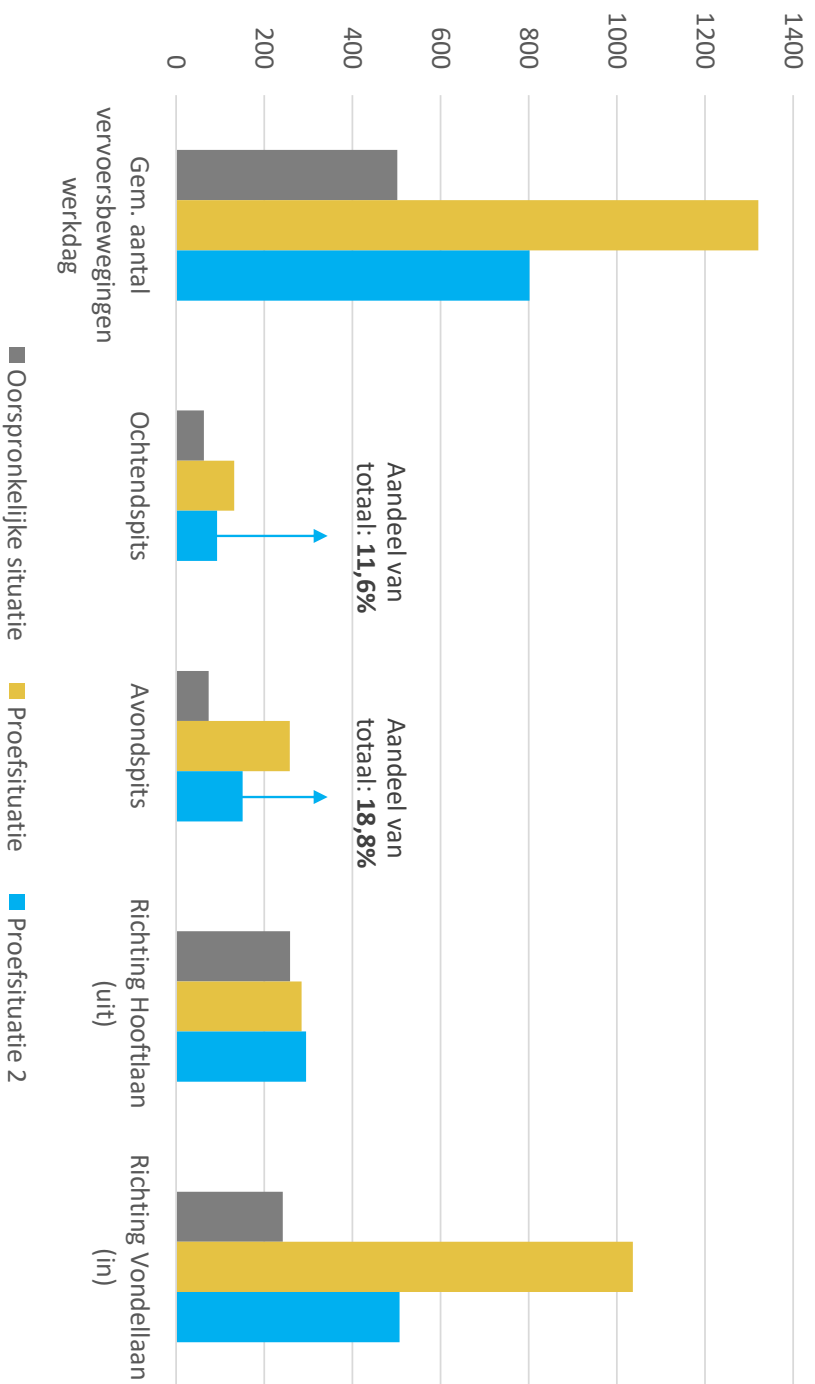




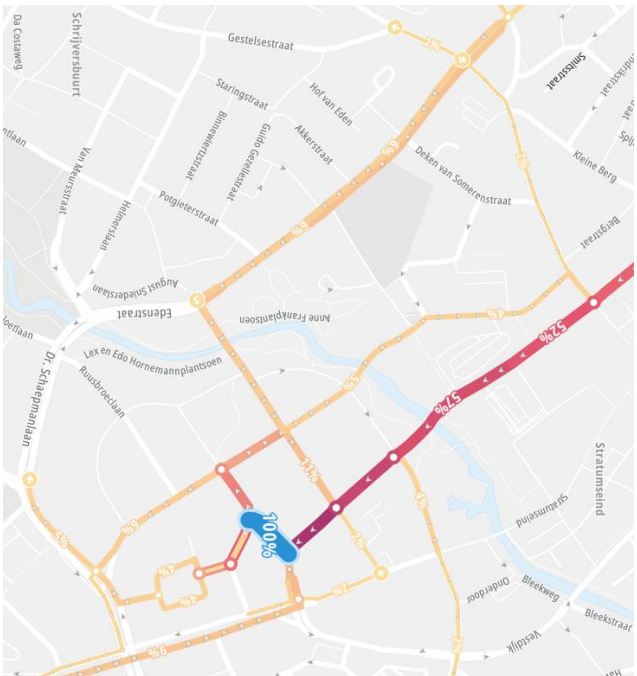
Bilderdijklaan



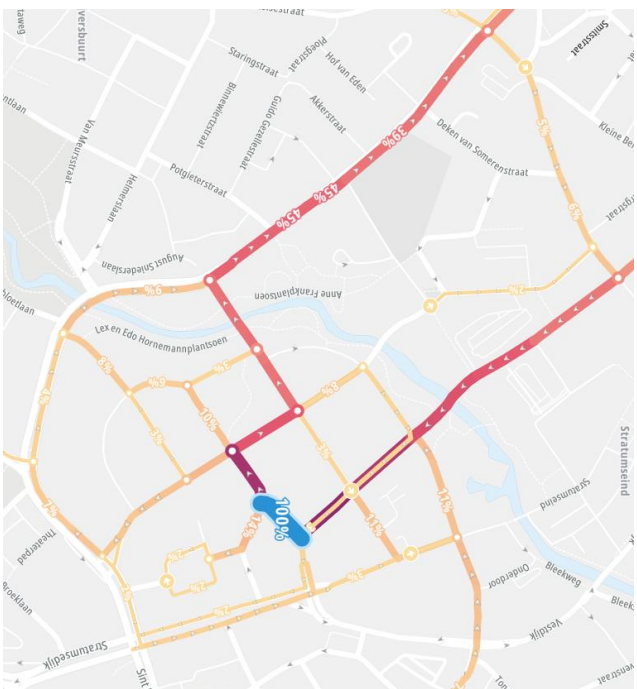
Tesselschadelaan



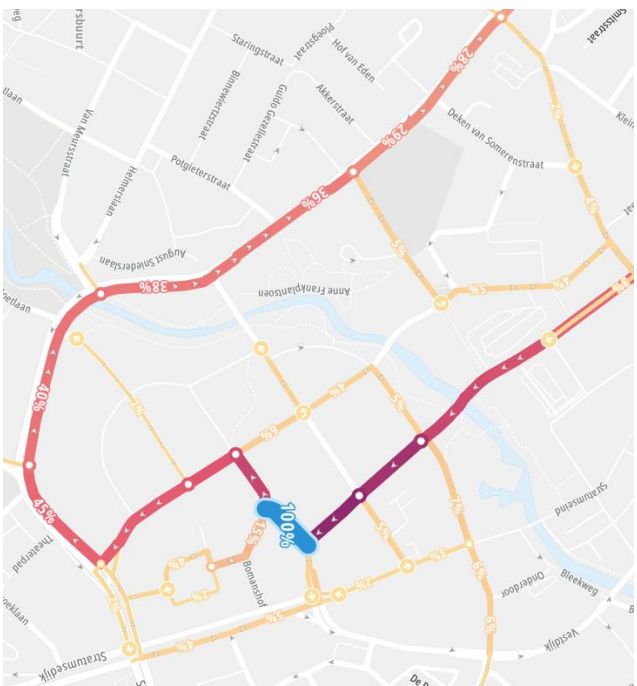
Tesselschadelaan: richting Vondellaan (in)



