HOV4: Aanpassingen van schetsontwerp naar voorlopig

Verkeerskundige onderbouwing

Gemeente Eindhoven
Programmaorganisatie Stationsdistrict en MIRT
Definitief
December 2025

Colofon

Uitgave
Gemeente Eindhoven

Datum
December 2025

Inhoudsopgave

1 Inleiding 4

2 Inhoudelijke onderbouwing per kruispunt 5

2.1. Kruispunt VRI 1021 – Vonderweg – PSV Laan – Mathildelaan 5

2.2. VRI 1023 Vonderweg – Willemstraat 7

2.3. VRI 1028 Mauritsstraat - Mecklenburgstraat – Hoogstraat 8

2.4. VRI 3005 Karel de Grotelaan – Boutenslaan – Limburglaan 11

2.5. VRI 7003 Karel de Grotelaan – Brücknerplein – Grieglaan 17

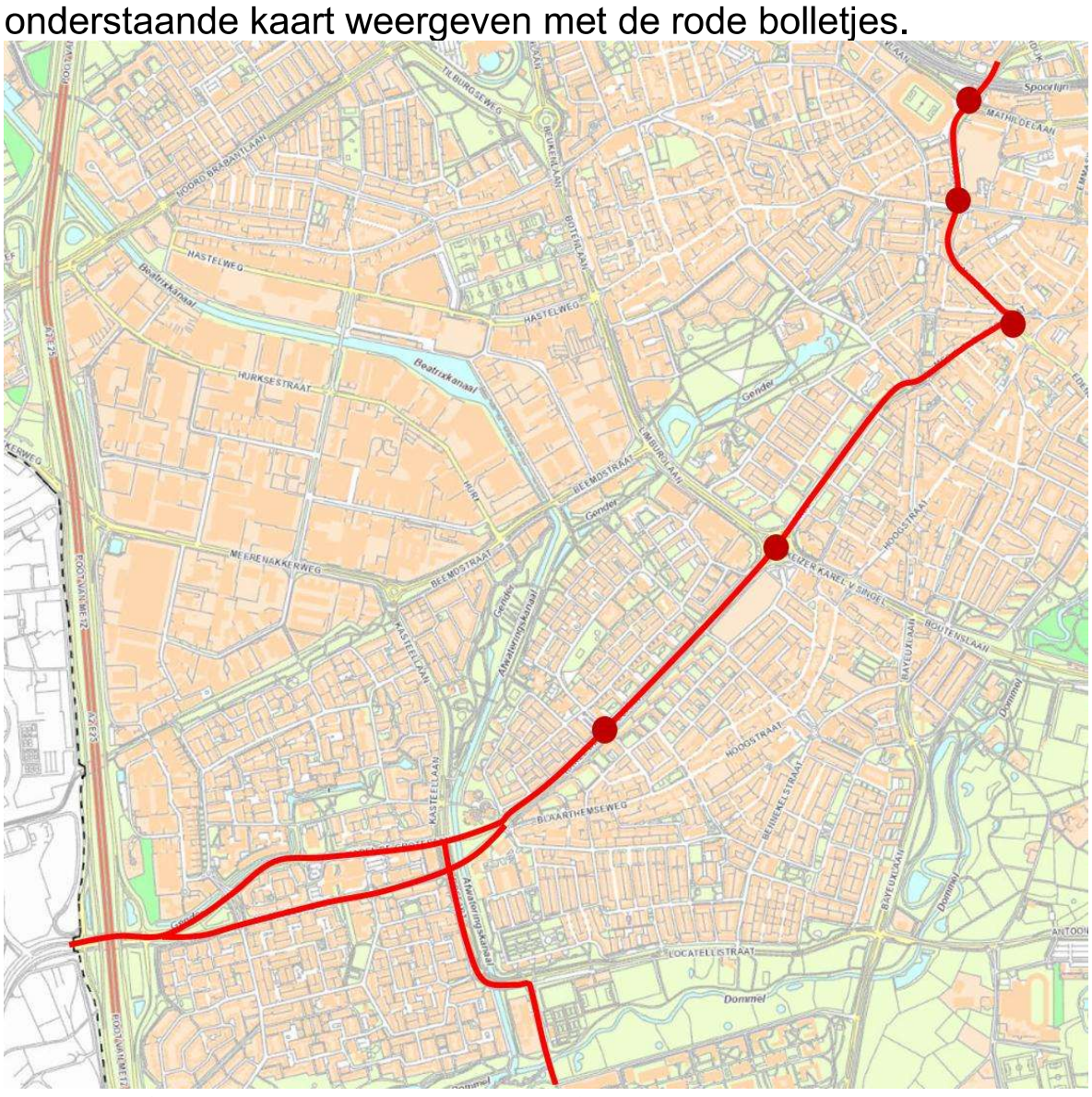
Bijlage 1: Schetsen verdelingsvarianten Gestel binnen de Ring 18

1 Inleiding

Eind april is binnen het HOV4 project de fase schetsontwerp[1] afgerond. Van dit schetsontwerp is er een verkeerskundige toets gedaan om inzicht te krijgen in de toekomstige doorstroming en knelpunten. Deze resultaten zijn opgenomen in de rapportage Verkeersonderzoek HOV4 – Eindhoven (kenmerk 019276.20250731.R1.01) van Goudappel. Naast de onderbouwing van het schetsontwerp omvat dit rapport voor enkele kruispunten aanbevelingen of een advies tot een vervolgonderzoek. Deze zijn uitgevoerd in de fase van schetsontwerp naar voorlopig ontwerp. Het voorliggend rapport beschrijft de aanleiding en context, het proces of onderzoek, de resultaten en de mogelijke wijzigingen op het ontwerp van deze aanvullende onderzoeken.

In dit rapport zijn ook de aanpassingen in het voorlopig ontwerp toegelicht ten gevolge van nieuwe inzichten door verdere detaillering, aanvullende randvoorwaarden door verdere afspraken met raakvlakken en reacties van stakeholders.

In totaal betreft het vijf kruispunten waar onderzoek naar gedaan is of aanpassingen zijn doorgevoerd door nieuwe inzichten of ontwikkelingen. Deze kruispunten zijn op onderstaande kaart weergeven met de rode bolletjes.



Figuur 1: Overzicht van de aangepaste of onderzochte kruispunten tussen schetsontwerp en voorlopig ontwerp

[1] Dit schetsontwerp en bijbehorende financiering is door de gemeenteraad op 1 juli 2025 vastgesteld.

2 Inhoudelijke onderbouwing per kruispunt

2.1. Kruispunt VRI 1021 – Vonderweg – PSV Laan – Mathildelaan

Aanleiding en context

Uit de kruispuntberekeningen die zijn uitgevoerd op basis van het schetsontwerp blijkt dat het verlengen van 3 opstelstroken (linksaf van PSV-laan richting Elisabethtunnel, rechtsaf van Elisabethlaan naar PSV-laan en rechtsaf van de Mathildelaan naar de Elisabethtunnel) gewenst is om te voorkomen dat naastgelegen rijstroken worden geblokkeerd tijdens de spitsen in 2030. Met deze maatregelen kan het kruispunt een afwikkeling realiseren conform de beleidsdoelen en streefwaarden van Gemeente Eindhoven. Echter heeft het realiseren van deze verlengingen als gevolg dat er bomen moeten worden verwijderd, de ontwikkelruimte voor PSV wordt beperkt en de Elisabethtunnel moet worden verbreed. Deze ingrepen zijn niet wenselijk vanuit de stedelijke ambities (behoud van groen, stadionontwikkeling).

Tabel 1: Benodigde opstellengtes VRI 1021 – Vonderweg – PSV Laan – Mathildelaan

	Benodigde lengte				**Lengte in het ontwerp**
	Ochtendspits 2030	**Avondspits 2030**	**Ochtendspits 2040**	**Avondspits 2040**	
PSV-laan naar Mathildelaan	30	25	24	24	60
PSV-laan naar Elisabethtunnel	**75**	**130**	24	24	60
Elisabethtunnel naar PSV-laan	**50**	**60**	18	18	30
Elisabethtunnel naar Mathildelaan	15	20	24	18	30
Mathildelaan naar Elisabethtunnel	**55**	**100**	36	42	45
Mathildelaan naar PSV-laan	20	40	18	39	45

Daarnaast is de verwachting dat deze ingrepen maar tijdelijk noodzakelijk zijn. Voor 2040 wordt een daling van de hoeveelheid verkeer verwacht waardoor de afwikkeling op dit kruispunt binnen de beleidsdoelen van de gemeente vallen.

Resultaat en gevolg voor het ontwerp

De verkeersdruk tijdens piekmomenten wordt geaccepteerd als een tijdelijke oververzadiging, mede omdat deze momenten beperkt zijn in tijd en omvang. Vanuit een integrale afweging tussen verkeerskundige optimalisatie en ruimtelijke kwaliteit is daarom besloten om de opstelstroken niet te verlengen en te accepteren dat tijdens de spits in 2030 een bepaalde richting soms geblokkeerd wordt door de wachtrij van de

naastgelegen richting. Deze keuze sluit aan bij het bredere mobiliteitsbeleid waarin het sturen op duurzame bereikbaarheid, het beperken van infrastructurele ingrepen en het behouden van ruimtelijke kwaliteit leidend zijn.

Momenteel is nog onduidelijk wat de gewenste uitbreiding voor het PSV stadion voor gevolgen heeft voor de openbare ruimte rond het stadion. Ook de mogelijke herinrichting van de PSV-laan is daarbij nog niet geconcretiseerd. Bij de uitwerking van dit vraagstuk worden de uitkomsten van dit onderzoek meegegeven, zodat mogelijke optimalisatie van het kruispunt meegenomen kan worden.

