



EXANTE

Verkeerskundig advies

Eerselseweg – Het Groen
Knegsel

Titel van het rapport: Verkeerskundig advies, Eerselseweg – Het Groen Knegsel
Auteur(s): Jim van Beckhoven | Exante

Organisatie: Exante Groep B.V.
Contactgegevens: Oranje Nassaulaan 3
5211 AR 's-Hertogenbosch
Tel: (085) 484 68 00
E-mail: info@exante.nl
Website: exante.nl

Datum van uitgave: 31 maart 2025
Aangepast op: 31 maart 2025

Opdrachtgever: Gemeente Eersel, Victor Frijns

Referentienummer: 110503.015_R1

Auteursrecht: © 2025 Exante Groep B.V. Alle rechten voorbehouden.

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
1.1	Achtergrond en aanleiding	4
2	Uitgangspunten en toetsingscriteria varianten	5
2.1	Huidige situatie	5
2.2	Knelpunten	5
2.3	Verkeersintensiteiten	6
2.4	Ongevallen	6
2.5	Varianten	7
2.6	Beoordeling varianten	7
3	Beoordeling varianten	8
3.1	Beoordeling varianten	8
3.2	Afstemming beoordeling varianten gemeente	8
4	Voorkeursvariant toelichting	9
4.1	Lange termijn oplossingen	9
5	Bijlage – Overzicht varianten	11

1 Inleiding

1.1 Achtergrond en aanleiding

De gemeenteraad van Eersel heeft recent de gebiedsvisie Vosven vastgesteld, waarin de ontwikkeling van een nieuwe woonwijk en de daarbij behorende infrastructuur centraal staan. In aansluiting hierop is een motie aangenomen om een veilige route naar de dorpskern van Knegsel te realiseren. Een van de actiepunten binnen deze motie is het onderzoeken en uitwerken van een veilige fiets- en voetgangersoversteek bij de aansluiting van de Eerselseweg op Het Groen.

Met de geplande woningbouwontwikkeling Vosven zal de verkeersintensiteit op deze kruising naar verwachting toenemen. Op dit moment maken veel fietsers en voetgangers gebruik van een informeel pad ('olifantenpaadje') in de bocht van de Eerselseweg, omdat de officiële route als minder direct en aantrekkelijk wordt ervaren. Dit leidt tot onveilige verkeerssituaties en vraagt om een structurele oplossing.

Dit rapport heeft als doel om op basis van een verkeerskundig onderzoek een onderbouwd advies te geven voor een veilige en aantrekkelijke fiets- en voetgangersoversteek. Hierbij worden verschillende oplossingsrichtingen in kaart gebracht, uitgewerkt in een drietal varianten. Deze worden beoordeeld op hun effectiviteit, verkeersveiligheid en inpasbaarheid binnen de bestaande infrastructuur. Tot slot wordt er een advies gegeven voor een voorkeursvariant.

2 Uitgangspunten en toetsingscriteria varianten

2.1 Huidige situatie

De betreffende wegen zijn erftoegangswegen gelegen binnen de bebouwde kom, waar een snelheidsregime van 30 km/h geldt. Het Groen heeft een gemengde verkeersafwikkeling, wat betekent dat gemotoriseerd verkeer en dezelfde rijbaan delen. De Eerselseweg en de Vessemseweg kennen een vrijliggend fietspad.

Het fietspad maakt deel uit van een regionale fietsroute en wordt door fietsers veelvuldig gebruikt als verbinding tussen omliggende kernen. Naast het vrijliggende fietspad op de Eerselseweg is een informeel pad (olifantenpaadje) ontstaan, wat erop wijst dat fietsers een informele en efficiëntere route verkiezen boven het fietspad. Dit pad vormt een indicatie dat de huidige infrastructuur mogelijk niet optimaal aansluit op de behoeften van de gebruikers.

Verder ligt een deel van de weg in een bocht, wat gevolgen kan hebben voor de zichtbaarheid en verkeersveiligheid, vooral bij hogere snelheden of beperkt zicht.

