

Wooninc.

# Verkeerskundige aspecten De Jonkvrouw Onderzoek en waardering ontsluitingsvarianten voor het Tournooiveld

Definitief

Wooninc.

# Verkeerskundige aspecten De Jonkvrouw Onderzoek en waardering ontsluitingsvarianten voor het Tournooiveld

Definitief

|               |                 |
|---------------|-----------------|
| Datum         | 24 juli 2010    |
| Kenmerk       | WNN001/Bnc/0002 |
| Eerste versie | 10 juli 2010    |

## Documentatiepagina

Opdrachtgever(s) Wooninc.

Titel rapport Verkeerskundige aspecten De Jonkvrouw  
Onderzoek en waardering ontsluitingsvarianten voor het Tournooiveld  
Concept

Kenmerk WNN001/Bnc/0002

Datum publicatie 24 juli 2010

Projectteam opdrachtgever(s) De heer T. Iding (Wooninc.), de heer M. van Schalkwijk (Laride)

Projectteam Goudappel Coffeng De heer C. Bernards, de heer R. Koopal, mevrouw N. Korsten

Projectomschrijving Beoordeling van ontsluitingsvarianten voor het Tournooiveld

Trefwoorden Geldrop, Tournooiveld, ontsluitingsvarianten

|     | Inhoud                                     | Pagina |
|-----|--------------------------------------------|--------|
| 1   | <b>Samenvatting</b>                        | 1      |
| 1.1 | Aanleiding                                 | 1      |
| 1.2 | Opgave                                     | 1      |
| 1.3 | Conclusie                                  | 2      |
| 2   | <b>Inventarisatie</b>                      | 3      |
| 2.1 | Plangebied en verkeersschouw               | 3      |
| 2.2 | Gemeentelijke visie op verkeersontsluiting | 9      |
| 3   | <b>Verkeersstromen</b>                     | 11     |
| 3.1 | Nulvariant                                 | 11     |
| 3.2 | Variant 1                                  | 12     |
| 3.3 | Variant 2                                  | 15     |
| 3.4 | Variant 3                                  | 17     |
| 3.5 | Variant 4                                  | 19     |
| 3.6 | Samenvatting verkeerseffecten              | 21     |
| 4   | <b>Ontwerp</b>                             | 23     |
|     | Bijlage                                    |        |
| 1   | Ontwerptekeningen varianten                |        |

# 1 Samenvatting

## 1.1 Aanleiding

Woningbouwcoöperatie Wooninc. heeft het voornemen om aan het Tournooiveld in Geldrop een seniorenproject te ontwikkelen: 'de Jonkvrouw'. De ontwikkeling staat niet op zichzelf maar heeft een duidelijke relatie met de omgeving. Er moet sprake zijn van een integrale ontwikkeling waarbij rekening wordt gehouden met de spoordijk, het park en de omliggende infrastructuur.

Bij de totstandkoming van een dergelijk plan vormen de verkeerskundige aspecten een belangrijk onderdeel. De verkeersstructuur dient bij te dragen aan de leefbaarheid in de wijk. Een veilige inrichting is natuurlijk van belang, maar ook de toegankelijkheid van voorzieningen en de kwaliteit van de openbare ruimte. De verkeersstructuur dient herkenbare elementen op te leveren en zorg te dragen voor een leesbare structuur.

## 1.2 Opgave

Op dit moment hebben Wooninc. en Laride vier scenario's voor ogen die een verschillende invulling geven aan de ontsluiting rondom het plan:

1. Bestaande Tournooiveld vervangen door nieuwe wegverbinding op de spoordijk (twee rijrichtingen).
2. Bestaande Tournooiveld herinrichten (twee rijrichtingen) en toevoegen van een parkeerweg op de dijk in één richting.
3. Eenrichtingscircuit: bestaand Tournooiveld en de weg op de spoordijk in één richting. Variant daarop waarbij de weg op de spoordijk niet openbaar (opengesteld) is.
4. Knippen van bestaand Tournooiveld en de weg op de spoordijk in één richting. Variant daarop waarbij de weg op de spoordijk niet openbaar (opengesteld) is.

Aan Goudappel Coffeng BV is gevraagd de vier scenario's te onderzoeken en te waarderen op hun verkeerseffecten en een bijdrage te leveren aan een vormgeving waarmee de infrastructuur past in de parkachtige omgeving.

### 1.3 Conclusie

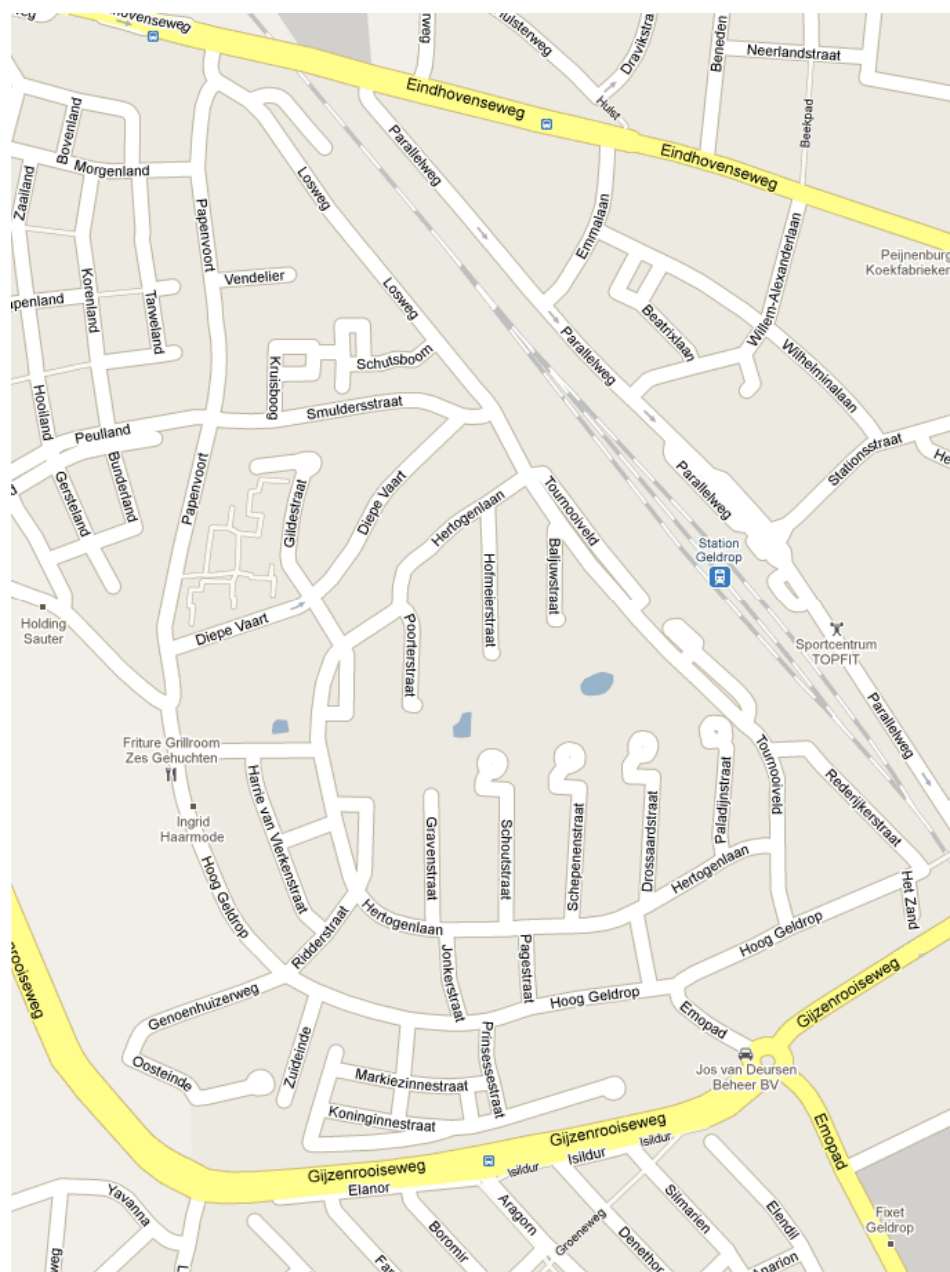
Het verwijderen van het Tournooiveld ter hoogte van het park zorgt ervoor dat het sluipverkeer door de wijk Zesgehugten afneemt. Dit verkeer gaat grotendeels via de Gijzenroijseweg rijden. Feit is echter dat dan ook het bestemmingsverkeer geen gebruik van het Tournooiveld kan maken. Dit verkeer verkiest andere routes door de wijk waardoor op de Hertogenlaan en Hoog Geldrop sprake is van een beperkte toename van verkeer.

