

## Online informatiebijeenkomst GDC

**28-09-2020**

Op maandag 28 september heeft de gemeente een digitale bijeenkomst georganiseerd over de inpassing van een busbaan op het GDC. De busbaan is onderdeel van de derde Hoogwaardig Openbaar Vervoerlijn (HOV3) in Eindhoven. Bedrijven en bewoners op het terrein hebben vorig jaar twee keer een brief over HOV3 ontvangen. Iedereen die zich naar aanleiding van deze brieven bij het projectteam heeft aangemeld, is uitgenodigd voor deze bijeenkomst. Ook alle ondernemers die zijn aangesloten bij OV8 hebben de uitnodiging gekregen.

Op 16 september 2020 heeft de gemeenteraad ingestemd met het voorkeustracé zoals dit vorig jaar met ondernemers en bewoners van het GDC is besproken. Dit was aanleiding om alle betrokkenen op het GDC bij te praten. De bijeenkomst start met een toelichting van projectmanager Stephan Suiker over het project en de omgeving. Daarna licht Marloes Stege van Goudappel Coffeng het verkeersonderzoek toe. Tot slot vertelt Marjolein van der Stok van het Brabants Mobiliteits Netwerk wat BMN voor het GDC kan betekenen.

### Toelichting op het project en de omgeving

Stephan Suiker start met een toelichting op de situatie op het GDC. Op dit moment is het GDC voor circa 65% volgebouwd. De verkeersdruk in de spitsperiode is hoog op de hoofdontsluiting De Schakel-A. Fokkerweg. Er zijn ook zorgen over de bereikbaarheid bij calamiteiten. De verkeersdruk zal toenemen wanneer ook de rest van het GDC in gebruik wordt genomen. Daarom wordt het GDC aangesloten op de wegenstructuur Eindhoven Noordwest. De informatie hierover is ook te vinden op [www.eindhoven/noordwest](http://www.eindhoven/noordwest). Om deze aansluiting te realiseren is een onderdoorgang van de A2/N2 nodig. Dit staat gepland in 2021-2023. Daarna heeft het GDC een volwaardige aansluiting richting A58.

*Vraag: In de planning zie ik dat de Oirschotsedijk al snel dicht gaat. Hoe kan dat?*

Het gedeelte tussen de Mispelhoefstraat en Erica gaat inderdaad al eerder dicht, maar het deel tussen de Mispelhoefstraat en de Anthony Fokkerweg blijft open totdat de hele wegenstructuur opengesteld is. Het GDC houdt dus altijd twee ontsluitingen.

### HOV3

Het voorkeustracé voor HOV3 dat de gemeenteraad heeft vastgesteld, loopt vanaf (de busbaan op) de Huizingalaan, via de Marathonloop, A. Fokkerweg, GDC (via de Schakel), De Landsard en de Luchthavenweg naar Eindhoven Airport. Meer informatie hierover staat op [www.eindhoven.nl/hov3](http://www.eindhoven.nl/hov3). De aanleg van HOV3 zorgt ook voor een betere bereikbaarheid voor de hulpdiensten. Zij maken gebruik van de busbaan bij calamiteiten. Volgens de huidige uitvoeringsplanning start de aanleg van HOV3 op het GDC in 2021 en is de busbaan in 2022 klaar. Verder staan er werkzaamheden gepland voor onderhoud van de Achtseweg Noord en De Schakel (zuidoostzijde).

*Vraag: Hoe ziet de planning er exact uit?*

Een exacte planning hebben we op dit moment nog niet. Dit weten we pas na de aanbesteding. De komende anderhalf jaar zijn er nog geen werkzaamheden of omleidingen op het GDC.

*Vraag: Wat betekent het onderhoud van de Achtseweg Noord en De Schakel voor de bereikbaarheid van het GDC?*

Dat weten we nu nog niet. Uitgangspunt is dat bedrijven bereikbaar blijven. Zodra we meer weten komen we hierop terug.