Er zijn geen aanpassingen doorgevoerd in het voorlopig ontwerp voor dit kruispunt. Mocht op basis van monitoring blijken dat dit een onwenselijke situatie oplevert, wordt er vanuit de brede stedelijke ambities gekeken naar een oplossingsrichting.

2.2. VRI 1023 Vonderweg – Willemstraat

Aanleiding en context

In het schetsontwerp voor het kruispunt Vonderweg – Willemstraat is geadviseerd om de opstelcapaciteit voor de rechtsafslaande beweging te vergroten, met het oog op een betere doorstroming en het voorkomen van blokkade van de naastgelegen rijstrook. In het voorlopig ontwerp is dit advies opgevolgd door de rechtsafslaande opstelstrook te verlengen in het verlengde van de bestaande rijbaan. De rechtdoorgaande rijstrook is als extra strook toegevoegd.

Daarnaast is er een ruimtelijke en functionele wijziging doorgevoerd aan de zuidzijde van de Willemstraat. Deze straat is onderdeel van de sectorgrens Gender van het VCP en daardoor niet langer toegankelijk voor autoverkeer en is voortaan uitsluitend bestemd voor openbaar vervoer, fietsers en voetgangers. Als gevolg hiervan is de linksafslaande beweging vanaf de Vonderweg richting Willemstraat komen te vervallen. Deze aanpassing zorgt voor een vereenvoudiging van het kruispunt en draagt bij aan een betere doorstroming op de Vonderweg. Hiermee kan het verkeer op dit kruispunt worden afgewikkeld binnen de beleidsdoelen en streefwaarden van de Gemeente Eindhoven.

Resultaat en gevolg voor het ontwerp

In het ontwerp is de Willemstraat aan de zuidzijde niet langer voorzien van rijstroken voor autoverkeer. Daarnaast zijn de opstelstroken op de Vonderweg vanuit het oosten aangepast.



Figuur 2: Aangepast kruispunt Vonderweg - Willemstraat voorlopig ontwerp (november 2025)

2.3. VRI 1028 Mauritsstraat - Mecklenburgstraat – Hoogstraat

Aanleiding en context
Uit verkeerskundige analyses blijkt dat het kruispunt conform het schetsontwerp op deze locatie onvoldoende capaciteit biedt om het autoverkeer af te wikkelen conform de streefwaarden uit het gemeentelijk beleid. Dit is ook zo in de huidige situatie. Met name in de Hoogstraat, richting het centrum, ontstaan lange wachtrijen die de kruising met de Gestelsestraat blokkeren. Ook op de Willem de Zwijgerstraat, richting stad uit, is sprake van terugslag van wachtrijen tot over de kruising met de Grote Berg. Hierdoor worden meerdere straten geblokkeerd, waaronder de Sint Catharinastraat, Kleine Berg en De Rungraaf. Dit heeft niet alleen gevolgen voor het autoverkeer, maar belemmert ook het busverkeer stad uit. Om een robuuste verkeersafwikkeling te realiseren is op zowel de Hoogstraat (stad in) als de Willem de Zwijgerstraat (stad uit) meer capaciteit nodig. Gezien de complexiteit van deze locatie en de impact op het bredere netwerk, is dit kruispunt aangemerkt als een locatie die nader onderzocht moest worden.

De toekomstige verkeersstromen op dit kruispunt worden direct bepaald door twee projecten: HOV4 en het project Mobiliteit in Balans (verkeerscirculatieplan (VCP) en Aanpak Ring). Beide projecten zijn respectievelijk in juli 2025 en mei 2025 door de raad goedgekeurd. Vanuit het VCP wordt verwacht dat de intensiteiten op de Hoogstraat significant toenemen. Naast de verkeersafwikkeling op het kruispunt verbeteren is daarom ook het verlagen van de intensiteit op de Hoogstraat een doel voor het onderzoek. Het onderzoek is integraal uitgevoerd met de werknaam “verkeersonderzoek Gestel binnen de Ring”.

Onderzoek
Met behulp van het macroscopisch verkeersmodel (Omnitrans – BBMA) is onderzocht hoe de inpassing van HOV4 in combinatie met maatregelen uit het VCP en Ring Aanpak het beste kunnen worden ingepast in het bestaande verkeersnetwerk. Het doel van dit onderzoek was om op netwerkniveau te bepalen hoe de totale hoeveelheid verkeer het meest efficiënt verdeeld kan worden, rekening houdend met de beleidsmatige streefwaarden voor doorstroming, leefbaarheid en bereikbaarheid.

Binnen deze analyse zijn meerdere verdelingsvarianten doorgerekend, waarin telkens een andere combinatie van VCP-maatregelen is toegepast. De onderzochte varianten zijn:

A. Beleids- of referentievariant conform ontwerp HOV4 en Mobiliteit in Balans
B. Variant met Hoogstraat éénrichting, Eenrichtingsverkeer rondje Mauritsstraat, Vonderweg, Willemstraat, Keizersgracht, Grote Berg nu tegen de klok in en openstellen Wal in éénrichting van oost naar west
C. Variant met Hoogstraat éénrichting en Edenstraat geopend van oost naar west
D. Variant met Hoogstraat éénrichting en mogelijkheid om via de Ventweg Boutenslaan Gestel in te rijden
E. Variant met Mecklenburgstraat in twee richtingen
F. Variant met Mecklenburgstraat in twee richtingen en Hoogstraat in éénrichting

G. Variant met Mecklenburgstraat in twee richtingen, Hoogstraat in éénrichting en Eenrichtingsverkeer rondje Mauritsstraat, Vonderweg, Willemstraat, Keizersgracht, Grote Berg nu tegen de klok in
H. Variant met Mecklenburgstraat in twee richtingen, Hoogstraat éénrichting en Edenstraat geopend van oost naar west

In bijlage 1 staan deze varianten ook op kaart ingetekend.

Voor elke variant is beoordeeld wat het effect is op de verkeersstromen voor Gestel binnen de Ring en hoe deze bijdragen aan de gewenste netwerkstructuur.

Vervolgens is per variant ook het effect op specifieke kruispunten in het gebied berekend, waaronder het kruispunt Hoogstraat – Willem de Zwijgerstraat – Gestelsestraat en de kruispunten op de Ring. Hierbij is gekeken naar wachtrijlengtes, blokkades en de impact op het openbaar vervoer. De resultaten geven inzicht in welke variant het meest robuust is en waar nog knelpunten resteren die nadere uitwerking vragen.
Deze aanpak maakt het mogelijk om ontwerpkeuzes niet alleen lokaal, maar ook in bredere netwerkcontext te onderbouwen, en vormt daarmee een waardevolle basis voor de verdere uitwerking van het verkeerscirculatieplan en HOV4.

Resultaat
Uit de analyse blijkt dat er nog geen variant is gevonden waarmee zowel op alle kruispunten als op alle wegvakken de beleidsdoelen volledig worden behaald. Dit betekent dat er op bepaalde locaties nog sprake is van overbelasting en/of wachtrijvorming. Het verkeersbeeld van het kruispunt Mauritsstraat - Mecklenburgstraat – Hoogstraat is in de verschillende varianten vergelijkbaar: Lichte oververzadiging met wachtrijen die terugslaan tot het voorliggende kruispunt. Dit is vergelijkbaar met de bestaande situatie.

Wel biedt het onderzoek waardevolle inzichten in onder andere het oplossend vermogen van verschillende maatregelen. De globale inzichten zijn als volgt:

- De keuze voor de variant binnen de Ring heeft weinig effect op de intensiteiten op het HOV4-tracé buiten de Ring.
- Het omdraaien van het éénrichtingsverkeer in het centrum (Mauritsstraat, Vonderweg, Willemstraat, Keizersgracht, Grote Berg) zorgt voor een kleiner daling van het verkeer op de Hoogstraat dan wanneer het éénrichtingsverkeer met de klok mee rijdt zoals nu voorzien bij HOV4. Dit pleit ervoor om de rijrichting niet om te draaien.
- Het effect van tweerichtingsverkeer op de Mecklenburgstraat zorgt voor een daling van circa 1800 voertuigen per dag op de Hoogstraat.
- Het effect van het openstellen van de Edenstraat richting Gestel is een daling van circa 1800 voertuigen per dag op de Hoogstraat, maar zorgt wel voor meer (sluip)verkeer in de Schrijversbuurt.
- Het effect van het openstellen van de parallelbaan Boutenslaan heeft met name een verlichtend effect voor de Gestelsestraat (-1400 voertuigen per dag). Voor de Hoogstraat is het effect minimaal.

Op basis van deze inzichten is besloten om voor Gestel binnen de Ring het volgende als uitgangspunt te nemen inzake de verkeerscirculatie:

- HOV4 routes conform besloten het vastgestelde ontwerp van juli 2025;
- Toepassen van de filters conform VCP met als aanvulling het instellen van éénrichtingsverkeer op de Hoogstraat tussen de Jumbo en Edenstraat.
- Circuit in het centrum (Mauritsstraat, Vonderweg, Willemstraat, Keizersgracht, Grote Berg) te behouden zoals opgenomen in het HOV4 ontwerp en VCP.