Om de toename op de Hertogenlaan en Hoog Geldrop te beperken, heeft de gemeente voorgesteld een Dijkweg te realiseren met een openbare functie. Hiermee wordt de bereikbaarheid voor treinreizigers en voor bewoners van de nabije woonbuurten geoptimaliseerd. De functie en de vormgeving van de Dijkweg zorgen er echter voor dat de passeersnelheid laag is. Door de aansluiting op de Rederijkerstraat en de hellingen vormt dit geen logisch alternatief. De routes door de wijk blijken dan interessanter. De Dijkweg kan hierdoor naar onze mening niet de verkeersfunctie vervullen die de gemeente voor ogen had. Vanuit die optiek is een dergelijke dijkweg niet effectief en heeft dus nauwelijks toegevoegde waarde voor de wijk.

## 2 Inventarisatie

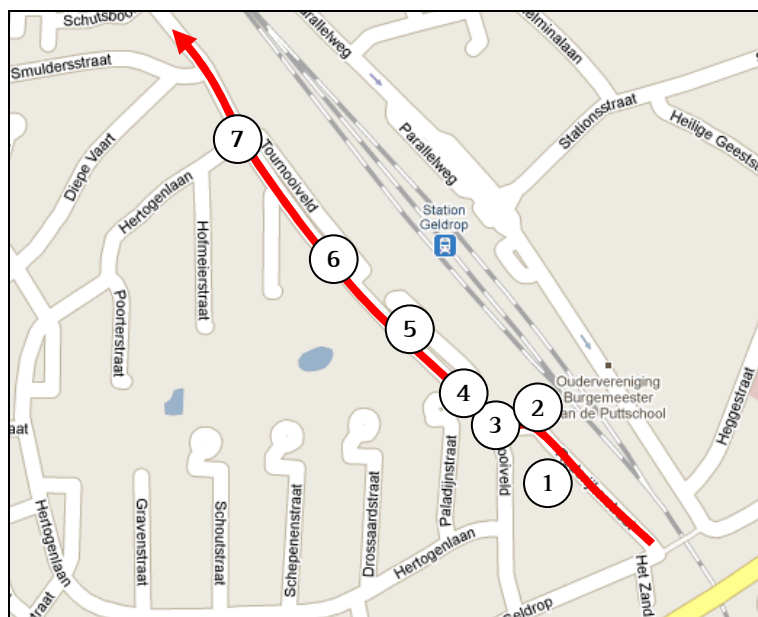
### 2.1 Plangebied en verkeersschouw

Figuur 2.1 Geeft het plangebied met de straatnamen weer.



Figuur 2.1: Wegennet in en rondom het plangebied

Om een goed beeld van de situatie en de specifieke aandachtspunten te krijgen, is een (verkeers)schouw uitgevoerd. Deze schouw vormt een goede methodiek om het plan-gebied te leren kennen. Figuur 2.2 toont de route van de verkeersschouw en de opnamelocaties.



*Figuur 2.2: Opnamelocaties verkeersschouw*

De route start aan de zuidzijde bij de Rederijkerstraat. De Rederijkerstraat is een rustige woonstraat met een zeer beperkte verkeersfunctie. In de Rederijkerstraat staan een paar woningen en een vestiging van Korein (Figuur 2.34). Samen met het wijkgebouw met daarin onder meer Stichting De Sprong, zorgt dit ervoor dat de Rederijkerstraat gebruikt wordt voor het parkeren van auto's.



*Figuur 2.3: Vestiging Korein Kinderplein aan de Rederijkerstraat*

Vanaf de Rederijkerstraat loopt een (wandelpad in de richting van het NS-station. Deze verbinding is niet beschikbaar voor het autoverkeer (Figuur 2.4).



*Figuur 2.4: Verbinding richting station NS vanuit Rederijkerstraat*

De Rederijkerstraat sluit middels een kruispuntplateau aan op het Tournooiveld (Figuur 2.5). Het kruispunt is voorzien van een kenmerkend schaakbordpatroon wat in het verleden vaker binnen Geldrop is toegepast.



*Figuur 2.5: Aansluiting Rederijkerstraat - Tournooiveld*

Het Tournooiveld heeft in de huidige situatie nog een ontsluitende functie voor het verkeer van en naar de wijk Zesgehuchten. Daarnaast wordt de route in de spits gebruikt door sluipverkeer dat filevorming op de Gijzenrooijsesweg probeert te ontwijken. Verbeteringen aan de A67/A2 en aan het kruispunt Gijzenrooijsesweg - Eindhovenseweg moeten de sluiproute minder interessant maken.

Het Tournooiveld is uitgevoerd in asfalt met aan beide zijden van de weg een rode fietsstrook (Figuur 2.6). Versmallingen en plateaus zijn aangebracht om de route voor het sluipverkeer zoveel mogelijk te ontmoedigen en de passeersnelheid op conflictpunten terug te dringen. Vanuit het Tournooiveld is het op verschillende plaatsen mogelijk de parkeerterreinen langs de spoordijk op te rijden.



*Figuur 2.6: Wegprofiel Tournooiveld met toegang naar parkeerterrein*

De parkeerterreinen langs de spoordijk worden gebruikt door forenzen die in Geldrop met de trein verder reizen. In de praktijk is de vraag naar parkeerplaatsen aanzienlijk lager dan de aangeboden capaciteit (zie Figuur 2.7 en Figuur 2.8).



*Figuur 2.7: Toegang naar parkeerterrein nabij NS-station*



*Figuur 2.8: Lage bezetting parkeerterrein nabij NS-station*

De Hertogenlaan en de toegang naar het parkeerterrein sluiten via een kruispuntplateau aan op het Tournooiveld (Figuur 2.9).