0-meting
3-7-2023 t/m 16-7-2023

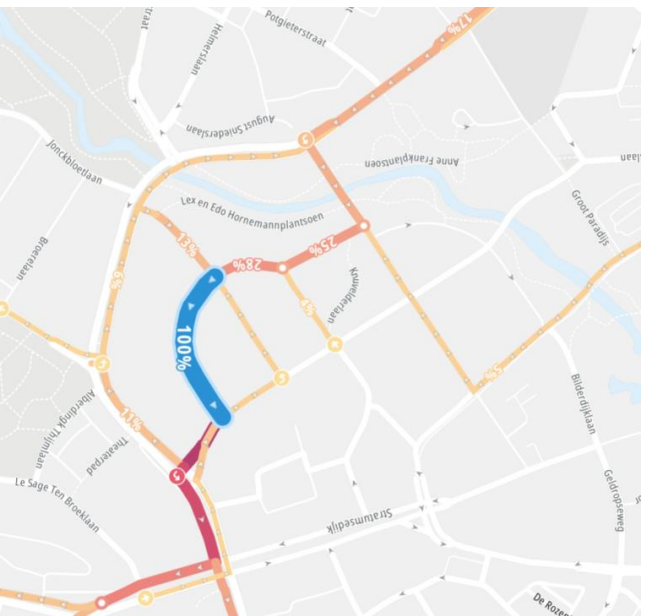


1-meting
11-12-2023 t/m 24-12-2023



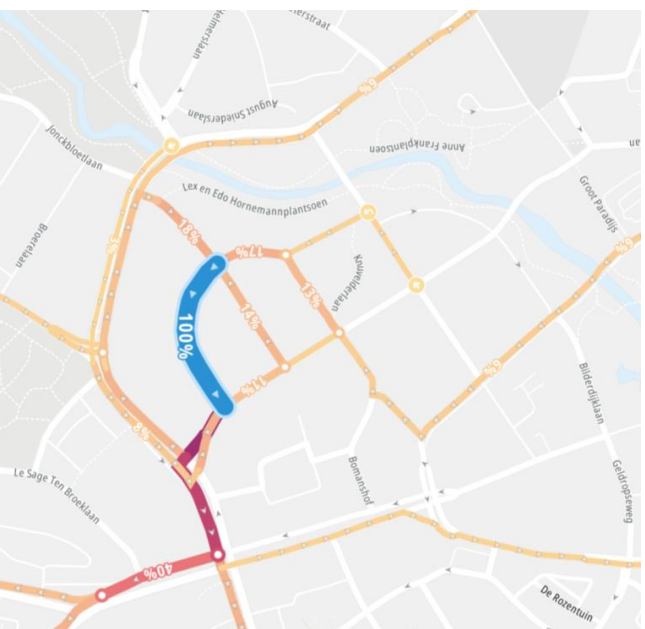
2-meting
20-5-2024 t/m 6-6-2024

Poirtererslaan



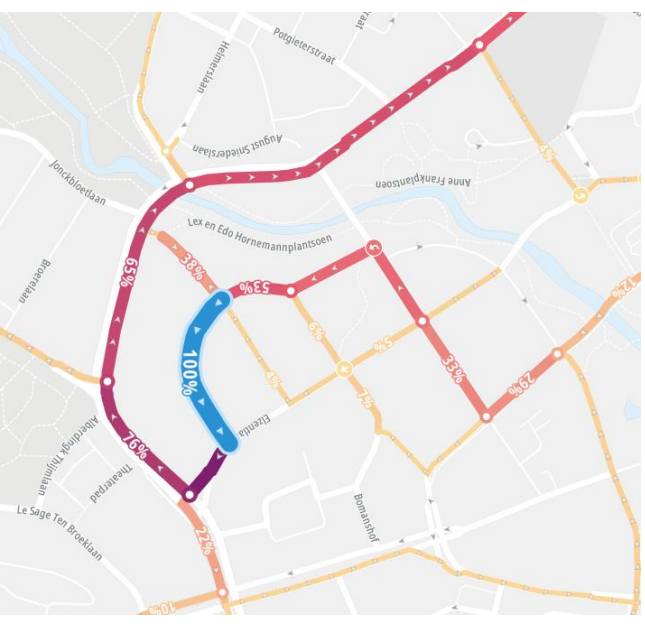
0-meting

3-7-2023 t/m 16-7-2023



1-meting

11-12-2023 t/m 24-12-2023

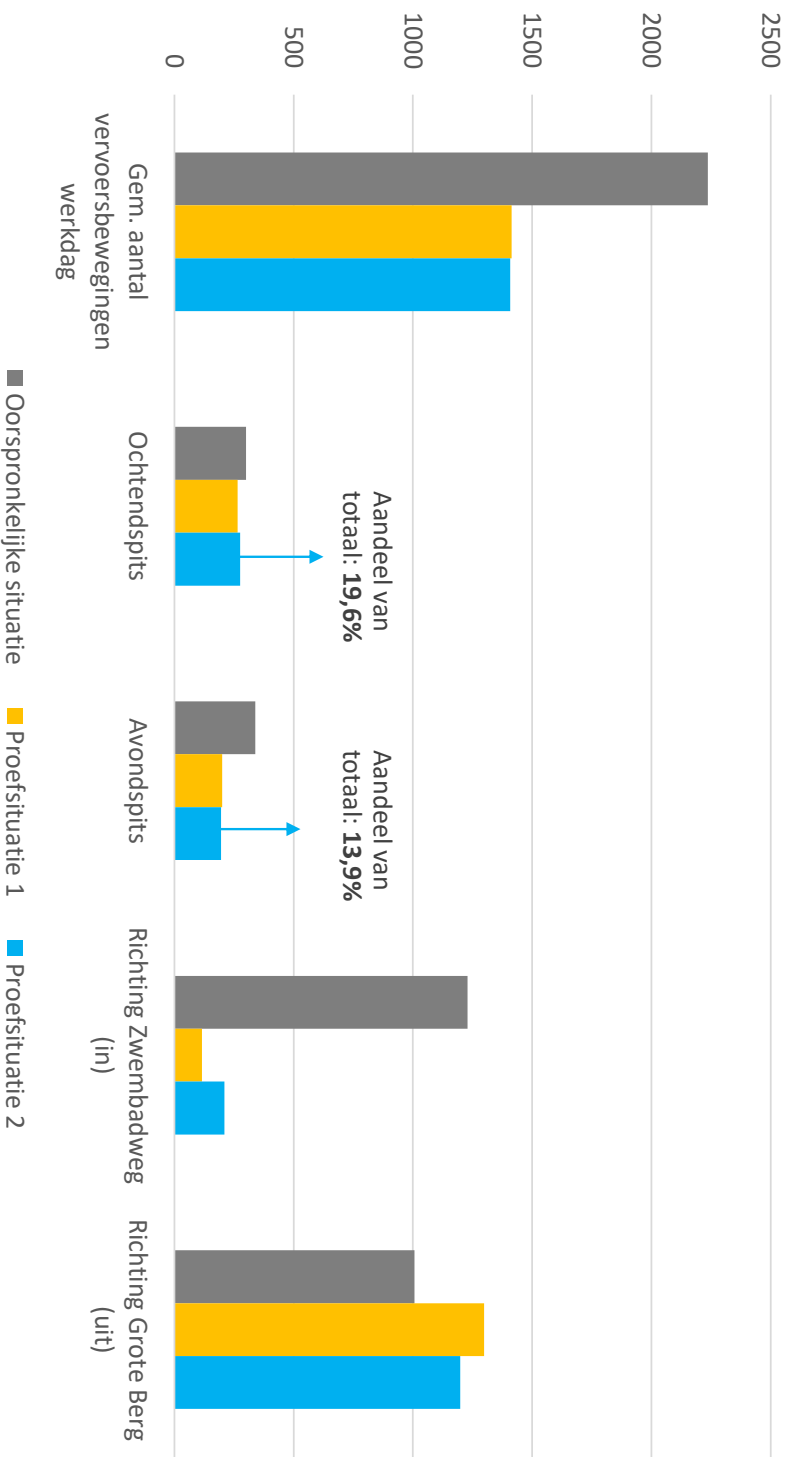


2-meting

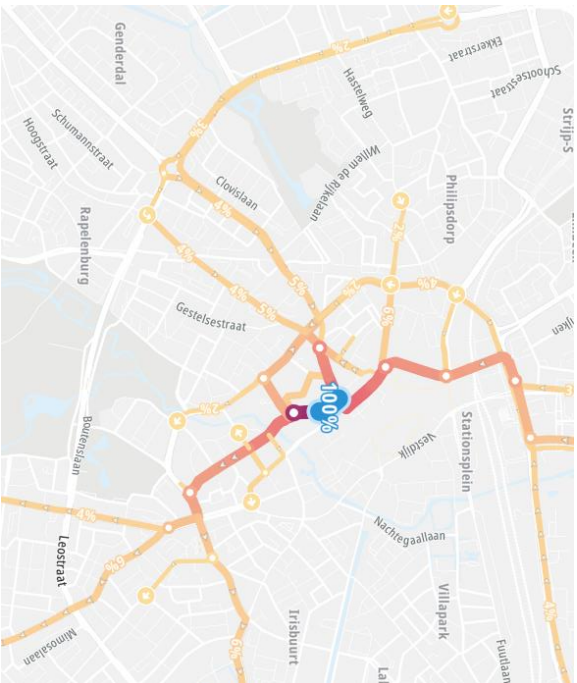
20-5-2024 t/m 6-6-2024



Paradijslaan

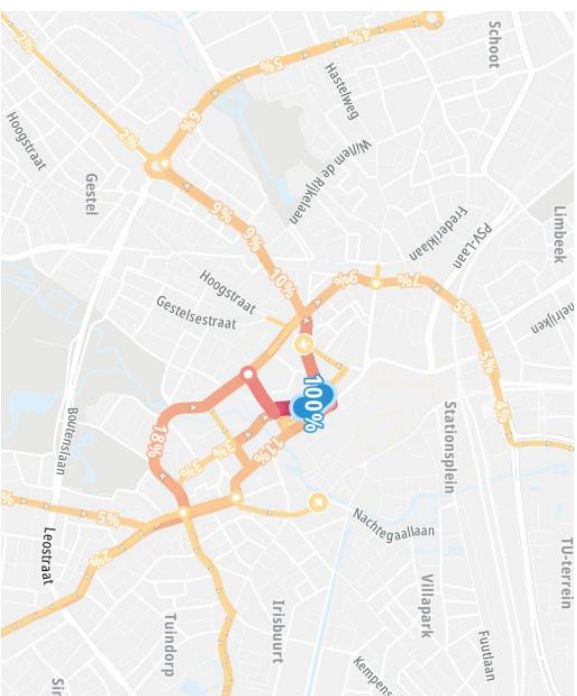


Paradijslaan: richting Grote Berg (uit)