Vanuit het VCP is nader onderzoek nodig. Mocht inderdaad blijken dat de verkeerstoename op de Hoogstraat onaanvaardbaar groot is dan zijn aanvullende maatregelen nodig. Mogelijke (combi van) maatregelen zijn:

- het openstellen van de Mecklenburgstraat in twee richtingen voor regulier autoverkeer;
- een verbinding vanaf de Ring naar de parallelweg ter hoogte van de Boutenslaan;
- een bepekte openstelling van de Edenstraat ten behoeve van bewoners van de Schrijversbuurt;

Over deze maatregelen wordt in besluitvorming over sluiting van de sectorgrenzen besloten. Dit gebeurt op basis van de nog uit te voeren modelstudie en op basis van metingen van de verkeerseffecten. En de effecten zullen in de toekomst gemonitord worden en indien nodig bijgesteld.

Gevolg voor het ontwerp

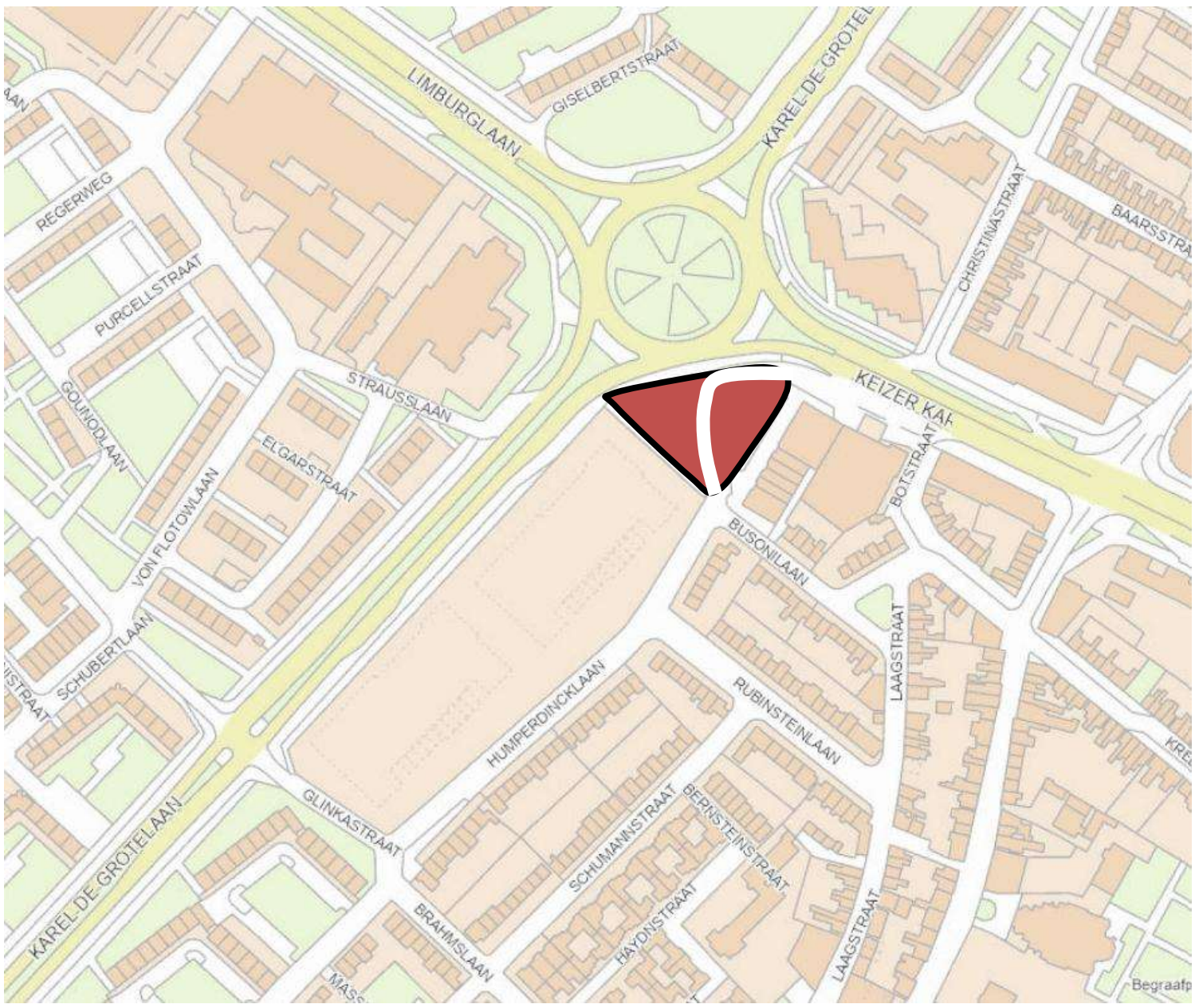
Voor de HOV4-route verandert er op dit moment niets aan het ontwerp. Wel is onderzocht wat nodig is indien de Mecklenburgstraat weer tweerichtingsverkeer zou moeten worden. Dit scenario vraagt kleine ontwerpaanpassingen op het kruispunt Karel de Grotelaan - Palingstraat. Het bestaande wegprofiel zou in deze situatie gehandhaafd kunnen blijven. Daarnaast wordt op kruispuntniveau nog gekeken of er optimalisaties mogelijk zijn. Dit is afhankelijk van de keuzes die gemaakt worden in het project VCP. Zowel de keuze voor éénrichting als tweerichting in de Mecklenburgstraat is mogelijk binnen het omgevingsplan.

2.4. VRI 3005 Karel de Grotelaan – Boutenslaan – Limburglaan

Aanleiding en context
De aanpassing van het kruispunt is ingegeven door drie samenhangende ontwikkelingen:

1. **Uitkomsten kruispuntberekeningen in de schetsontwerpfase**
   Uit de verkeerskundige analyses in de schetsontwerpfase bleek dat de bestaande opstellengtes op het kruispunt onvoldoende capaciteit boden om de verwachte verkeersstromen binnen de beleidsdoelen en streefwaarden af te wikkelen. Om de doorstroming te verbeteren en wachtrijen te beperken, is geadviseerd de opstellengtes te verlengen.

2. **Potentiële gebiedsontwikkeling**
   Vanuit het gebiedskader Kop van Blaarthem en Genderdal is het bestaande winkelplein/parkeerterrein (rood gemarkeerd op onderstaande kaart) een beoogde locatie voor nieuwe woningen. Echter loopt de aansluiting in het schetsontwerp deels over het plein. Dit zorgt ervoor dat het aantal potentiële woningen wordt beperkt. Daarom is de wens om de aansluiting op de toerit van het kruispunt enkele meters te verplaatsen in de richting van de bestaande winkelstrip. Zo ontstaat er plaats voor nieuwe woningen op het winkelplein.



Figuur 3: Winkelplein (rood) is een mogelijke locatie voor woningbouw, wit is de huidige verkeersstructuur

3. **Onderzoek naar de noodzaak van de aansluiting**
   Parallel aan bovenstaande ontwikkelingen loopt een onderzoek naar de vraag of de betreffende aansluiting überhaupt noodzakelijk is. Dit onderzoek is nog niet afgerond. De uitkomsten hiervan kunnen mogelijk nog invloed hebben op de definitieve inrichting van het kruispunt.

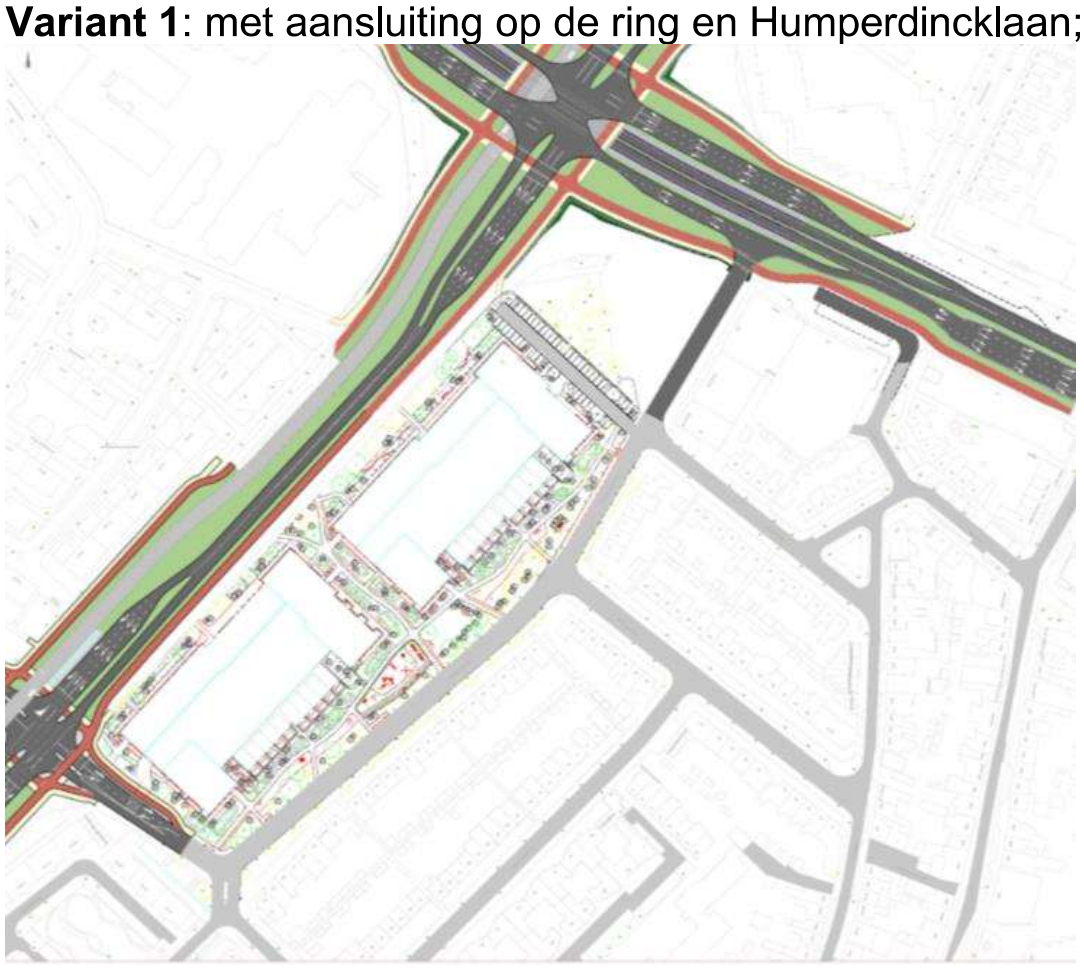
Onderzoeken

Om tot een goed onderbouwd ontwerp te komen, zijn drie afzonderlijke onderzoeken uitgevoerd:

1. **Kruispuntberekeningen en opstellengtes**
   Er zijn meerdere kruispuntberekeningen uitgevoerd met het programma Cocon om inzicht te krijgen in de benodigde opstellengtes en capaciteit.

