

Verkeersveiligheidsonderzoek

Eindhovenseweg – Nieuwendijk – Mierloseweg te Geldrop





De Baan Verkeersadvies B.V.
Oude Garderenseweg 7
8075 PL Elspeet
The Netherlands
+31 (0)6 20 60 43 35
dirk@debaanverkeersadvies.nl
www.debaanverkeersadvies.nl
KvK: 89822242

Verkeersveiligheidsonderzoek

Eindhovenseweg – Nieuwendijk – Mierloseweg te Geldrop

Opdrachtgever: Gemeente Geldrop-Mierlo
Datum: 17 juni 2026
Versie: Definitief
Auteurs: Ing. D.L. de Baan (DBVa)
J.A.J. Vermeeren (VAGN)

Rapportnummer: P2626R01D1
Projectnaam: VVI Eindhovenseweg Geldrop

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	5
1.1	AANLEIDING VERKEERSVEILIGHEIDSINSPECTIE	5
1.2	VRAAGSTELLING	5
1.3	DOEL ONDERZOEK	6
1.4	AANPAK EN LEESWIJZER	6
2	BASISGEGEVENS EN UITGANGSPUNTEN	7
2.1	KENMERKEN	7
2.2	VERKEERSVEILIGHEIDSINSPECTIE	7
2.3	BESCHIKBAAR GESTELDE INFORMATIE EN DOCUMENTATIE	8
2.4	GEHANTEERDE TOETSDOCUMENTEN	9
3	VIGEREND LANDELIJK BELEID	10
3.1	LANDELIJK BELEID INZAKE DUURZAAM VEILIG VERKEER	10
3.2	CROW RICHTLIJNEN INRICHTING WEGEN	13
4	SITUATIE EINDHOVENSEWEG – MIERLOSEWEG	16
4.1	HUIDIGE INRICHTING	16
4.2	VERKEERSGEGEVENS	17
4.3	VERKEERSONGEVALLEN	21
4.3.1	<i>Overzicht verkeersonveiligheid 2014-2025</i>	21
4.3.2	<i>Nadere ongevalanalyse 2021-2025</i>	22
4.4	VERKEERSVEILIGHEIDSRISICO'S	24
4.5	HYPOTHESEN HUIDIGE SITUATIE	26
5	VERKEERSVEILIGHEIDSINSPECTIE	27
5.1	INLEIDING OP DE INSPECTIE	27
5.2	ALGEMENE INDRUK TIJDENS SCHOEW	27
5.3	MIERLOSEWEG	28
5.3.1	<i>Kruispunt Mierloseweg – Johan Peijnenburgweg</i>	28
5.3.2	<i>Kruispunt Mierloseweg – Hofdael</i>	30
5.3.3	<i>Kruising Mierloseweg – Jan van Geldropstraat</i>	31
5.3.4	<i>Wegvak Mierloseweg (Johan Peijnenburgweg - Helze)</i>	33
5.4	NIEUWENDIJK	33
5.4.1	<i>Turbotonde Nieuwendijk – Helze – Mierloseweg</i>	33
5.4.2	<i>Wegvak Nieuwendijk (Willem Alexanderlaan - Helze)</i>	36
5.4.3	<i>Kruispunt Nieuwendijk – Willem Alexanderlaan</i>	37
5.5	EINDHOVENSEWEG	38
5.5.1	<i>Kruispunt Eindhovenseweg – Beneden Beekloop</i>	38
5.5.2	<i>Kruispunt Eindhovenseweg – Emmalaan – Hulst</i>	39
5.5.3	<i>Bajonetkruispunt Eindhovenseweg – Hulsterweg – Parallelweg</i>	40
5.5.4	<i>Wegvak Eindhovenseweg (Willem Alexanderlaan – Spoorviaduct)</i>	42
5.5.5	<i>Spooronderdoorgang</i>	43
5.5.6	<i>Kruispunt Eindhovenseweg – Losweg</i>	45

5.5.7	<i>Wegvak Eindhovenseweg (Sporviaduct – Gijzenrooiseweg)</i>	46
5.5.8	<i>Kruispunt Eindhovenseweg – Gijzenrooiseweg</i>	46
5.6	BEVINDINGEN VOOR ALLE KRUISPUNTEN	48
5.7	INSPECTIE UITVOERING	49
6	TOETSING EN MOGELIJKE MAATREGELEN	50
6.1	VERGELIJKING ONGEVALLENBEELD	50
6.2	TOETSING WEGINRICHTING AAN CROW-RICHTLIJNEN	50
6.3	TOETSING HYPOTHESEN	52
6.4	MOGELIJKE MAATREGELEN	55

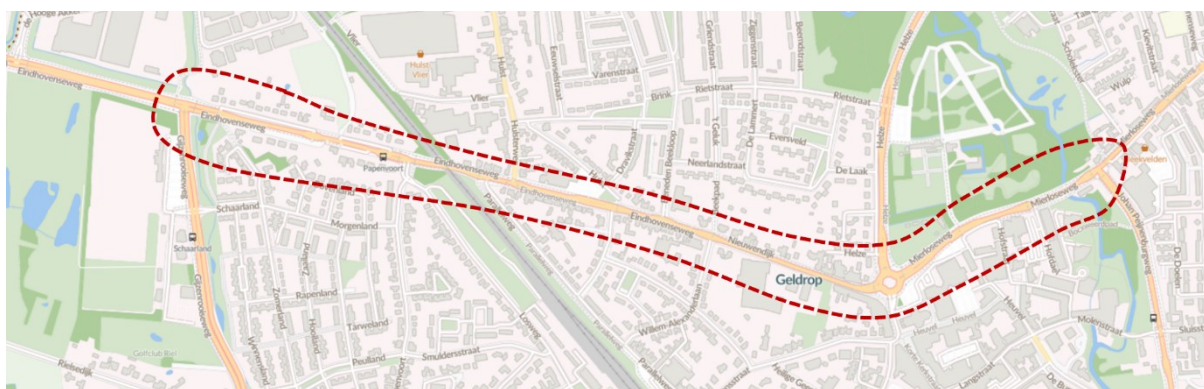
BIJLAGEN

1. Verkeerstellingen september 2025
2. Geregistreerde ongevallen: 1-1-2021 t/m 31-12-2025
3. Basiskennmerken Wegontwerp, kruispunten en rotondes

1 Inleiding

1.1 Aanleiding verkeersveiligheidsinspectie

Bewoners van de gemeente Geldrop-Mierlo hebben het college van B&W met klem verzocht om maatregelen te treffen om de verkeersveiligheid op de Eindhovenseweg, Nieuwendijk en Mierloseweg in Geldrop te vergroten. Aanleiding voor het onderzoek is het dodelijke ongeval in 2025 op het kruispunt Eindhovenseweg-Hulsterweg. Dit kruispunt verdient naar mening van de bewoners specifieke aandacht. Het studiegebied is globaal afgebakend tussen de kruispunten met de Johan Peijnenburgweg en de Gijzenrooiseweg, inclusief turborotonde en spooronderdoorgang. Figuur 1 geeft dit gebied weer.



Figuur 1 – Onderzoekgebied (principe) Eindhovenseweg – Mierloseweg in Geldrop

Parallel aan deze verkeersveiligheidsinspectie wordt door een ander adviesbureau onderzoek gedaan naar de mogelijkheden van een mogelijke afwaardering van de Eindhovenseweg-Nieuwendijk-Mierloseweg (of delen daarvan) van een gebiedsontsluitingsweg waarop 50 km/h geldt naar een gebiedsontsluitingsweg met 30 km/h als maximum.

1.2 Vraagstelling

De vragen die door de gemeente zijn geformuleerd ten aanzien van de verkeersveiligheid zijn:

Algemeen:

1. Beschrijving vigerend landelijk beleid inzake Duurzaam Veilig en de lokale vertaling daarvan in de vastgestelde wegcategorysering;

Specifiek voor de verbinding Eindhovenseweg-Nieuwendijk-Mierloseweg:

2. Gedetailleerde ongevalanalyse o.b.v. de registreerde letselongevallen over de jaren 2021-2025 op alle kruispunten en wegvakken welke zich bevinden op deze verbinding.
3. Toetsing c.q. vergelijking van het geregistreerde ongevalbeeld aan landelijke en/of regionale kencijfers i.r.t. de actuele functie en verkeersbelasting van de weg. De huidige verkeersbelasting wordt afgeleid van het provinciale verkeersmodel BBMA, aangevuld met actuele verkeerstellingen.
4. Toetsing van de huidige weginrichting aan de CROW-richtlijnen.
5. Aanbevelingen ter verbetering van de verkeersveiligheid binnen de mogelijkheden van de huidige en toekomstige wegcategorysering (o.a. GOW30) en aanwezige fysieke omgevingskenmerken o.b.v. de bevindingen onder de hiervoor genoemde onderzoeksvragen onder 1 t/m 4.

1.3 Doel onderzoek

De gemeente Geldrop-Mierlo wil de verkeersveiligheid nader laten onderzoeken waarbij aanbevelingen voor verbeteringen worden gedaan voor het traject zoals weergegeven in Figuur 1. Doel is om inzicht te krijgen in het gedrag van de weggebruikers waarbij nagegaan wordt welke inrichtingselementen aanwezig zijn of juist ontbreken die het ongewenste gedrag veroorzaken. Daarbij is het zaak niet alleen naar het gemotoriseerd verkeer te kijken, maar naar alle weggebruikers: (vracht)auto, bus, (brom)fietsers en voetgangers.

1.4 Aanpak en leeswijzer

Het verkeersveiligheidsonderzoek valt uiteen in de volgende stappen:

- A. Ongevallenanalyse, intensiteiten en rijnsnelheden met opstellen hypothesen met eerste overleg;
- B. Schouwing ter plaatse (verkeersveiligheidsinspectie) en toetsing hypothesen;
- C. Toetsing en vergelijking ongevallenbeeld en weginrichting.

Op basis van de ongevallenanalyse, analyse van intensiteiten en rijnsnelheden en een verkenning via Google/maps en Cyclomedia/Streetsmart worden hypothesen opgesteld. Tijdens een schouwing bij licht en bij duister worden deze hypothesen getoetst en wordt vooral het gedrag van weggebruikers gadeslagen en in relatie gebracht met de gerealiseerde infrastructuur. Daarna wordt stap C met vraagbeantwoording uitgewerkt.

In hoofdstuk 2 komen de ontvangen basisgegevens en uitgangspunten aan bod.

Hoofdstuk 3 gaat in op beantwoording van de eerste vraag ten aanzien van het vigerend landelijk beleid inzake Duurzaam Veilig en de lokale vertaling daarvan in de vastgestelde wegcatégorisering. Daarna wordt ingegaan op de CROW richtlijnen voor inrichting van wegen.

Hoofdstuk 4 gaat in op de huidige situatie met de verkeersgegevens, ongevallenanalyse, gevonden verkeersveiligheidsrisico's en hypothesen.

Hoofdstuk 5 geeft de resultaten van de schouwing bij licht en bij duister met ook de toetsing van de hypothesen. De verkeersveiligheidsinspectie (schouw) maakt inzichtelijk welke aanpassingen en maatregelen doorgevoerd kunnen worden om de verkeersveiligheid te vergroten. De inspectie wordt gebaseerd op de methode van een verkeersveiligheidsaudit fase 4 volgens de methodiek van de handleiding die daartoe door DTV Consultants is opgesteld¹.

Hoofdstuk 6 gaat in op de toetsing aan en vergelijking van ongevallen aan landelijke kencijfers, aan de CROW-richtlijnen en de opgestelde hypothesen. Dit hoofdstuk sluit af met mogelijke maatregelen.

De antwoorden op de vijf vragen worden in hoofdstuk 7 samengevat.

¹ "Handleiding Verkeersveiligheidsaudit onderliggend wegennet" d.d. 2018. [Download](#)

2 Basisgegevens en uitgangspunten

2.1 Kenmerken

Opdrachtgever:	Gemeente Geldrop-Mierlo
Betrokkenen vanuit de opdrachtgever:	Team Realisatie van gemeente Geldrop-Mierlo
Inspectieleider:	Dirk de Baan
Teamlid inspectie:	Johan Vermeeren
Datum opdracht:	17 maart 2026
Datum uitvoering inspectie:	21 mei 2026
Locatie is bezocht	Ja
Datum rapport:	17 juni 2026
Projectfase:	Operationele situatie (in gebruik bij wegverkeer)
Opmerkingen:	Het inspectieteam moet volledig onafhankelijk van het infrastructuurproject de verkeersveiligheidsinspectie kunnen uitvoeren. De leden van het team mogen dus geen betrokkenheid hebben met de projectorganisatie van de opdrachtgever en/of de opdrachtnemer van het infrastructuurproject.

2.2 Verkeersveiligheidsinspectie

Volgens de World Road Association (PIARC) is een verkeersveiligheidsinspectie: een opname ter plekke van bestaande wegen of een deel van een bestaande weg met als doel het identificeren van gevaarlijke omstandigheden, fouten, tekortkomingen die kunnen leiden tot ernstige ongevallen. Voor het uitvoeren van een verkeersveiligheidsinspectie bestaat in Nederland geen algemeen geldend voorschrift. Daarom wordt deels aangehaakt bij de richtlijnen voor verkeersveiligheidsaudit en dan met name op de situatie na openstelling voor het verkeer (= fase 4). Daarbij wordt een schouwing uitgevoerd bij daglicht en bij duister. Bij de verkeersveiligheidsinspectie wordt ook een nadere ongevallenanalyse gedaan en worden voorafgaand aan de schouwing hypothesen opgesteld die tijdens en na de schouwing worden getoetst. De hypothesen gaan in op mogelijke ongevalsoorzaken, het gedrag, de wegsituatie en de wegomgeving welke invloed kunnen hebben op de oorzaken van een ongeval (ongevalsrisico's). Tot slot beoogt de verkeersveiligheidsinspectie verbetervoorstellen te doen om de verkeersveiligheid te vergroten en in de toekomst ongevallen te voorkomen.

Uitgangspunt voor de uitvoering door het inspectieteam is het volgende stappenplan:

1. Analyseren ontvangen informatie (tekeningen, ongevalsgegevens)
2. Opstellen hypothesen o.b.v. de ongevalsgegevens en wegsituatie via luchtfoto's en Cyclomedia Streetsmart / Google Streetview
3. Voeren startgesprek met contactpersonen en betrokken partijen

4. Schouwing van de verkeerssituatie ter plekke (o.a. weggedrag) en omgeving waarbij video's en foto's worden gemaakt van diverse ritten (per auto en per fiets)
5. Toetsing ongevallen, weginrichting en hypothesen
6. Uitwerken van bevindingen in rapportage
7. Definiëren van mogelijke verbetervoorstellen (risico-reducerende maatregelen)

De verkeersveiligheidsinspectie gaat in op de weg en de wegomgeving en welke invloed die kunnen hebben op de oorzaken van een ongeval (ongevalsrisico's). Als de verkeersveiligheidsinspectie wordt gebruikt om hoge ongevalsconcentraties te analyseren, heet dat de reactieve benadering. Hierbij doen ongevallen zich voor vóórdat het probleem ofwel wordt geïdentificeerd of verholpen. De analyse van ongevalscijfers wordt gebruikt voor het identificeren/ prioriteren van locaties voor het uitvoeren van maatregelen. Via de ongevallenanalyse worden risicovolle locaties en wegvakken geselecteerd voor nadere inspectie ter plaatse.

2.3 Beschikbaar gestelde informatie en documentatie

Voor het uitvoeren van de VVI heeft het inspectieteam gebruik gemaakt van de volgende gegevens, voor zover van nut voor de verkeersveiligheidsinspectie. De gegevens zijn ontvangen van gemeente Geldrop-Mierlo.

Tabel 1 – Beschikbaar gestelde informatie en documentatie

Titel document:
<i>Mededeling aan de raad - Uitvraag verkeersveiligheidsonderzoek Eindhovenseweg-Nieuwendijk-Mierloseweg. College B&W d.d. 3 maart 2026.</i>
Lokale Bereikbaarheidsagenda Geldrop-Mierlo. Managementsamenvatting en maatregelrichtingen. Definitief d.d. 12-03-2024, opgesteld door Royal HaskoningDHV
<i>Verkeerstellingen Eindhovenseweg d.d. september 2025 (motorvoertuigen) op twee locaties.</i>
<i>Plots verkeersmodel 2030 mvt/etmaal en 2040 mvt/etmaal. Haskoning.</i>
Inloggegevens gemeente voor ViaStat-online (ongevallenanalyse)

Op 11 mei 2026 heeft een startoverleg plaatsgevonden tussen:

- Gemeente Geldrop-Mierlo: Team Realisatie
- Het verkeersveiligheidsinspectieteam: Dirk de Baan en Johan Vermeeren.

Tijdens dit overleg is ingegaan op de situatie van Eindhovenseweg-Nieuwendijk-Mierloseweg. De ongevallenanalyse, rijnsnelheden en intensiteiten alsook de opgestelde hypothesen zijn besproken en aangevuld. Het inspectieteam heeft een toelichting gegeven op de aanpak van de inspectie en de rapportage van de resultaten. Tevens zijn nadere afspraken gemaakt over de schouwing.

2.4 Gehanteerde toetsdocumenten

De toetsing door het auditteam is voornamelijk gebaseerd op de publicaties van CROW. In Tabel 2 is aangegeven welke normen en richtlijnen betrokken zijn.

Tabel 2 – Documenten waaraan in deze verkeersveiligheidsinspectie wordt getoetst of naar wordt verwezen

Toetsdocumenten	Uitgave van
1. Gedrag Weggebruikers, een handreiking, december 2012	Rijkswaterstaat
2. 10 Gouden Regels (Human Factors) 2008	Rijkswaterstaat
3. Naar meer veiligheid op kruispunten	SWOV, R 2014-21
4. ASVV 2021	CROW
5. Basiskenmerken Wegontwerp 2013	CROW, 315
6. Basiskenmerken Kruispunten en rotondes 2015	CROW, 315a
7. Richtlijn Bebakening en markering van wegen 2024	CROW, 322
8. Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens (RVV 1990)	Rijksoverheid

3 Vigerend landelijk beleid

3.1 Landelijk beleid inzake Duurzaam Veilig Verkeer

Duurzaam Veilig

Duurzaam Veilig Verkeer richt de verkeersomgeving zo in dat ernstige ongevallen voorkomen worden en gevolgen beperkt blijven. Het systeem houdt rekening met menselijke kwetsbaarheid en fouten: wegen, voertuigen en technologie ondersteunen de mens maximaal. Overheid en professionals monitoren en verbeteren voortdurend, terwijl deelnemers door educatie voorbereid zijn. DV-maatregelen hebben tussen 1998-2007 geleid tot ruim 30% minder verkeersdoden en blijken effectief en rendabel. In 2018 is de DV-visie geactualiseerd (DV3) en onderscheidt drie ontwerpprincipes (Functionaliteit, (Bio)mechanica en Psychologica) en twee organisatieprincipes (Verantwoordelijkheid en Leren en innoveren).