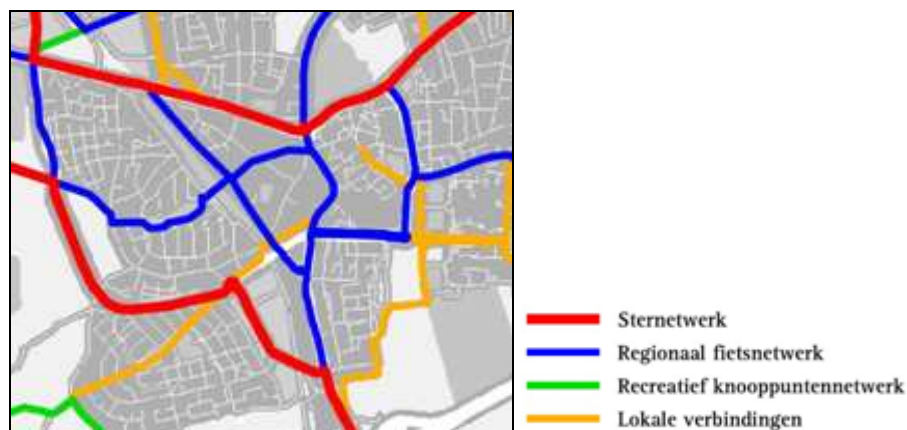


*Figuur 2.9: Aansluiting Hertogenlaan - Tournooiveld*

## 2.2 Gemeentelijke visie op verkeersontsluiting

De gemeente Geldrop-Mierlo gaat haar visie op verkeersontsluiting vastleggen in een Ontsluitingsvisie. Deze visie is op dit moment nog niet vrijgegeven voor de inspraak. Vanuit de inventarisatie die voor de Ontsluitingsvisie heeft plaatsgevonden, zijn de volgende aspecten relevant voor ontwikkelingen rondom het Tournooiveld:

- Vanuit de Ladder van Verdaas dienen ruimtelijke ontwikkelingen zoveel mogelijk plaats te vinden rondom OV-haltes. De voorgenomen ontwikkeling van de Jonk-vrouw nabij het NS-station sluit hier goed op aan.
- Het Tournooiveld maakt geen onderdeel uit van een belangrijke fietsroute (Figuur 2.9). De regionale fietsverbinding ligt immers aan de oostzijde van het spoor (Parallelweg). Hoog Geldrop vormt een belangrijke lokale fietsverbinding. Dwars door het park loopt via het NS-station een regionale fietsverbinding in oost-westrichting. Bij de ontwikkeling van het plangebied dient hier nadrukkelijk rekening mee te worden gehouden.



*Figuur 2.10: Fietsnetwerk rondom Tournooiveld Geldrop*

- Op en rondom het Tournooiveld zijn, buiten het NS-station, geen openbaar vervoer voorzieningen (Figuur 2.11). Het NS-station wordt niet met een busverbinding ontsloten. Dit is overigens ook niet zinvol omdat de interactie tussen bus en (stop)trein relatief beperkt is. Beide vervoerwijzen bedienen ieder hun eigen markt: treinreizigers hebben vooral hun bestemming op en rondom (veelal verder weg gelegen) NS-stations en busreizigers hebben vooral hun bestemming in Eindhoven, zoals de binnenstad.



*Figuur 2.11: Openbaar vervoer rondom Tournooiveld Geldrop*

- De wijk moet goed bereikbaar blijven voor hulpdiensten. Het Tournooiveld is echter geen gebiedsontsluitingsweg en maakt daarmee geen deel uit van de hoofdontsluiting voor hulpdiensten.

### 3 Verkeersstromen

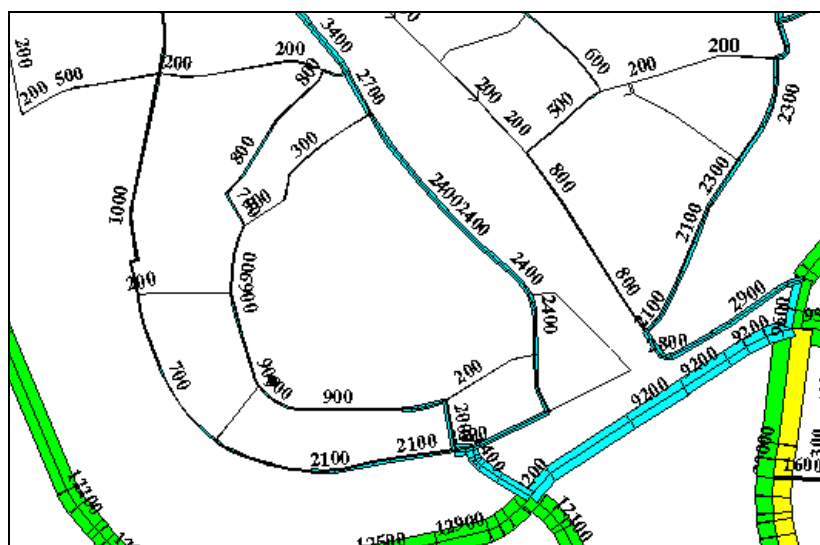
Met behulp van het regionale verkeersmodel dat voor het SRE is ontwikkeld, zijn de huidige en toekomstige verkeersstromen in beeld gebracht. Hierbij is gebruik gemaakt van het verkeersmodel dat ook is gebruikt in het kader van de Ontsluitingsvisie van de gemeente Geldrop-Mierlo. De vier ontsluitingsscenario's zijn met het verkeersmodel doorerekend zodat een goed beeld wordt verkregen van de te verwachten verkeersstromen. Het toekomst gebruik van het wegennet is immers een belangrijk gegeven om te komen tot een passende vormgeving van de infrastructuur.

In de volgende paragrafen wordt per scenario beschreven wat de positieve en negatieve effecten op de omliggende wegenstructuur zijn.

#### 3.1 Nulvariant

De nulvariant beschrijft de referentiesituatie in 2020 waarmee de varianten worden vergeleken. In de nulvariant is de wijk Zesgehugten in gericht als 30 km/h gebied. De passeersnelheid voor het autoverkeer is op alle woonstraten ingesteld op 30 km/h. Vanwege de rechtstand op de route via het Tournooiveld (tussen Emopad en Eindhovenseweg) rekent het verkeersmodel hier met een passeersnelheid van 40 km/h.

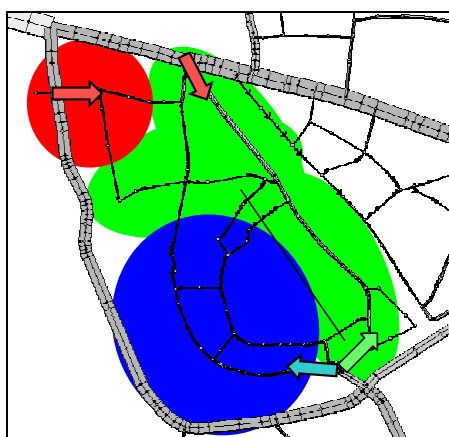
De voorgenoemde ontwikkelingen worden direct op het Tournooiveld ontsloten. De invoering van 30 km/h in de wijk zorgt al voor een afname van het sluipverkeer door de wijk. Figuur 3.1 geeft een beeld van de verkeersdruk in de nulsituatie 2020.



Figuur 3.1: Motorvoertuigen per etmaal in de nulsituatie 2020

De intensiteiten in de woonstraten zijn lager dan 1.000 mvt/etmaal met uitzondering van de in- en uitgangen van de wijk en de route over het Tournooiveld. Ter hoogte van het NS-station rijden circa 2.400 motorvoertuigen over het Tournooiveld. Aan de noordzijde rijden circa 3.500 motorvoertuigen.