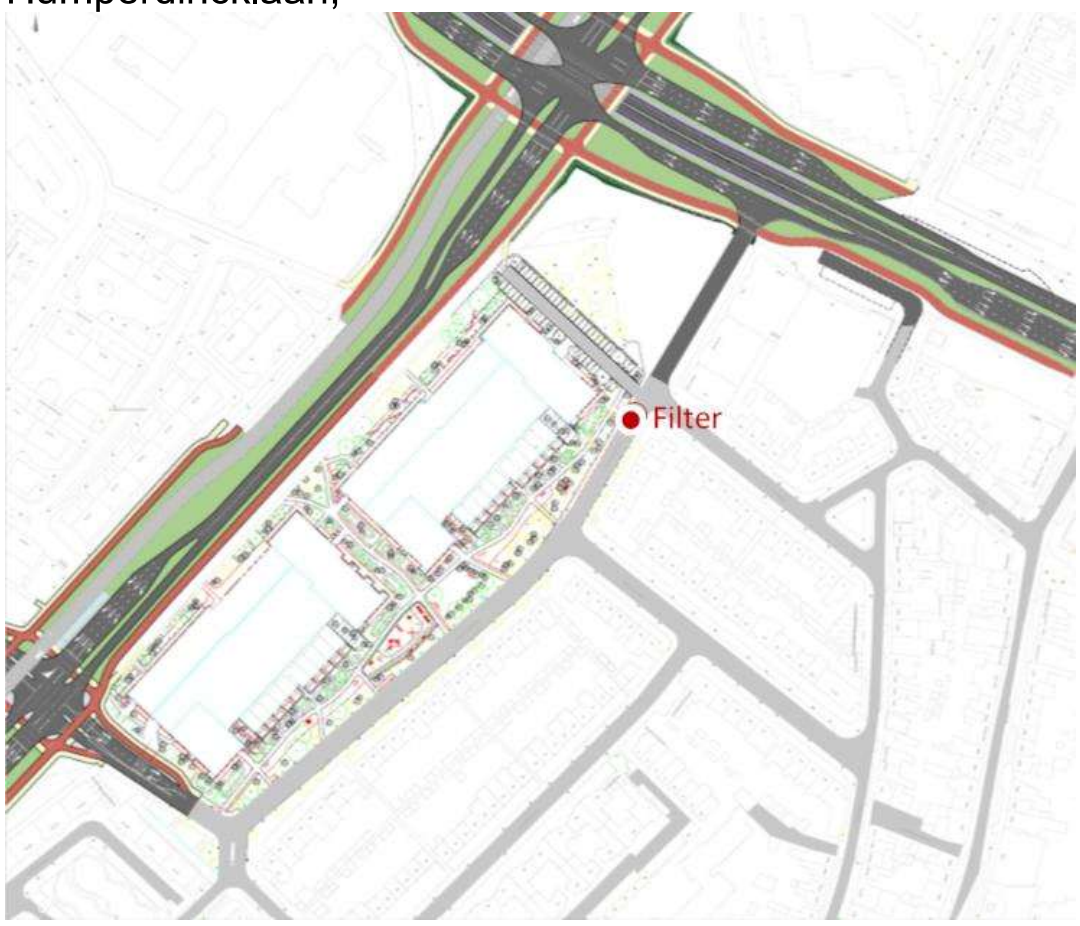
2. **Ruimtelijke inpasbaarheid aansluiting Ring**
   Met behulp van het 3D-ontwerp is de fysieke inpasbaarheid van een verschoven aansluiting onderzocht. Hierbij is gekeken naar hoogteverschillen, de nieuwe constructie van de ongelijkvloerse kruising, ontwerprichtlijnen en de aansluiting op de openbare ruimte. Op basis van deze analyse is bepaald dat een verschuiving richting de winkelstrip technisch haalbaar is.

3. **Onderzoek naar noodzaak aansluiting Ring**
   Op basis van het verkeersmodel is de verkeersgeneratie in het gebied geanalyseerd en opnieuw toegedeeld. Vervolgens is pragmatisch gekeken naar het effect van de aansluiting op de verkeersstromen. Naast de huidige verkeersstructuur zijn er drie varianten opgesteld:
   - **Variant 1**: met aansluiting op de ring en Humperdincklaan;



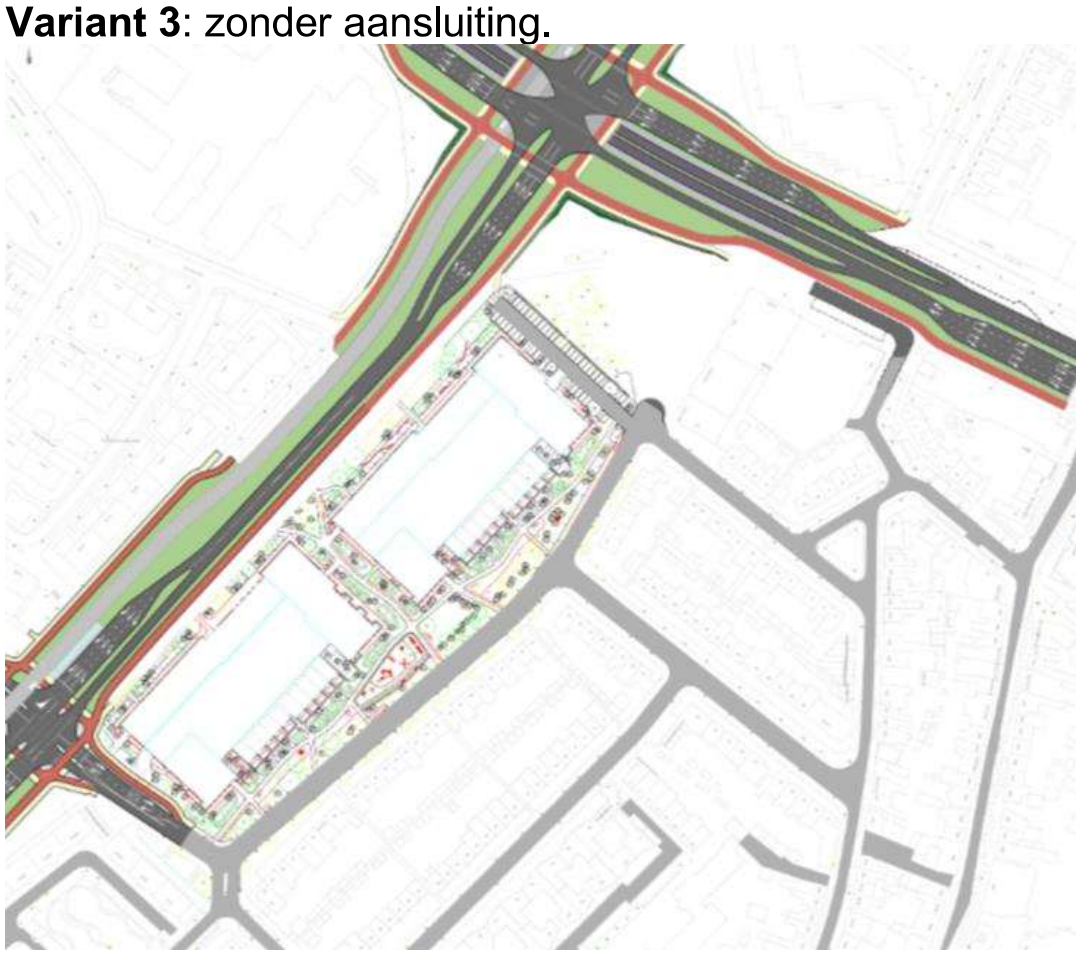
Figuur 4: Variant 1 - Aansluiting Ring en Humperdincklaan

- **Variant 2**: met aansluiting op de ring en Humperdincklaan en een filter op de Humperdincklaan;



Figuur 5: Variant 2 - Aansluiting Ring - Humperdincklaan met filter

- **Variant 3**: zonder aansluiting.