Risico gestuurd beleid

Risico gestuurd verkeersveiligheidsbeleid richt zich op het verbeteren van de verkeersveiligheid door risico's in het verkeer te verminderen. Het begrip 'risico' verwijst hierbij naar gevaar zettende situaties, niet naar ongevallen per afgelegde afstand of ongevallenconcentraties. Deze risico's worden gemeten met zogeheten risico-indicatoren die aantoonbaar samenhangen met verkeersonveiligheid. Nationaal en internationaal worden indicatoren toegepast op vijf hoofdterreinen:

- ✓ veilige infrastructuur
- ✓ veilig voertuigen
- ✓ veilige snelheid
- ✓ veilige verkeersdeelnemers
- ✓ hoogwaardige traumazorg

Risico gestuurd beleid is proactief en preventief en sluit goed aan bij de uitgangspunten van Duurzaam Veilig. Het wordt zowel in Nederland als in het buitenland toegepast, zij het onder verschillende benamingen. Met name Zweden, maar ook steeds meer andere Europese landen, zetten dit in. Voor toepassing in Nederland heeft het Kennisnetwerk SPV (link: aanpakspv.nl/) veel informatie uitgewerkt en beschikbaar gemaakt, zoals welke stappen overheden kunnen nemen.

Wat het beleid kost en oplevert, hangt af van onder meer de situatie, de gekozen maatregelen en de beschikbare faciliteiten. De grootste winst is te behalen door effectieve maatregelen te nemen ter preventie van veelvoorkomende risico's, zoals het verbeteren van de fietsveiligheid, en daarbij gebruik te maken van beschikbare gegevens en instrumenten.

Wegencategorisering

Duurzaam Veilig is de integrale benadering van het verkeerssysteem: mens, voertuig en weg. Weg en voertuig moeten aansluiten bij wat de mens kan, en moeten bescherming bieden. De mens moet door educatie goed zijn voorbereid op de verkeerstaak en uiteindelijk moet worden gecontroleerd of hij wel veilig aan het verkeer deelneemt. Duurzaam Veilig is dus zeker niet alleen 'infrastructuur'. De verkeersveiligheidsvisie Duurzaam Veilig is gebaseerd op de vijf principes in Tabel 3:

Tabel 3 – Duurzaam Veilig principes

Duurzaam Veilig principe	Beschrijving
Functionaliteit van wegen	Mono functionaliteit van wegen: stroomweg, gebiedsontsluitingsweg of erftoegangsweg in een hiërarchisch opgebouwd wegennet
Homogeniteit van massa en/of snelheid en richting	Gelijkwaardigheid in snelheid, richting en massa bij matige en hoge snelheden
Herkenbaarheid van de vormgeving van de weg en voorspelbaarheid van wegverloop en van gedrag van weggebruikers	Omgeving en gedrag van andere weggebruikers die de verwachtingen van weggebruikers ondersteunen via consistentie en continuïteit van het wegontwerp
Vergevingsgezindheid van de omgeving en van weggebruikers onderling	Letselbeperking door een vergevingsgezinde omgeving en anticipatie van weggebruikers op gedrag van anderen
Statusonderkenning door de verkeersdeelnemer	Vermogen om taakbekwaamheid te kunnen inschatten

Een Duurzaam Veilig Verkeerssysteem streeft naar verkeersveiligheidsmaatregelen die zo vroeg mogelijk ingrijpen in de keten van systeemontwerp naar uiteindelijk verkeersgedrag. Het zijn namelijk de hiaten in het verkeerssysteem die onveilig gedrag (fouten en overtredingen) in de hand werken en die uiteindelijk tot ongevallen kunnen leiden. Door zo vroeg mogelijk in het systeem in te grijpen, worden onveilige handelingen zo min mogelijk afhankelijk gemaakt van keuzen van individuele weggebruikers.

Het wegennet heeft volgens deze basisgedachte van Duurzaam Veilig een duidelijk te onderscheiden functie: een stroomfunctie of een uitwisselfunctie. In de praktijk blijkt dat de verkeersveiligheid op wegen met één van deze twee functies het grootst is, omdat dit de wegen zijn met een duidelijke functieafbakening en daarop afgestemde vormgeving (weginrichting) en geënt gebruik (voertuigcategorieën, snelheid, verkeersintensiteit). De verbinding tussen wegen met een stroomfunctie en met een erftoegangsfunctie zijn wegen met een gebiedsontsluitingsfunctie. Op gebiedsontsluitingswegen is de doorstroming op wegvakken belangrijk en wisselt verkeer uit op kruispunten of rotonde. Landelijk zijn de volgende wegcategorieën onderscheiden:

- ✓ Stroomwegen (autosnelwegen en autowegen)
- ✓ Gebiedsontsluitingsweg 80 km/uur (GOW80)
- ✓ Erftoegangsweg 60 km/uur (ETW60 / 60-zones)
- ✓ Gebiedsontsluitingsweg 70 (GOW70)
- ✓ Gebiedsontsluitingsweg 50 (GOW50)
- ✓ Gebiedsontsluitingsweg 30 km/uur (GOW30)
- ✓ Erftoegangsweg 30 km/uur (ETW30 / 30 zones en erven)

De verschijningsvorm van deze wegcategorieën zijn in 2012 door CROW verbeeld (zie § 3.2) in een ideale inrichting en een minimale inrichting voor wegen binnen de bebouwde kom: GOW50 en de ETW30. Voor GOW70 zijn deze niet uitgewerkt omdat 70 km/uur wegen niet veilig zijn in te richten (veelal 2x2 wegen waarop veel hogere rijnsnelheden kunnen worden gehaald). Uitgangspunt daarbij is om te starten met de ideale inrichting en, indien onvoldoende ruimte beschikbaar is, af te pellen naar een minimale inrichting die toch nog voldoende verkeersveiligheid biedt.

In 2020 is een nieuwe ontwikkeling in Nederland in gang gezet. Dit als vervolg op een motie van de Tweede Kamer waarin wordt gesteld dat 30 km/u de norm moet worden binnen de bebouwde kom. Naar aanleiding hiervan is de GOW30 geïntroduceerd als vervanging van de minimale inrichting van een GOW50. Bij een GOW30 kunnen fietsers op de rijbaan rijden, bijvoorbeeld op een fietsstrook of

aanliggend fietspad, en worden aanliggende percelen direct op de weg ontsluiten. CROW heeft inmiddels *voorlopige inrichtingskenmerken GOW30* opgesteld². De Tweede Kamer heeft geen besluit genomen over aanpassing van de juridische status van het RVV-bord *Bebouwde kom* waardoor de 30 km/uur met losse borden per wegvak of per zone moet worden aangegeven.

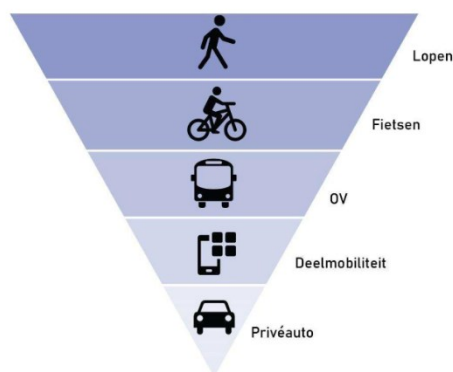
Volledige menging van fiets- en autoverkeer is voorbehouden aan een ETW30. Dit is een belangrijk verschil tussen de ETW30 (volledig of voornamelijk verblijfsfunctie) en de GOW30 (volledig of voornamelijk verkeersfunctie). Bij een GOW50 of een GOW30 is de voorrang op kruispunten geregeld via haaiantanden en RVV-borden en zijn bij GOW30-wegen (extra) snelheid remmende maatregelen op het wegvak of de kruispunten aanwezig.

De Eindhovenseweg, Nieuwendijk en Mierloseweg zijn gebiedsontsluitingswegen waarop 50 km/h geldt en daarmee GOW50-wegen zijn.

Lokale Bereikbaarheidsagenda Geldrop-Mierlo

De gemeente Geldrop-Mierlo heeft in 2024 de *Lokale Bereikbaarheidsagenda Geldrop-Mierlo*³ opgesteld. Daarin is het STOMP-principe opgenomen: **S**tappen – **T**rappen – **O**penbaar Vervoer – **M**obiliteitsmaatregelen (Deelmobiliteit) – **P**rivévervoer (Auto).

Het principe is er op gericht om niet uit te gaan van het gemotoriseerde verkeer en de doorstroming daarvan, maar te starten bij de langzame verkeersdeelnemers: eerst maatregelen die het lopen door voetgangers en het fietsen stimuleert en vervolgens in de afweging het openbaar vervoer behouden en versterken met acties richting stimuleren van deelmobiliteit. Tot slot zijn pas maatregelen ten behoeve van de privéauto aan de orde.



De lokale bereikbaarheidsagenda wordt in een separatie actieprogramma's door de gemeente verder uitgewerkt.

² GOW30: een gebiedsontsluitingsweg waarop 30 km/uur geldt, maar waarbij op kruispunten wel een voorrang-regeling is ingesteld met RVV-bebording en markering (haaiantanden / stopstreep). CROW-publicatie Handreiking Voorlopige inrichtingskenmerken GOW30: [Download](#)

³ *Lokale Bereikbaarheidsagenda Geldrop-Mierlo*. Managementsamenvatting en maatregelrichtingen. Definitief d.d. 12-03-2024, opgesteld door Royal HaskoningDHV

3.2 CROW richtlijnen inrichting wegen

In bijlage 3 zijn de inrichtingskenmerken voor de gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen opgenomen. In onderstaande sub paragrafen worden voorbeelden van de inrichting gepresenteerd met telkens een korte toelichting.

Gebiedsontsluitingsweg 50 km/uur

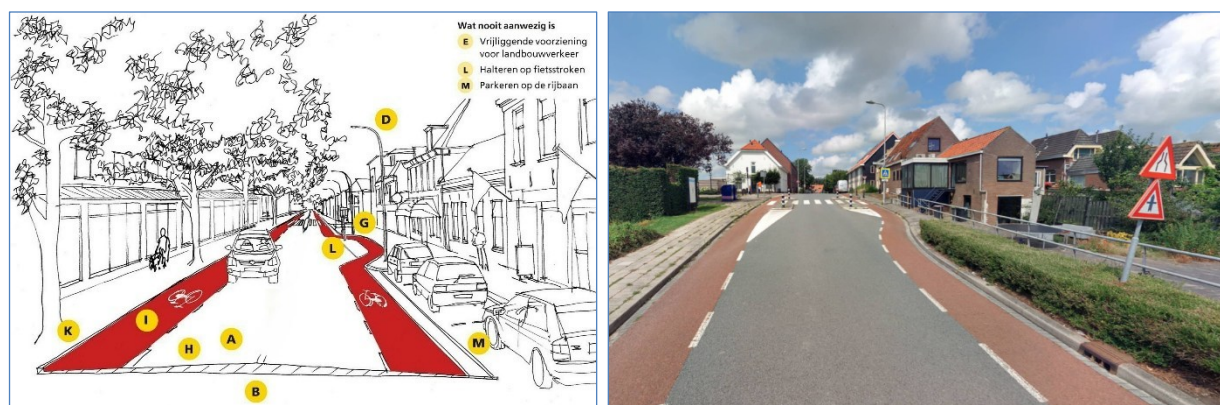
Ook bij gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom waarop 50 km/uur geldt is op wegvakken de doorstroming het belangrijkste. Op kruispunten kan het verkeer uitwisselen (afslaan, kruisen). De weg kan als hoofdroute gebruikt worden voor vrachtverkeer, doorgaand verkeer en nood- en hulpdiensten. Er zijn vrijliggende verplichte fietspaden aanwezig en de voorrang op kruispunten is geregeld. De voorkeur is een enkelstrooksrotonde of voorrangskruispunt als kruispuntvorm. Verkeerslichten of een turborotonde zijn ook mogelijk.



Figuur 2 – Inrichting gebiedsontsluitingsweg 50 km/uur [CROW publicatie 315]. Rechts voorbeeld GOW50

Gebiedsontsluitingsweg 30 km/uur

De gebiedsontsluitingsweg waarop 30 km/uur geldt is nog in ontwikkeling. De voorlopige inrichtingskenmerken zijn door CROW uitgebracht met het verzoek aan de wegbeheerders om ervaringen met hen te delen. De GOW30 lijkt op een vroegere GOW50 met een 'minimale inrichting'. Dit houdt in dat op de rijbaan (rode) fietsstroken aanwezig zijn, geen asmarkering maar wel (extra) snelheidsremmers. Ook is de voorrang op kruispunten juridisch geregeld via uitritten of RVV-borden B06 en haaiantanden. De maximumsnelheid van 30 km/uur wordt op het wegvak na elk kruispunt aangegeven met RVV-bord A1-30 (niet met zone-bord 30).



Figuur 3 – Inrichting gebiedsontsluitingsweg 30 km/uur [CROW publicatie 315, bewerkt]. Rechts: voorbeeld GOW30

Erftoegangsweg 30 km/uur

Erftoegangswegen binnen de bebouwde kom zijn te onderscheiden naar wegen in een 30-zone (ETW30) en in erven (woonerf, winkelerf) waarop ‘stapvoets’ ofwel 15 km/uur als maximum geldt. In 30-zones maken alle bestuurders gebruik van dezelfde rijbaan en is een trottoir aanwezig. Parkeren mag op straat of in parkeervakken. Er is geen markering of belijning aanwezig. Op kruispunt gaan bestuurders van rechts voor.

Erven kennen alleen een rijbaan en geen voorzieningen voor fietsers of voetgangers. Iedereen maakt van de rijbaan gebruik. Aan verkeersdeelnemers (dus iedereen) van rechts moet voorrang worden verleend. Erven vallen buiten de hernieuwde categorisering omdat deze zelden nog als nieuwe straat wordt aangelegd noch worden ETW30-wegen zelden omgevormd tot erf.



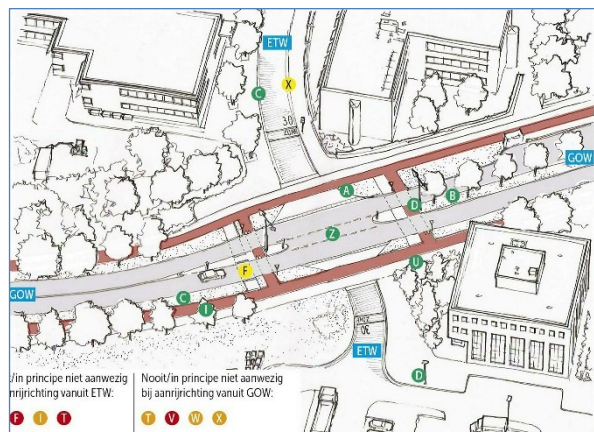
Figuur 4 – Inrichting erftoegangsweg 30 km/30 [CROW publicatie 315]. Rechts voorbeeld ETW30

Kruispunten binnen de bebouwde kom

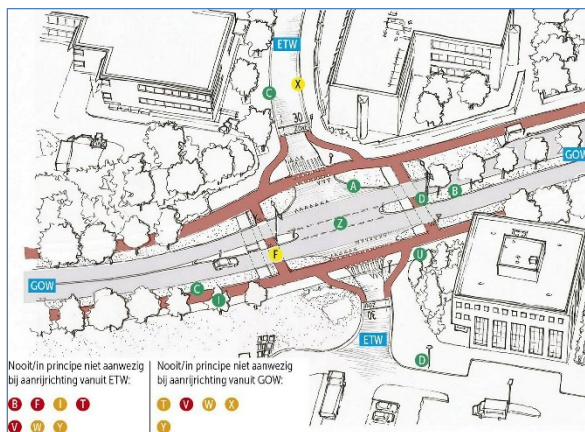
Binnen de bebouwde kom kunnen vier typen kruispunten voorkomen:

- a. Zonder voorrangsregeling (gelijkwaardig, rechts gaat voor);
- b. Voorrangskruispunten;
- c. Voorrangskruispunten met verkeerslichten;
- d. Rotondes (enkelstrook of turborotonde) met fietsers in de voorrang.

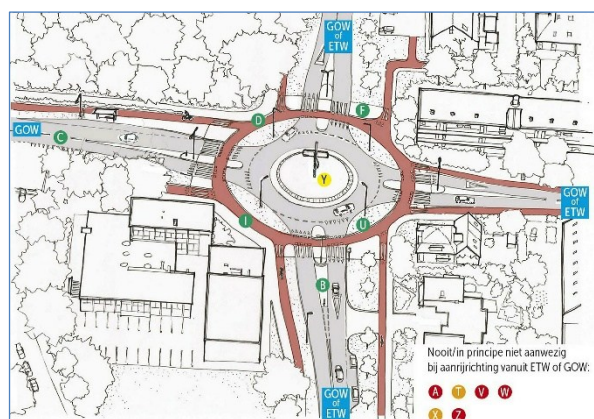
Voorrangskruispunten (zonder of met verkeerslichten) en rotondes komen voor op gebiedsontsluitingswegen waarbij de voorrang altijd expliciet geregeld is. De voorrang voor voetgangers en fietsers lopen mee in de voorrangrichting van de gebiedsontsluitingsweg: zebrapaden en fietspaden in de voorrang. Kruisend langzaam verkeer moet bij het oversteken voorrang verlenen aan het gemotoriseerde verkeer. Voorteerstroken komen in principe niet voor bij voorrangskruispunten, maar kunnen noodzakelijk zijn. Bij verkeerslichten en turborotondes zijn wel voorsorteerstroken aanwezig. In onderstaande beelden in Figuur 5 zijn de principes van een voorrangskruispunt, enkelstrooks-rotonde, turborotonde, kruispunt met verkeerslichten en een solitaire fietsoversteek opgenomen.