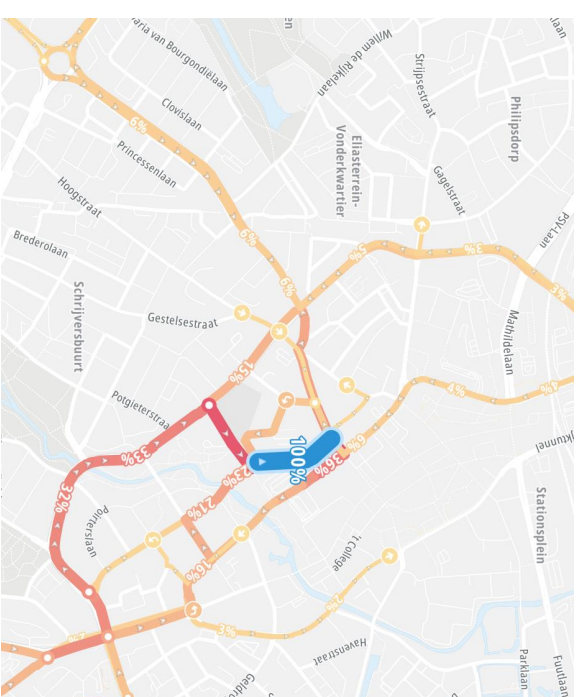
0-meting

3-7-2023 t/m 16-7-2023



1-meting

11-12-2023 t/m 24-12-2023

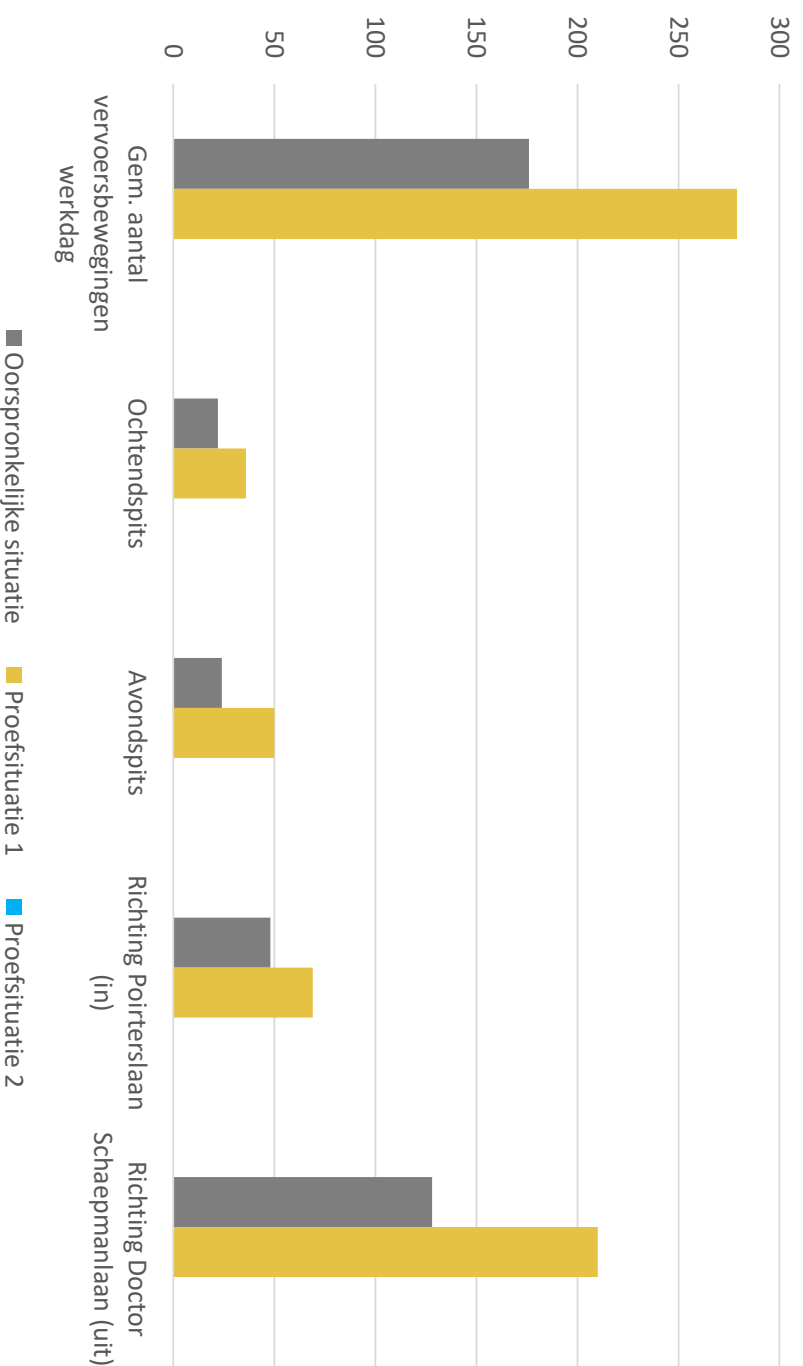


2-meting

20-5-2024 t/m 6-6-2024



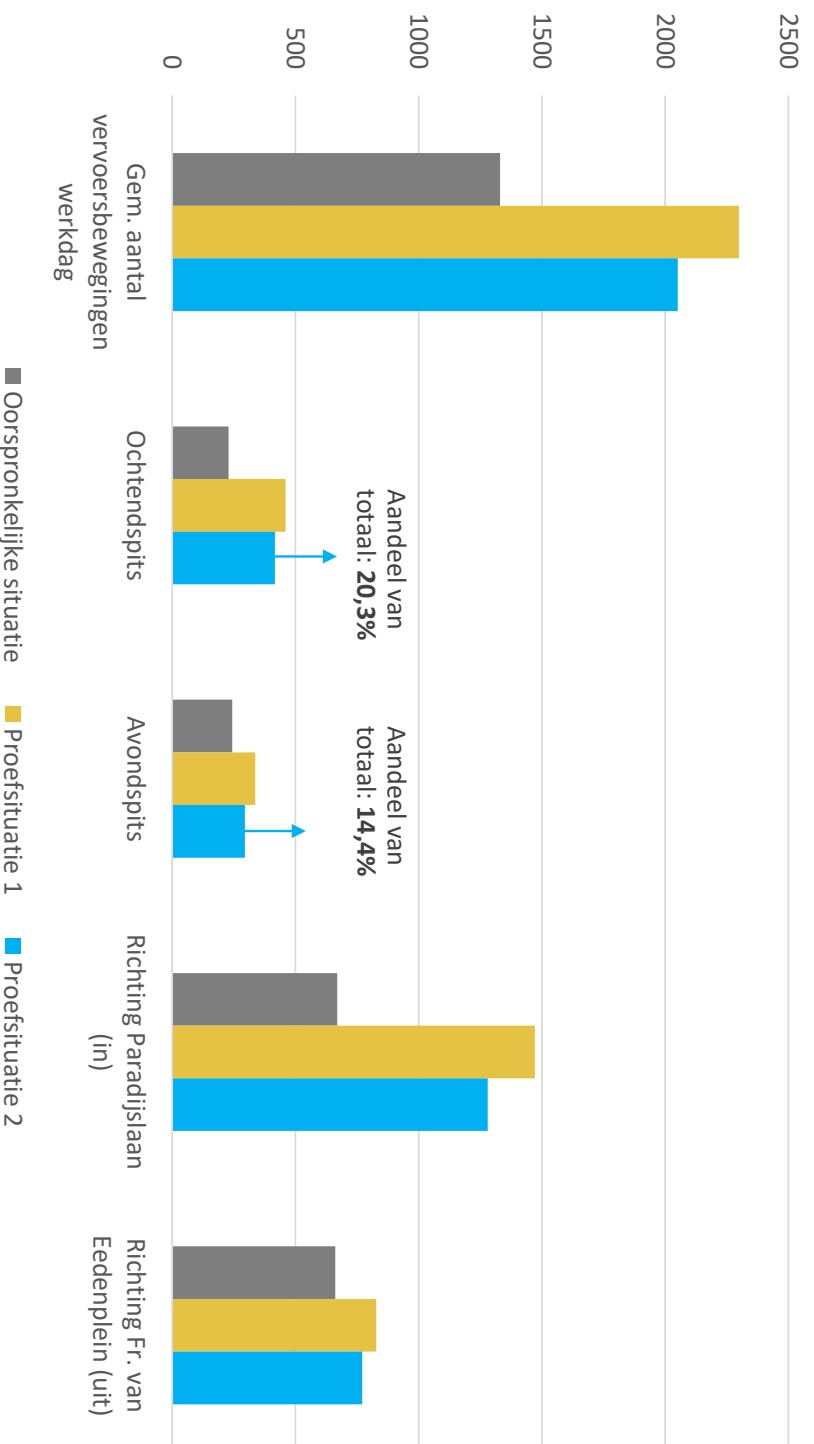
Ruusbroeclaan