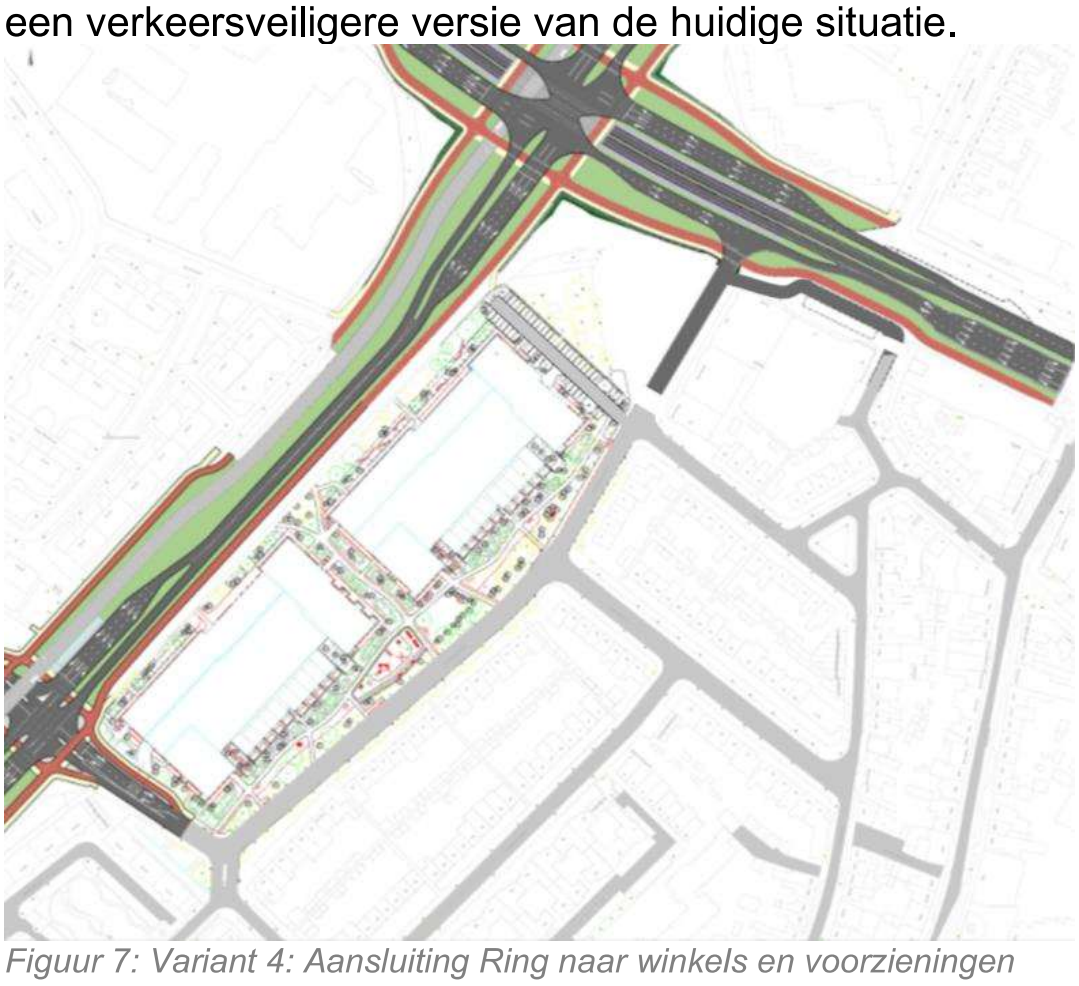
Figuur 6: Variant 3 - Geen Aansluiting

Resultaat en gevolg voor het ontwerp m.b.t. opstelstroken en ligging aansluiting
Met betrekking tot het verlengen van de opstelstroken zijn de opstelstroken in het voorlopig ontwerp verlengd tot de gewenste lengtes voor de opstelstroken op de Ring en Karel de Grotelaan buiten de Ring. Op de Karel de Grotelaan binnen de Ring is de beschikbare ruimte beperkt door de nabijheid van een ander kruispunt. Hierdoor is het fysiek niet mogelijk om de maximale opstellengte volledig te realiseren. Binnen deze ruimtelijke randvoorwaarden is gekozen voor een optimalisatie van de beschikbare opstelruimte.

Met betrekking tot de locatie van de aansluiting van het winkelplein naar de Ring, is deze enkele meters verschoven naar het oosten. Zo komt deze voor de winkelstrip te liggen.

Resultaat onderzoek noodzaak aansluiting Ring
Op basis van verfijnde berekeningen van de verkeersgeneratie in de kop van Blaartem is een nauwkeuriger toedeling gemaakt op het verkeersnetwerk voor de verschillende varianten. Uit deze analyse blijkt dat in eerdere fasen het aantal verplaatsingen is onderschat. Met name de aanwezigheid van retailfuncties met een hoog bezoekersaantal aan de Keizer Karel V Singel blijkt een bepalende factor in de keuze voor een passende variant. Wanneer deze verkeersstroom er niet zou zijn, zou een nieuwe ontsluiting niet noodzakelijk zijn.

De analyse heeft geleid tot een vierde variant die verkeerskundig het meest wenselijk is: een verkeersveiligere versie van de huidige situatie.



Figuur 7: Variant 4: Aansluiting Ring naar winkels en voorzieningen

In deze variant worden alle voorzieningen ontsloten via een nieuwe aansluiting op de Ring, zonder een koppeling voor autoverkeer naar de wijk. Dit voorkomt dat verkeer naar de winkels en voorzieningen de wijk wordt ingetrokken en sluit aan bij het principe van een

heldere verkeersstructuur. Helaas blijkt deze variant fysiek niet inpasbaar binnen de beschikbare ruimte en valt daardoor af als optie.

Bij de drie varianten die wél ruimtelijk inpasbaar zijn, is eerst gekeken naar de optie zonder aansluiting omdat deze het beste aansluit bij het beleid (Ring aanpak waarbij zo weinig mogelijk parallelstructuren op de Ring aansluiten) en het meest verkeersveilig is (geen kruisend verkeer met de drukke fietsroute). Deze variant leidt echter tot een sterke toename van het aantal voertuigen op de Hoogstraat, waardoor daar een ernstig knelpunt ontstaat. Het realiseren van een nieuwe ontsluiting is daarom noodzakelijk.

De keuze ligt vervolgens tussen een aansluiting met filter of zonder filter op de Humperdincklaan. Een aansluiting zonder filter is aan te raden om het verkeer evenwichtiger over de wijk te verdelen en de Hoogstraat maximaal te ontlasten. Deze keuze brengt wel het risico van sluipverkeer in de Humperdincklaan met zich mee. Conform de herinrichtingsplannen wordt deze weg echter verkeersveiliger en onaantrekkelijker gemaakt voor doorgaand verkeer. Op basis van monitoring zal moeten blijken of de beoogde maatregelen voldoende effect hebben.

Tijdens de Gestelse Braderie (5 november 2025) is input opgehaald over de varianten voor de aansluiting. Hoewel deze participatie waardevolle signalen heeft opgeleverd, is de hoeveelheid en representativiteit van de reacties te beperkt om hieruit definitieve conclusies te trekken. Daarom wordt in het vervolg van het proces gezocht naar een betere en bredere invulling van participatie, zodat bewoners en belanghebbenden op een meer structurele en representatieve manier kunnen bijdragen aan de uiteindelijke ontwerpkeuzes.

Gevolg voor het ontwerp
Omdat de participatie nog verder moet plaatsvinden en de resultaten van het onderzoek naar de noodzaak van de aansluiting nog vers zijn, is de nieuwe verkeersstructuur op dit moment niet ingetekend in het voorlopig ontwerp. De inzichten uit het onderzoek en de participatie worden meegenomen in het definitieve ontwerp en vastgelegd in het gebiedskader Kop van Blaarthem en Genderdal. Dit zorgt ervoor dat de uiteindelijke keuzes goed zijn afgestemd op zowel verkeerskundige analyses als ruimtelijke en maatschappelijke belangen.
Omdat alle varianten mogelijk zijn binnen het bestaande bestemmingplan, heeft de keuze voor de definitieve variant heeft geen invloed op het omgevingsplan.

De aanpassing van de lengtes van de opstelstroken en ligging van de ontsluiting zijn wel ingetekend in het voorlopig ontwerp.



Figuur 8: Aangepast kruispunt Ring – Karel de Grotelaan voorlopig ontwerp (november 2025)

2.5. VRI 7003 Karel de Grotelaan – Brücknerplein – Grieglaan

Aanleiding en context

Uit de kruispuntberekeningen van het schetsontwerp blijkt dat het kruispunt met verkeerslichten goed functioneert en voldoet aan de eisen voor verkeersafwikkeling. De doorstroming is robuust en de wachttijden blijven binnen acceptabele grenzen.

Tegelijkertijd is vanuit de ruimtelijke opgave en de ambitie tot behoud van een boom in de Grieglaan het verzoek gedaan om te onderzoeken of het kruispunt eenvoudiger en compacter vormgegeven kan worden. Dit verzoek komt voort uit de wens om de ruimtelijke kwaliteit te verbeteren.

Resultaat en gevolg voor het ontwerp

In het voorlopig ontwerp zijn de eerder voorgestelde aparte opstelvakken samengevoegd bij Brücknerplein en Grieglaan. Vervolgens is het effect berekend met een Cocon-berekening. Hieruit blijkt dat het mogelijk is en het kruispunt een acceptabele afwikkeling blijft behouden.