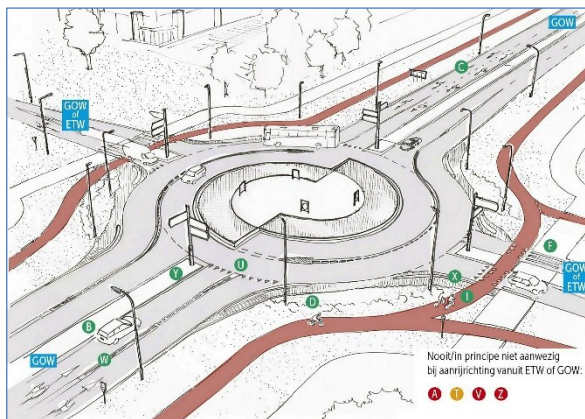
Voorrangskruispunt met uitrit



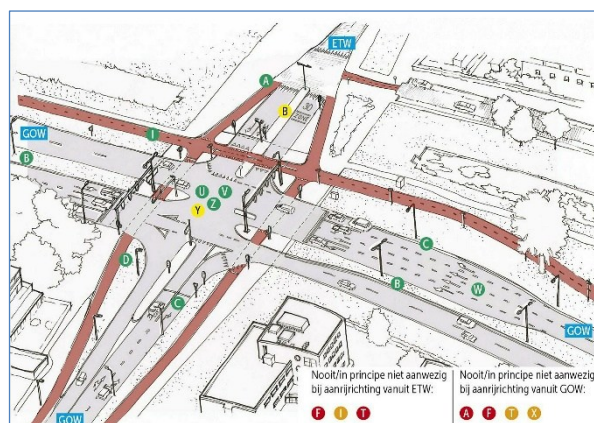
Voorrangskruispunt met RVV-borden



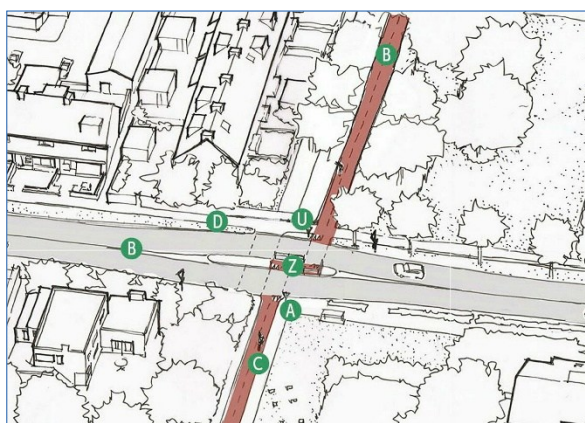
Enkelstrooksrotonde



Turborotonde



Voorrangskruispunt met verkeerslichten



Solitaire fietsoversteek

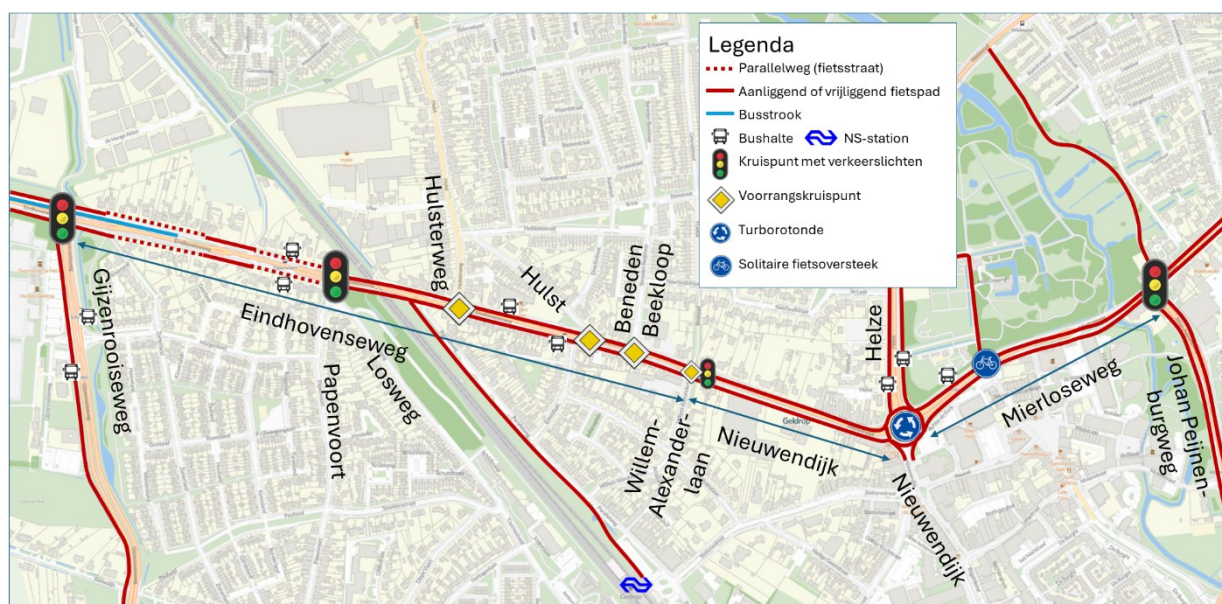
Figuur 5 – Principes van voorrangskruispunten en rotondes binnen de bebouwde kom [CROW publicatie 315a]

4 Situatie Eindhovenseweg – Mierloseweg

4.1 Huidige inrichting

Het totale traject is ca. 2 km lang waarbij de Eindhovenseweg vanaf de Gijzenrooiseweg 1.125 meter lang is, de Nieuwendijk ca. 365 meter, de rotonde ca. 70 meter en de Mierloseweg 460 meter bedraagt.

Figuur 6 geeft de huidige situatie weer met de type voorrangsregeling op de belangrijkste kruispunten. Westelijk van het spoor liggen langs de Eindhovenseweg afwisselend fietspaden en fietsstraten. Oostelijk van het spoor liggen langs de Eindhovenseweg en Nieuwendijk aanliggende fietspaden. Rondom de turborotonde (fietsers in de voorrang) en langs de Mierloseweg liggen vrijliggende fietspaden. De bromfietsers rijden dus op de rijbaan. Het snelheidsregime is over het gehele traject 50 km/h waarbij deze allen als voorrangsweg zijn aangeduid. De breedte van de rijbaan varieert westelijk van de rotonde tussen 6,25 en 6,50 meter. De Mierloseweg is met 7 meter iets breder. Overal is een rijrichtingscheiding in de as aanwezig; een enkele of dubbele lijn.



Figuur 6 – Globale inrichting Eindhovenseweg, Nieuwendijk en Mierloseweg met kruispunten en fietsvoorzieningen

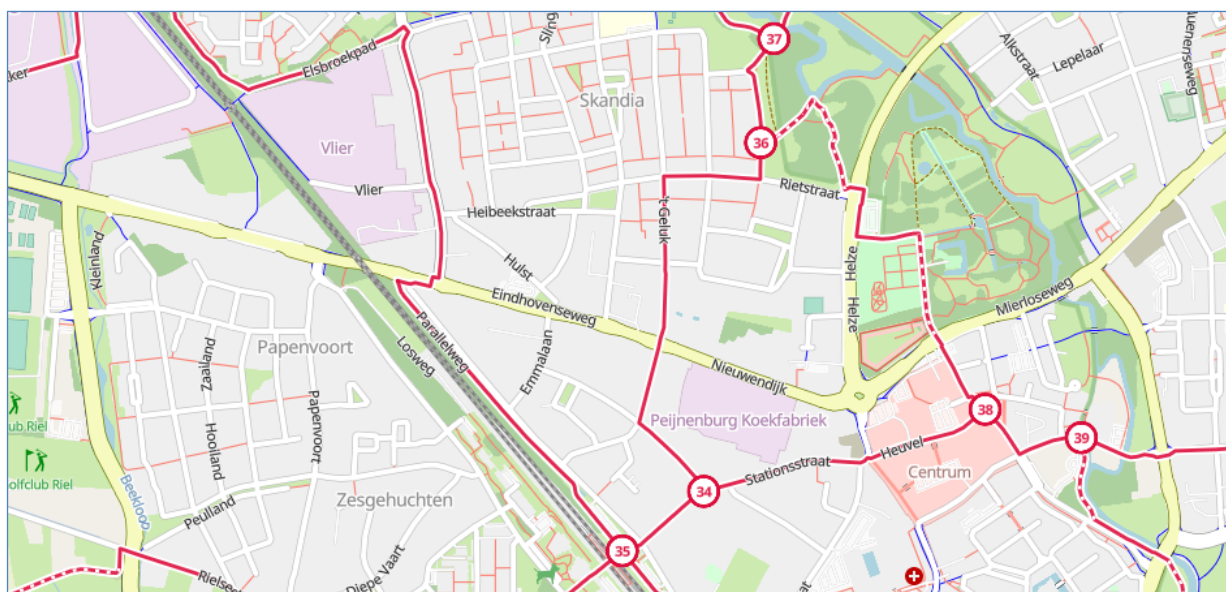


Figuur 7 – Beelden van de route van west naar oost (linksboven naar rechtsonder) [beelden: Cyclomedia/StreetSmart]

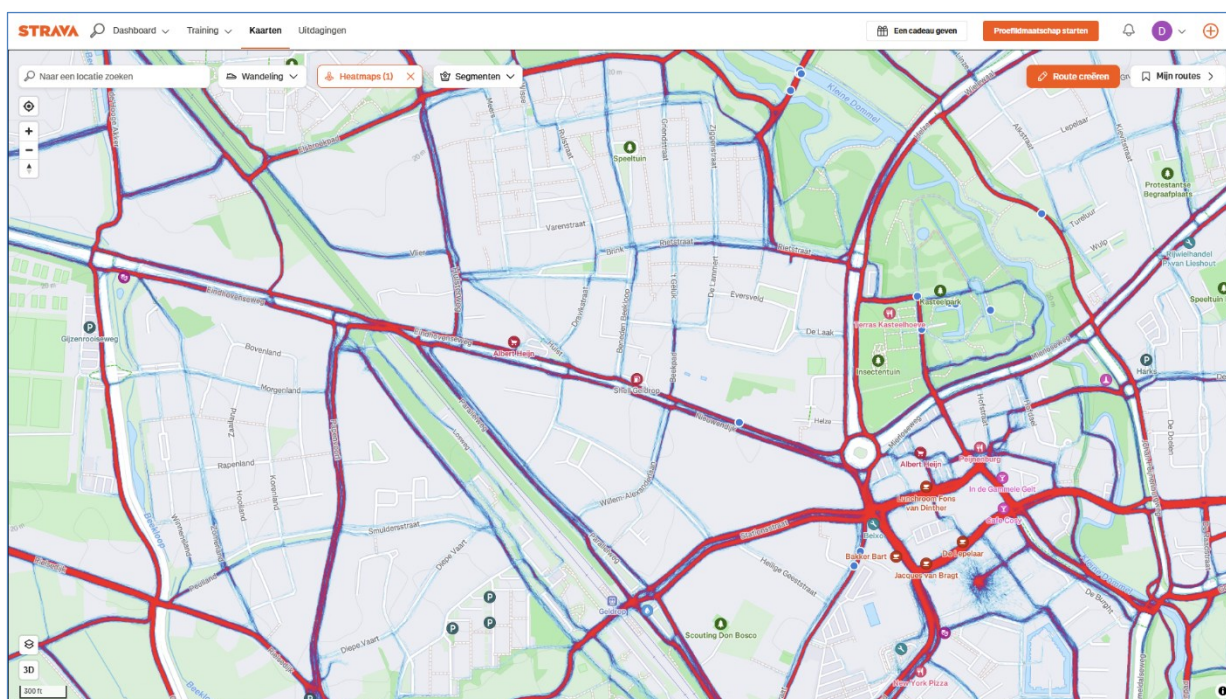
4.2 Verkeersgegevens

Wandelknooppunten netwerk

Langs de Eindhovenseweg, Nieuwendijk en Mierloseweg kan uiteraard gewandeld worden. De trottoirs maken echter geen deel uit van een wandelnetwerk. Wel kruisen drie wandelroutes deze wegen met routes tussen wandelknooppunten. Figuur 8 geeft de routes weer. Er zijn geen gegevens over het aantal wandelaars via deze routes bekend. Figuur 9 geeft een beeld van het gebruik dat de app Strava registreert via een heat map (maar geen aantallen).



Figuur 8 – Recreatief netwerk wandelen via knooppunten [bron: Wandelknooppunt.app – zie <https://ap.lc/CnpPd/>]



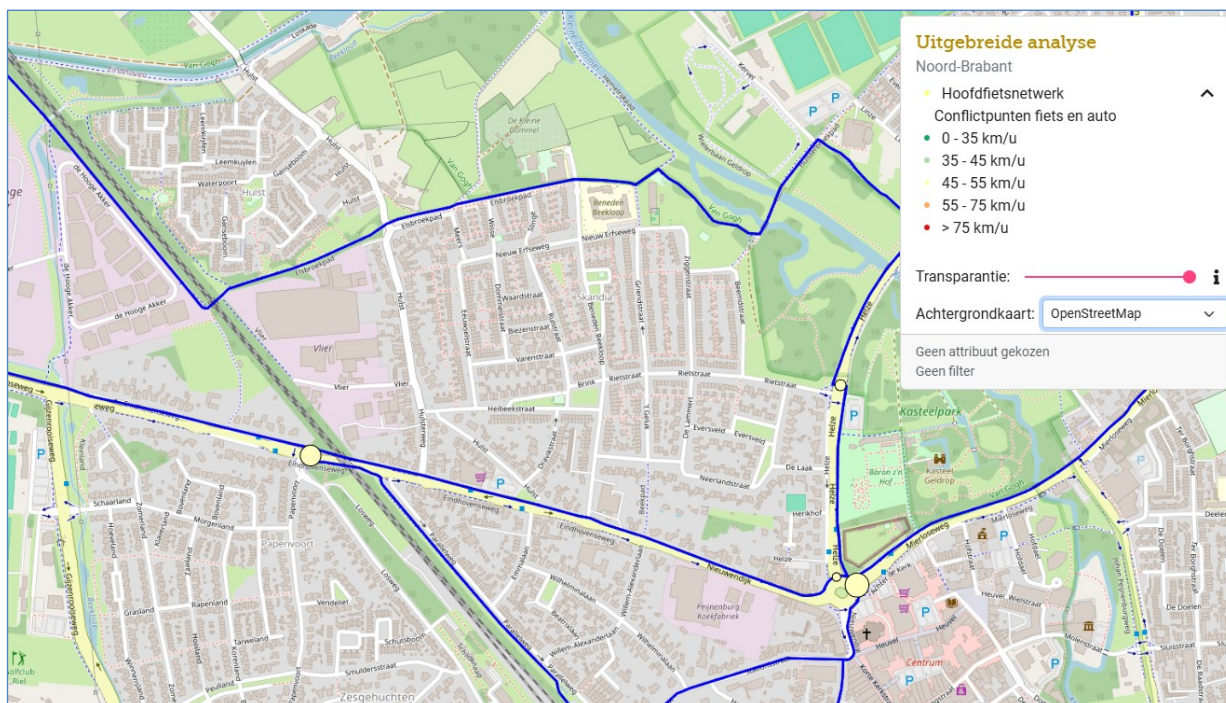
Figuur 9 – Gebruik wegennet door wandelaars via heat map [bron: Strava – zie <https://ap.lc/EWgfd/>]

Fietsnetwerk

Het gehele traject Eindhovenseweg, Nieuwendijk en Mierloseweg maakt onderdeel uit van het hoofdfietsnetwerk dat Provincie Noord-Brabant heeft ontwikkeld (Figuur 10). Via de website van de provincie is het mogelijk om conflictpunten tussen auto en fiets in beeld te brengen. De grootte van de cirkel geeft het potentiële conflict weer op basis van aantal auto's/fietsers en de maximumsnelheid. De fietsoversteek Papenvoort-Eindhovenseweg (820 fietsers / 15.418 PAE ⁴) en de turborotonde (1026 fietsers / 16.163 PAE) kennen meer risico dan andere kruispunten.

De routes tussen fietsknooppunten kruisen bij de Gijzenrooiseweg, de turborotonde en de Jan van Geldropstraat. De knooppuntenroute voert wel langs de Mierloseweg (Figuur 11).

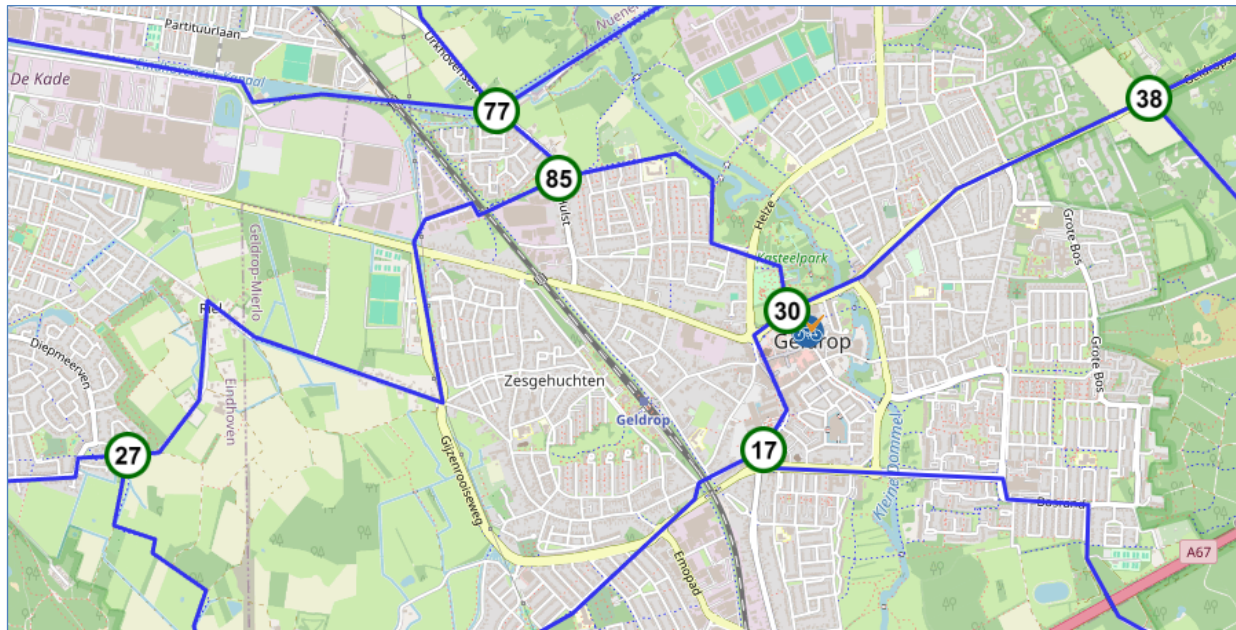
Er zijn geen tellingen van fietsers beschikbaar, behoudens de aantallen die bij de potentiële conflictpunten zijn genoemd. Het beeld van de heat map is vergelijkbaar aan Figuur 9.