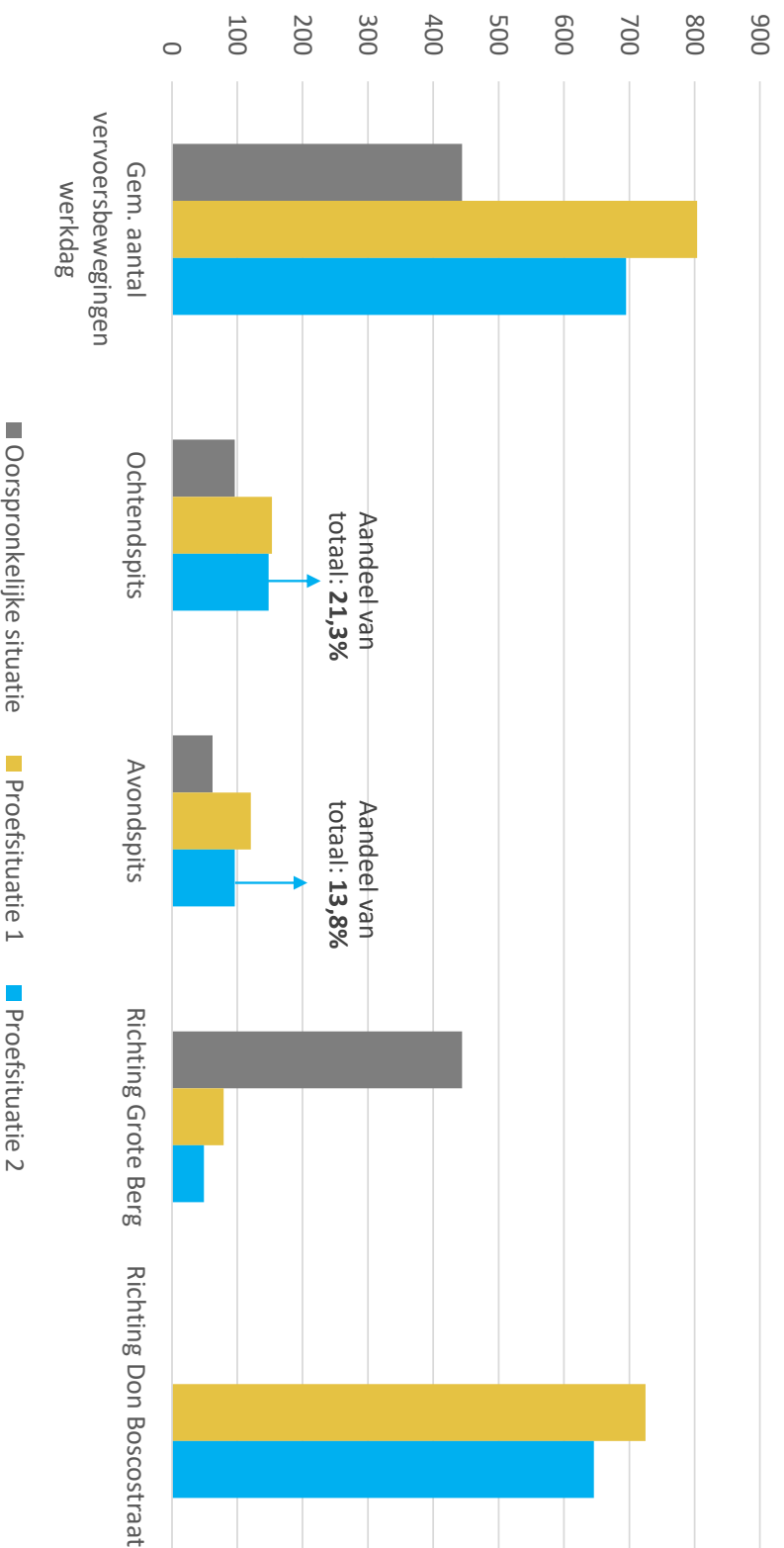
EINDHOVEN

Frederik van Eedenplein



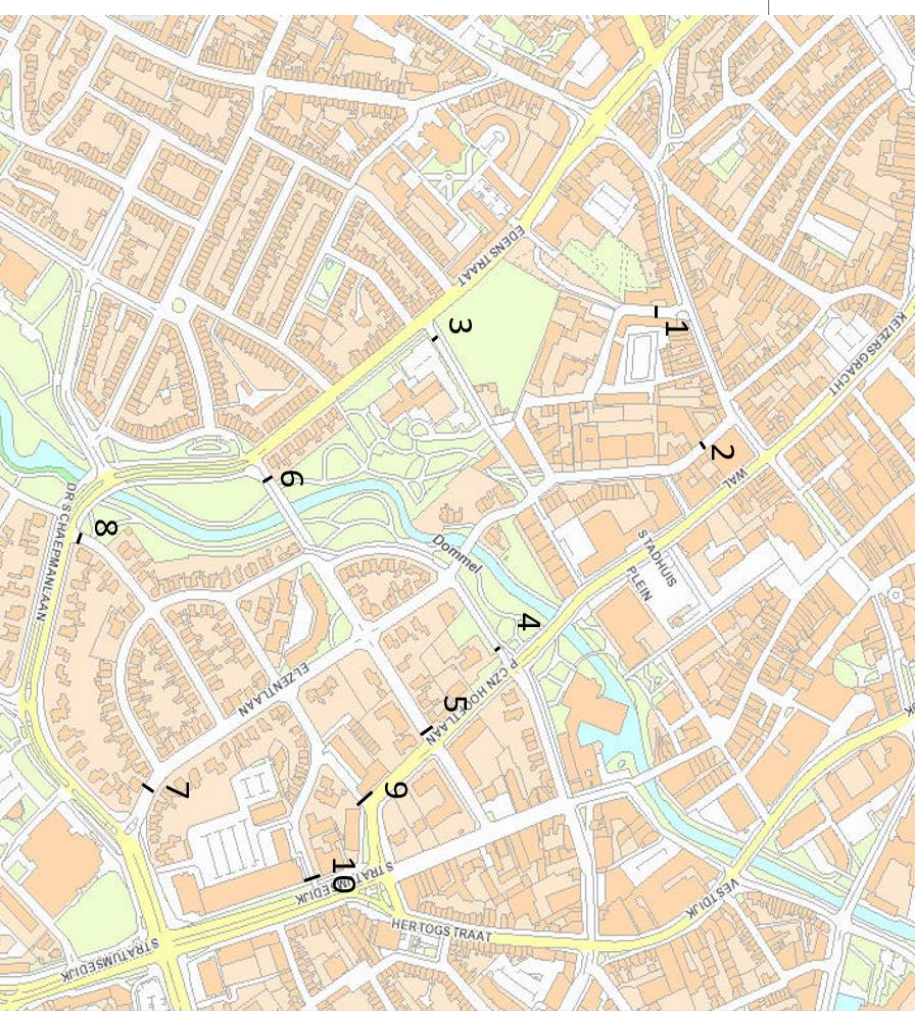


Deken van Somerenstraat



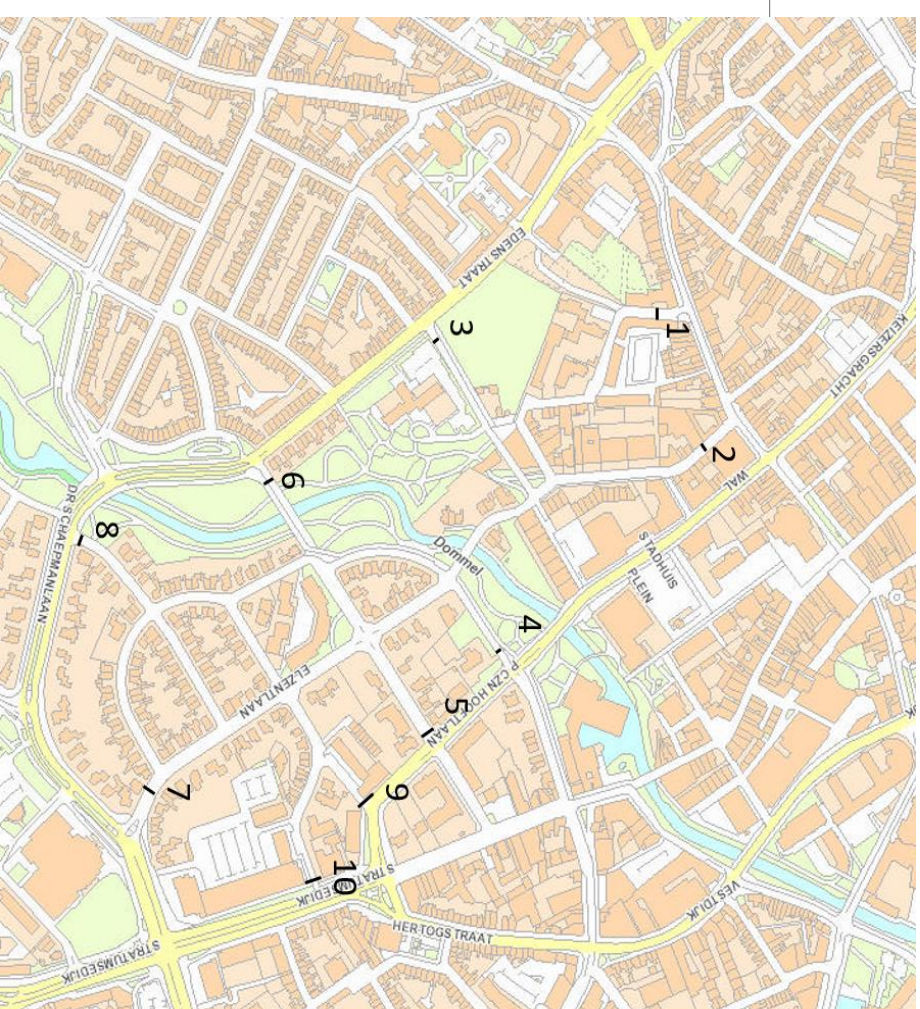
Aandeel motorvoertuigen in spits (2^e proefsituatie)