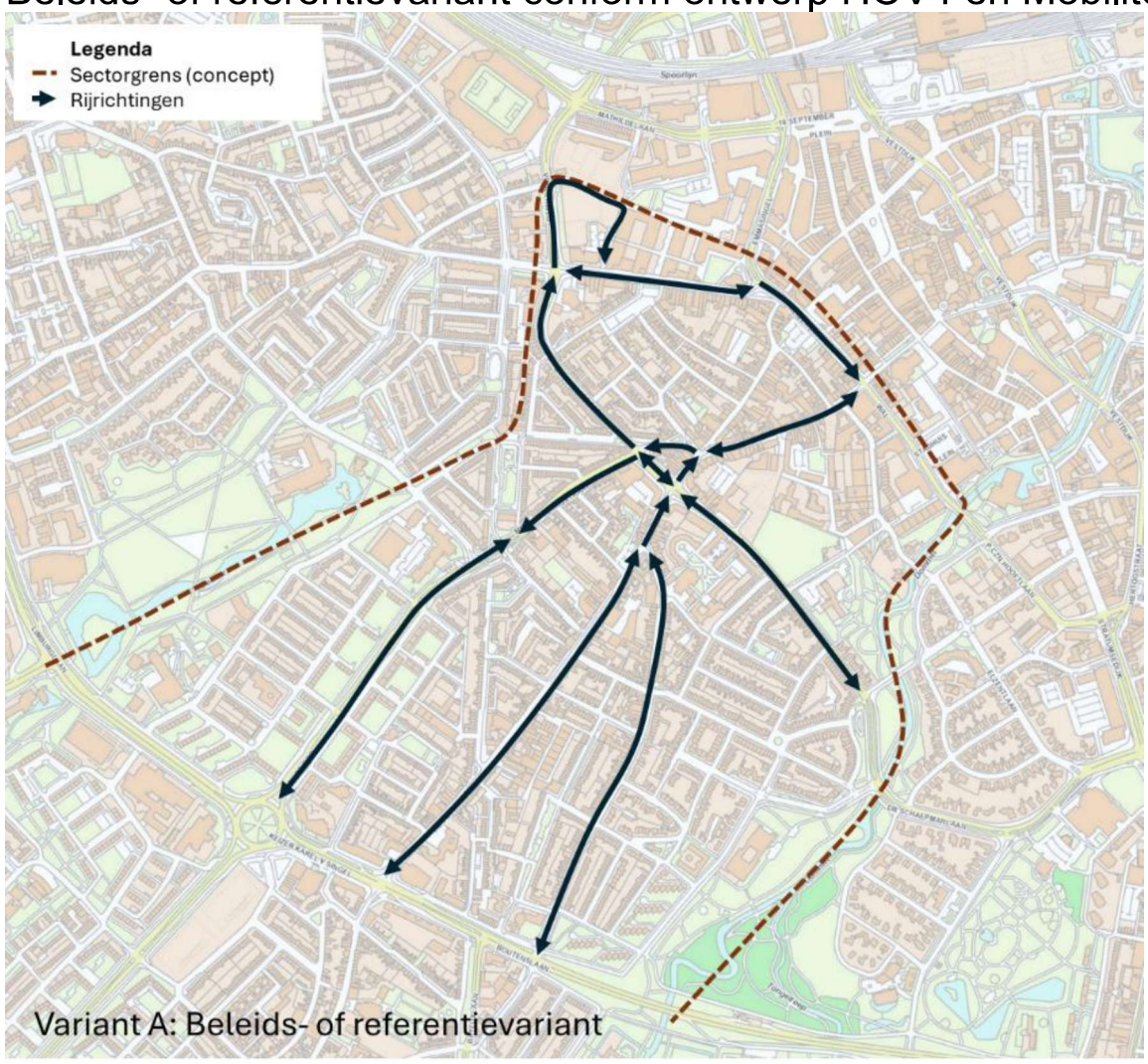


Figuur 9: Aangepast kruispunt Grieglaan – Brücknerplein – Karel de Grotelaan voorlopig ontwerp (november 2025)

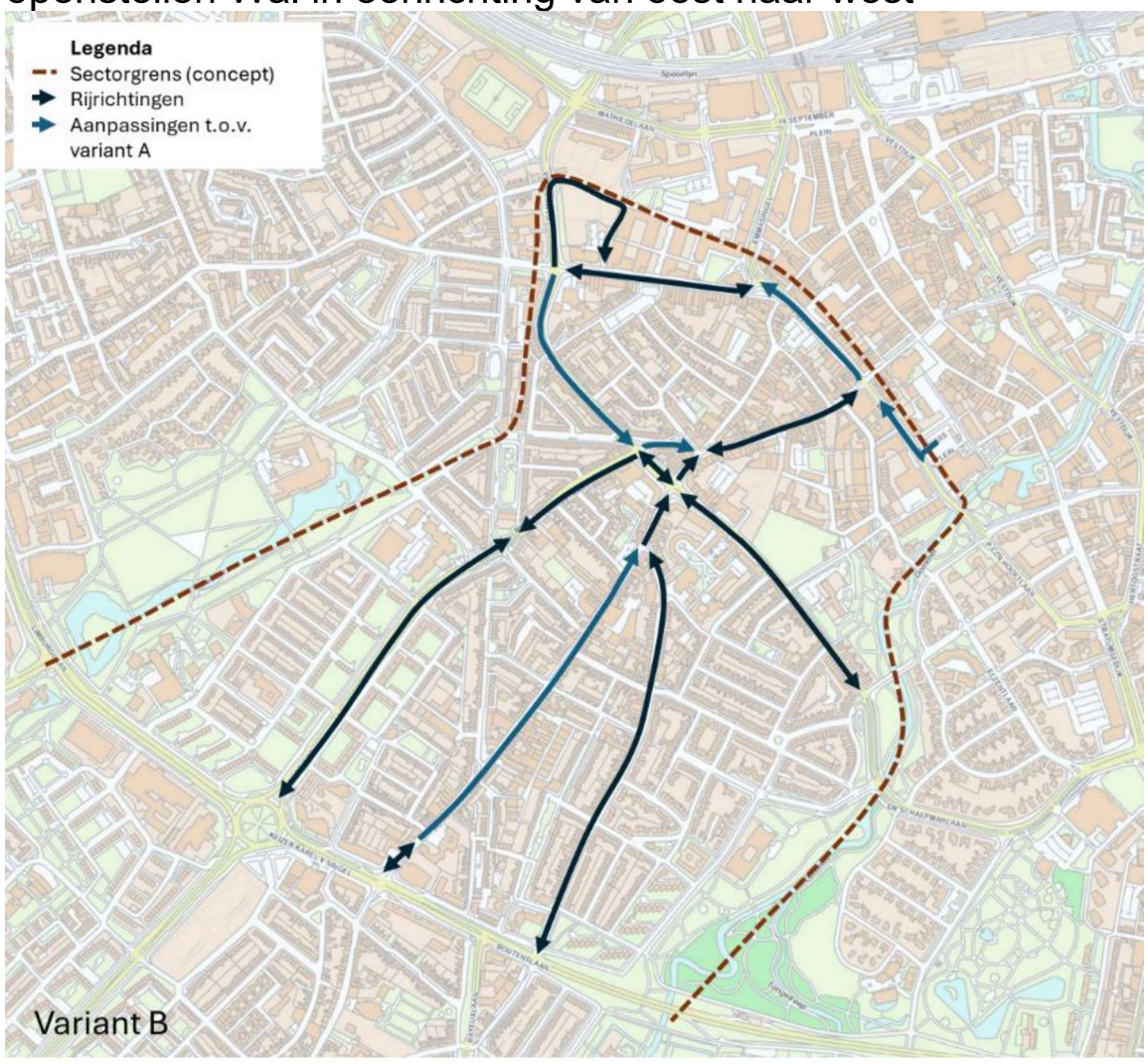
Bijlage 1: Schetsen verdelingsvarianten Gestel binnen de Ring

Binnen deze analyse zijn meerdere verdelingsvarianten doorgerekend, waarin telkens een andere combinatie van VCP-maatregelen is toegepast. Hieronder zijn de verschillende varianten visueel weergeven. Aanpassingen ten opzichte van de beleids- of referentievariant zijn blauw ingetekend. De ingetekende sectorgrens komt overeen met de grenzen die bij besluitvorming VCP in mei 2025 zijn aangegeven. De exacte locatie van de sectorgrens kan nog wijzigen ten gevolge van verfijning en participatie.