## **Verkeersonderzoek**

Voor HOV3 op het GDC is een eerste schetsontwerp gemaakt. Voordat dit verder uitgewerkt wordt, heeft het projectteam aan Goudappel Coffeng gevraagd om het verkeerskundig te toetsen. Marloes Stege, adviseur Verkeersmanagement heeft getoetst of het ontwerp van HOV3 voldoende capaciteit heeft om het verkeer op het GDC te kunnen verwerken, zowel nu als in de toekomst.

Marloes licht toe dat de berekeningen zijn gedaan op basis van het regionale verkeersmodel BBMA (basisjaar 2015). De uitgangssituatie van het model is gecheckt met verkeerstellingen. Die zijn gedaan in 2019 (voor de coronacrisis). Berekend is of het ontwerp ook voldoet in het prognosejaar 2030.

*Vraag: Op welk moment is er geteld en gaan jullie uit van een gemiddelde over de hele dag of van de spitsperiode?*

De tellingen zijn gedaan in mei 2019, dus voor de coronaperiode. Daarna is een gemiddelde werkdag van deze tellingen bepaald. Deze gemiddeldes zijn per drukste spitsuur. Zo wordt de spits ook specifiek meegenomen. Daarna is er gekeken naar de verkeersdruk per kruispunt en vervolgens 90% van de maximale capaciteit per richting. Een kruispunt is dus nooit hoger belast dan 90%.

## **Aansluiting A. Fokkerweg – De Schakel.**

Op de A. Fokkerweg ligt de busbaan naast de bestaande rijbaan. Nog vóór de kruising met de Schakel slaat de busbaan rechtsaf. Hierdoor wordt het huidige kruispunt dus niet beïnvloed door de realisatie van de busbaan. Ook op het zuidelijke deel van de Schakel rijdt de bus naast de bestaande rijbaan. Hier heeft de bus dus geen effect op het verkeer.

## **T-Splitsing De Schakel - De Schakel.**

Dit is het meest kritieke punt in het ontwerp. De busbaan slaat hier linksaf en komt terecht op de twee rechterrijstroken van de Schakel (noordelijk deel). Deze T-splitsing krijgt verkeerslichten. Deze verkeerslichten werken samen met de verkeerslichten op de kruising van de Schakel met de A. Fokkerweg. Uit de berekening bleek dat het eerste ontwerp voor de kruising niet voldeed. Dit is aangepast. Belangrijkste wijziging is dat de indeling van de rijstroken vanaf de Schakel oost anders wordt. Nu is er één opstelstrook voor linksaf en één voor rechtdoor. De strook voor rechtdoor wijzigt in een gecombineerde opstelstrook voor rechtdoor en linksaf. De bochten zijn ook aangepast zodat twee vrachtwagens naast elkaar linksaf kunnen slaan. Verkeer richting de A2/N2 kan hier al goed voorsorteren, waardoor het op het zuidelijk deel van de Schakel beter door kan rijden.

*Vraag: Is er rekening gehouden met de draaicirkels van de extra lange vrachtwagens bij de bocht vanuit De Schakel Oost richting de A. Fokkerweg?*

Ja, maar dit zullen we voor de zekerheid ook nog neerleggen bij onze verkeerskundig ontwerpers (**actie Stephan**).

*Vraag: Het is nu heel lastig om in de avondspits vanaf De Schakel oost richting A. Fokkerweg te komen. Het is hier heel druk. Wordt dit beter?*

Ja, door de extra linksafstrook en het verkeerslicht wordt dit beter. In een gemiddelde spits kan alle verkeer in één cyclus van het verkeerslicht doorrijden. Je hoeft dan maximaal 100 seconden te wachten. Alleen bij een extreem drukke spits kan dit langer zijn. Voor de toekomst zit er nog wat ruimte in de regeling. We kunnen de cyclustijd nog iets langer maken. We gaan de afstelling van het verkeerslicht na de aanleg monitoren.