Tellocatie	Straat	Totale intensiteit	Aandeel mvt in ochtendspits	Aandeel mvt in avondspits
1	Deken van Somerenstraat	695	21,3%	13,8%
2	Paradijslaan	1.408	19,6%	13,9%
3	Frederik van Edenplein	2.051	20,3%	14,4%
4	Bilderdijkstraan	245	9,0%	13,1%
5	Jan Smitzlaan oost	343	14,6%	13,7%
6	Jan Smitzlaan west	0	-	-
7	Elizentlaan	1.882	11,4%	18,1%
8	Ruusbroeclaan	0	-	-
9	Tesselschadelaan	802	11,6%	18,8%
10	Bomanshof	192	12,5%	13,5%

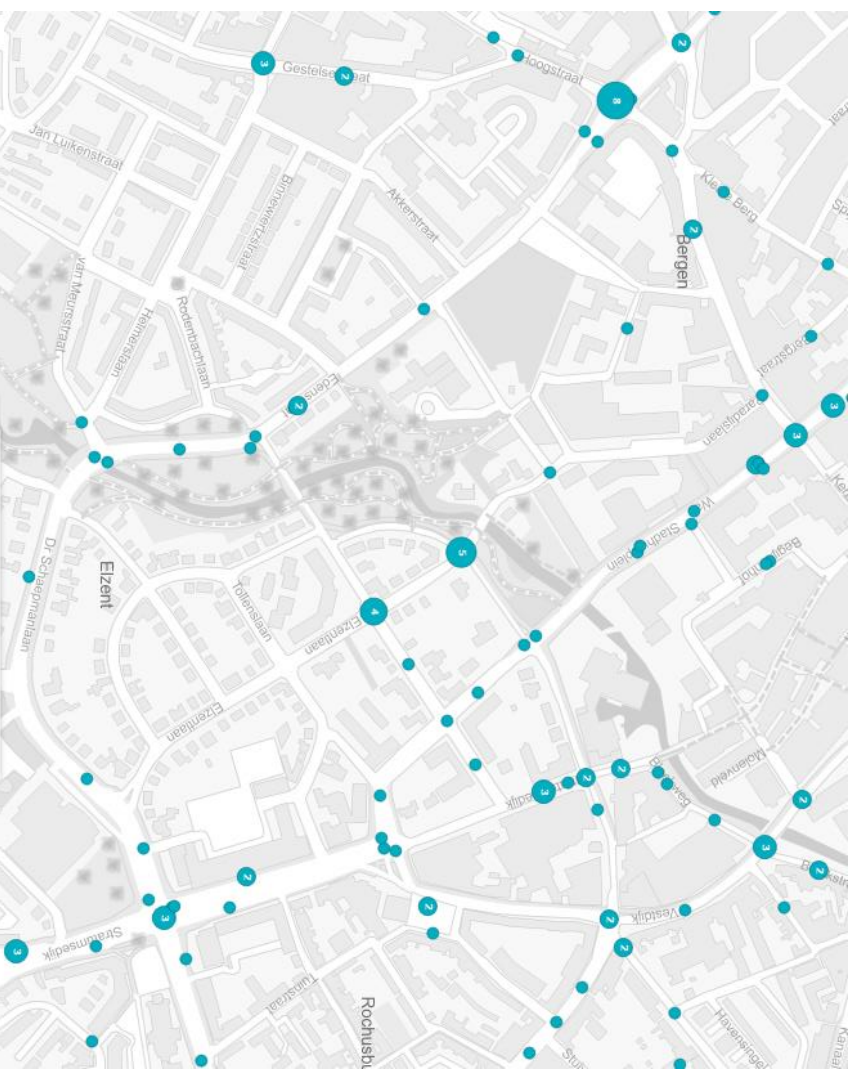


Gereden snelheden

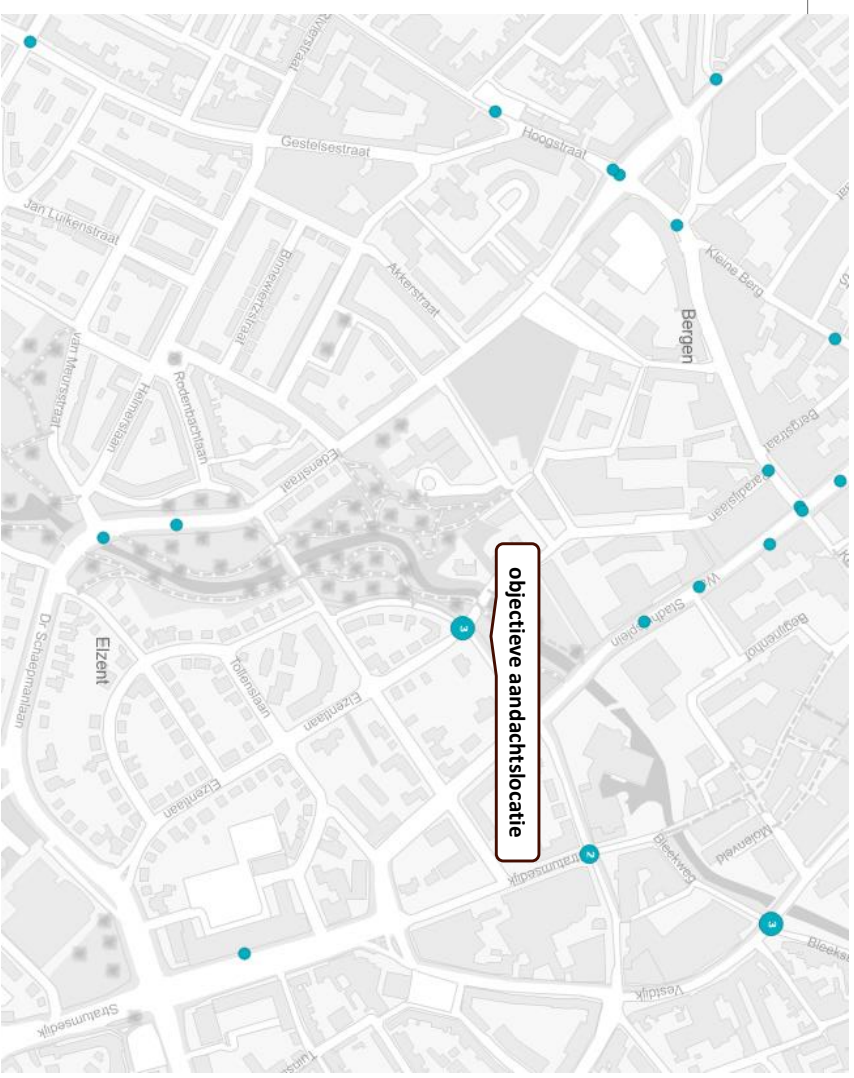
Tellocatie	Straat	0-meting Snelheid in km/h (v85)	Proefsituatie 1 Snelheid in km/h (v85)	Proefsituatie 2 Snelheid in km/h (v85)
1	Deken van Somerenstraat	25,2	27,5	27,3
2	Paradijslaan	34,6	33,2	32,2
3	Frederik van Edenplein	44,6	39,7	39,2
4	Bilderdijklaan	45,9	38,1	38,7
5	Jan Smitzlaan oost	44,6	46,6	43,4
6	Jan Smitzlaan west	39,2	39,2	-
7	Elzentaan	45,2	40,7	41,2
8	Ruusbroeclaan	38,7	38,3	-
9	Tesselschadelaan	27,8	27,3	27,0
10	Bomanshof	22,8	22,2	21,8