Met behulp van een analyse van de snelste routes is inzicht gekregen in toegang die het verkeer naar de wijk gebruikt. Figuur 3.2 geeft de gebruikte toegang door verkeer uit het Emopad.



*Figuur 3.2: Gebruikte toegang naar de wijk door verkeer uit Emopad*

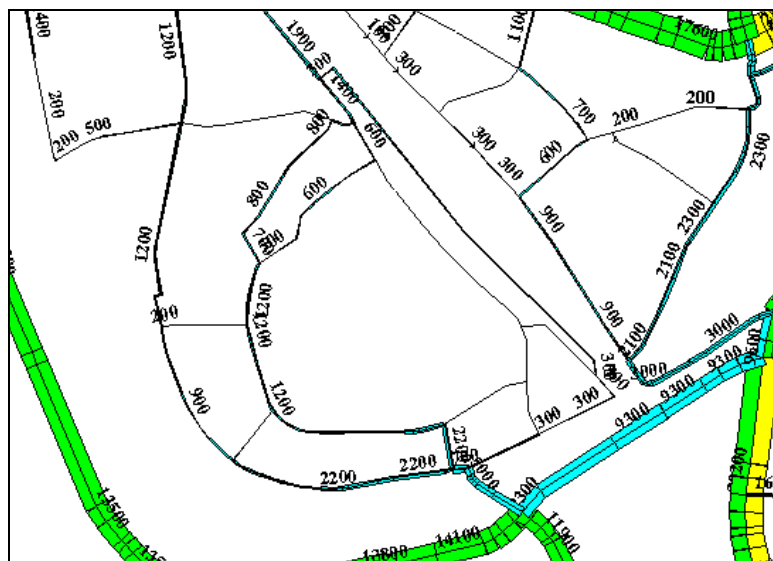
In de nulvariant blijkt het overgrote deel van het verkeer uit zuidelijke richting via het Emopad en Hoog Geldrop de wijk in te rijden. Opvallend is dat het Tournooiveld tot aan de Eindhovenseweg de snelste route blijft. Het noordwestelijk deel van de wijk is het snelst te bereiken via de Gijzenrooiseweg en Schaarland.

### 3.2 Variant 1

In variant 1 wordt het bestaande Tournooiveld als wegverbinding verwijderd. In plaats daarvan wordt een nieuwe wegverbinding gerealiseerd op de spoordijk. Deze verbinding is in twee richtingen te berijden. Het verkeersmodel rekent met een gemiddeld passeersnelheid van 20 km/h.



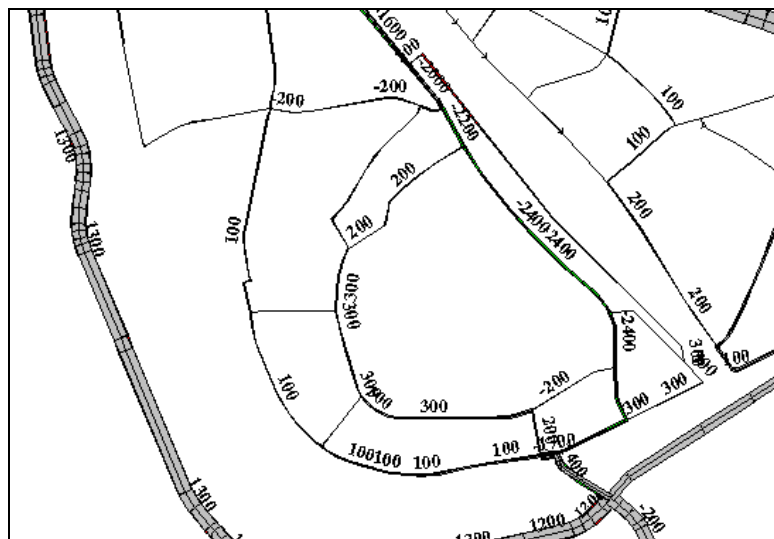
Figuur 3.3 geeft een beeld van de verkeersdruk in variant 1. De parkeerweg over de spoordijk blijkt slechts gebruikt te worden door bestemmingsverkeer. Door de omrijbeweging en de lage snelheid is de route voor het doorgaande verkeer niet interessant. Ter hoogte van het NS-station rijden circa 300 motorvoertuigen.



*Figuur 3.3: Motorvoertuigen per etmaal in variant 1*

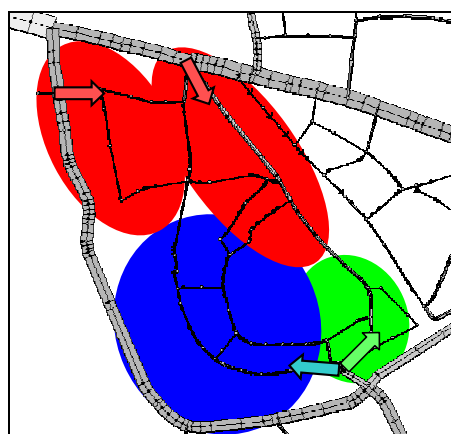
Figuur 3.4 laat het verschil zien met de nulvariant. Het verkeer zoekt naar alternatieve parallelle route door Geldrop. Het doorgaande verkeer is grotendeels terug te vinden op de Gijzenrooijseweg. Dit is een gunstige ontwikkeling en sluit aan bij de wens om het autoverkeer zoveel mogelijk over gebiedsontsluitingswegen af te wikkelen. Voor bestemmingsverkeer is de Gijzenrooijseweg minder interessant waardoor het verkeersdruk op de overige wegen in de wijk zoals Hoog Geldrop en de Hertogenlaan toeneemt.

Variant 1 zorgt er duidelijk voor dat het gebied rondom het Tournooiveld een verkeersluw karakter krijgt. Dit biedt kansen om de relatie tussen het NS-station en het park te versterken en de regionale fietsverbinding op een veilige manier in te passen.



*Figuur 3.4: Verschil tussen variant 1 en nulsituatie*

Met behulp van een analyse van de snelste routes is inzicht gekregen in toegang die het verkeer naar de wijk gebruikt. Figuur 3.5 geeft de gebruikte toegang door verkeer uit het Emopad.



*Figuur 3.5: Gebruikte toegang naar de wijk door verkeer uit Emopad*

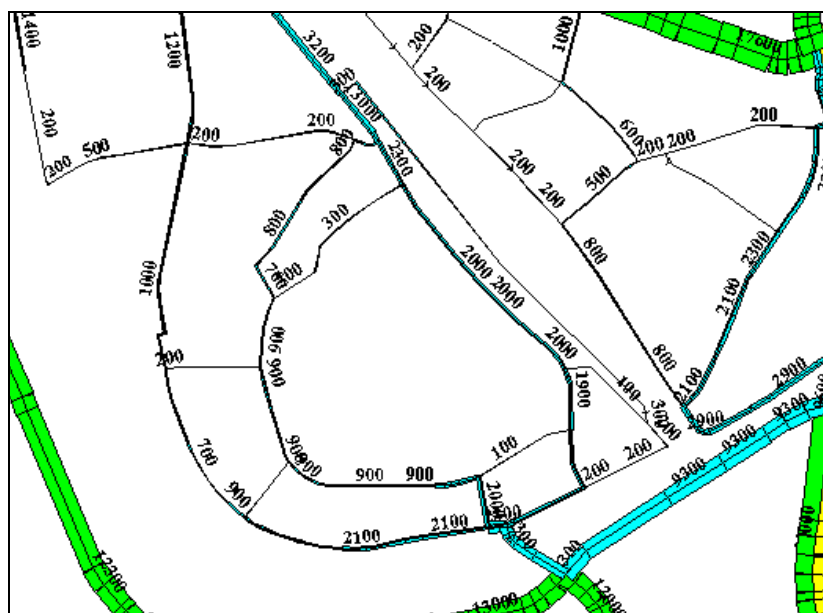
In variant 1 is een duidelijke verschuiving te zien ten opzichte van de nulvariant. Het afsluiten van het Tournooiveld zorgt ervoor dat het noordelijk deel van de wijk sneller bereikbaar is via Schaarland en de Eindhovenseweg. De analyse van de snelste routes verklaart waarom de Hertogenlaan en Hoog Geldrop slechts in beperkte mate drukker worden.