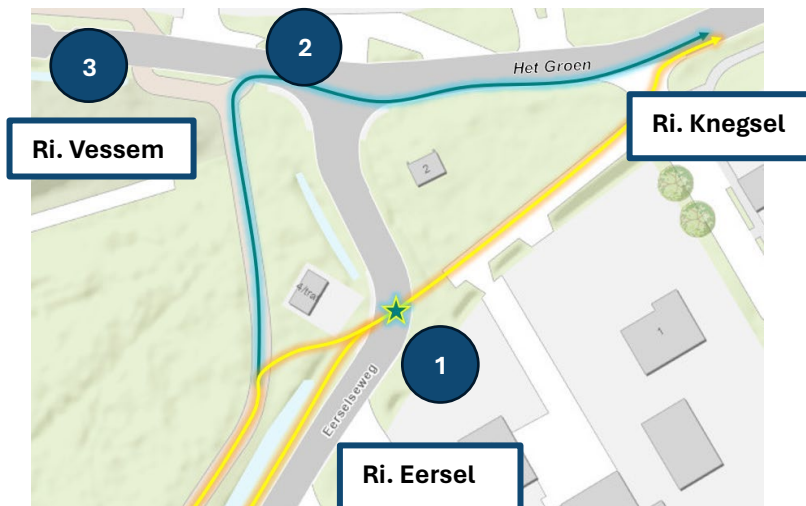
Deze kenmerken vormen samen het vertrekpunt voor een verdere analyse van knelpunten en mogelijke verbetermaatregelen.

2.2 Knelpunten

Op afbeelding 1 is de bestaande fietsroute weergegeven in blauw en is onderdeel van regionaal fietsnetwerk. In de praktijk maken fietsers en voetgangers echter gebruik van een informeel pad om over te steken richting Het Groen. Deze informele verkeersbeweging en overstek over de Eerselseweg is weergegeven in geel. De niet-officiële overstek is niet ontworpen of bedoeld voor overstekend verkeer, wat leidt tot een knelpunt, zie groene ster. De informele overstek is geïllustreerd in afbeelding 2.

Op deze locatie verwachten weggebruikers namelijk geen overstekende fietsers en voetgangers, mede door de ligging in een bocht en het beperkte zicht als gevolg van het aanwezige groen. Hierdoor ontstaat een onveilige verkeerssituatie, aangeduid als knelpunt met een groene ster.

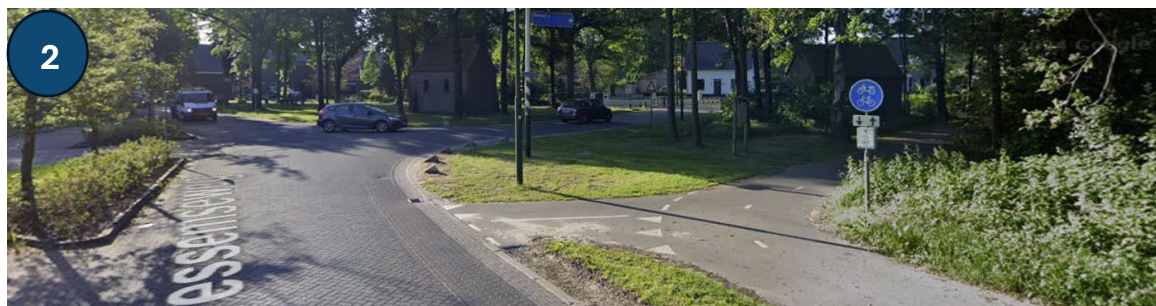
Fietsers en voetgangers maken momenteel minder gebruik van de formele route. Deze route kent een langere omweg. Daarnaast kent de bestaande overstek enkele knelpunten, zoals een smalle opstelruimte voor verkeer in twee richtingen te zie in afbeelding 3, een schuine overstek en het ontbreken van een voetpad. Daarentegen is de verbinding richting Vessem vormgegeven met een rechte overstek, zie afbeelding 4.



Afbeelding 1 overzichtstekening fietsrelatie



Afbeelding 2 informeel pad en oversteek (groene ster)



Afbeelding 3 fietsopstelplaats richting Knegsel



Afbeelding 4 fietsoversteek richting Vessem.

2.3 Verkeersintensiteiten

De verkeersintensiteit op de Eerselseweg bedraagt ongeveer 3.700 mvt/etm, op de Vessemseweg 3.000 mvt/etm en op Het Groen 5.200 mvt/etm. Deze intensiteiten passen bij een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom (30km/h).

2.4 Ongevallen

Uit de ongevalsdata van de afgelopen drie jaar blijkt dat er in de omgeving twee geregistreerde ongevallen hebben plaatsgevonden:

- Fietsoversteek Vessemseweg: een ongeval tussen een personenauto en een fietser (zie afbeelding 3). Uitsluitend materiele schade.
- Het Groen: een eenzijdig ongeval. Uitsluitend materiele schade.

Hoewel het aantal geregistreerde ongevallen beperkt is, geven deze incidenten toch enig inzicht in verkeersveiligheidsrisico's op de omliggende wegen.