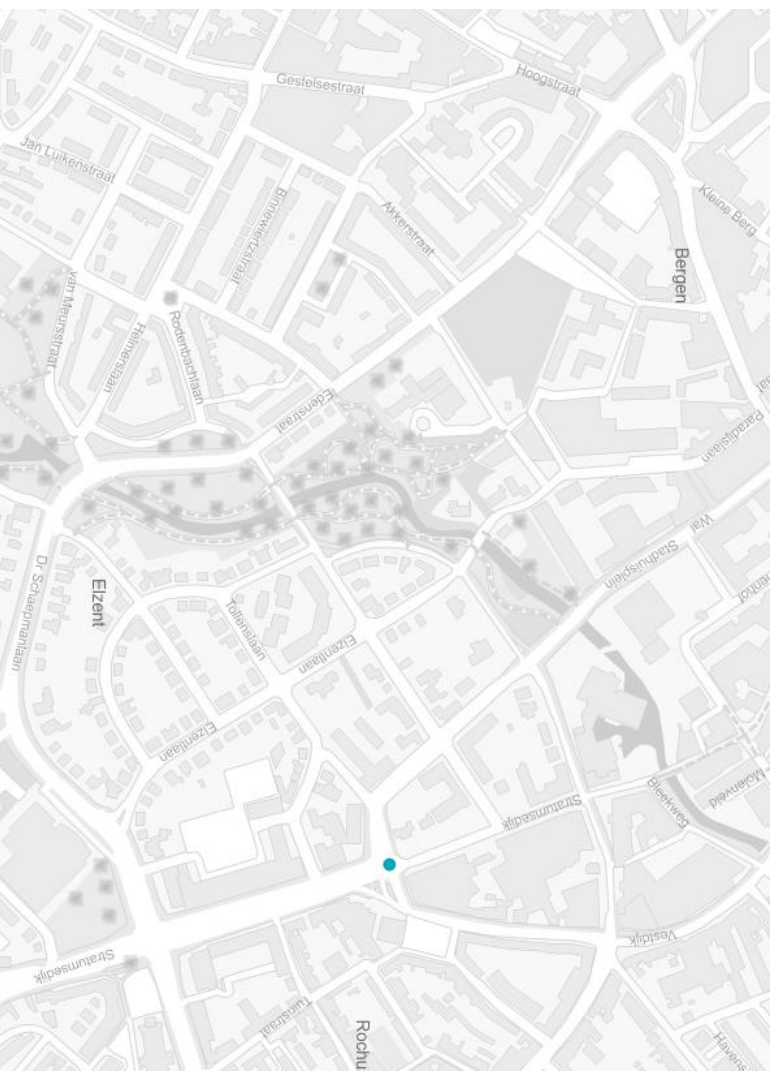
Alle geregistreerde ongevallen 2021-2023



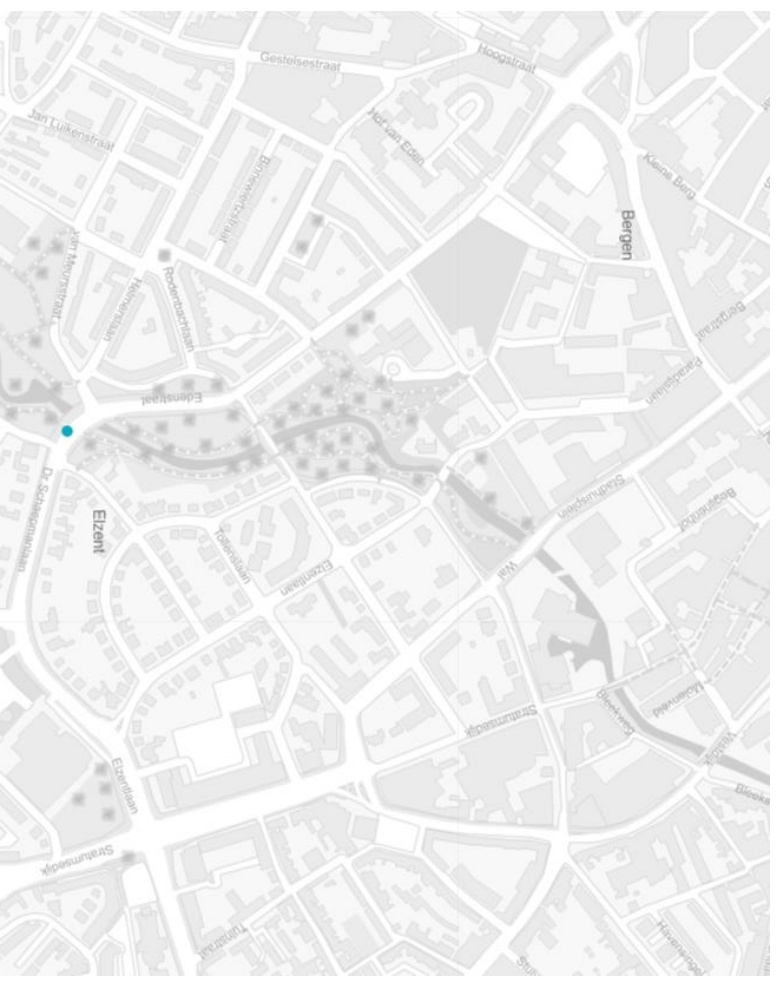
Alle geregistreerde letselongevallen 2021-2023



Alle geregistreerde letselongevallen november 2023 –
20 februari 2024, tijdens Proefsituatie 1