Figuur 10 – Uitsnede hoofdfietsnetwerk Noord-Brabant met potentiële conflictpunten auto-fiets [bron: movemeter.com/hfn-brabant/#]

Op de turborotonde is alleen aan de oostzijde een conflictpunt gevisualiseerd. De fietspaden liggen rondom en mogen in één richting bereden worden. De fietspaden zijn een grafische weergave en de 'bolletjes' van de conflictpunten gelden daarmee voor het totale kruispunt.

⁴ PAE: PersonenAutoEquivalent = omrekening van voertuigen naar auto eenheden. Auto = 1, licht vrachtotuig = 1,5 PAE en zwaar vrachtotuig = 3 PAE



Figuur 11 – Fietsknooppunten [bron: www.fietsknoop.nl]

Openbaar vervoer

Via de Eindhovenseweg en Nieuwendijk voeren de buslijnen 24 en 320 en via de Mierloseweg alleen de buslijn 320. Buslijn 24 (Eindhoven – Helmond) kent in de spitsuren een halfuursdienst en buiten de spitsen een uursdienst. Buslijn 320 (Eindhoven – Helmond) kent de gehele dag een halfuursdienst. Figuur 12 geeft de lijnvoering en de ligging van de bushaltes weer. De locaties van de bushaltes zijn in Figuur 6 meer gedetailleerd opgenomen.



Figuur 12 – Openbaar vervoer buslijnen en spoor [bron: www.hermes.nl]

Netwerk gemotoriseerd verkeer en telcijfers

De Eindhovenseweg, Nieuwendijk en Mierloseweg zijn gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 50 km/h.

Uit twee ontvangen tellingen blijkt dat op werkdagen in september 2025 over de Eindhovenseweg onder het spoorviaduct 17.280 motorvoertuigen rijden.

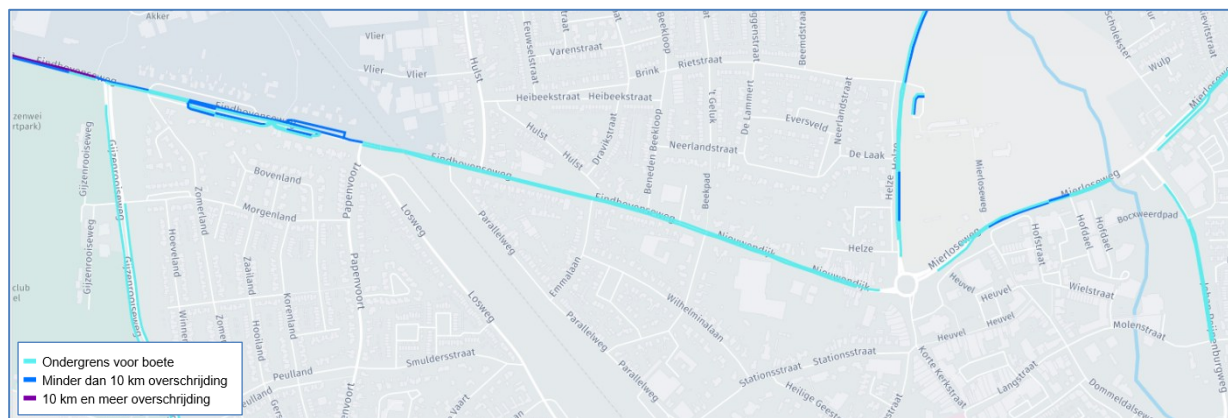
Het tweede telpunt ligt net ten oosten van de Hulsterweg en daar rijden iets meer dan 15.000 motorvoertuigen per etmaal. Hiervan is 3,3% (middel)zwaar verkeer.

De voertuigverdeling is op beide telpunten nagenoeg gelijk: 96,6% lichte, 2,1% middelzware en slechts 1,1% zware voertuigen. Dit aandeel ligt onder het gangbare aandeel van 8% - 12% dat doorgaans op vergelijkbare wegen rijdt. In bijlage 1 zijn de telcijfers in detail opgenomen.

Prognoses vanuit het verkeersmodel voor de jaren 2030 en 2040 laten een stijging van ca 4,5% zien. De intensiteiten op het traject liggen dan tussen 15.400 en 17.400 voertuigen per etmaal.

Rijsnelheden

De rijsnelheden zijn bij de twee genoemde telpunten voor motorvoertuigen geregistreerd. In bijlage 1 zijn deze ook opgenomen. De V85 liggen op 53 tot 56 km/h. De V85 is de rijsnelheid die 85% van het verkeer niet overschrijdt. De gemeten V85 is zeer acceptabel voor een weg waarop 50 km/h geldt. Uit de tel gegevens blijkt verder dat de V85 in de rustige uren ('s avonds en 's nachts) hoger liggen dan overdag. Ook uit de gegevens van ViaStat Online blijkt een acceptabel snelheidsniveau.

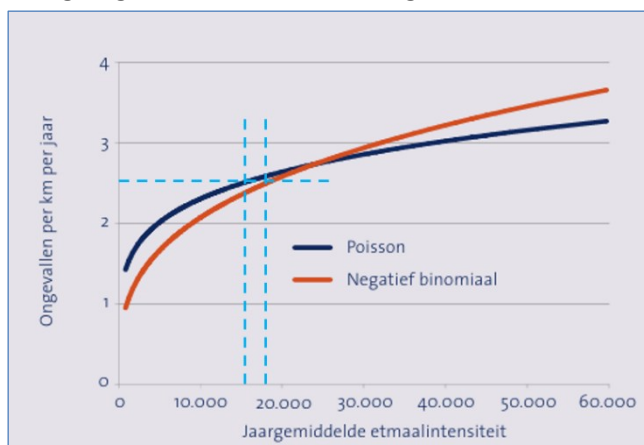


Figuur 13 – Snelheidsprofielen maart 2026 met limietoverschrijdingen [bron: ViaStat Online]

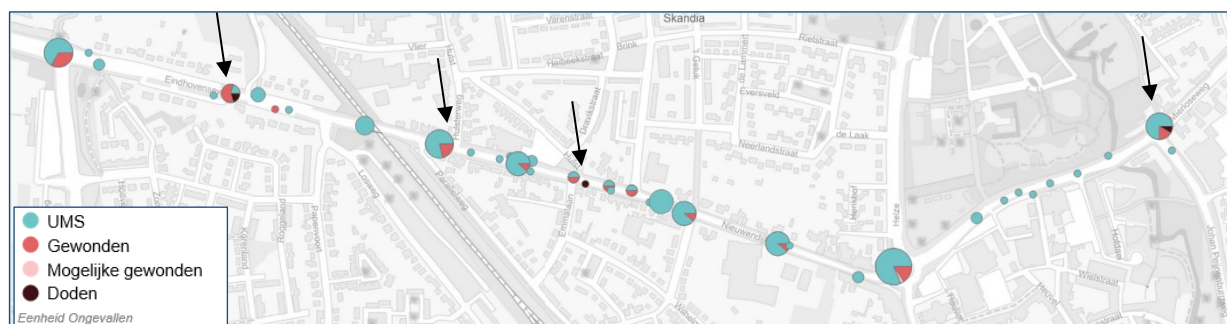
4.3 Verkeersongevallen

4.3.1 Overzicht verkeersonveiligheid 2014-2025

Figuur 15 geeft een beeld van de door de politie geregistreerde ongevallen en schademeldingen vanaf 1-1-2014 met daarbij de afloop: Uitsluitend Materiële Schade (UMS), letsel of dodelijk. Er zijn in deze periode op het traject 155 ongevallen door de politie geregistreerd waarvan 29 ongevallen met slachtoffers waaronder drie ongevallen met dodelijke afloop. Deze periode omvat 12 jaar waardoor het gemiddeld aantal ongevallen op ca. 13 per jaar ligt ofwel 6,46 ongeval per km/jaar en ligt daarmee ruim boven ca. 2,5 ongevallen per km/jaar op 50-km/h-wegen met een intensiteit tussen 15.000 tot 17.000 voertuigen/etmaal. In Figuur 14 is met lichtblauwe lijn de intensiteit op de Eindhovenseweg – Nieuwendijk – Mierloseweg aangegeven.



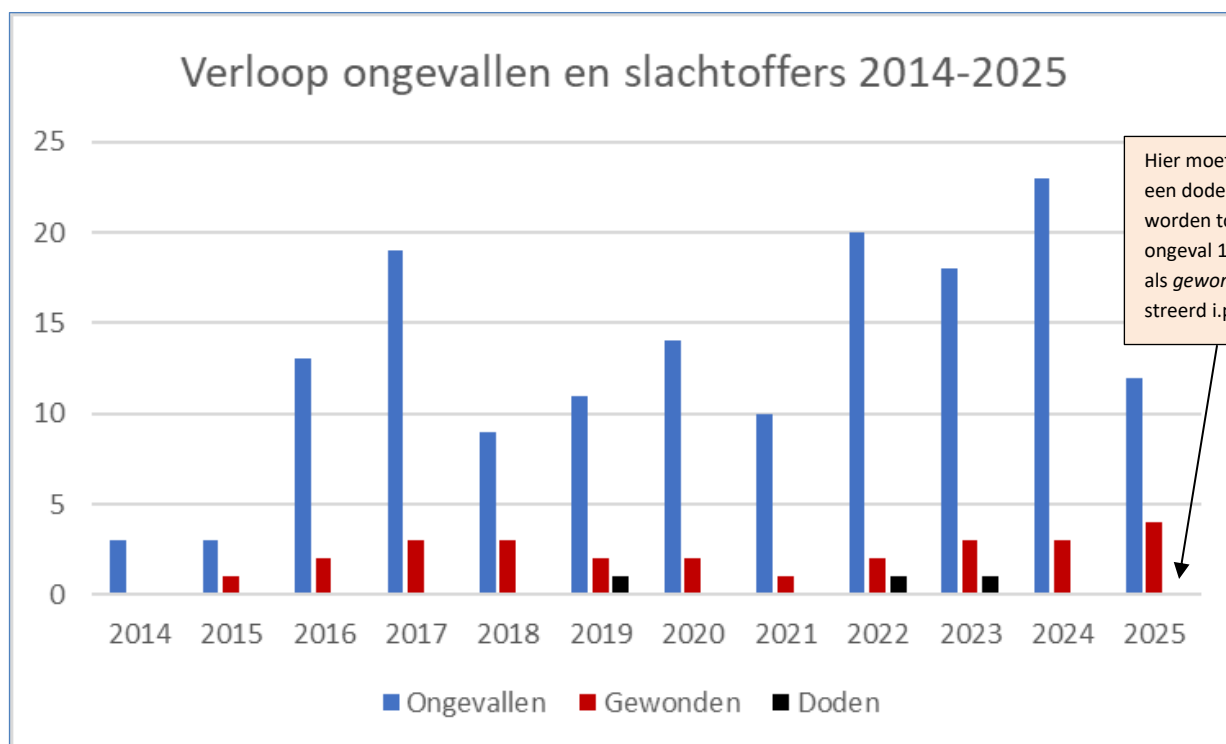
Figuur 14 – Schatting ongevallendichtheid afhankelijk van de verkeersintensiteit [bron: SWOV r2014-18, afbeelding 5 ([download](#))]



Figuur 15 – Ongevallen naar afloop in periode 1-1-2014 t/m 31-12-2025 met bij de pijltjes een dodelijk ongeval [bron: ViaStat Online]

Uit Figuur 15 blijkt dat de ongevallen op zowel de wegvakken als op de kruispunten plaatsvinden. De vier ongevallen met dodelijke afloop (pijltjes in de figuur) betreffen alle vier fietsers. Op het kruispunt Eindhovenseweg – Hulsterweg is het dodelijk ongeval op 18 juni 2025, dat aanleiding was voor deze studie, wel door politie geregistreerd, maar uiteindelijk niet met afloop: *dodelijk*. Doorgaans geldt dat als iemand binnen 30 dagen ná het ongeval aan verwondingen overlijdt, het als ‘dodelijk ongeval’ in de database wordt opgenomen. Dat is hier blijkbaar niet gebeurd.

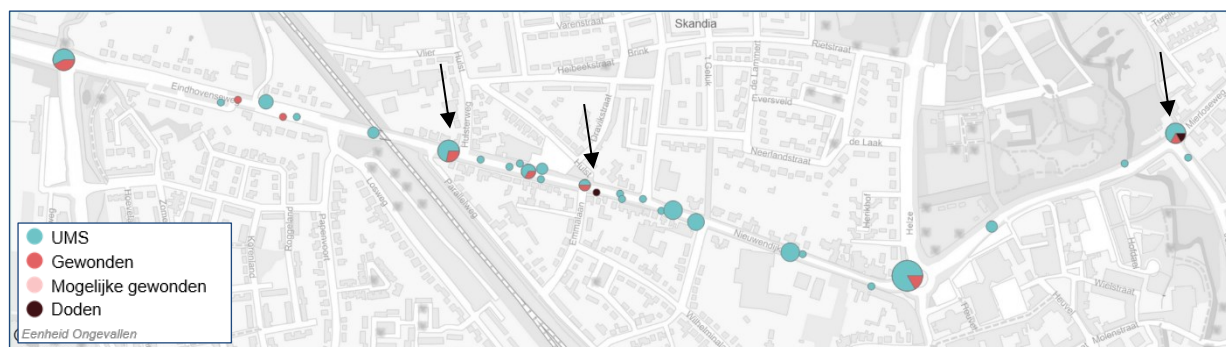
In onderstaande grafiek is de ontwikkeling van het aantal ongevallen voor de Eindhovenseweg, Nieuwendijk en Mierloseweg weergegeven. In blauw het aantal ongevallen per jaar, in rood het aantal slachtoffers en in zwart het aantal ongevallen met dodelijke afloop. Het aantal ongevallen kent een ‘grillig’ verloop met in bijna alle jaren wel één of meer slachtoffers.



Figuur 16 – Ongevallen per jaar naar afloop in periode 1-1-2014 t/m 31-12-2025 [bron: ViaStat Online]

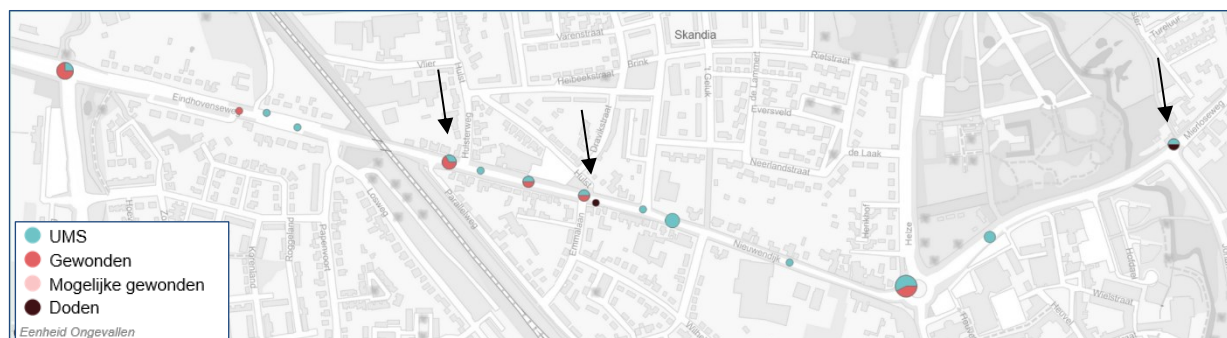
4.3.2 Nadere ongevallenanalyse 2021-2025

Een periode van ruim 12 jaar voor een ongevallenanalyse is niet gebruikelijk. Doorgaans wordt een periode van vijf jaar aangehouden om een goed beeld te krijgen van de situatie. Daarom wordt in onderstaande analyse de periode 1-1-2021 t/m 31-12-2025 aangehouden zodat vijf volledige jaren in de analyse wordt betrokken. Het kaartbeeld van de ongevallen is dan als volgt:



Figuur 17 – Ongevallen naar afloop in periode 1-1-2021 t/m 31-12-2025 met bij de pijltjes een dodelijk ongeval [bron: ViaStat Online]

Figuur 18 geeft de ongevallen met langzaam verkeer weer. Voetgangers en (brom)fietsers zijn voor ca. 25% betrokkenen bij de ongevallen doch 13 van de 15 slachtoffers vielen onder langzaam verkeer (zie Tabel 6).



Figuur 18 – Ongevallen met langzaam verkeer naar afloop in periode 1-1-2021 t/m 31-12-2025 met bij de pijltjes een dodelijk ongeval [bron: ViaStat Online]

Via de website ViaStat-online zijn de ongevallen voor de jaren 2021-2025 nader geanalyseerd. Hieronder zijn drie tabellen met de belangrijkste kenmerken opgenomen. In bijlage 2 zijn meer tabellen met kenmerken opgenomen.

Tabel 4 – Aantal ongevallen naar afloop op Eindhovenseweg – Nieuwendijk - Mierloseweg [periode 1-1-2021 t/m 31-12-2025]

Jaar	Ongevallen	Partijen	Betrokkenen	Slachtoffers	Gewonden	Doden
2021	10	21	18	1	1	0
2022	20	41	40	3	2	1
2023	18	35	30	4	3	1
2024	23	41	36	3	3	0
2025	12	24	21	4	4	0
Totaal	83	162	145	15	13	2

De ongevallen gebeuren gedurende het gehele jaar, maar in de maanden maart, april, oktober en december zijn meer dan 10 ongevallen per maand geregistreerd. In de andere maanden waren dit er 3 tot 8. Op woensdagen (20x) en zondagen (16x) vinden de meeste ongevallen plaats.

Flankongevallen (27x) en kop-staart-ongevallen (18x) komen het vaakst voor (zie Tabel 5). De ongevallen op kruispunten (37x) en op wegvakken (46x) liggen op een vergelijkbaar niveau. Totaal waren 43 personen betrokken als fietser, bromfietser, E-bikers of als voetganger (zie Tabel 6). Een samenvatting van de belangrijkste kenmerken is opgenomen in Tabel 7.