## **De Schakel-Noord.**

Hier rijdt de bus op de twee rechter rijstroken. De twee linker rijstroken zijn voor het vrachten autoverkeer. Dit levert geen problemen op voor de afwikkeling. Parkeren van vrachtwagens op de rijbaan is niet meer mogelijk.

## **Aansluiting Mispelhoefstraat**

Hier komt een rotonde waar ook de wegenstructuur Noordwest op aansluit. Deze rotonde heeft nu en in de toekomst voldoende capaciteit. De aansluiting van de busbaan op de rotonde is nog wel een aandachtspunt.

Conclusie is dat het aangepaste ontwerp voldoende capaciteit heeft om het verkeer nu en in de toekomst af te wikkelen.

## **Brabants Mobiliteitsnetwerk (BMN)**

Tijdens haar werkbezoek heeft wethouder List aangegeven dat de gemeente mobiliteitsmanagement belangrijk vindt. Daarom is Marjolein van der Stok uitgenodigd om hier nogmaals een toelichting op te geven.

BMN brengt partijen bij elkaar om samen te werken aan een duurzaam bereikbaar Brabant. In de omgeving werkt BMN al samen met Flight Forum en BIC. Als ook partijen op het GDC hierbij aansluiten kunnen gezamenlijk oplossingen gecreëerd worden. In de vorige bijeenkomst gaven bedrijven aan dat logistieke bedrijven hele specifieke mobiliteitsvragen hebben. Daarom licht Marjolein deze keer een voorbeeld toe van bedrijventerrein De Wildeman in Zaltbommel, waar ook veel logistieke bedrijven zitten.

De eerste stap voor een betere bereikbaarheid is een postcode analyse waaruit duidelijk wordt waar de kansen liggen. Voor Flight Forum en BIC is deze als uitgevoerd. Met deze inzichten kunnen concrete acties opgezet worden. Marjolein doet daarom een oproep naar de aanwezige bedrijven: We vragen je om de postcodes van jouw medewerkers met ons te delen. Deze worden AVG proof verwerkt (stuur daarom geen adressen of huisnummers mee!). Wat heb jij hieraan?

- Inzicht in de mobiliteit van jouw bedrijf en medewerkers; wil je de resultaten van jouw scan ontvangen? Geef dit aan!
- Je helpt ons om jouw organisatie beter te faciliteren met goede voorzieningen (denk aan fiets, OV of andere projecten)

Wij ontvangen graag een excel-bestand met postcodes van herkomst (thuisadres) en bestemming (werkplek). Heb je vragen of wil je de bestanden aanleveren? Neem dan contact op met [marjolein.vanderstok@enmorgen.nl](mailto:marjolein.vanderstok@enmorgen.nl). Tijdens het overleg hebben Van Rooijen en De Burgh Acht B.V. aangegeven te willen meewerken.

*Vraag: Hoe vindt de communicatie plaats? Niet alle bedrijven zijn aangesloten bij OV8.*  
Marjolein gaat deze bedrijven rechtstreeks telefonisch te benaderen in plaats van via OV8 om zo ook de bedrijven die niet aangesloten zijn bij OV8 te bereiken. **(Actie Marjolein)**

*Vraag: Wanneer heeft het postcode-onderzoek effect?*

Het werkt het beste als er zoveel mogelijk mensen mee doen, maar het duurt even voordat er een compleet plaatje is. De oproep is om vooral te beginnen. In andere gebieden is gebleken dat de deelname daarna als een olievlek groeit.

Kijk ook eens op de website <https://www.zowerkthet.nl/> voor de nieuwe campagne en meer informatie over de nieuwe manier van werken en reizen.

### **Meer informatie en contact**

Wilt u meer informatie over HOV3, kijk dan op [www.eindhoven.nl/hov3](http://www.eindhoven.nl/hov3). In contact komen met het projectteam kan via [hov3@eindhoven.nl](mailto:hov3@eindhoven.nl).