Alle geregistreerde letselongevallen april – juni 2024,
tijdens Proefsituatie 2





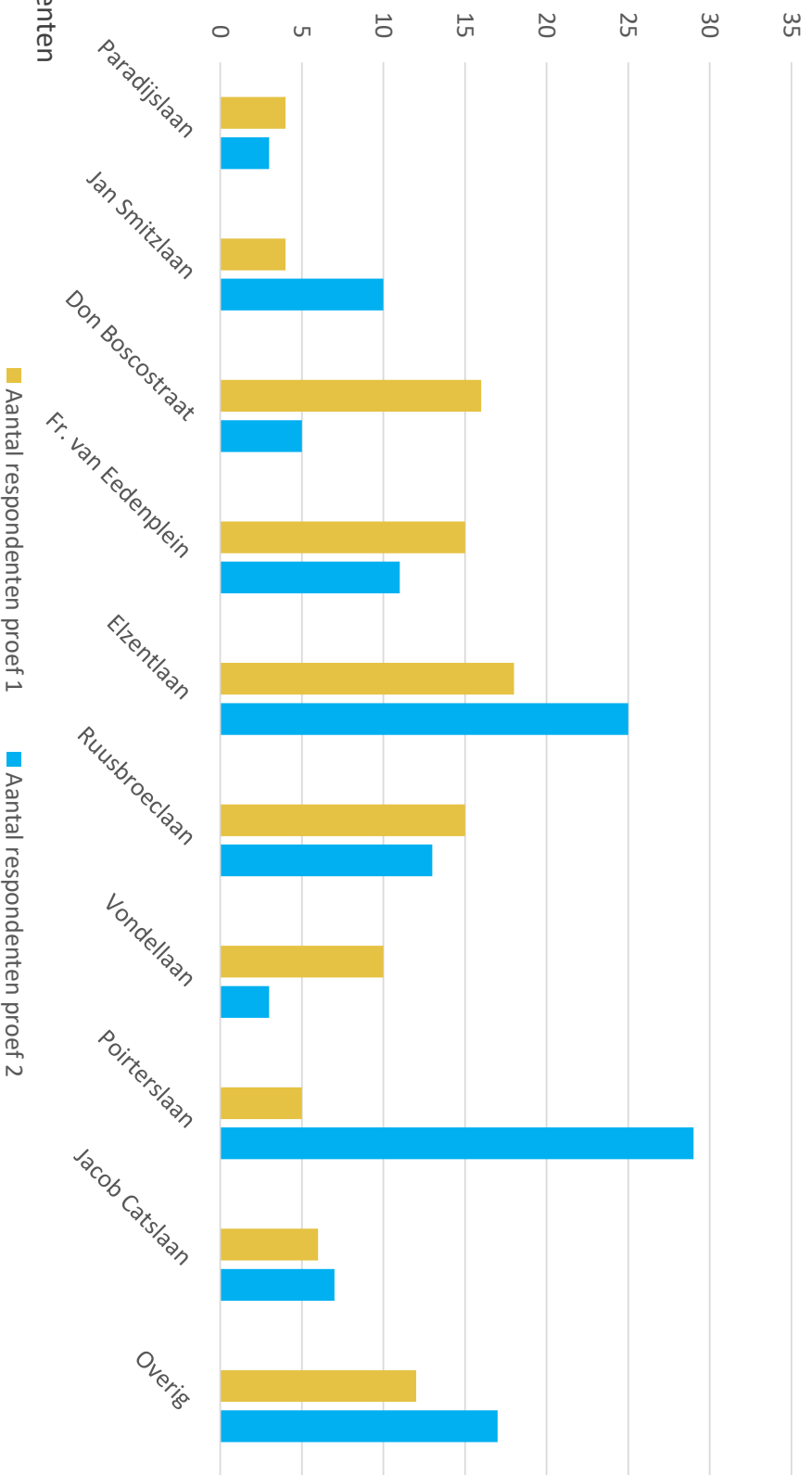
EINDHOVEN

Resultaten enquête

ERVARINGEN EN WENSEN BEWONERS



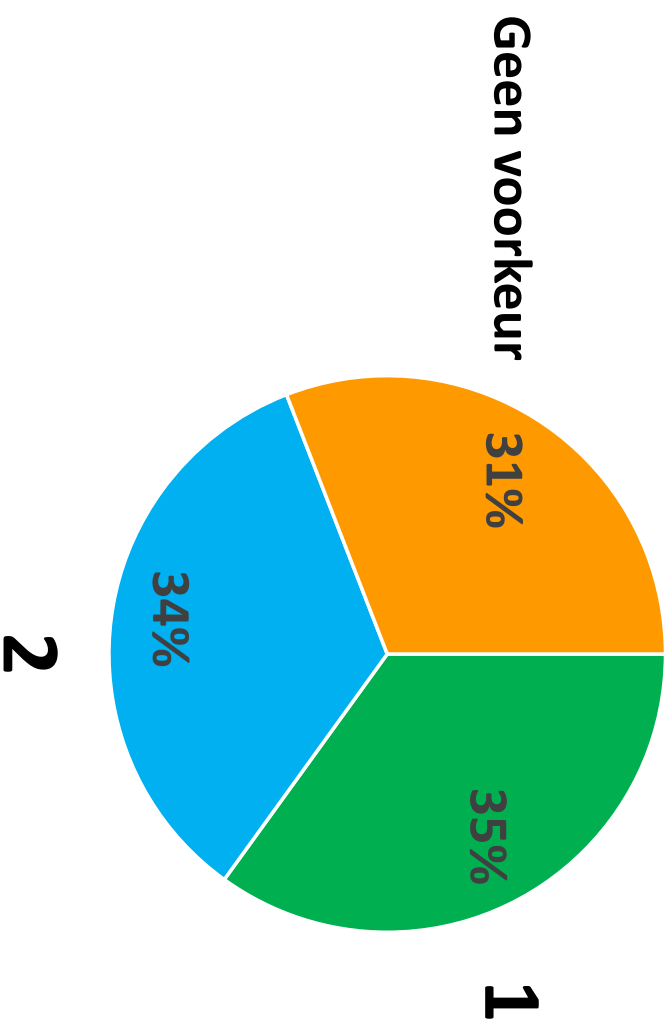
1. In welke straat woont u?



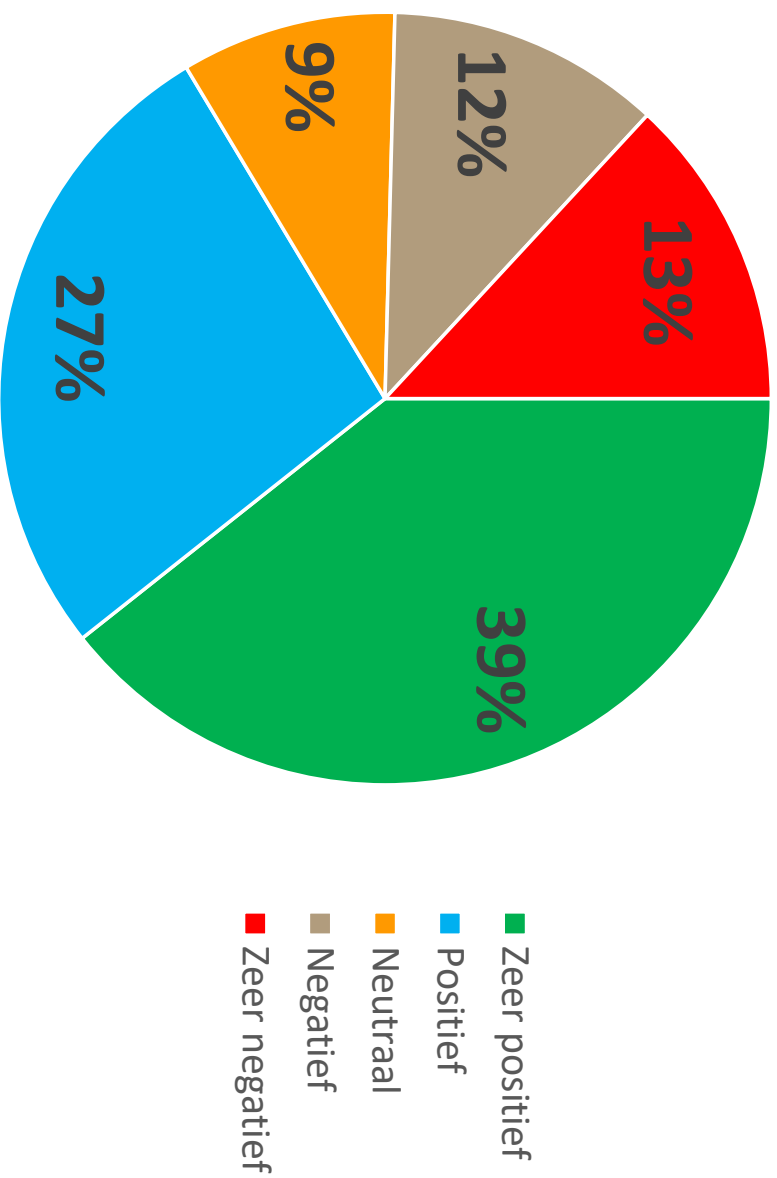
Proefsituatie 1: 105 respondenten

Proefsituatie 2: 123 respondenten

Voorkleur voor variant?



Mening tegenover het gehele experiment om de verkeerscirculatie te verbeteren.



Toelichting enquêteresultaten per straat

- In de volgende pagina's zijn de enquêteresultaten per straat weergegeven, met onderscheid tussen beide enquêtes (na Proefsituatie 1 en Proefsituatie 2).
- Voor elk aspect is aangegeven hoe dit is ervaren. Hierbij is het meest gegeven antwoord ('modus') weergegeven.
- Daarnaast is per straat aangegeven hoe veel respondenten er waren bij beide enquêtes.

Jan Smitzlaan

	Variant 0	Variant 1	Variant 2
Etmaalintensiteit	3.293 (o) 3.261 (w)	447 (o) 989 (w)	343 (o) 0 (w)
Snelheid (km/h)	44,6 (o) 39,2 (w)	46,6 (o) 39,2 (w)	43,4 (o) - (w)

	Variant 1 t.o.v. variant 0	Variant 2 t.o.v. variant 1
Leefbaarheid	Verslechterd	Verbeterd
Verkeersgedrag	Verslechterd	Verbeterd
Omvang autoverkeer	Gelijk gebleven	Afgenomen
Rijsnelheid autoverkeer	Toegenomen	Afgenomen
Geluidsoverlast	Toegenomen	Afgenomen
Omstandigheden voetgangers	Verbeterd	Verbeterd
Omstandigheden fietsers	Verslechterd	Verbeterd
Verkeersveiligheid	Afgenomen	Toegenomen
Aantal respondenten	4	10

Elzentlaan

	Variant 0	Variant 1	Variant 2
Etmaalintensiteit	1975	1410	1882
Snelheid (km/h)	45,2	40,7	41,2

	Variant 1 t.o.v. variant 0	Variant 2 t.o.v. variant 1
Leefbaarheid	Verbeterd	Verbeterd
Verkeersgedrag	Verbeterd	Verbeterd
Omvang autoverkeer	Afgenomen	Afgenomen
Rijsnelheid autoverkeer	Gelijk gebleven	Gelijk gebleven
Geluidsoverlast	Afgenomen	Afgenomen
Omstandigheden voetgangers	Verbeterd	Gelijk gebleven
Omstandigheden fietsers	Verbeterd	Verbeterd
Verkeersveiligheid	Toegenomen	Toegenomen
Aantal respondenten	18	25

	Variant 0	Variant 1	Variant 2
Eemaalintensiteit	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Snelheid (km/h)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.

Poirterslaan

	Variant 1 t.o.v. variant 0	Variant 2 t.o.v. variant 1
Leefbaarheid	Gelijk gebleven	Verslechterd
Verkeersgedrag	Gelijk gebleven/ Verslechterd	Verslechterd
Omvang autoverkeer	Toegenomen	Toegenomen
Rijsnelheid autoverkeer	Gelijk gebleven	Toegenomen
Geluidsoverlast	Gelijk gebleven	Toegenomen
Omstandigheden voetgangers	Gelijk gebleven	Verslechterd
Omstandigheden fietsers	Gelijk gebleven	Verslechterd
Verkeersveiligheid	Afgenomen	Afgenomen
Aantal respondenten	5	29

	Variant 0	Variant 1	Variant 2
Eemaalintensiteit	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Snelheid (km/h)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.