### 3.3 Variant 2

In variant 2 wordt het bestaande Tournooiveld heringericht. De weg blijft in twee rijrichtingen te berijden waarbij het verkeersmodel rekent met een gemiddelde passeersnelheid van 30 km/h. Op de spoordijk wordt een parkeerweg toegevoegd die in één richting te berijden is (15 km/h).

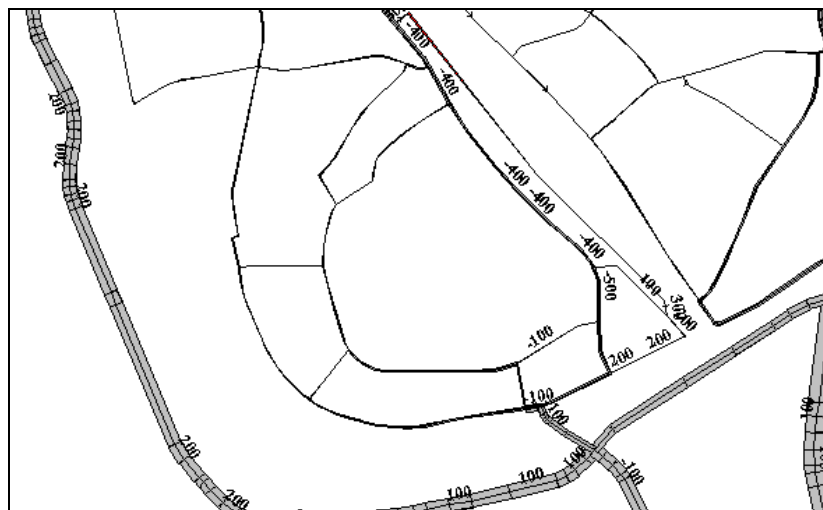


Figuur 3.6 geeft een beeld van de verkeersdruk in variant 2. De parkeerweg over de spoordijk wordt vanzelfsprekend slechts gebruikt door bestemmingsverkeer. Door de herinrichting en de lagere snelheid is de route voor het doorgaande verkeer minder interessant. Het effect op de verkeersdruk is echter beperkt: ter hoogte van het NS-station rijden op het Tournooiveld circa 2.000 motorvoertuigen.



Figuur 3.6: Motorvoertuigen per etmaal in variant 2

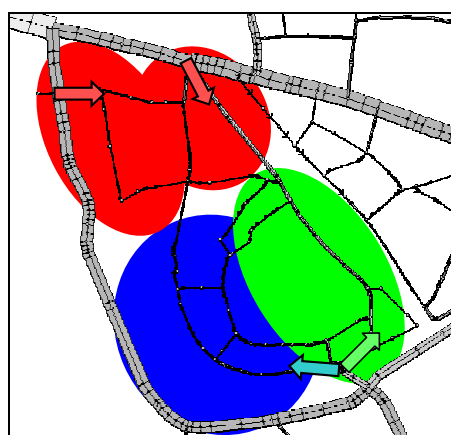
Figuur 3.7 laat het verschil zien met de nulvariant.



*Figuur 3.7: Verschil tussen variant 2 en nulsituatie*

De afname van het verkeer betreft vooral bestemmingsverkeer dat over de parkeerweg rijdt. Verder verschuift een klein deel van het doorgaand verkeer naar de Gijzenrooijseweg. Dit is een gunstige ontwikkeling en sluit aan bij de wens op het autoverkeer zoveel mogelijk over gebiedsontsluitingswegen af te wikkelen. Het effect op de overige wegen in Zesgehuchten is te verwaarlozen.

Met behulp van een analyse van de snelste routes is inzicht gekregen in toegang die het verkeer naar de wijk gebruikt. Figuur 3.8 geeft de gebruikte toegang door verkeer uit het Emopad.



*Figuur 3.8: Gebruikte toegang naar de wijk door verkeer uit Emopad*

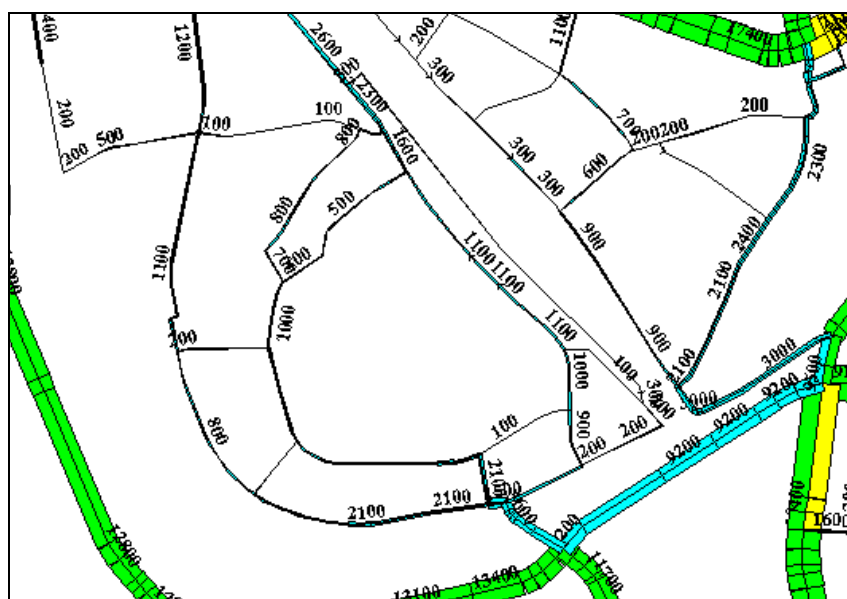
Ook in variant 2 is de verschuiving te zien ten opzichte van de nulvariant maar deze is minder sterk dan in variant 1. Het afwaarderen van het Tournooiveld zorgt ervoor dat het noordelijk deel van de wijk sneller bereikbaar is via Schaarland en de Eindhoven-seweg. Ook deze analyse van de snelste routes laat zien dat het verklaarbaar is dat de Hertogenlaan en Hoog Geldrop slechts in beperkte mate drukker worden.

### 3.4 Variant 3

In variant 3 wordt het bestaande Tournooiveld heringericht. De weg is echter slechts in noordelijke rijrichting te berijden waarbij het verkeersmodel rekent met een gemiddelde passeersnelheid van 30 km/h. Op de spoordijk is een parkeerweg toegevoegd die in zuidelijke richting te berijden is (15 km/h).