Tabel 5 – Aard ongevallen naar afloop onderscheiden naar kruispunt en wegvak [periode 1-1-2021 t/m 31-12-2025]

Aard	Ongevallen	Partijen	Betrokkenen	Slachtoffers	Gewonden	Doden
Dier	2	4	0	0	0	0
Eenzijdig	4	5	4	2	2	0
Flank	27	55	54	6	6	0
Frontaal	5	10	9	1	1	0
Geparkeerd voertuig	3	6	6	0	0	0
Kop/staart	18	41	39	1	1	0
Onbekend	16	24	24	4	3	1
Vast voorwerp	7	15	7	0	0	0
Voetganger	1	2	2	1	0	1
Totaal	83	162	145	15	13	2

Tabel 6 – Vervoerwijze betrokkenen [periode 1-1-2021 t/m 31-12-2025]

Vervoerwijze betrokkenen	Partijen	Betrokkenen	Slachtoffers	Gewonden	Doden
Bestelauto	7	6	0	0	0
Bromfiets +	16	16	3	3	0
Dier	2	0	0	0	0
E-bike	2	2	1	0	1
Fiets	24	23	9	8	1
Overige	6	2	1	1	0
Personenauto	94	93	1	1	0
Vast/los object	8	0	0	0	0
Voetganger	1	1	0	0	0
Vrachtauto	2	2	0	0	0
Totaal	162	145	15	13	2

Tabel 7 – Samenvatting meest voorkomende kenmerken [periode 1-1-2021 t/m 31-12-2025]

Samenvatting ongevallen Eindhovenseweg - Mierloseweg Ongevallen van 01 januari 2021 t/m 31 december 2025.	Ongevallen	Partijen	Betrokkenen	Slachtoffers	Gewonden	Doden
Totaal ongevallen / slachtoffers	83	162	145	15	13	2
Jaar met meeste ongevallen: 2024	23	41	36	3	3	0
Type ongeval dat meeste voorkomt is: Flank	27	55	54	6	6	0
Meeste ongevallen bij: Daglicht	52	107	100	11	9	2
Meeste ongevallen tijdens: Avondspits	18	42	36	1	1	0
Meeste ongevallen bij: Droog	43	91	80	14	12	2
Meeste ongevallen op: Wegvak	46	89	76	5	4	1
Meeste partijen zijn: Personenauto		94	93	1	1	0
Meeste ongevallen in leeftijdscategorie 25 t/m 39 jaar		45	45	4	4	0
Vervoerwijze met meeste slachtoffers: Fiets		24	23	9	8	1

4.4 Verkeersveiligheidsrisico's

De verkeersveiligheidsrisico's worden zichtbaar gemaakt met de CROSS-snelhedenkaart. Deze kaart combineert het aantal ongevallen met de gemeten rijsnelheden. Het risico wordt uitgedrukt in een CROSS-score die deze beide scores indeelt in vier klassen. De score wordt bepaald aan de hand van het aantal ongevallen en de rijsnelheden op de routes. De scores worden door ViaStat voor heel Nederland op eenzelfde manier samengesteld; zie hiervoor de toelichting in Figuur 19.

De Eindhovenseweg-Nieuwendijk (oostelijk van de spoortunnel) staat op nummer 10 in de lijst van wegen in de gemeente Geldrop-Mierlo met de hoogste CROSS-score. Dit betekent een hoog aantal ongevallen (38 in afgelopen vijf jaar) in relatie tot de gemeten rijsnelheden en kent daardoor een hoog verkeersveiligheidsrisico. De turborotonde Nieuwendijk-Helze-Mierloseweg staat in de kruispuntenlijst op nummer 1 (met 18 ongevallen in periode 2021-2025). Het kader hieronder geeft een toelichting op de kleurcodes, ongevallenscore en CROSS-score.

Kleurcode

De ongevallenscore staat los van de kleur. Trajecten/kruispunten met dezelfde ongevallenscore kunnen een verschillende kleur hebben. Dat komt omdat de kleuren zijn gebaseerd op de ongevallen- én de snelheidsscore. De kleuren rood en geel geven aan dat snelheid een aandachtspunt is.

Ongevallenscore

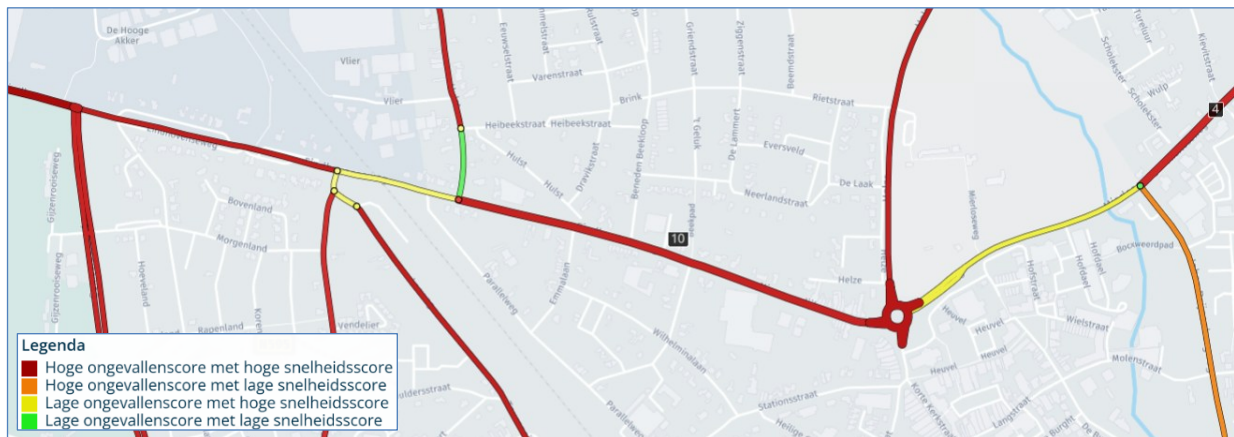
De ongevallenscore is gebaseerd op de indicatoren: alle ongevallen, slachtofferongevallen, dodelijke ongevallen en de coëfficiënt. Hierbij is gebruik gemaakt van de STAR ongevallendata van 1 januari 2021 t/m 31 december 2025 (Definitieve uitgave).

Snelheidsscore

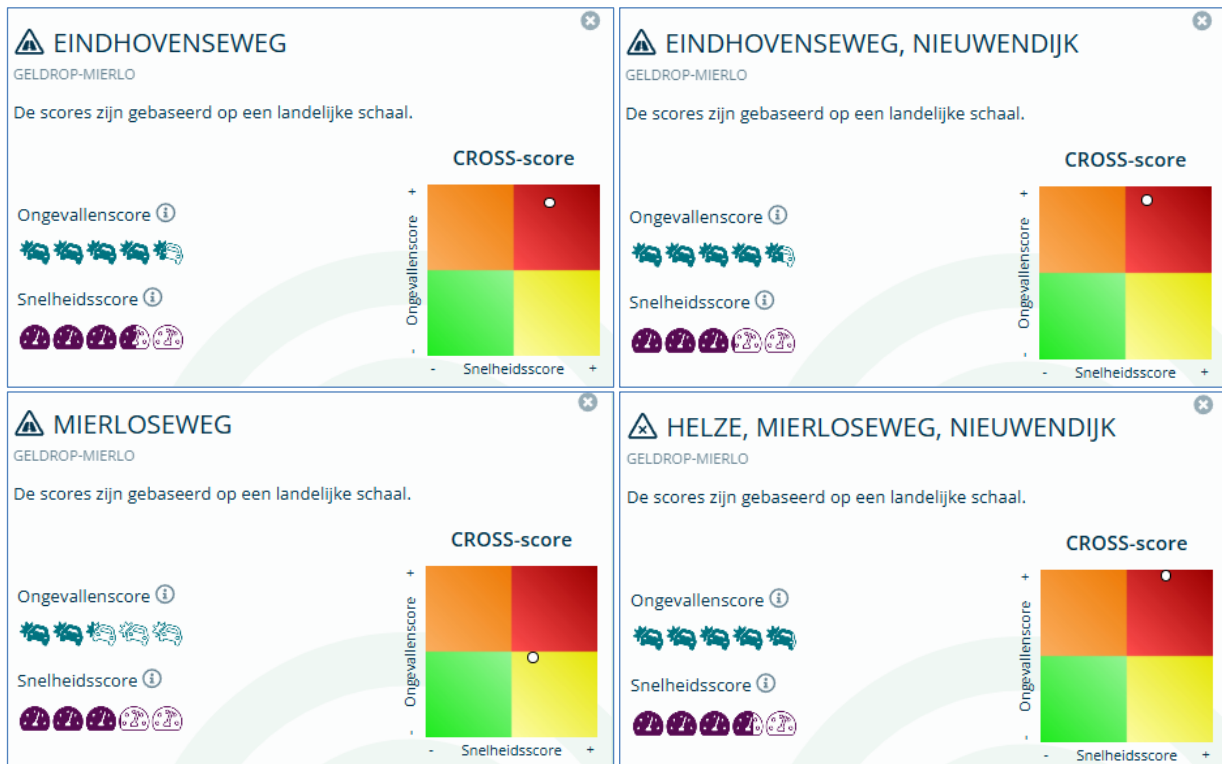
De snelheidsscore is gebaseerd op de indicatoren: limietoverschrijding, aandeel limietoverschrijders en de coëfficiënt. Hierbij is gebruik gemaakt van de HERE-snelhedendata van december 2025.

CROSS-score

De CROSS-score is een combinatie van de ongevallen- en de snelheidsscore. De score wordt weergegeven door de kleur van het traject/kruispunt op de kaart op basis van de positie van de witte stip in de kleurenmatrix.



Figuur 19 – CROSS-snelhedenkaart wegen in en rondom het onderzoekstraject: rijnsnelheden en ongevallen gecombineerd in één beeld [bron: ViaStat]



Figuur 20 – Top10 CROSS-snelheden: wegvak op nummer 10 (rechtsboven) en turborotonde op nummer 1 (rechtsonder) van de gemeente Geldrop-Mierlo

4.5 Hypothesen huidige situatie

Op basis van de ongevallen en de omstandigheden kunnen veronderstellingen worden gedaan c.q. hypothesen worden opgesteld van mogelijke ongevalsoorzaken. De hypothesen zijn, indien mogelijk, tijdens de locatieschouw (zie hoofdstuk 4) getoetst. In § 6.3 wordt op deze toetsing ingegaan. Op basis van de wegfunctie, de vormgeving, het gebruik (intensiteiten, rijsnelheden) en de omgeving (via straat- en luchtfoto's), zijn de volgende hypothesen opgesteld.

Hypothesen ten aanzien van de wegfunctie

1. De Eindhovenseweg – Nieuwendijk – Mierloseweg vormen als route met een gebiedsontsluitingsfunctie (50 km/h) een alternatief voor het verkeer op de parallel lopende A67 en A270. Regionaal verkeer tussen Helmond en Eindhoven rijdt via Mierlo en Geldrop.
2. De route vormt een sluiproute tussen Helmond, Mierlo en Eindhoven, waardoor dit verkeer zich gehaaster gedraagt en meer risico's neemt ten behoeve van tijdwinst.
3. Hogere verkeersintensiteiten leiden tot kleinere hiaten voor invoegend en kruisende verkeer, waardoor dit meer risico's gaat nemen.

Hypothesen ten aanzien van de vormgeving

4. De kruispunten met verkeerslichten geven een verhoogd risico op kop-staartongevallen en roodlichtnegatie.
5. De turborotonde binnen de bebouwde kom voldoet niet geheel aan de CROW-richtlijnen en is daardoor een onveilige(r) kruispuntvorm.
6. De turborotonde waarbij fietsers in de voorrang rijden geeft een verhoogd risico op ongevallen met fietsers.
7. De voorrangskruispunten zijn niet als zodanig herkenbaar en verschillen onderling van vormgeving (wel/geen linksaf strook, wel/geen VRI-oversteek voor fietsers).
8. De (solitaire) fietsoversteeken geven een verhoogd risico op ongevallen met kruisende fietsers.
9. De aanliggende fietspaden leiden tot meer risico voor fietsers vanwege het ontbreken van een tussenberm en aanwezigheid van een verhoogde trottoirband.
10. De spooronderdoorgang is nauw en leidt voor zowel motorvoertuigen als voor fietsers en voetgangers (op fietspad) tot vernauwing in het dwarsprofiel met grotere kans op eenzijdige of frontale ongevallen.
11. Autoverkeer heeft op de voorrangskruispunten geen of onvoldoende mogelijkheden om de verkeerstromen in fasen te kruisen, waardoor de rijtaak (te) complex wordt en de kans op fouten toeneemt.
12. De met verkeerslichten geregelde oversteekplaats voor voetgangers kan leiden tot verwarring over de voorrang. Ook kan wegrijdend verkeer bij de verkeerslichten onverwacht zijn voor verkeer uit de zijrichtingen.

Hypothesen ten aanzien van het gebruik

13. De afwisseling van kruispunten met verkeerslichten, voorrangskruispunten en turborotonde leidt niet tot een eenduidig wegbeeld waardoor weggebruikers telkens moeten 'wisselen' ten aanzien van het gedrag dat van hen verlangd wordt.

5 Verkeersveiligheidsinspectie

5.1 Inleiding op de inspectie

De bevindingen in dit hoofdstuk zijn geformuleerd na een uitgebreid onderzoek op locatie, het bekijken van de bij die gelegenheid gemaakte video-opnamen en foto's en vervolgens de toetsing van de weginfrastructuur met toepasselijke normen en standaarden zoals in § 2.4 genoemd. De conclusies van het inspectieteam zijn daarnaast ook gebaseerd op eigen expertise en ervaringen van de beide specialisten. De hypothesen (§ 4.6) zijn tijdens schouwing getoetst.

Tijdens de schouwing is met de auto een aantal keer heen en weer gereden en zijn video-opnamen (dashcam) gemaakt die later zijn teruggekeken. Tevens is bij alle kruispunten telkens ca. een half uur vanuit de berm het verkeer geschouwd en zijn daarvan video's en foto's gemaakt. Gekeken is hoe het verkeer zich gedraagt en hoe men onderling op elkaar anticipeert. De schouwing is op onderstaande datum uitgevoerd:

Onderwerp	Kenmerk
Datum inspectie:	Dinsdag 21 mei 2026
Tijdstip uitvoering:	Tussen 14:30 en 20:30 uur bij licht en tussen 22:00 – 23:00 uur bij schemer en duister
Weersomstandigheden:	Zonnig, droog, weinig wind en circa 22°

Tabel 8 – Algemene informatie tijdens de schouwing

5.2 Algemene indruk tijdens schouw

De Eindhovenseweg, Nieuwendijk en Mierloseweg zijn gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom waar een maximumsnelheid van 50 km/uur geldt. De weg bestaat uit één rijbaan met een rijrichtingscheiding (asstreep) en vrijliggende fietspaden met westelijk van de spooronderdoorgang een inrichting als parallelweg. De kruispunten zijn via voorrang geregeld: als voorrangskruispunten, als kruispunt met verkeerslichten en centraal een turborotonde. Er zijn geen snelheid remmende maatregelen doorgevoerd anders dan enkele middengeleiders en kleine wegasverschuivingen, wel lijken de rijnsnelheden rond de maximumsnelheid te liggen.

Tijdens de schouwing was het redelijk druk met alleen in de avondspits oplopende wachtrijen vóór de turborotonde. De overige kruispunten konden in deze spitsperiode het verkeer goed afwikkelen. De wegvakken en kruispunten kennen veel wisselingen in verschijningsvorm waardoor over de gehele route een onrustig wegbeeld aanwezig is: naast de verschillende kruispuntoplossingen is op de wegvakken verschillende asbelijning toegepast, liggen er parkeerstroken langs de rijbaan, soms is er wel en soms geen voorsorteervak en middengeleider bij de voorrangskruispunten, de bussen halteren soms in een haltehaven en soms of op de rijbaan. Op zich blijken weggebruikers gewend om met wisselende inrichting om te gaan maar vergt het extra aandacht bij de rijtaak.

De resultaten van de schouwing wordt in onderstaande paragrafen gerapporteerd voor de wegvakken en kruispunten. We beschrijven van oost naar west.

5.3 Mierloseweg

5.3.1 Kruispunt Mierloseweg – Johan Peijnenburgweg

1. **Situatie:** Het kruispunt is geregeld met verkeerslichten met voor elke rijrichting een eigen voorsorteer vak. Er geldt een voorrangregeling waarbij verkeer op de Johan Peijnenburgweg voorrang moet verlenen aan verkeer op de Mierloseweg

Verkeersveiligheidsrisico: Kruispunten met verkeerslichten zijn de minst veilige kruispunt-oplossing vanwege roodlichtnegatie, kop-staartongevallen en geen voorrang verlenen bij deelconflicten⁵.

Oplossingsrichting: De ombouw naar een enkelstrooksrotonde is mogelijk fysiek niet goed inpasbaar. Wel zou de ruimtelijke inpassing en capaciteit van een rotonde onderzocht kunnen worden omdat het een goede snelheidsremmer is en het 'bakent' het gebied richting Eindhoven af. Een alternatief is inpassing van een voorrangspein die een breedte van ca. 20 meter vergt (excl. fietspaden) en een lengte van ca. 60 meter. Het linksaf verkeer rijdt hier dan om elkaar heen. Foto 2 geeft hiervan een voorbeeld.



Foto 1 – Kruispunt Mierloseweg – Johan Peijnenburgweg



Foto 2 – Voorbeeld voorrangspein [t Goylaan Utrecht – foto: AD.nl en Aanbestedingskalender.nl]

⁵ Zie Factsheet SPV2030: *Verkeersveiligheid bij kruispunten met verkeerslichten* ([download](#))

2. **Situatie:** Het RVV-bord D01 voor fietsers op de noordoostelijke zijde dekt de lantaarn voor recht doorgaand komend vanuit oostelijke richting af (Foto 3). Pas op ca. 25 meter voor de stopstreep is de volledige lantaarn zichtbaar (Foto 1). De remafstand bij 50 km/uur en 'stevig remmen' (vertraging $4,4\text{m/s}^2$) heeft men 36 meter nodig om tot stilstand te komen.
NB: de lantaarn boven de rijstrook is wel continue zichtbaar.
- Verkeersveiligheidsrisico:** Doordat de rode lamp afgedekt wordt bestaat de kans dat weggebruikers te laat onderkennen dat zij voor rood dienen te stoppen. Dit kan leiden tot roodlichtnegatie of een noodstop met een kopstaartongeval tot gevolg.
- Oplossingsrichting:** Het RVV-bord D05 zodanig herplaatsen dat deze het zicht op de lantaarn niet meer belemmerd. Alternatief is om het bord te verwijderen en met (pijl)markering de gewenste route voor fietsers naar het pad (IJsvogel) aan te duiden.



Foto 3 – RVV-bord (D05) bedoeld voor fietsers dekt de lantaarn af (bij rode pijl)

3. **Situatie:** De opstelruimte tussen fietspad en stopstreep is aan de noordkant van het kruispunt zodanig kort dat hier maar net één fietsers kan staan.
- Verkeersveiligheidsrisico:** Bij meerdere wachtende fietsers wordt de doorgang voor andere fietsers geblokkeerd met kans op aanrijden.
- Oplossingsrichting:** Onderzoek of voor de fietsers meer opstelruimte kan worden gecreëerd. Of het risico accepteren als blijkt dat er geen mogelijkheid is om meer opstelruimte te realiseren.