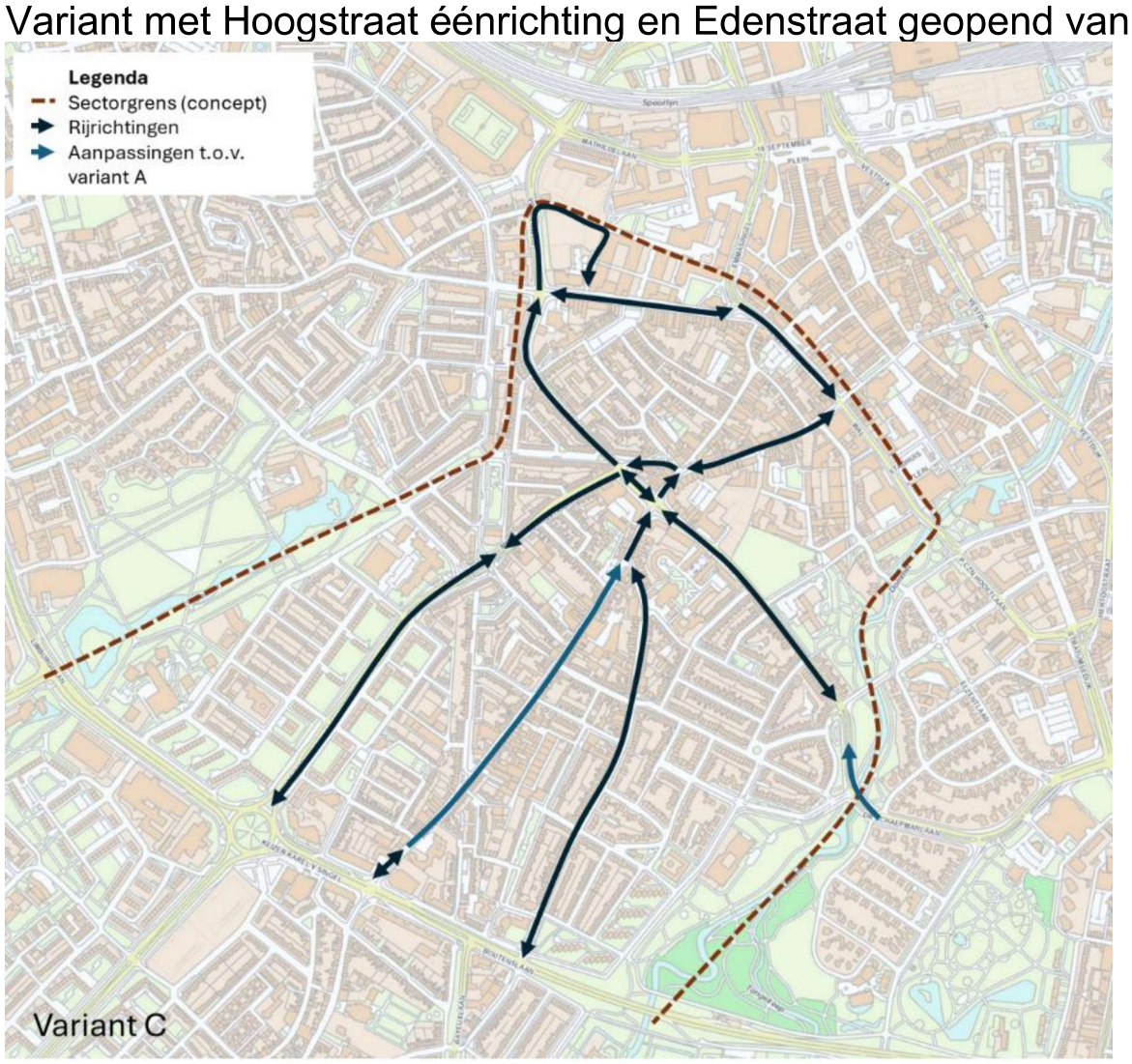
A. Beleids- of referentievariant conform ontwerp HOV4 en Mobiliteit in Balans



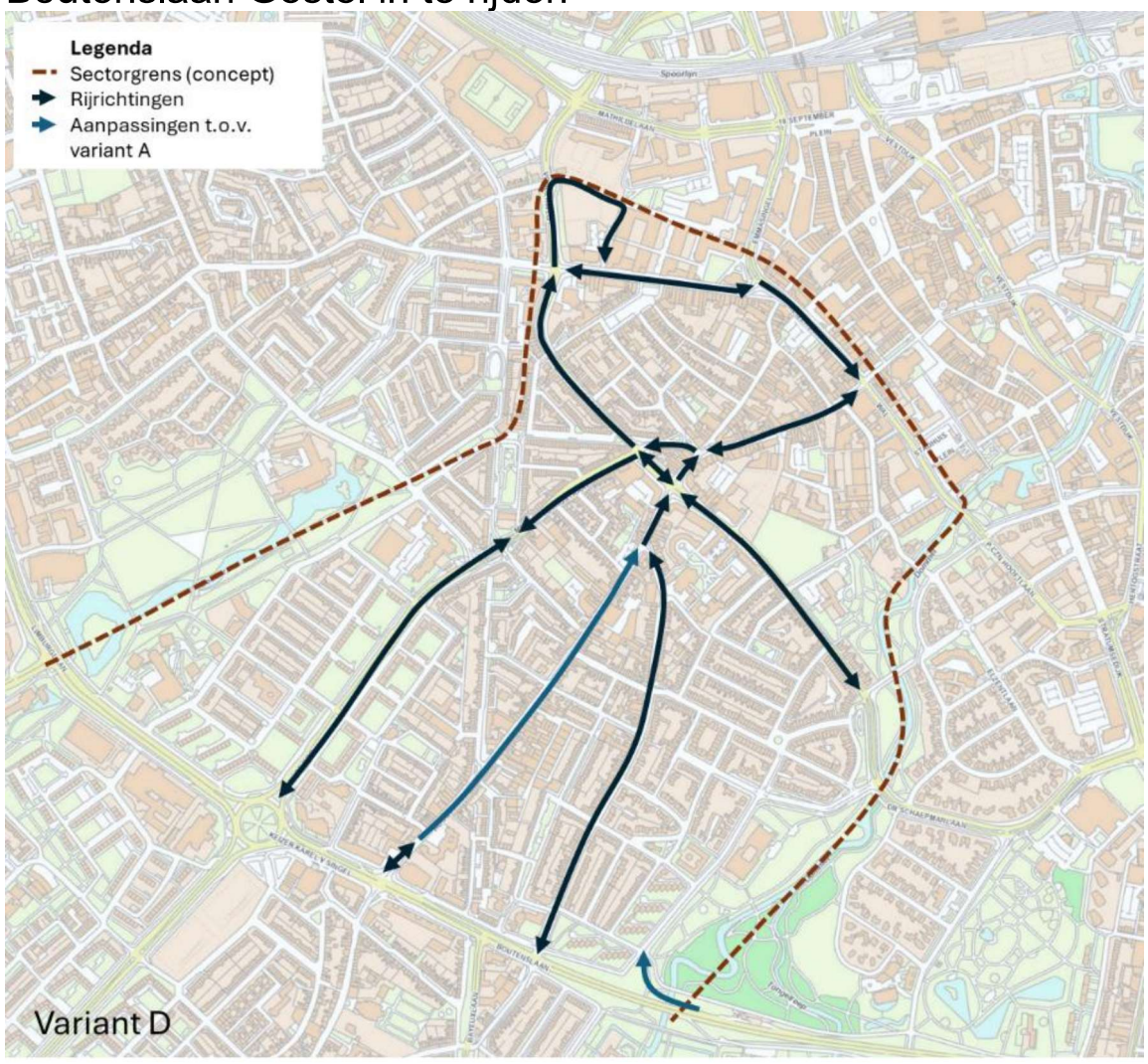
B. Variant met Hoogstraat éénrichting, Eenrichtingsverkeer rondje Mauritsstraat, Vonderweg, Willemstraat, Keizersgracht, Grote Berg nu tegen de klok in en openstellen Wal in éénrichting van oost naar west



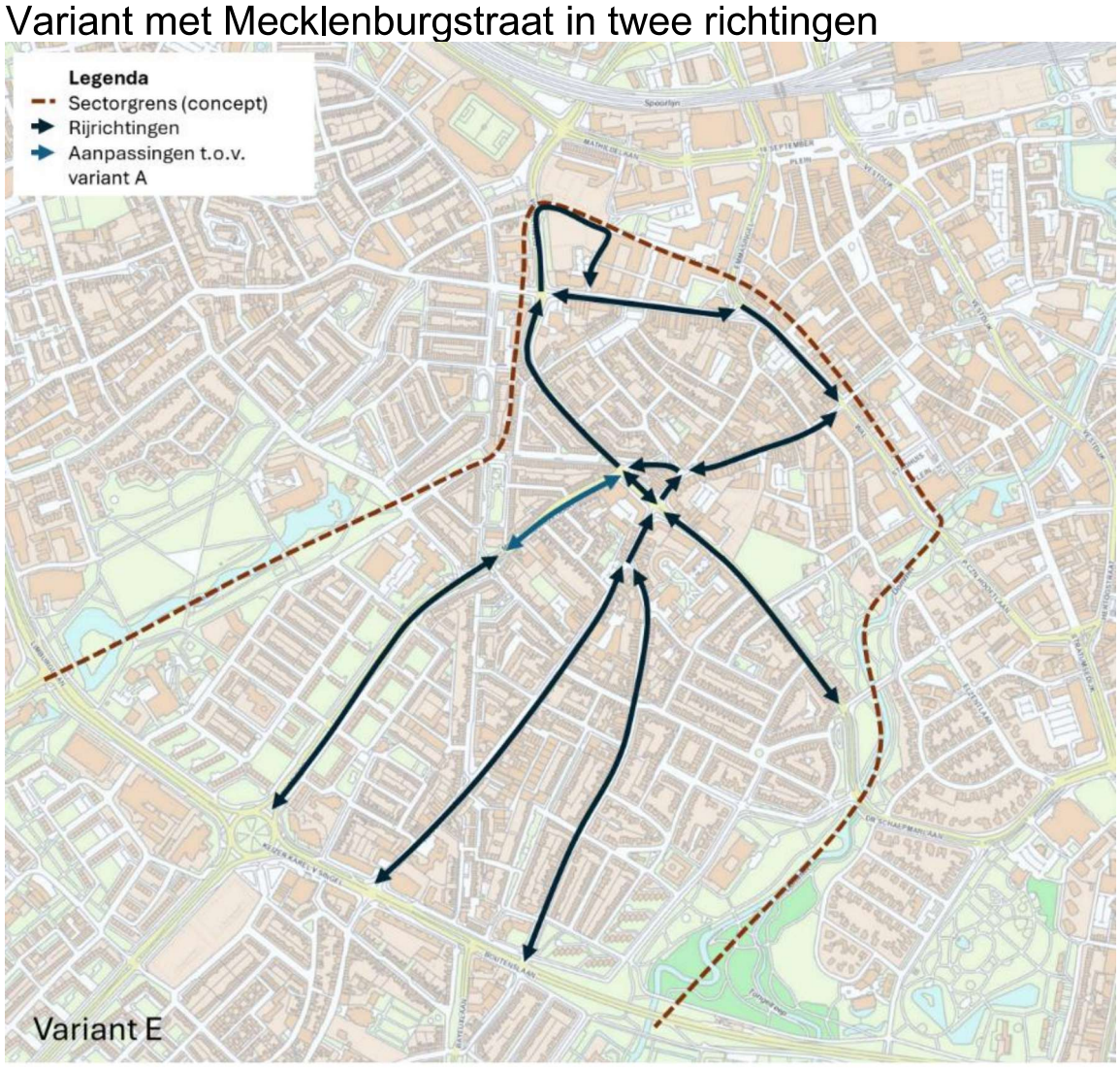
C. Variant met Hoogstraat éénrichting en Edenstraat geopend van oost naar west