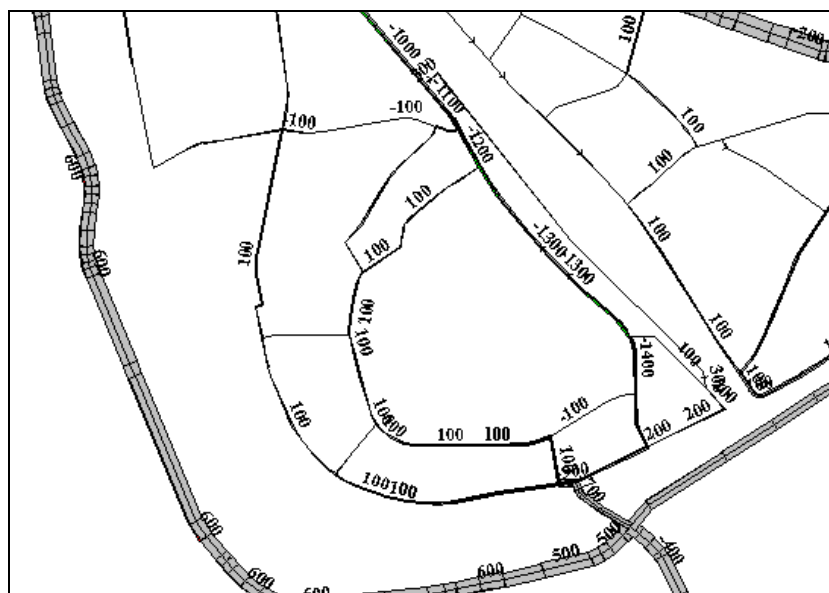


Figuur 3.9 geeft een beeld van de verkeersdruk in variant 3. De parkeerweg over de spoordijk wordt slechts gebruikt door bestemmingsverkeer. Door het eenrichtingsverkeer halveert de intensiteit op het Tournooiveld naar circa 1.100 motorvoertuigen.



Figuur 3.9: Motorvoertuigen per etmaal in variant 3

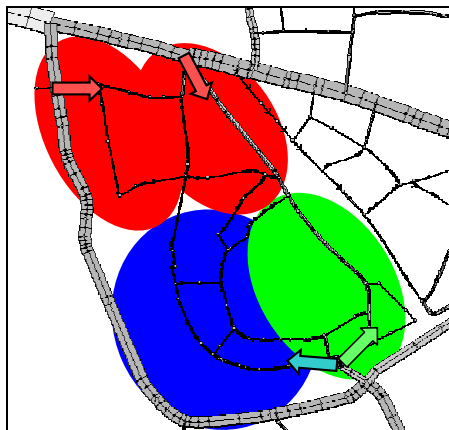
Figuur 3.10 laat het verschil zien met de nulvariant.



*Figuur 3.10: Verschil tussen variant 3 en nulsituatie*

Het doorgaand verkeer in zuidelijke richting verkiest de Gijzenrooijsesweg. De intensiteit neemt hier toe met circa 600 motorvoertuigen. Bestemmingsverkeer maakt gebruik van alternatieve routes door de wijk. De toename van het verkeer is hierbij relatief beperkt.

Met behulp van een analyse van de snelste routes is inzicht gekregen in toegang die het verkeer naar de wijk gebruikt. Figuur 3.11 geeft de gebruikte toegang door verkeer uit het Emopad.



*Figuur 3.11: Gebruikte toegang naar de wijk door verkeer uit Emopad*

De verschuiving te zien ten opzichte van de nulvariant is vergelijkbaar met variant 2. Het afwaarderen van het Tournooiveld zorgt ervoor dat het noordelijk deel van de wijk sneller bereikbaar is via Schaarland en de Eindhovenseweg.

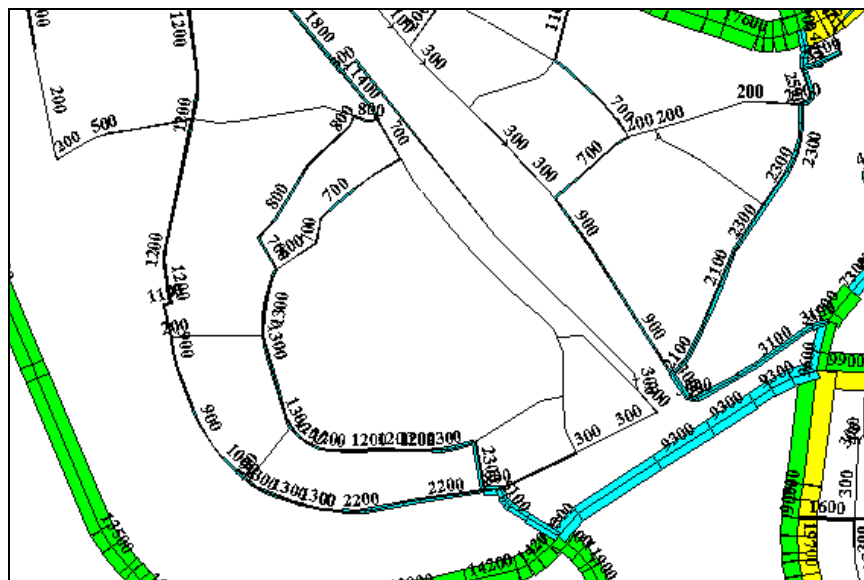
Als alternatief is een variant doorgerekend waarbij de spoordijk slechts voor bestemmingsverkeer toegankelijk is. Volgens het verkeersmodel is er echter geen verschil met variant 3 omdat het doorgaand verkeer vanwege de omrijafstand en de lage passeersnelheid al geen gebruik van de spoordijk zou maken.

### 3.5 Variant 4

In variant 4 wordt het bestaande Tournooiveld geknipt. Op de spoordijk is een parkeerweg toegevoegd die in zuidelijke richting te berijden is (15 km/h).

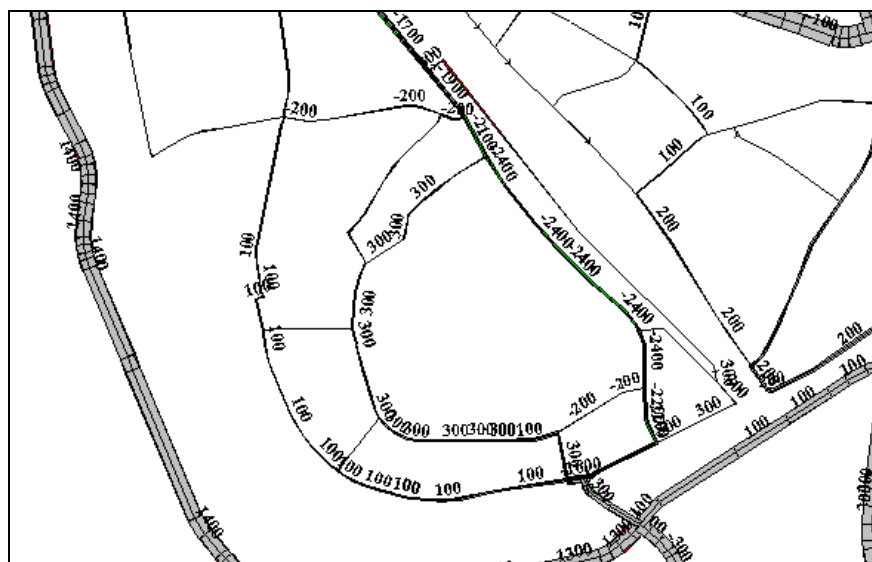


Figuur 3.12 geeft een beeld van de verkeersdruk in variant 4. De parkeerweg over de spoordijk wordt slechts gebruikt door bestemmingsverkeer. Variant 4 is daardoor niet wezenlijk onderscheidend ten opzichte van variant 1.