Foto 4 – Weinig opstelplek aan noordzijde kruispunt

5.3.2 Kruispunt Mierloseweg – Hofdael

4. **Situatie:** Het voorrangskruispunt kent op de Mierloseweg voorsorteerstroken voor zowel links afslaand als voor rechts afslaand verkeer. Op de zuidelijke rijstrook voor rechtdoor en op de voorsorteerstroken voor linksaf en rechtsaf zijn pijlen aangebracht.

Verkeersveiligheidsrisico: Een voertuig op de voorsorteerstrook voor rechts afslaand verkeer kan het zicht ontnemen voor de bestuurder van een voertuig dat de Hofdael verlaat waardoor een zogenaamd afdekongeval ontstaat.

Oplossingsrichting: Als het rechtsaf vak niet noodzakelijk is om de doorstroming van het verkeer op de Mierloseweg te garanderen, dan kan deze opgeheven worden. Hierdoor wordt ook de oversteeklengte voor fietsers korter (niet drie, maar totaal twee rijstroken oversteken). De pijlen op de rijstrook rechtdoor verwijderen (op voorrangskruispunten zonder verkeerslichten worden deze niet aangebracht).



Foto 5 – Kruispunt Mierloseweg – Hofdael met voorsorteevlak

5. **Situatie:** De opstelruimte tussen fietspad en haientanden is aan de noordkant van het kruispunt slechts 1,5 meter waardoor hier geen fietsers veilig en comfortabel kunnen staan (zie Foto 6). Fietsers vanuit Hofdael die richting westen willen rijden moeten hier een klein stuk tegen de rijrichting in rijden om bij de oversteeklocatie te komen (Foto 5).

Verkeersveiligheidsrisico: De wachtende fietser kan niet volledig haaks staan ten opzichte van de rijrichting waaraan voorrang verleend moet worden. Bij één of meerdere wachtende fietsers wordt de doorgang voor andere fietsers geblokkeerd met kans op aanrijden.

Tegen de rijrichting inrijdende fietsers veroorzaken kans op een frontale aanrijding met een andere fietser en rijden in de 'onverwachte richting' voor het afslaande autoverkeer, waardoor ze mogelijk over het hoofd gezien worden.

Oplossingsrichting: Indien het rechtsaf vak wordt verwijderd (zie punt 4.) nagaan of de as van de weg kan worden verlegd of het fietspad in noordelijke richting uitgebogen zodat meer opstelruimte aan de fietsers kan worden geboden.

Anders het risico accepteren omdat er weinig ruimte is om meer opstelplek te realiseren.

Zodanige markering aanbrengen dat voor fietsers en voor het afslaand autoverkeer duidelijk wordt dat over een kort gedeelte fietsers in twee richtingen mogen rijden.



Foto 6 – Weinig opstelplek aan noordzijde van het kruispunt

5.3.3 *Kruising Mierloseweg – Jan van Geldropstraat*

6. **Situatie:** De fietsoversteek in het verlengde van de Jan van Geldropstraat is een solitaire oversteeklocatie voor fietsers en voetgangers. Zij moeten aan motorvoertuigen voorrang verlenen bij het kruisen van de Mierloseweg. De kruising valt voor het gemotoriseerd verkeer op de Mierloseweg niet op. De oversteek is onderdeel van het fietsknooppuntennetwerk (zie Figuur 11).

Verkeersveiligheidsrisico: Een solitaire oversteek voor langzaam verkeer levert een zeker verkeersveiligheidsrisico's op omdat de rijksnelheden van motorvoertuigen op wegvakken veelal hoger liggen dan bij kruispunten. Bestuurders van motorvoertuigen zijn in onderhavige situatie gericht op de bewegwijzering en keuze voor de juiste rijbaan voor de turborotonde. Zij letten mogelijk niet (en hoeven dat in feite ook niet) op kruisende voetgangers en fietsers. De wachttijden voor kruisend langzaam verkeer kunnen oplopen (zie Foto 8).

Oplossingsrichting: Vóór de oversteek van de kruising een snelheidsremmer toevoegen op de Mierloseweg zodat de rijksnelheden op alle momenten van het etmaal op een acceptabel niveau liggen.



Foto 7 – Oversteek langzaam verkeer valt nauwelijks op voor weggebruikers op de Mierloseweg



Foto 8 – Het duurt lang voordat de fietsster de Mierloseweg is overgestoken

7. **Situatie:** Aan de zuidzijde van de fietsoversteek zijn paaltjes aangebracht om te voorkomen dat motorvoertuigen hier de Mierloseweg oprijden of verlaten.

Verkeersveiligheidsrisico: Fietspaaltjes zijn per definitie aanrijdgevoelig waardoor fietsers kunnen vallen als zij er tegenaan rijden.

Oplossingsrichting: Nagaan of de paaltjes noodzakelijk zijn (blijven) of dat deze verwijderd kunnen worden. Bij handhaving ervan betere reflectors aanbrengen of de paaltjes vervangen door goed opvallende, flexibele en botsvriendelijke paaltjes én voorzien van de juiste inleidende markering. Een andere mogelijkheid is om de doorsteek naar het fietspad vanuit de Jan van Geldropstraat zodanig aan te passen (b.v. verhoogde banden) dat hier geen auto meer door kan / past.



Foto 9 – Fietspaaltjes zijn doorgaans oorzaak van eenzijdige ongevallen

8. **Situatie:** De opstelruimte tussen fietspad en haientanden is aan de zuidzijde slechts 1,25 meter (Foto 9) waardoor hier geen fietser veilig en comfortabel kan staan. Fietsers vanuit de Jan van Geldropstraat staan op het fietspad langs de Mierloseweg en blokkeren deze deels.

Verkeersveiligheidsrisico: De fietser, komend vanuit het westen, kan niet volledig haaks staan ten opzichte van de rijrichting waaraan voorrang verleend moet worden. Bij één of meerdere wachtende fietsers wordt de doorgang voor andere fietsers geblokkeerd met kans op aanrijden.

Oplossingsrichting: Fietspad uitbuigen richting Jan van Geldropstraat zodat voldoende opstelruimte ontstaat voor kruisende fietsers. Hierbij ook de bevinding bij punt 7. betrekken.

5.3.4 Wegvak Mierloseweg (Johan Peijnenburgweg - Helze)

9. **Situatie:** Het wegvak tussen de Johan Peijnenburgweg en de turborotonde / Helze kent een zekere rijrichtingscheiding in de vorm van asbelijning en middeneilanden. Hierdoor wordt inhalen voorkomen (en dat is verkeersveilig). De rij snelheden kunnen in de rustigere uren van het etmaal oplopen tot boven de maximumsnelheid. De obstakelvrije ruimte tussen rijbaan en aanliggende fietspaden voldoet aan de richtlijn (> 0,60 meter) maar lijkt voor fietsers te smal. Motorvoertuigen rijden (naar het gevoel) dicht langs de fietsers.

Verkeersveiligheidsrisico: De mogelijk hogere te halen rij snelheden geven een zeker verkeersveiligheidsrisico indien anderen zich wel aan de maximumsnelheid houden. Fietsers kunnen bij het aanliggende fietspad van het fietspad op de rijbaan terecht komen en vallen.

Oplossingsrichting: Snelheidsremmers toevoegen en de tussenberm tussen fietspad en rijbaan voorzien van een (lage) haag.



Foto 10 – Dwarsprofiel Mierloseweg met smalle tussenberm met aanliggend fietspad

5.4 Nieuwendijk

5.4.1 Turborotonde Nieuwendijk – Helze – Mierloseweg

10. **Situatie:** De verkeersafwikkeling op de partiële turborotonde is buiten de spitsuren goed, maar tijdens de avondspits bleken op zowel de Mierloseweg als op de Nieuwendijk (west) wachtrijen te ontstaan. Dit wordt veroorzaakt door de rijstrookconfiguratie (alle richtingen één afrijstrook) waarbij de rustige richtingen een eigen oprijstrook hebben.

Ook zal het feit meespelen dat men aan fietsers voorrang moet verlenen. Op de zuidelijke tak (Nieuwendijk zuid) kan in principe één oprijstrook volstaan (zie verder bij punt 14.).

Verkeersveiligheidsrisico: De verkeersveiligheidsrisico's vanwege de wachtrijen zijn klein omdat de rij snelheden dan laag zijn en aanrijdingen geringe gevolgen hebben. Wel kan men ongeduldig worden en kleinere hiaten accepteren óf fietsers geen voorrang verlenen. Ook neemt de kans op zogenaamde afdekongevallen licht toe bij een structurele wachtrij. Dan zijn de risico's zeer zeker aanwezig op een (letsel)ongeval.

Oplossingsrichting: De rijstrookconfiguratie zou op de doorgaande route Nieuwendijk – Mierloseweg (v.v.) twee rijstroken oprijdend en twee rijstroken afrijdend moeten zijn om in de spitsuren lange wachtrijen te voorkomen. Dit was globaal de configuratie die tot 2016/2017

hier bestond. Toen is van een knierotonde omgebouwd naar een partiële turborotonde waarbij de afrijdende richtingen/rijbanen elk één rijstrook kregen waardoor de oversteeklengte voor voetgangers en fietsers verkleind is. In Foto 12 is de huidige rijstrookconfiguratie weergegeven waarbij met rode pijlen het *capaciteitstekort* is aangegeven en de blauwe pijlen het *capaciteitsoverschot*. Toevoegen van extra afrijdstroken wordt om reden van verkeersveiligheid niet aanbevolen, temeer de route dan voor (sluip)verkeer weer aantrekkelijker wordt. Accepteren van een wachtrij in alleen de spitsuren is dan het devies. Aanbevolen wordt om vanuit de separate verkeersmodelstudie na te gaan of de intensiteiten op termijn zullen dalen en dan evalueren of dit in de praktijk ook zal plaatsvinden. Dan is een andere rijstrookconfiguratie wellicht niet nodig en zou de turborotonde zelfs teruggebracht kunnen worden naar een enkelstrooksrotonde.



Foto 11 – Wachtrij in de Nieuwendijk richting turborotonde rond 16:45 uur



Foto 12 – Rijstrookconfiguratie: groene lijnen volstaan in principe, rode pijlen is te weinig capaciteit, blauwe pijlen is te veel capaciteit

11. **Situatie:** Vanuit het centrum / Nieuwendijk-zuid zijn twee oprijstroken beschikbaar. De aansluiting van de bestrating en de oude asfaltrijbaan is abrupt (afgezaagd). Qua capaciteit zouden de twee oprijstroken teruggebracht kunnen worden naar één. Er ontbreekt op de aanrijroute bebording (voorsorteerstroken) en bewegwijzering (voorwegwijzers).
Verkeersveiligheidsrisico: Weggebruikers krijgen vóórafgaand geen informatie over de doelen die via de twee rotondestroken bereikt kunnen worden. Hierdoor zou men vooraf of op de rotonde zelf nog van rijstrook kunnen gaan wisselen met kans op flankongevallen.
Oplossingsrichting: De oprijstroken vanuit de Nieuwendijk-zuid terugbrengen naar één waarbij de linker rijstrook wordt gehandhaafd. Vanuit die rijstrook kan men beide rotondestroken oprijden. Daarbij de rotondepijl aanpassen en mogelijk ook de verhoogde rijstrookscheiding nabij de rotondebaan. Ook de entree naar het centrum kan dan compacter worden vormgegeven, waardoor de overzichtelijkheid toeneemt en er een meer natuurlijke overgang van wegcategorie zichtbaar wordt.



Foto 13 – Turborotonde gezien vanuit de Nieuwendijk (zuid) met een abrupte overgang van de verharding

12. **Situatie:** De binnenhoeken van de rotonde zijn niet met een haakse hoek uitgevoerd doch met een flauwe ronding. De nieuwe rijstrook wordt niet fysiek/visueel afgeschermd voor verkeer op de rechter rijstrook. Overrijdbare druppels bij de start van een nieuwe rijstrook ontbreken.
Verkeersveiligheidsrisico: Weggebruikers op de rechter rijstrook op de Mierloseweg en op de Nieuwendijk (west) kunnen veronderstellen dat men beide rotondestroken kan kiezen. Hierdoor kunnen flankongevallen ontstaan tussen twee gelijktijdig oprijdende voertuigen die beide naar de binnenste rotondestrook willen rijden.
Oplossingsrichting: Een haakse hoek én toepassing van overrijdbare druppels (die de mogelijkheid om “rechtdoor” naar de binnenste rijstrook afschermen) bieden weggebruikers beter inzicht dat beiden een eigen rijstrook op de rotonde hebben. Wel zagen we tijdens de schouwing dat iemand vanuit Helze linksaf wilde en op de rotonde achtereenvolgens naar de binnenste rotondestrook en weer terug naar de buitenste wisselde. Zie verder CROW-publicatie *Turborotondes*, figuren 21, 78, 79 en 80 alsook de toelichting in §5.2.2 in die publicatie.

NB: het rotondebord in het middeneiland, gezien vanuit de Mierloseweg, hangt óndersteboven (Foto 14). Dit geeft geen verkeersveiligheidsrisico, maar het bord zou op de juiste manier gemonteerd moeten zijn (zoals op Foto 15).



Foto 14 – Oprijden vanuit de Mierloseweg: vanuit beide rijstroken is de binnenste rotondestrook bereikbaar



Foto 15 – Oprijden vanuit de Nieuwendijk (zuid): de binnenste rotondestrook is via beide rijstroken bereikbaar

5.4.2 Wegvak Nieuwendijk (Willem Alexanderlaan - Helze)

13. **Situatie:** Het wegvak tussen de turborotonde en de Willem Alexanderlaan ontsluit vele particuliere uitritten met een onderbroken asmarkering / rijrichtingscheiding. Op vele punten kan verkeer oprijden vanuit en afslaan naar die percelen. De rijksnelheden kunnen in de rustige uren van het etmaal oplopen tot boven de maximumsnelheid. De obstakelvrije ruimte tussen rijbaan en aanliggende fietspaden voldoet met 0,40 tot 0,45 meter niet aan de richtlijn (> 0,60 meter). Motorvoertuigen rijden dicht langs de fietsers terwijl fietsers eenvoudig van het fietspad op de rijbaan terecht kunnen komen. De fietspad zelf zijn met 2 meter voldoende breed voor fietsers in één richting.

Verkeersveiligheidsrisico: De mogelijk hogere te halen rijksnelheden geven een zeker verkeersveiligheidsrisico indien anderen zich wel aan de maximumsnelheid houden. Fietsers kunnen bij het aanliggende fietspad van het fietspad op de rijbaan terecht komen en vallen. Oprijdende voertuigen vanuit de diverse percelen kunnen fietsers op het fietspad mogelijk niet

op tijd zien (heggen, muren) en/of het fietspad blokkeren als zij de rijbaan oprijden.

Oplossingsrichting: Snelheidsremmers toevoegen en de maximumsnelheid verlagen naar 30 km/uur waarbij het dwarsprofiel aangepast en de verkeersintensiteit verlaagd zou moeten worden.



Foto 16 – Dwarsprofiel Nieuwendijk met te smalle tussenberm aanliggend fietspad en vele uitritten

5.4.3 Kruispunt Nieuwendijk – Willem Alexanderlaan

14. **Situatie:** Het voorrangskruispunt is voorzien van een verkeerslicht voor uitsluitend voetgangers. Dit is voor verkeer op de Nieuwendijk een *wachtstand-groen*-regeling die alleen op rood gaat bij een aanvraag van de voetganger. Vanuit de (lucht)foto's van Cyclomedia/ Street-smart blijkt dat deze installatie al vóór 2008 geplaatst is. De overige verkeersstromen op het kruispunt zijn niet opgenomen in de verkeerslichtenregeling. Blijkbaar is de installatie geplaatst om de oversteekbaarheid voor voetgangers te verbeteren.

Links afslaande motorvoertuigen en bromfietzers vanuit de Willem Alexanderlaan moeten in één keer het voorrangskruispunt oprijden en voorrang verlenen aan verkeer op beide rijstroken. Fietsers moeten ook in één keer, maar wel schuin, oversteken naar het fietspad aan de overzijde (langs Nieuwendijk c.q. naar G13 fietspad / Beekpad) omdat wachtruimte in de middenberm voor hen ontbreekt en de toegang tot beide fietspaden excentrisch ligt ten opzichte van de as van de Willem Alexanderlaan.

Verkeersveiligheidsrisico: Met name voor fietsers geeft het schuin kruisen van de Nieuwendijk een verhoogd risico. Zij moeten op veel richtingen tegelijk letten. Voor motorvoertuigen die vanuit de Willem Alexanderlaan oprijden kunnen (onverwacht) worden geconfronteerd met een rood verkeerslicht op de voetgangers oversteeklocatie.

Fietsers op het fietspad langs de Nieuwendijk zijn niet (snel) geneigd om voor een rood verkeerslicht te stoppen waar uitsluitend voetgangers kruisen.

Ter hoogte van de verkeerslichten is op het voetpad onvoldoende ruimte voor voetgangers met een rollator of kinderwagen, zijn moeten via het fietspad hun weg vervolgen.

Oplossingsrichting: Overwegen de verkeerslichten te verwijderen en fietsers niet centraal in de as van de Willem Alexanderlaan te laten oversteken. Het kruisen van het langzaam verkeer naar één zijde of naar beide zijden te verplaatsen (voorkeur: westzijde i.v.m. beschikbare ruimte aldaar) en de oversteek te voorzien van een voldoende brede middenberm zodat in twee fasen kan worden overgestoken.



Foto 17 – Overzicht van het kruispunt Nieuwendijk - Willem Alexanderlaan met VRI en fietspaden



Foto 18 – Fietsers moeten vanuit /naar de Willem Alexanderlaan in één keer het fietspad en beide rijstroken kruisen zonder voldoende brede wachtplek in de middenberm

5.5 Eindhovenseweg

5.5.1 Kruispunt Eindhovenseweg – Beneden Beekloop

15. **Situatie:** Het voorrangskruispunt is vergelijkbaar aan het kruispunt van de Willem Alexanderlaan waarbij links afslaan motorvoertuigen en bromfietzers vanuit de Beneden Beekloop in één keer het voorrangskruispunt moeten oprijden en voorrang verlenen aan verkeer op beide rijstroken. Hier kunnen fietsers wel in twee fasen oversteken naar het fietspad aan de overzijde omdat de middenberm net breed genoeg is (2,70 / 2,80m) en zijn voor hen aan beide zijden van het kruispunt aparte doorsteken aanwezig. Voor motorvoertuigen is de middenberm te smal en moet men in één keer de Eindhovenseweg oprijden of schuin in de middenberm wachten. Een aantal verkeersborden zijn aan vervanging toe of staan scheef.