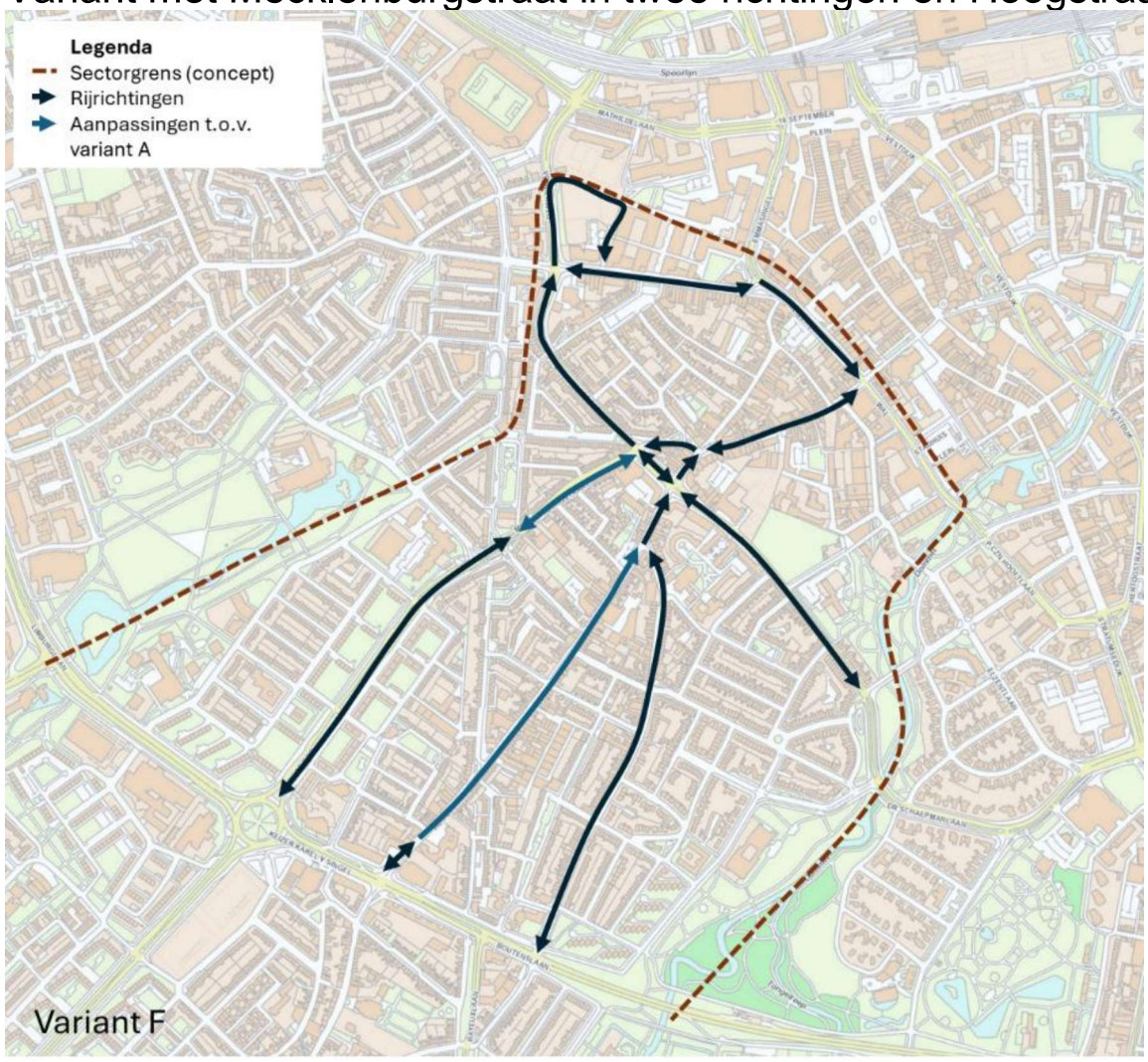
D. Variant met Hoogstraat éénrichting en mogelijkheid om via de Ventweg Boutenslaan Gestel in te rijden



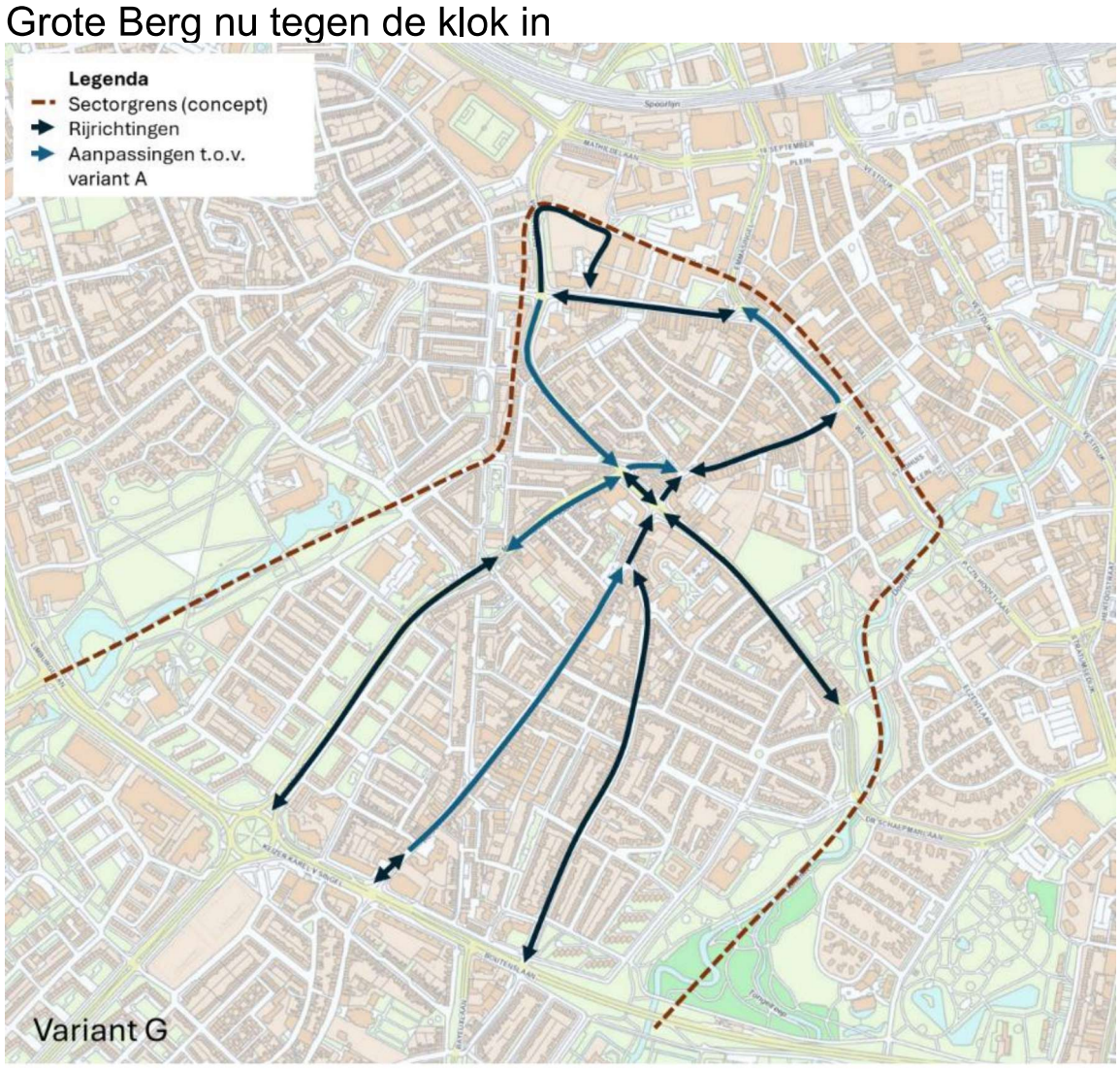
E. Variant met Mecklenburgstraat in twee richtingen



F. Variant met Mecklenburgstraat in twee richtingen en Hoogstraat in éénrichting



G. Variant met Mecklenburgstraat in twee richtingen, Hoogstraat in éénrichting en Eenrichtingsverkeer rondje Mauritsstraat, Vonderweg, Willemstraat, Keizersgracht, Grote Berg nu tegen de klok in



H. Variant met Mecklenburgstraat in twee richtingen, Hoogstraat éénrichting en Edenstraat geopend van oost naar west