Jacob Catslaan

	Variant 1 t.o.v. variant 0	Variant 2 t.o.v. variant 1
Leefbaarheid	Verbeterd	Verbeterd
Verkeersgedrag	Verslechterd	Verslechterd
Omvang autoverkeer	Afgenomen	Afgenomen
Rijsnelheid autoverkeer	Toegenomen	Toegenomen
Geluidsoverlast	Gelijk gebleven	Gelijk gebleven
Omstandigheden voetgangers	Gelijk gebleven	Gelijk gebleven
Omstandigheden fietsers	Verbeterd	Gelijk gebleven
Verkeersveiligheid	Gelijk gebleven	Afgenomen
Aantal respondenten	6	7

	Variant 0	Variant 1	Variant 2
Etmaalintensiteit	176	279	0
Snelheid (km/h)	38,7	38,3	-

Ruusbroeclaan

	Variant 1 t.o.v. variant 0	Variant 2 t.o.v. variant 1
Leefbaarheid	Gelijk gebleven	Verbeterd
Verkeersgedrag	Gelijk gebleven	Verbeterd
Omvang autoverkeer	Gelijk gebleven	Afgenomen
Rijsnelheid autoverkeer	Gelijk gebleven	Gelijk gebleven/ Afgenomen
Geluidsoverlast	Gelijk gebleven	Afgenomen
Omstandigheden voetgangers	Gelijk gebleven	Verbeterd/ Gelijk gebleven
Omstandigheden fietsers	Gelijk gebleven	Gelijk gebleven
Verkeersveiligheid	Gelijk gebleven	Toegenomen
Aantal respondenten	15	13

	Variant 0	Variant 1	Variant 2
Eemaalintensiteit	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Snelheid (km/h)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.

Vondellaan

	Variant 1 t.o.v. variant 0	Variant 2 t.o.v. variant 1
Leefbaarheid	Verslechterd	Gelijk gebleven
Verkeersgedrag	Verslechterd	Gelijk gebleven
Omvang autoverkeer	Toegenomen	Gelijk gebleven
Rijsnelheid autoverkeer	Toegenomen	Gelijk gebleven
Geluidsoverlast	Toegenomen	Gelijk gebleven
Omstandigheden voetgangers	Verslechterd	Gelijk gebleven
Omstandigheden fietsers	Verslechterd	Gelijk gebleven
Verkeersveiligheid	Afgenomen	Gelijk gebleven
Aantal respondenten	10	3

	Variant 0	Variant 1	Variant 2
Eemaalintensiteit	2.236	1.414	1.408
Snelheid (km/h)	34,6	33,2	32,2

Paradijslaan

	Variant 1 t.o.v. variant 0	Variant 2 t.o.v. variant 1
Leefbaarheid	Verslechterd	Verslechterd
Verkeersgedrag	Verslechterd	Verslechterd
Omvang autoverkeer	Gelijk gebleven/ Afgenomen	Afgenomen
Rijsnelheid autoverkeer	Gelijk gebleven/ Afgenomen	Gelijk gebleven
Geluidsoverlast	Gelijk gebleven/ Afgenomen	Gelijk gebleven
Omstandigheden voetgangers	Gelijk gebleven	Gelijk gebleven
Omstandigheden fietsers	Gelijk gebleven	Gelijk gebleven
Verkeersveiligheid	Toegenomen	Gelijk gebleven
Aantal respondenten	4	3

Frederik van Eedenplein

	Variant 0	Variant 1	Variant 2
Eemaalintensiteit	1330	2299	2051
Snelheid (km/h)	44,6	39,7	39,2

	Variant 1 t.o.v. variant 0	Variant 2 t.o.v. variant 1
Leefbaarheid	Verslechterd	Verslechterd
Verkeersgedrag	Gelijk gebleven	Verslechterd
Omvang autoverkeer	Toegenomen	Toegenomen
Rijsnelheid autoverkeer	Gelijk gebleven	Gelijk gebleven
Geluidsoverlast	Gelijk gebleven	Gelijk gebleven
Omstandigheden voetgangers	Verslechterd	Verslechterd
Omstandigheden fietsers	Verslechterd	Verslechterd
Verkeersveiligheid	Afgenomen	Afgenomen
Aantal respondenten	15	11

Don Boscostraat

	Variant 0	Variant 1	Variant 2
Etmaalintensiteit (Deken van Somerenstraat)	444	804	695
Snelheid (km/h) (Deken van Somerenstraat)	25,2	27,5	27,3

	Variant 1 t.o.v. variant 0	Variant 2 t.o.v. variant 1
Leefbaarheid	Verslechterd	Verslechterd
Verkeersgedrag	Verslechterd	Verslechterd
Omvang autoverkeer	Toegenomen	Toegenomen
Rijsnelheid autoverkeer	Gelijk gebleven	Toegenomen
Geluidsoverlast	Toegenomen	Toegenomen
Omstandigheden voetgangers	Verslechterd	Verslechterd
Omstandigheden fietsers	Verslechterd	Verslechterd
Verkeersveiligheid	Afgenomen	Afgenomen
Aantal respondenten	16	5



Toelichtingen bewoners

- “Toename verkeer. Zowel overdag als 's nachts. Er wordt harder gereden dan toegestane maximum snelheid. Gevaarlijk voor jonge kinderen die op straat spelen of willen leren fietsen.” – Bewoner Poirterslaan
- “Na invoering variant 2 eerste weken enorm veel verkeer wat moest omdraaien vanwege afsluiting Ruusbroeciaan met hoge snelheid door onze straat, waarschijnlijk boos vanwege de afsluiting. Dit sluipverkeer is nu wel duidelijk afgenomen maar nog veel ruimer dan voorheen.” – Bewoner Poirterslaan
- “The neighborhood is much more livable. It is much nicer and safer to cross the streets. There is much less noise. It's better for pedestrians and cyclists. It's calmer. And we really don't mind that it takes us another minute by car to get from/to home.” – Bewoner Elzentlaan
- “Variant 2 is de absoluut betere optie. T.o.v. variant 1 minder druk. Alleen de parkeerlast is in beide opties enorm toegenomen.” Bewoner Jan Smitlaan
- “Vanuit oogpunt van veiligheid voor het fietsende verkeer hoop ik dat de Elzentbrug afgesloten blijft voor autoverkeer. Dan is de levensgevaarlijke situatie daar in ieder geval voorbij.” – Bewoner Ruusbroeciaan
- “De leefbaarheid is onveranderd goed, echter, de betreffende wijk is esthetisch gezien het laatste jaar zeer verslechterd. Neem als voorbeeld de gekleurde varkensruggen, plantenbakken en vlaggen.” – Bewoner Dr. Schaeppmanlaan
- “Met name ochtenden is chaos van auto's en bakfietsen op straat (ouders die kinderen naar school brengen).” – Bewoner Luciferstraat
- “In de Don Boscostraat krijgen we het tegenovergestelde van autoluw, we krijgen nu veel meer autoverkeer en dat is vervelend.” – Bewoner Don Boscostraat



EINDHOVEN

Conclusies





Conclusies

Speerpunten vooraf:

- Overlast doorgaand verkeer aanpakken;
- Verkeersveiligheid verbeteren;
- Leefbaarheid verbeteren.



Conclusies

➤ Tellingen en routes

- Verkeersdrukke en doorgaand verkeer is verder afgenomen in Proefsituatie 2.
- In 2-meting circa de helft van hoeveelheid verkeer in oorspronkelijke situatie geteld.
- De getelde verkeersniveaus zijn allen lager dan 2.100.
- Doorgaand autoverkeer in belangrijke mate verdwenen, vooral op de route Paradijslaan-Elzentlaan v.v.
- Op een aantal telpunten is het autoverkeer toegenomen tijdens het experiment: Frederik van Eedenplein, Tesselschadelaan, Deken van Somerenstraat. Op die telpunten was Proefsituatie 2 wel rustiger dan Proefsituatie 1.
- Op basis van de analyse van gereden routes kan aangenomen worden dat de hoeveelheid verkeer in de Poiterslaan in Proefsituatie 2 is toegenomen vanwege de aanwezigheid van 'dwaalverkeer'.



Conclusies

➤ Snelheden

- De rij snelheden van het autoverkeer zijn over het algemeen afgenomen.
- Met name op de telpunten Frederik van Eedenplein, Bilderdijkstraan, Elzentaan is een lagere snelheid gemeten (ca. 9-16%).
- Tijdens het experiment is de gereden snelheid op het telpunt in de Deken van Somerenstraat toegevoegd (ca. 8%).
- Voor wat betreft gereden snelheden zien we weinig aanzienlijke verschillen tussen Proefsituatie 1 en Proefsituatie 2



Conclusies

➤ **Enquête ervaringen bewoners**

- 123 reacties in totaal op tweede enquête; ervaringen zijn wisselend van aard.
- Positieve reacties ('verbeterd') gerelateerd aan meer rust, minder doorgaand verkeer, verkeersveiligheid.
- Relatief veel 'verslechterd' reacties uit straten met een verkeersstoename.



Conclusies

- De proef (zowel situatie 1 als 2) heeft geleid tot een afname van doorgaand verkeer in het gebied.
- Proefsituatie 2 is daarbij het meest effectief.
- Beide proefsituaties kennen (straten met) specifieke problemen.



Vervolg

- Reacties per mail op presentatie en verslag door bewoners en belanghebbenden Uiterlijk 5 augustus
- Besluitvorming en communicatie definitieve situatie Na zomervakantie
- Definitief verkeersbesluit Na zomervakantie
- Eventueel aanvullende acties en monitoring