2.5 Varianten

Voor het oplossen van de informele verkeersbeweging en oversteek zijn in dit rapport vijf varianten onderzocht:

1. Variant 1: rechte oversteek Vessemseweg/Het groen + fietspad noordzijde
2. Variant 2: rechte oversteek Vessemseweg/Het groen en Eerselseweg + fietspad noordzijde
3. Variant 3: fietser op rijbaan Eerselseweg + fietspad noordzijde
4. Variant 4: fietser op rijbaan Bibeko
5. Variant 5: circulatie ronde Eerselseweg + Het groen

2.6 Beoordeling varianten

Beoordeling van de varianten vindt plaats op basis van de volgende aspecten:

- Verkeersveiligheid: staat de bescherming van fietsers en voetgangers centraal?;
- Doorstroming autoverkeer: hoe is de impact op het verkeer op de Eerselseweg/Het Groen?;
- Ruimtelijke inpassing en haalbaarheid: is de oplossing praktische uitvoerbaar en hoe verhoudt die zich met de omgeving?
- Kosten: Hoe verhouden de kosten van de maatregelen zich, hoog, middel of laag?

De beoordeling vindt kwalitatief plaats op basis van richtlijnen en expert judgement en kent de volgende classificatie:

	Beoordeling
	Goed / positief
	Neutraal
	Slecht / negatief

3 Beoordeling varianten

Dit hoofdstuk omschrijft de beoordeling van de drie varianten en de uiteindelijke voorkeursvariant.

3.1 Beoordeling varianten

Op basis van de classificatie uit paragraaf 2.5 ziet de beoordeling van de varianten er als volg

	Variant 1	Variant 2	Variant 3	Variant 4	Variant 5
Verkeersveiligheid					
Doorstroming					
Ruimtelijke inpassing					
Kosten					

Tabel 1 Schematische weergave beoordeling varianten

3.2 Afstemming beoordeling varianten gemeente

De beoordeling van de vijf varianten zijn in een overleg met de gemeente besproken. Tijdens het gesprek zijn onderstaande punten aan bod gekomen:

- De Eerselseweg, Vessemseweg en Het Groen binnen de bebouwde kom zijn ETW30 wegen;
- De Eerselseweg heeft met asfaltverharding, lange rechtstand en het ontbreken van snelheidsremmers niet direct de uitstraling en het karakter van een ETW30;
- Momenteel zijn er geen plannen of financiële middelen om de Eerselseweg meer in overeenstemming met de richtlijnen ETW30 in te richten;
- Het gedeelte op de Eerselseweg ligt binnen de kom ETW30. Volgens de richtlijnen van het ASVV is de plek voor de fietser op een ETW30 op de rijbaan;
- Er wordt overwogen om snelheidsremmers toe te passen Eerselseweg binnen ETW30.

Op basis van bovenstaande is variant 1 als voorkeursvariant naar voren komen. Dit op basis van de classificatie en punten uit het overleg met de gemeente. In het volgende hoofdstuk wordt de voorkeursvariant toegelicht.

4 Voorkeursvariant toelichting

Variant 1 draagt het beste bij aan een veiligere oversteek voor fietsers en voetgangers, rekening houdend met de beoordelingscriteria en het overleg met de gemeente. Belangrijke maatregelen, zoals het afsluiten van het informele pad en het verbeteren van de fietsinfrastructuur, dragen bij aan een veiligere en herkenbare verkeerssituatie. Deze aanpak vormt een stevige basis voor een goed ingerichte en veilige omgeving. Bij de uitvoering van voorkeursvariant zijn de volgende (aanvullende) adviezen van toepassing op basis van variant 1:

- Het afsluiten van de doorsteek van het informele pad aan de Eerselseweg,
- Het mogelijk doortrekken van de wadi nabij het transformatorhuis, zodat informele pad ontmoedigd wordt. Als een afsluiting niet mogelijk is.
- Het verplaatsen van de komgrens nabij ontsluiting toekomstige woningbouw ontwikkeling Vosven
- Het realiseren van een rechte oversteek op de Vessemseweg
- Het doortrekken van het fietspad noordkant Vessemseweg richting Het Groen.
- Het opschuiven van gemeentelijk eigendom voor noordzijde fietspad. Uit kadastrale kaart blijkt dat nu gemeente grond in gebruik door de aanliggende woningen (verbeelding opgenomen in afbeelding 5).
- Het opheffen van bestaande oversteek Vessemseweg
- Het realiseren van een trottoir realiseren aan woningzijde Eerselseweg, dit om meer aan te sluiten bij een ETW30. hiervoor is ruimte binnen gemeentelijke grenzen (verbeelding opgenomen in afbeelding 5).