*Figuur 3.12: Motorvoertuigen per etmaal in variant 3*

Figuur 3.13 laat het verschil zien met de nulvariant.



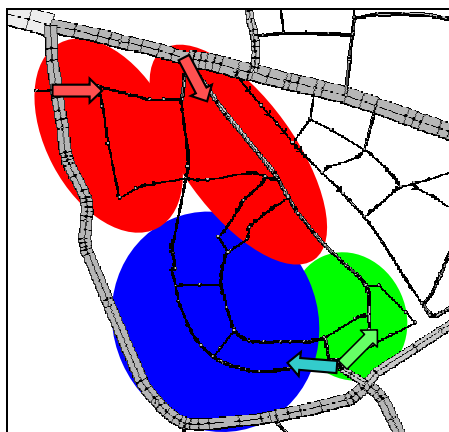
*Figuur 3.13: Verschil tussen variant 4 en nulsituatie*

Het verkeer zoekt naar alternatieve parallelle route door Geldrop. Het doorgaande verkeer is grotendeels terug te vinden op de Gijzenrooijsseweg. Dit is een gunstige ontwikkeling en sluit aan bij de wens op het autoverkeer zoveel mogelijk over gebiedsontsluitingswegen af te wikkelen. Voor bestemmingsverkeer is de Gijzenrooijsse-

weg minder interessant waardoor het verkeersdruk op de overige wegen in de wijk zoals Hoog Geldrop en de Hertogenlaan toeneemt.

Variant 4 zorgt er net als variant 1 voor dat het gebied rondom het Tournooiveld een verkeersluw karakter krijgt. Dit biedt kansen om de relatie tussen het NS-station en het park te versterken en de regionale fietsverbinding op een veilige manier in te passen. Voorwaarde hierbij is dat de parkeerweg zodanig wordt vormgegeven dat de gemiddelde passeersnelheid laag blijft.

Met behulp van een analyse van de snelste routes is inzicht gekregen in toegang die het verkeer naar de wijk gebruikt. Figuur 3.14 geeft de gebruikte toegang door verkeer uit het Emopad.



*Figuur 3.14: Gebruikte toegang naar de wijk door verkeer uit Emopad*

De verschuiving te zien ten opzichte van de nulvariant is vergelijkbaar met variant 1. Het afwaarderen van het Tournooiveld zorgt ervoor dat het noordelijk deel van de wijk sneller bereikbaar is via Schaarland en de Eindhovenseweg.

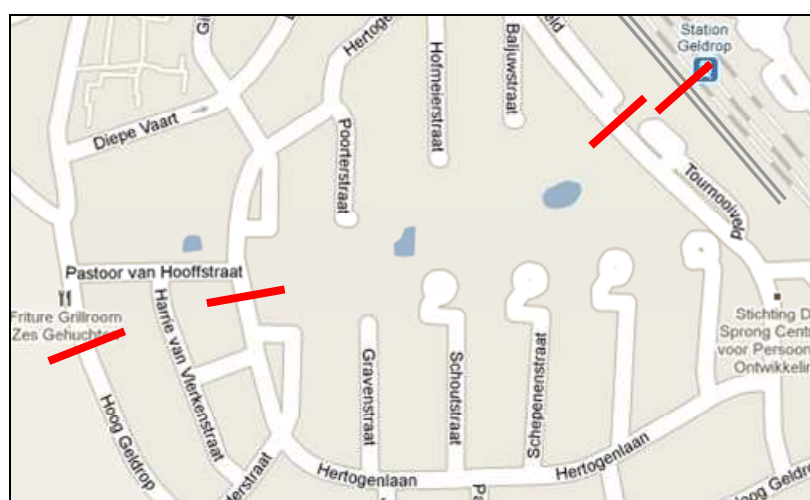
Als alternatief is een variant doorgerekend waarbij de spoordijk slechts voor bestemmingsverkeer toegankelijk is. Volgens het verkeersmodel is er echter geen verschil met variant 4 omdat het doorgaand verkeer vanwege de omrijafstand en de lage passeersnelheid al geen gebruik van de spoordijk zou maken.

### 3.6 Samenvatting verkeerseffecten

Tabel 3.1 geeft een samenvatting van de effecten. Figuur 3.15 geeft de vier locaties weer waarvoor de intensiteiten zijn bepaald.

|              | 2005 - 50<br>km | 2020 - 30<br>km | Variant 1 |       | Variant 2 |      | Variant 3 |      | Variant 4 |       |
|--------------|-----------------|-----------------|-----------|-------|-----------|------|-----------|------|-----------|-------|
| Hertogenlaan | 700             | 900             | 1200      | 29%   | 900       | 1%   | 1000      | 15%  | 1300      | 38%   |
| Hoog Geldrop | 2100            | 700             | 900       | 19%   | 700       | 0%   | 800       | 9%   | 900       | 19%   |
| Tournooiveld | 3500            | 2400            | 0         | -100% | 2000      | -18% | 1100      | -53% | 0         | -100% |
| Dijkniveau   | 0               | 0               | 300       | -     | 300       | -    | 300       | -    | 300       | -     |
| Totaal       | 6300            | 4100            | 2300      |       | 4000      |      | 3300      |      | 2400      |       |

Tabel 3.1: Motorvoertuigen per etmaal bij verschillende varianten en verschil ten opzichte van nulvariant 2020



Figuur 3.15: Locaties waarvoor de intensiteiten zijn bepaald

De intensiteiten op de wegen zijn laag te noemen en passen bij de woonfunctie die de wegen in de wijk hebben<sup>1</sup>. De invoering van 30 km/h zorgt ervoor dat de intensiteiten op de totale doorsnede met ruim 30% afnemen (4.100 vs 6.300). De vier varianten zorgen er in meer of mindere mate voor dat verkeer naar de Gijzenrooiseweg wordt gedrongen. Varianten met het sterkste verdringingseffect zorgen er echter ook voor dat een deel van het bestemmingsverkeer via de Hertogenlaan en Hoog Geldrop gaat rijden.

<sup>1</sup> Getallen van enkele duizenden motorvoertuigen per etmaal lijken op het eerste gezicht enorm hoog. In de praktijk worden deze wegen echter als rustig ervaren. 10% van het verkeer wordt namelijk tijdens het drukste uur afgewikkeld. Dit betekent dat bij 2.000 mv/etmaal er 200 motorvoertuigen in het drukste uur rijden. Dat komt neer op 'slechts' 3 tot 4 auto's per minuut.

## 4 Ontwerp

Aan de hand van de inventarisatie en de te verwachten verkeersstromen worden in dit hoofdstuk ideeën uitgewerkt over de wijze waarop de infrastructuur rondom de Jonkvrouw kan worden vormgegeven. Concreet wordt de vraag beantwoordt hoe de wegen in het gebied eruit moeten zien om te passen bij zowel de functie als de omgeving van de weg.