Verkeersveiligheidsrisico: De verkeersveiligheidsrisico's liggen bij het oversteken en oprijden van de Eindhovenseweg zonder wachtplek in de middenberm voor motorvoertuigen. Hierdoor zal het verkeer vanuit de Beneden Beekloop mogelijk meer risico 's nemen en kleinere hiaten accepteren met kans op een ongeval.

Oplossingsrichting: De palen met verkeersborden rechtzetten/vernieuwen. Daarnaast nagaan hoe de oversteekbaarheid kan worden verbeterd.



Foto 19 – Op het kruispunt Eindhovenseweg – Beneden Beekloop staan palen met borden scheef

5.5.2 Kruispunt Eindhovenseweg – Emmalaan – Hulst

16. **Situatie:** Het voorrangskruispunt is een viertaks kruispunt waarbij de Hulst alleen een fietsdoorsteek is, afgebakend met paaltjes. Nabij het kruispunt ligt een bushalte waarbij de bus op de rijbaan halteert. Voor voetgangers en fietsers is een oversteek aan de oostzijde met een voldoende breed middeneiland. Ter hoogte van de fietsoversteek blijft water staan wat duidt op een slechte afvoermogelijkheid van regenwater. De geleidelijn op het busperron heeft niet de juiste tegels bij keuzepunten.

Verkeersveiligheidsrisico: Blinden en slechtzienden worden niet adequaat geïnformeerd bij de keuzepunten. Op de bushalte liggen noppentegels op het einde van een looproute en ribbeltegels daar waar een keuzetegel (vlak) zou moeten liggen.

Oplossingsrichting: De gidslijnen aanpassen conform de richtlijnen met een attentievlak (geen noppen / ribbels) op keuzepunten en waarschuwingstegels (nopen) bij plekken waar wordt overgestoken. Zie verder ASVV2021 §14.1.11 t/m §14.1.17 en *Handboek Toegankelijkheid*.



Foto 20 – Gidslijnen op de bushalte Emmalaan

5.5.3 Bajonetkruispunt Eindhovenseweg – Hulsterweg – Parallelweg

17. **Situatie:** Het bajonetkruispunt kent op de Eindhovenseweg voor zowel de Hulsterweg als de Parallelweg een linksafvak waardoor buiten het kruispunt een middeneiland aanwezig is van ca. 3,50 meter breedte; voldoende breed voor een wachtende fietser. Aan de westzijde van de Hulsterweg moeten fietsers drie rijstroken oversteken, maar aan de oostzijde kan men in de middenberm wachten en in twee fasen oversteken. Bij de Parallelweg steken fietsers aan de westzijde over in beide richtingen. Tijdens de schouw (omstreeks 17:30 – 17:45 uur) bleek het vanuit de Hulsterweg voor motorvoertuigen moeilijk om de Eindhovenseweg linksaf op te rijden. De wachtrij had een vrij continue lengte van 6 tot 8 auto's en treed vooral in de spitsuren op; mogelijk is sprake van (sluip)verkeer tussen Eindhoven en Geldrop via de Urkhovenseweg en Hulst naar de Eindhovenseweg. Er waren verkeersdeelnemers die uiteindelijk besloten rechtsaf te gaan nadat het al langere tijd stond te wachten om linksaf te slaan. Grote voertuigen gebruiken het linksafvak om de draai naar de Eindhovenseweg te kunnen maken (Foto 22).

Het zicht op fietsers van links is beperkt vanwege de heg die het zicht grotendeels wegneemt. Ook het trottoir wordt op dit punt daardoor veel smaller waardoor voetgangers op het fietspad moeten gaan lopen.

Voor fietsers ontbreekt aan de zuidzijde een veilige en comfortabele opstelplaats tussen fietspad en rijbaan, waardoor ze deels op het fietspad staan en daar in conflict kunnen komen met doorgaand fietsverkeer.

Verkeersveiligheidsrisico:

Het grootste risico ligt aan het beperkte zicht vanuit de Hulsterweg op fietsers van links (zie Foto 21) waaraan men voorrang moet verlenen. Door de hoge intensiteiten op de Eindhovenseweg zouden bestuurders extra risico kunnen gaan nemen om toch in een te klein hiaat de weg op te rijden. Een rechts afslaan vrachtwagen kan een wachtend voertuig op de linksaf strook raken óf moet die vóór laten gaan. Het sluijverkeer via de Hulsterweg is een spitsprobleem, maar veroorzaakt dan wel extra verkeersveiligheidsrisico's vanwege de kleine hiaten waarbinnen opgereden of overgestoken moet worden.

Oplossingsrichting: De eigenaar van de heg verzoeken deze regelmatig(er) en lager te snoeien. Voor een goed zicht is een maximaal hoogte van 70 cm wenselijk.

Bij de aangekondigde proef met de afsluiting van het linksafvak evalueren of het voor kruisende fietsers aan de westzijde veiliger is om aan die zijde over te steken (omdat zij dan op het *middeneiland* kunnen wachten). Als de proef niet positief uitpakt en de huidige situatie weer terug wordt gebracht, dan overwegen om de fietsoversteek aan de westzijde van de Hulsterweg op te heffen waardoor op het totale bajonetkruispunt alleen aan de 'buitenzijden' fietsoversteken zijn. De resterende fietsoversteken moeten dan wel voor twee richtingen geschikt gemaakt worden. Verder kunnen snelheid remmende maatregelen worden toegevoegd in de vorm van een verkeersdrempel vóór het kruisingsvlak of, vanwege de bus, een *kussen* waardoor de bus geen hinder ondervindt (b.v. Gumacon). Een as-verspringing kan hier ook de snelheid remmen.



Foto 21 – Het zicht naar links op fietsers waaraan voorrang verleend moet worden wordt ontnomen door de heg



Foto 22 – Bij de proef om het linksafvak af te zetten rekening houden met de rijcurve van grote voertuigen

18. **Situatie:** Het linksafvak richting Parallelweg is mogelijk aangelegd om de doorstroming te garanderen. Omdat alleen de Parallelweg ingereden mag worden en weinig verkeer dit doet, is de vraag of dit linksafvak nuttig en nodig is.
- Verkeersveiligheidsrisico:** De risico's zijn klein doch elk kruispunt geeft een kans op potentiële conflicten.
- Oplossingsrichting:** Overwegen de Parallelweg af te koppelen van de Eindhovenseweg en het bestemmingsverkeer via de Emmalaan te laten rijden. De Parallelweg wordt dan voor bewoners een doodlopende (en rustiger) straat. Alternatief is om het linksafvak op te heffen en hier een fysiek middeneiland te maken. Ook kan onderzocht worden om de rijrichting om te draaien en de Parallelweg een uitgaande richting te maken, zodat op de Eindhovenseweg het voorsorteevak kan vervallen. Bij deze optie moet wel voorzien worden in voldoende opstelruimte voor overstekende fietsers en voetgangers.



Foto 23 – Toegang naar Parallelweg

5.5.4 Wegvak Eindhovenseweg (Willem Alexanderlaan – Spoorviaduct)

19. **Situatie:** Het wegvak tussen de Willem Alexanderlaan en het spoorviaduct kent een rijrichtingscheiding in de vorm van asbelijning en middeneilanden. Daarnaast ontsluiten vele particuliere uitritten op de weg en mag er in diverse parkeerstroken worden geparkeerd. Op vele punten kan verkeer oprijden vanuit en afslaan naar die percelen en wordt dus ook in- en uitgeparkeerd. De rij snelheden kunnen in de rustige uren van het etmaal oplopen tot boven de maximumsnelheid. De obstakelvrije ruimte tussen rijbaan en aanliggende fietspaden voldoet met ook hier met 0,40 tot 0,45 meter niet aan de richtlijn (> 0,60 meter). Motorvoertuigen rijden dicht langs de fietsers terwijl fietsers eenvoudig van het fietspad op de rijbaan terecht kunnen komen.

Verkeersveiligheidsrisico: In de rustige uren kunnen de rij snelheden hoger liggen waardoor een zeker verkeersveiligheidsrisico ontstaat indien anderen zich wel aan de maximumsnelheid houden. Door parkeren langs de rijbaan waarop 50 km/uur geldt zijn parkeergevallen denkbaar. Fietsers kunnen bij het aanliggende fietspad van het fietspad op de rijbaan terecht komen en vallen. Oprijdende voertuigen vanuit de diverse percelen kunnen fietsers op het fietspad mogelijk niet op tijd zien (heggen, hekken, muren) en/of het fietspad blokkeren als zij de rijbaan oprijden. Dit geldt zeker bij de inrit/uitrit van de AH-supermarkt. Aankomende auto's hebben onvoldoende tussenruimte (Foto 24) en vertrekkende auto's kunnen niet 'door' het hek heen kijken vanwege de spijlen en moeten daardoor verder oprijden om iets te zien. Zij staan daarmee met de neus van de auto al op trottoir en fietspad.

Oplossingsrichting: Snelheidsremmers toevoegen en de maximumsnelheid verlagen naar 30 km/uur waarbij het dwarsprofiel aangepast en de verkeersintensiteit verlaagd zou moeten worden. Als het 50 km/uur blijft nagaan of de parkeerstroken kunnen vervallen i.v.m. de parkeerdruk. Overwegen de middenberm te verwijderen zodat meer opstelruimte bij de inrit kan worden gerealiseerd. Aanbevolen wordt om met de supermarkt te overleggen over aanpassing van de uitrit: naar binnen buigen van het hekwerk zodat meer opstelruimte ontstaat of toepassen van een ander type hek zodat er 'doorheen gekeken' kan worden dan wel het verplaatsen van de gehele in-en uitrit naar de straat Hulst.



Foto 24 – In- en uitrit supermarkt leidt tot blokkeren van (snor)fietsers op het fietspad



Foto 25 – Dwarsprofiel Eindhovenseweg met parkeren langs rijbaan en bushaltekomp

5.5.5 Spooronderdoorgang

20. **Situatie:** De spooronderdoorgang oogt voor motorvoertuigen krap, maar de breedte is met 7 meter voldoende voor twee vrachtwagens. Voor fietsers is de breedte van het fietspad aan de noordzijde 2,40 meter en aan de zuidzijde 2,15 meter. Voor eenrichtingsfietspaden is dit *nét* voldoende / *nét* niet voldoende (2,00 meter bij 150 fietsers/spitsuur tot 2,50/3,0 meter bij 150-750 fietsers/uur). Daarbij moet opgemerkt worden dat de ene zijde een dichte wand betreft, de andere zijde een hekwerk. Wel is er een te groot hoogteverschil tussen trottoir en fietspad.

Verkeersveiligheidsrisico: Doordat een trottoir ontbreekt moeten voetgangers via het fietspad lopen met kans op onderlinge conflicten, zeker indien het iemand met een kinderwagen of met rollator betreft of iemand in een rolstoel. Het hoogteverschil tussen trottoir en fietspad is zodanig hoog dat men daar met de trappers tegenaan kunnen stoten en men kan vallen.

Oplossingsrichting: Verbreding van de fietspaden of toevoeging van trottoirs onder het viaduct is fysiek niet mogelijk, tenzij tegen zeer hoge kosten.

Waar mogelijk het voetpad aan beide zijden zo ver mogelijk doortrekken waardoor voetgangers zo kort mogelijk via het fietspad moeten lopen. De trottoirbanden verlagen zodat de trapper niet tegen de band kan stoten en men valt. Lagere trottoirbanden maken het ook voor voetgangers gemakkelijker om hun weg tijdelijk via het fietspad te vervolgen.



Foto 26 – Vernauwing van de rijbaan onder het viaduct met totale breedte van 7 meter



Foto 27 – Voor fietsers is de onderdoorgang net voldoende breed (bij lage intensiteiten), maar niet meer als hier ook een voetganger loopt of iemand in een rolstoel of met kinderwagen



Foto 28 – Trottoir zo ver mogelijk doortrekken zodat voetgangers zo kort mogelijk via het fietspad hoeven lopen en hoogte trottoir aanpassen zodat trapper er niet tegenaan kan stoten

5.5.6 Kruispunt Eindhovenseweg – Losweg

21. **Situatie:** Het kruispunt is geregeld met verkeerslichten met voor elke rijrichting een eigen voorsorteer vak.

Verkeersveiligheidsrisico: Kruispunten met verkeerslichten zijn de minst veilige kruispunt-oplossing vanwege roodlichtnegatie, kop-staartongevallen en geen voorrang verlenen bij deelconflicten (zoals al bij punt 1 is aangegeven).

Oplossingsrichting: De ombouw naar een enkelstrooksrotonde is qua ruimte mogelijk maar de helling van de spooronderdoorgang zal mogelijk leiden tot een 'scheve' ligging. Wel zou de ruimtelijke inpassing en capaciteit van een rotonde onderzocht kunnen worden omdat het een goede snelheidsremmer is. Een alternatief is inpassing van een voorrangsp plein (zie Foto 2) die een breedte van ca. 20 meter vergt (excl. fietspaden) en een lengte van ca. 60 meter. Het linksaf verkeer rijdt hier dan om elkaar heen.



Foto 29 – Kruispunt Eindhovenseweg - Losweg

22. **Situatie:** Vanuit de Losweg zijn twee oprijstroken beschikbaar. Vanuit deze 30 km/h-zone 'oogt' dit groots, breed en is met mogelijk te veel capaciteit. Vanwege de verkeerslichten kunnen twee rijstroken noodzakelijk zijn.

Verkeersveiligheidsrisico: De verkeersveiligheidsrisico's liggen vooral in de oversteeklengte voor het langzaam verkeer. Beperking daarvan leidt tot een kortere oversteeklengte en -tijd. Dit is vooral aan de orde als de verkeerslichten uitvallen / knipperen. Verkleining van het kruispunt leidt tot kortere oversteeklengte en -tijden voor langzaam verkeer.

Oplossingsrichting: Nagaan of het combineren van de signaalgroepen vanuit de Losweg tot één signaalgroep met één opstelvak regeltechnisch mogelijk is waarbij er dan geen deelconflicten toegestaan zijn en geen lange wachtrijen ontstaan of de wachttijden oplopen.



Foto 30 – Twee rijstroken vanuit de Losweg bieden mogelijk te veel capaciteit

5.5.7 Wegvak Eindhovenseweg (Spoorviaduct – Gijzenrooiseweg)

23. **Situatie:** Het wegvak aan de westzijde van het spoorviaduct bestaan uit een rijbaan met aan beide zijden een parallelweg. Hierdoor worden geen particuliere erven direct op de Eindhovenseweg ontsloten. Er is over het grootste deel een ononderbroken dubbele asmarkering aanwezig. De bus vanuit de richting Eindhoven halteert op de rijbaan; vanuit de richting Geldrop halteert de bus in een haltehaven. Op de parallelweg wordt op de loopstrook geparkeerd door bewoners. Richting Eindhoven is een aanliggende busstrook aanwezig die tot voorbij het kruispunt met de Gijzenrooiseweg loopt.

Verkeersveiligheidsrisico: De hogere rijnsnelheden westelijk van het kruispunt met de Losweg (zie Figuur 13) geven een zeker verkeersveiligheidsrisico indien anderen zich wel aan de maximumsnelheid houden. Fietzers rijden via de parallelweg in twee richtingen en mengen met autoverkeer (één richting). Auto's worden op de loopstrook geparkeerd waardoor voetgangers via de rijbaan moeten lopen. Dit geeft een klein verkeersveiligheidsrisico. Doordat fietsers in twee richtingen mogen rijden blijven zij dit doen; ook onder het spoorviaduct door. Dit geeft kans op frontale botsingen en bij zijstraten op fietsverkeer uit de onverwachte rijrichting.

Oplossingsrichting: De status van de loopstrook/trottoir langs de parallelweg is niet duidelijk. De politie kan daardoor niet handhavend optreden tegen parkeren op deze strook. Nagaan of de strook aangeduid kan worden als voetpad of dat parkeervakken buiten de loopstrook aangeduid of extra gerealiseerd kunnen worden zodat het parkeren meer geordend wordt. In overleg met de bewoners nagaan of zij op eigen terrein parkeergelegenheid kunnen creëren voor hun eigen auto('s).



Foto 31 – Parkeren op de loopstrook / trottoir langs de parallelweg met start busstrook (links op foto)

5.5.8 Kruispunt Eindhovenseweg – Gijzenrooiseweg

24. **Situatie:** Het kruispunt is geregeld met verkeerslichten met voor elke rijrichting één of twee rijstroken. De bus wordt met prioriteit via het kruispunt geleid.

Verkeersveiligheidsrisico: Kruispunten met verkeerslichten zijn de minst veilige kruispunt-oplossing vanwege roodlichtnegatie, kop-staartongevallen en geen voorrang verlenen bij deelconflicten (zoals al bij punt 1 is aangegeven).

Oplossingsrichting: De ombouw naar een turborotonde (waarschijnlijk knie- of spiraalrotonde) is fysiek inpasbaar waarbij fietsers dan wel ongelijkvloers passeren óf worden omgeleid. Op

basis van de intensiteiten zou de basisvorm en inpassing onderzocht kunnen worden. Een rotonde vormt een goede snelheidsremmer en het markeert een transitiepunt tussen bebouwde kom en buitengebied. De bestaande prioriteit voor het busverkeer komt dan wel grotendeels te vervallen.



Foto 32 – Kruispunt Eindhovenseweg - Gijzenrooiseweg

25. **Situatie:** Aan de westzijde van de Gijzenrooiseweg ligt een tweerichtings fietspad van 2,50 meter breedte. Bij twee richtingen is de minimale breedte 2,50 meter indien het weinig gebruikt wordt (tot 50 fietsers per uur). Echter het fietspad geeft toegang tot de sportvelden aan de westzijde van de Gijzenrooiseweg (tennis, hockey) waardoor het aantal fietsers op 'spitsmomenten' van de sport en trainingstijden hoger zal zijn. Bovendien ontsluit het de woonwijk ten westen van het spoor met de Eindhovenseweg. Dan is een breder fietspad (3,0 á 3,50 meter nuttig. De asmarkering is weggesleten.
- Verkeersveiligheidsrisico:** Fietsers op het (te) smalle fietspad kunnen op drukke momenten met elkaar in botsing komen en vallen als veilig passeren en inhalen niet mogelijk is.
- Oplossingsrichting:** Het fietspad verbreden naar 3,0 of 3,50 meter breedte en/of aan beide zijden ervan een vergevingsgezinde (overrijdbare) berm aanbrengen zodat fietsers de mogelijkheid hebben om uit te wijken.