Bovenstaande punten zijn weergegeven in afbeelding 5 op de volgende pagina.

4.1 Lange termijn oplossingen

De voorkeursvariant kan met relatief beperkte middelen op korte termijn bij dragen aan een veilige en aantrekkelijke fiets- en voetgangersoversteek.

Voor de lange termijn verdient het de aanbeveling om na te denken over een meer structurele en daarmee ingrijpendere aanpak. Voor de lange termijn adviseren wij de volgende maatregelen:

- Het inrichten van de Eerselseweg als ETW30 volgens CROW-inrichtingskenmerken;
- Het realiseren van snelheidsremmers, als verkeersintensiteiten snelheid hier in de toekomst aanleiding toe geven.
- Het verplaatsen van de fietser naar de rijbaan, aansluitend bij de CROW-inrichtingskenmerken ETW30. Het wegprofiel en de intensiteiten uit paragraaf 2.3 geven hier ruimte voor. Tot 5.000 mvt/etmaal is gemengd verkeer op rijbaan mogelijk.



Fietspad tweerichtingen verlengen noordkant

Fietspad éénrichting noordkant

Opheffen oversteek

Rechte oversteek tweerichtingen

Rechts afslaan fietser ri. Het Groen

Afzetting t.b.v. informele oversteek

Doortrekken wadi

Fietspad

Voetpad woningzijde

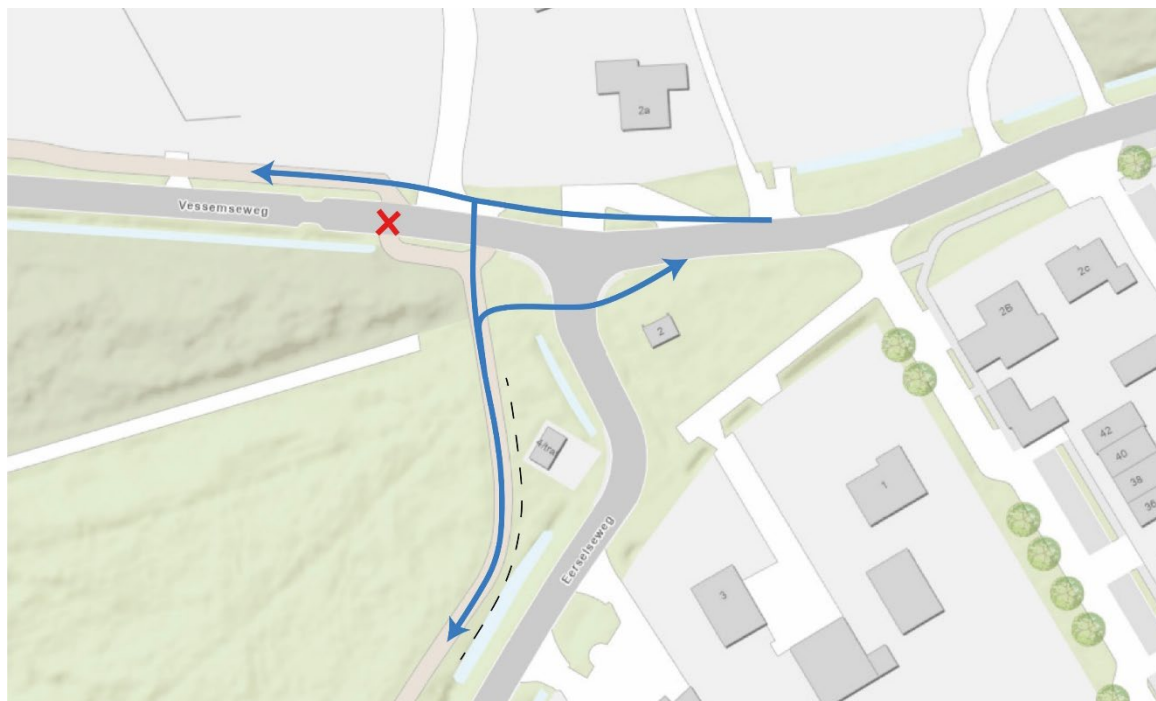
Ontwikkeling woningbouw

Komgrens nieuw

Afbeelding 5 voorkeursvariant

5 Bijlage – Overzicht varianten

Variant 2



Afbeelding 6 variant 2

	Variant 2
Verkeersveiligheid	Meerdere conflicten
Doorstroming	Meerdere oversteken heeft invloed op doorstroming gemotoriseerd verkeer
Ruimtelijke inpassing	Oversteek Eerselseweg heeft invloed op bomen en groen
Kosten	Hoog: door aanleg twee oversteken