### *Parkeerweg op de spoordijk*

De parkeerweg op de spoordijk heeft in geen enkele variant een belangrijke verkeersfunctie. De weg wordt gebruikt door bestemmingsverkeer dat nabij de Jonkvrouw wil parkeren. De verkeersdruk is zodanig beperkt dat de vormgeving nagenoeg volledig kan worden bepaald vanuit de gewenste ruimtelijke kwaliteit.

### *Tournooiveld*

Het Tournooiveld wordt in de varianten 2 en 3 (deels) opengesteld voor het gemotoriseerde verkeer. De verkeersdruk is echter laag zodat bij de vormgeving de nadruk kan komen te liggen op de verblijfsfunctie van het gebied waarin de weg ligt.

Vanuit verkeerskundig oogpunt is het van belang om de passeersnelheid op het Tournooiveld laag te houden. De auto moet immers 'te gast' zijn in het park. Daarnaast kruist hier een belangrijke regionale fietsroute.

Onderstaande kenmerken dragen ertoe bij dat de wegverbinding niet dominant aanwezig is in het parklandschap:

- Er worden geen hoge opsluitbanden toegepast waardoor geen sprake is van een strikt afgebakende verkeersruimte. De weg sluit aan beide zijde naadloos aan op het park.
- De weg wordt bij voorkeur uitgevoerd in asfalt. Dit zorgt voor minder geluidsoverlast zodat de weg ook minder 'hoorbaar' in het park aanwezig is. Een klinkerverharding heeft echter als voordeel dat het de snelheid van het autoverkeer beperkt en vaak beter past in een parkachtige omgeving.
- De wegbreedte is beperkt zodat autoverkeer elkaar slechts met lage snelheid kunnen passeren. Door een verhoogde rijbaanscheiding aan te leggen, kan de breedte van de rijbaan worden beperkt terwijl brede voertuigen zoals vuilniswagens en hulpdiensten toch van de weg gebruik kunnen maken.

Figuur 4.1 en Figuur 4.2 geven voorbeelden van klinker- en asfaltwegen in een parkachtige omgeving.



*Figuur 4.1: Voorbeeld van een klinkerweg in een parkachtige omgeving*



*Figuur 4.2: Voorbeeld van een asfaltweg in een parkachtige omgeving*

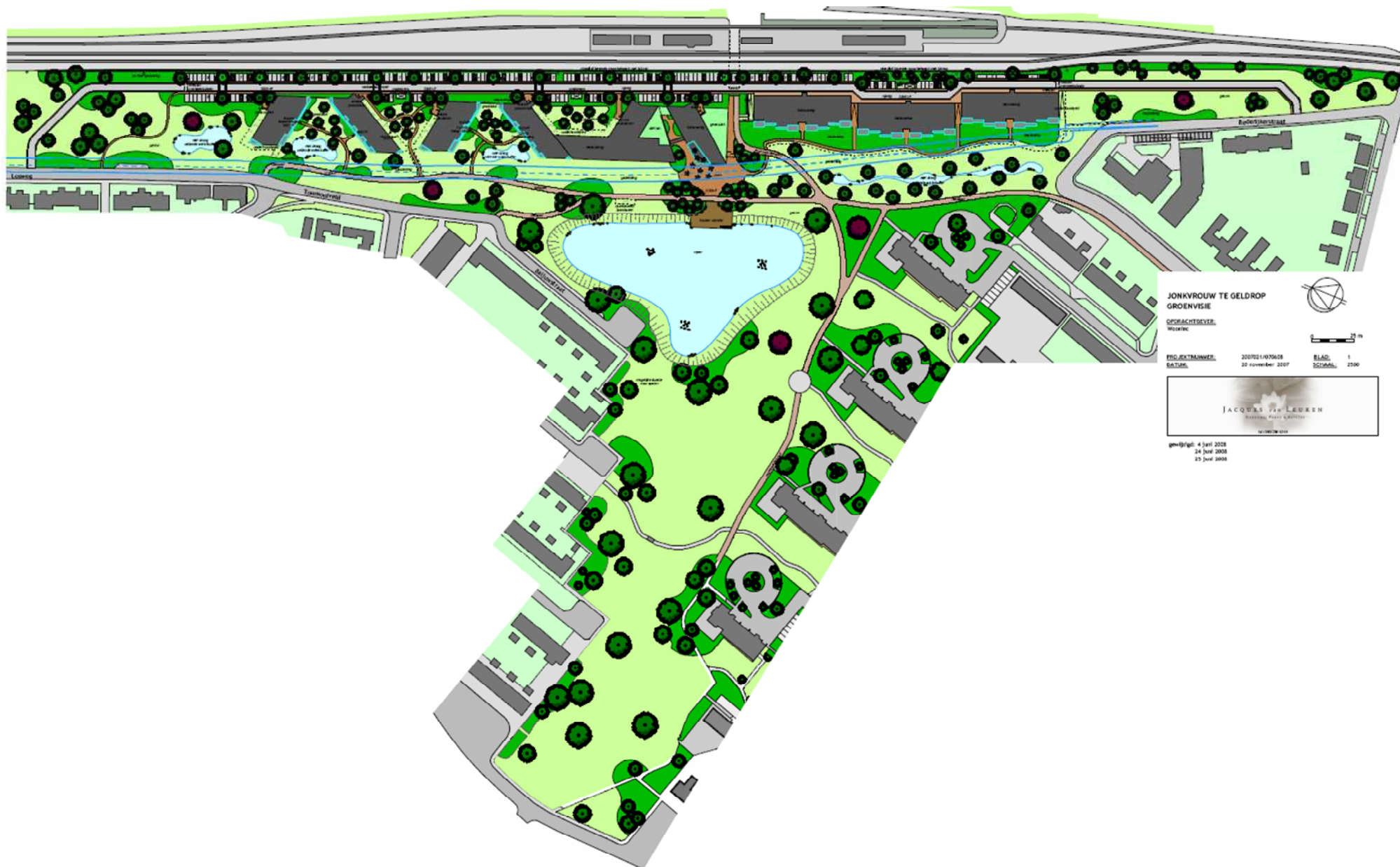
In deze voorbeelden worden geen separate fietsvoorzieningen gerealiseerd. De weg maakt geen onderdeel uit van een belangrijke fietsroute en de intensiteiten van het autoverkeer zijn relatief laag. Rode fietsstroken zouden bovendien een belangrijke verkeersfunctie veronderstellen.

De kruising van de regionale fietsroute moet voor alle weggebruikers duidelijk worden vormgegeven. De fietser mag voorrang krijgen op het autoverkeer. Dit kan juridisch worden geregeld met het aanbrengen van haaiantanden en het plaatsen van de juiste

bebording. Ook het verhogen van de fietsoversteek ten opzichte van het wegdek draagt ertoe bij dat automobilisten op de oversteek geattendeerd worden en dat de snelheid ter plaatse naar beneden gaat. Bij het voorbeeld met de klinkerverharding kan dit gerealiseerd worden met de standaard taludmarkering voor verkeersdrempels (Figuur 4.1). Bij het voorbeeld met de asfaltverharding kan dit gerealiseerd worden door de klinkerverharding van de verhoogde rijbaanscheiding over de volle breedte van de weg aan te brengen.

## **Bijlage 1: Ontwerptekeningen varianten**

## Variant 1



## Variant 2



## Variant 3



## Variant 4