Tabel 2 Toelichting beoordeling variant 2

Variant 3



Afbeelding 7 variant 3

	Variant 3
Verkeersveiligheid	Binnen ETW30 fietser op rijbaan. Voetpad langs Eerselseweg en afsluiting op doodlopende weg.
Doorstroming	Doorstroming afwikkeling middels voorrangregels. Fietser op vrijliggend fietspad noordzijde Vessemseweg en het Groen.
Ruimtelijke inpassing	Past binnen ruimte
Kosten	Middel: Aanpassen komgrenzen

Tabel 3 Toelichting beoordeling variant 3

Variant 4

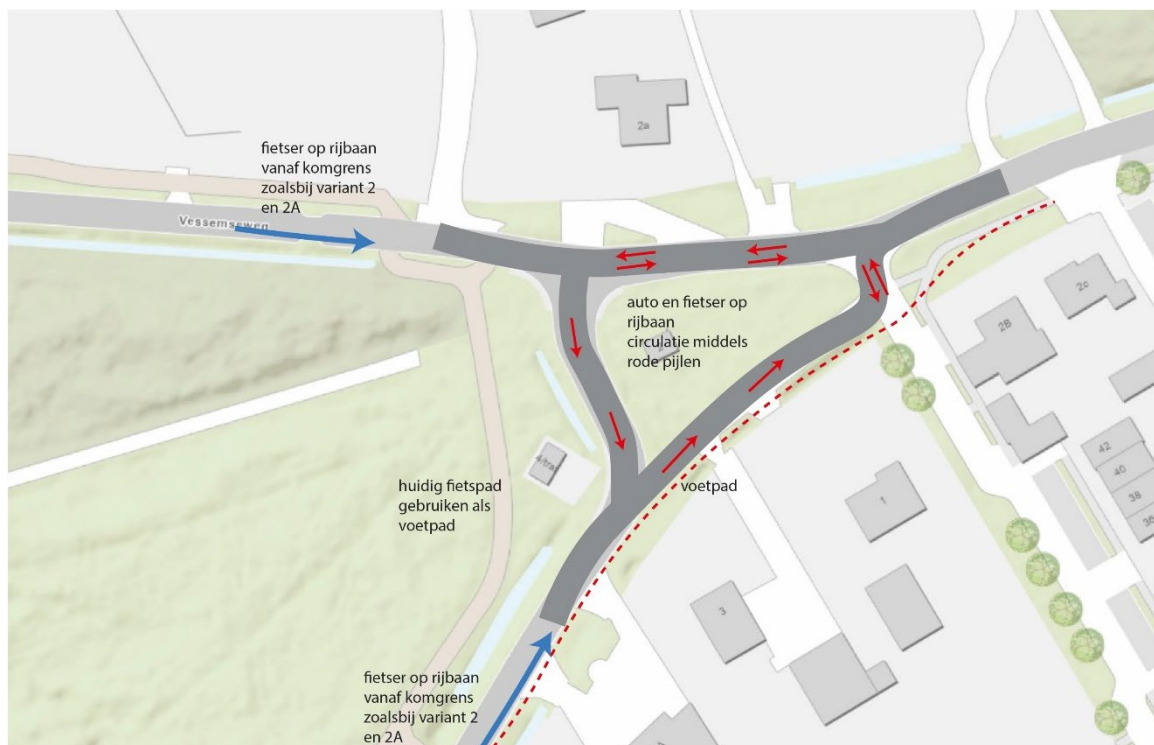


Afbeelding 8 variant 4

	Variant 4
Verkeersveiligheid	Binnen ETW30 fietser op rijbaan. Voetpad langs Eerselseweg en afsluiting op doodlopende weg.
Doorstroming	Doorstroming afwikkeling middels voorrangsregels
Ruimtelijke inpassing	Past binnen ruimte
Kosten	Middel: Aanpassen komgrenzen

Tabel 4 Toelichting beoordeling variant 4

Variant 5



Afbeelding 9 variant 5

	Variant 5
Verkeersveiligheid	Onoverzichtelijke kruispunten. Onveilig voor de fietser
Doorstroming	Meer stoppen door meer kruisingen
Ruimtelijke inpassing	Vergt aanpassing aan doodlopende weg. Kap bomen
Kosten	Hoog: Aanpassen wegen, ruimtelijke inpassing

Tabel 5 Toelichting beoordeling variant 5