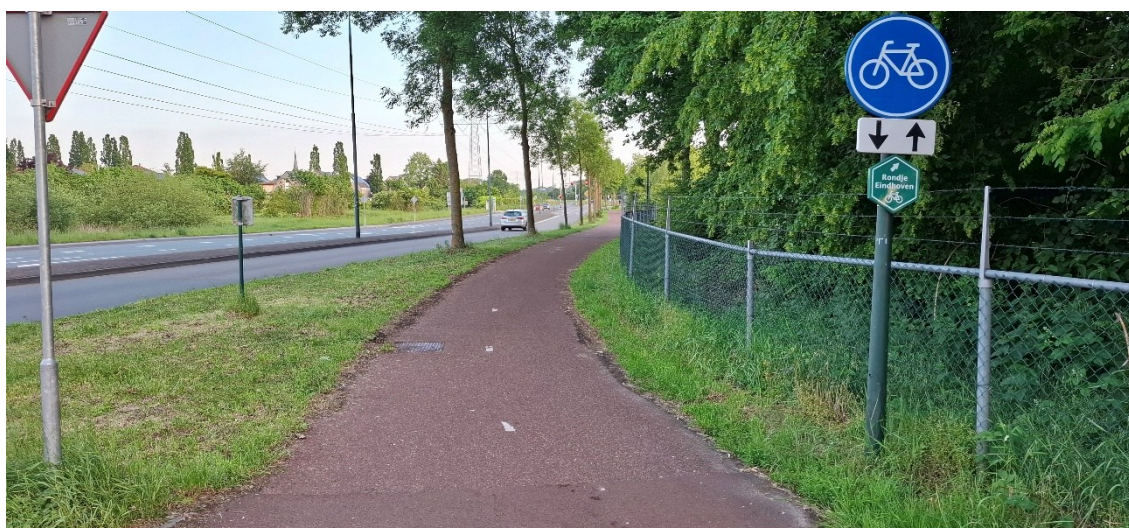


Foto 33 – Fietspad langs de Gijzenrooiseweg

5.6 Bevindingen voor alle kruispunten

26. **Situatie:** De fietsers rijden langs de Mierloseweg, Nieuwendijk en Eindhovenseweg op alle kruispunten in de voorrang. De rode fietspaden zijn doorgetrokken en voorzien van blokmarkering óp het fietspad. Dit is conform de destijds geldende ontwerprichtlijnen, de huidige ontwerprichtlijnen gaan uit van blokmarkeringen naast het fietspad. Echter de voetgangers moeten op dezelfde oversteeklocaties wel voorrang verlenen aan motorvoertuigen omdat er geen zebrapaden zijn aangebracht. Dit leidt tot voorrangsongelijkheid tussen fietsers en voetgangers.

Verkeersveiligheidsrisico: Bestuurders van motorvoertuigen geven wel voorrang aan fietsers en soms wel of soms niet aan kruisende voetgangers. Dit geeft onduidelijkheid bij achterop komende voertuigen met kans op kop-staartongevallen. Maar ook voetgangers kunnen de situatie verkeerd inschatten en voorrang nemen.

Oplossingsrichting: Toevoegen van zebrapaden op alle oversteken langs de Mierloseweg, Nieuwendijk en Eindhovenseweg, behoudens bij de turborotonde omdat daar wel voorzien is in zebrapaden rondom. Alternatief is om de voorrangskruispunten (niet bij verkeerslichten) aan te passen naar uitritconstructies op kruispunten met erftoegangswegen.

De blokmarkering buiten de rijloper van het fietspad brengen zoals is opgenomen in de *Richtlijnen voor bebakening en markering van wegen*. De fietsoversteken in rood asfalt uitvoeren (verhoogde signaalfunctie) en niet in tegels; nagaan of de kleur na verloop van jaren nog voldoende afwijkend is van de kruisende wegen.



Foto 34 – Voor voetgangers ontbreekt de voorrangsregeling (zebrapad) bij alle kruispunten

5.7 Inspectie uitvoering

Wij verklaren dat wij de situatie ter plekke hebben onderzocht en de ter beschikking gestelde informatie en documentatie hebben bestudeerd. De verkeersveiligheidsinspectie heeft tot doel om die ontwerp- en inrichtingskenmerken op te sporen die de verkeersveiligheid negatief beïnvloeden. Andere aspecten die een rol kunnen spelen bij beslissingen rond het ontwerp en inrichting van het infrastructuurproject zijn bewust buiten beschouwing gelaten.

Onafhankelijkheid

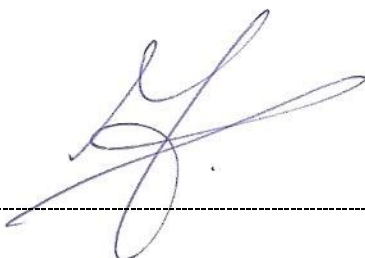
Het inspectieteam verklaart dat zij op geen enkele wijze betrokken is (geweest) bij het project waarop de toets betrekking heeft.

Datum: 17 juni 2026

Inspectieleider: D.L. de Baan

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'D.L. de Baan', is written over a horizontal line.

Teamlid inspectie: J.A.J. Vermeeren

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'J.A.J. Vermeeren', is written over a horizontal line.

6 Toetsing en mogelijke maatregelen

6.1 Vergelijking ongevallenbeeld

De vierde vraag in § 1.2 betreft de toetsing c.q. vergelijking van het geregistreerde ongevallenbeeld aan landelijke en/of regionale kencijfers i.r.t. de actuele functie en verkeersbelasting van de weg. De huidige verkeersbelasting wordt afgeleid van het provinciale verkeersmodel BBMA, aangevuld met actuele verkeerstellingen.

Het traject Eindhovenseweg – Nieuwendijk – Mierloseweg is circa 2 km lang en ligt binnen de bebouwde kom. De maximumsnelheid is 50 km/h. De intensiteiten liggen tussen 15.000 en 17.000 motorvoertuigen per etmaal. Het aantal geregistreerde ongevallen in 5 jaar tijd (2021-2025) is 83 waarvan 15 ongevallen met slachtoffers waarvan drie ongevallen met dodelijke afloop. Over deze periode van 5 jaar is het gemiddeld aantal ongevallen 16,6 per jaar, ofwel 8,3 ongeval per km/jaar.

In vergelijking met landelijke cijfers (Figuur 14) kan worden gesteld dat het aantal van 8,3 ongevallen per km/jaar vele malen hoger is dan de landelijke kengetallen (o.a. SWOV) van ca. 2,5 ongevallen per kilometer per jaar voor dit type weg en intensiteit. Dit resulteert in een verwacht totaal van 5 ongevallen per jaar op het beschouwde traject in plaats van de 16 tot 17 ongevallen.

Het aandeel letselongevallen ligt voor 50 km/h wegen volgens SWOV tussen 35% tot 40% van het totaal aantal ongevallen ([bron](#), tabel 5.2 en 5.4). Op basis hiervan zou het aantal letselongevallen tussen 29 en 33 in vijf jaar tijd uitkomen. Dit komt overeen met een verwachtingswaarde van 5,8 tot 6,6 letselongevallen per jaar. Dit aantal ligt weer boven het daadwerkelijk geregistreerde aantal van gemiddeld 3 per jaar.

Geconcludeerd moet worden dat er meer ongevallen per jaar plaatsvinden terwijl het aandeel slachtoffers lager is dan verwacht zou mogen worden op basis van landelijke cijfers. Bij de interpretatie van deze kengetallen is geen rekening gehouden met het wegprofiel, aantal en type kruispunten, solitaire oversteekvoorzieningen en aanwezigheid van fietsverkeer en parkeerstroken.

6.2 Toetsing weginrichting aan CROW-richtlijnen

De vierde vraag in § 1.2 betreft de toetsing van de huidige weginrichting aan de CROW-richtlijnen. In § 3.2 is ingegaan op de CROW-richtlijnen en de verschijningsvorm van gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen binnen de bebouwde kom alsook op de principes van kruispunten en rotondes. Omdat de route Mierloseweg-Eindhovenseweg een gebiedsontsluitingsweg met vrijliggende fietsvoorzieningen is, wordt getoetst aan de CROW-richtlijnen *Basiskennmerken wegontwerp* en aan de *Basiskennmerken kruispunten en rotondes*.

Tabel 9 – Toetsing weginrichting en kruispuntvorm aan richtlijnen

Kruispunt / wegvak	Toetsing
1. Kruispunt Mierloseweg – Johan Peijnenburgweg	De vormgeving van het kruispunt is conform de basiskennmerken behoudens het ontbreken van een zebrapad over de Johan Peijnenburgweg (zie punt 26). De fietsers rijden wel in de voorrang.
2. Kruispunt Mierloseweg – Hofdael	De vormgeving van het kruispunt is conform de basiskennmerken behoudens het ontbreken van een zebrapad over de Hofdael (zie punt 26). De fietsers rijden wel in de voorrang. Het rechtsafvak dat zorgt voor mogelijke afdekongevallen.
3. Kruising Mierloseweg – Jan van Geldropstraat	Een solitaire kruising over een wegvak wordt bij voorkeur niet toegepast. Indien toch nodig dan is een as verspringing gewenst (zie Figuur 5).
4. Wegvak Mierloseweg	Het wegvak voldoet grotendeels aan de basiskennmerken. De rijrichtingscheiding is conform een minimale inrichting (alleen markering) doch de vrijliggende fietspaden voldoen aan de ideale inrichting. Inhalen wordt voorkomen door de ononderbroken asmarkering en frequente opeenvolging van kruispunten met fysieke middeneilanden.
5. Turborotonde Nieuwendijk – Helze	De turborotonde voldoet op hoofdlijnen aan de basiskennmerken ervan. De ronde binnenhoek zou vervangen kunnen worden door een recht hoek met toevoeging van druppels bij het ontspringen van de nieuwe rijstroken. De positie van fietsverkeer is echter de situatie die niet de voorkeur heeft. Bij een turborotonde heeft het de voorkeur om langzaam verkeer ongelijkvloers te laten kruisen óf uit de voorrang te houden dan wel om te leiden via andere routes. Als dat niet mogelijk is, dan pas is fietsers gelijkvloers in de voorrang aan de orde.
6. Wegvak Nieuwendijk	Het wegvak voldoet aan de basiskennmerken voor een minimale inrichting (alleen asmarkering) omdat de aanliggende fietspaden dicht langs de rijbaan liggen. Inhalen is wel mogelijk vanwege de onderbroken asmarkering. Ook sluiten vele uitritten aan op de rijbaan wat niet gewenst is bij een gebiedsontsluitingsweg.
7. Kruispunt Nieuwendijk – Willem Alexanderlaan	De vormgeving van het kruispunt is conform de basiskennmerken behoudens het ontbreken van een zebrapad over de Willem Alexanderlaan (zie punt 26). De fietsers rijden wel in de voorrang. Het verkeerslicht voor uitsluitend voetgangers komt niet voor bij de basiskennmerken van wegen en kruispunten. Deze voorziening zou heroverwogen moeten worden.
8. Kruispunt Eindhovenseweg – Beneden Beekloop	De vormgeving van het kruispunt is conform de basiskennmerken behoudens het ontbreken van een zebrapad over de Beneden Beekloop (zie punt 26). De fietsers rijden wel in de voorrang. Voor kruisende fietsers zijn er geen duidelijke (gemarkeerde) voorzieningen.
9. Kruispunt Eindhovenseweg – Emmalaan	De vormgeving van het kruispunt is conform de basiskennmerken behoudens het ontbreken van een zebrapad over de Emmalaan (zie punt 26). De fietsers rijden wel in de voorrang. Voor kruisende fietsers zijn wel voorzieningen maar van noord naar zuid kunnen zij op twee locaties naar de Emmalaan rijden. De westelijke oversteek zou verwijderd kunnen worden.
10. Bajonetkruispunt Eindhovenseweg – Hulsterweg – Parallelweg	De vormgeving van beide kruispunten van dit bajonetkruispunt is grotendeels conform de basiskennmerken. Wel ontbreken zebrapaden over de Hulsterweg en Parallelweg (zie punt 26). De fietsers rijden wel in de voorrang. De beide linksaf vakken zijn op voorrangskruispunten binnen de bebouwde kom doorgaans niet nodig, tenzij er veel afslaand verkeer is waardoor de doorgaande richting frequent geblokkeerd wordt.

Kruispunt / wegvak	Toetsing
11. Wegvak Eindhovenseweg oostelijk spoor	Het wegvak voldoet aan de basiskenmerken voor een minimale inrichting (alleen asmarkering) omdat de aanliggende fietspaden dicht langs de rijbaan liggen en langs een deel van het wegvak mag worden geparkeerd. Inhalen is beperkt mogelijk vanwege de onderbroken asmarkering doch door de fysieke middeneilanden op veel plaatsen niet aan de orde. Wel sluiten vele uitritten aan op de rijbaan waarbij de situatie bij supermarkt AH extra aandacht vergt vanwege het frequente gebruik.
12. Spooronderdoorgang	De spooronderdoorgang voldoet in principe aan de basiskenmerken omdat de fietsers gescheiden afwikkelen. De enkele ononderbroken asmarkering zorgt dat men niet zal inhalen. Een aparte ruimte voor voetgangers ontbreekt.
13. Kruispunt Eindhovenseweg – Losweg	De vormgeving van het kruispunt is conform de basiskenmerken behoudens het ontbreken van een zebrapad over de Losweg (zie punt 26). De fietsers rijden wel in de voorrang.
14. Wegvak Eindhovenseweg westelijk spoor	Het wegvak voldoet aan de basiskenmerken voor een ideale inrichting (dubbele asmarkering en vrijliggende fietsvoorzieningen op ruime afstand). Inhalen is hierdoor niet aan de orde. Wel is parkeren op de loopstroken op de parallelweg een aandachtspunt. De menging van fietsers en motorvoertuigen op de parallelweg is mogelijk omdat de rijsnelheden daar laag zal zijn, alhoewel er geen 30 km/uur is ingesteld.
15. Kruispunt Eindhovenseweg - Gijzenrooiseweg	De vormgeving van het kruispunt is conform de basiskenmerken behoudens het ontbreken van een zebrapad over de Gijzenrooiseweg (zie punt 26). De fietsers rijden wel in de voorrang.


Geconcludeerd wordt dat de wegen en kruispunten op hoofdlijnen voldoen aan de CROW-richtlijnen *Basiskenmerken wegontwerp* en aan de *Basiskenmerken kruispunten en rotondes*. Voor weggebruikers is duidelijk welk gedrag gewenst is en wat zij op de route en tussenliggende kruispunten kunnen verwachten.

6.3 Toetsing hypothesen

Tijdens de schouwing is nagegaan of de opgestelde hypothesen (§ 3.5) waar of niet waar zijn.

Tabel 10 – Toetsing hypothesen

Hypothesen	Toetsing
1. De Eindhovenseweg – Nieuwendijk – Mierloseweg vormen als route met een gebiedsontsluitingsfunctie (50 km/h) een alternatief voor het verkeer op de parallel lopende A67 en A270. Regionaal verkeer tussen Helmond en Eindhoven rijdt via Mierlo en Geldrop.	Hypothese is deels waar: Vanuit de ontvangen <i>selected link</i> (zie afbeelding hieronder) op de Eindhovenseweg blijkt verkeer vanuit Eindhoven via de Gijzenrooiseweg, Hulsterweg en zich verder via de turborotonde te verspreiden. Daarmee is het voor regionaal verkeer een belangrijke route. Voor lange afstandsverkeer is het een minder logische route.

Hypothesen	Toetsing
	
<p>2. De route vormt een sluiproute tussen Helmond, Mierlo en Eindhoven, waardoor dit verkeer zich gehaaster gedraagt en meer risico's neemt ten behoeve van tijdwinst.</p>	<p>Hypothese is deels waar: Op basis van de ontvangen <i>selected link</i> kan worden gesteld dat het verkeer op de Helze en Mierloseweg oostelijk van de Johan Peijnenburgweg verkeer is dat geen bestemming heeft in Geldrop (19%). Dit verkeer zou als sluipverkeer ten opzichte van Geldrop aangemerkt kunnen worden.</p>
<p>3. Hogere verkeersintensiteiten leiden tot kleinere hiaten voor invoegend en kruisende verkeer, waardoor dit meer risico's gaat nemen.</p>	<p>Hypothese is deels waar: Vanuit de zijwegen en uitritten is het soms moeilijk de Eindhovenseweg / Nieuwendijk / Mierloseweg op te rijden. Wachtrijen zijn tijdens de schouwing bij de Hulsterweg waargenomen, maar men nam daar niet meer risico om op te rijden. Wel bleek tijdens de schouwing dat iemand rechtsaf sloeg omdat linksaf te lang duurde en een bestelbus toch nam voorrang en daarmee de andere rijstrook van de Eindhovenseweg blokkeerde.</p>
<p>4. De kruispunten met verkeerslichten geven een verhoogd risico op kop-staartongevallen en roodlichtnegatie.</p>	<p>Hypothese is waar: Vanuit de schouwing is deze hypothese niet bevestigd (geen kopstaart-ongevallen gezien), maar vanuit de ongevallenanalyse blijkt dat 9 van de 37 kruispuntongevallen (24%) een kopstaartongeval betrof.</p>
<p>5. De turborotonde binnen de bebouwde kom voldoet niet geheel aan de CROW-richtlijnen en is daardoor een onveilige(r) kruispuntvorm.</p>	<p>Hypothese is deels waar: Ten opzichte van een enkelstrooksrotonde is het verkeersveiligheidsrisico groter, maar door de partiële vormgeving heeft elke tak slechts één afrijstrook en vormen alleen de twee oprijstroken een mogelijk risico.</p>
<p>6. De turborotonde waarbij fietsers in de voorrang rijden geeft een verhoogd risico op ongevallen met fietsers.</p>	<p>Hypothese is deels waar: Bij de twee oprijstroken bestaat de kans op afdekongevallen. Door de enkele afrijstroken bestaat daar de kans op afdekongevallen niet.</p>
<p>7. De voorrangskruispunten zijn niet als zodanig herkenbaar en verschillen onderling van vormgeving (wel/geen</p>	<p>Hypothese is deels waar: De kruispunten zijn wel herkenbaar, maar kennen elke een verschillende uitvoering / verschijning. Daardoor moet het attentieniveau van weggebruikers constant 'hoog' zijn.</p>

Hypothesen	Toetsing
linksafstrook, wel/geen VRI-oversteek voor fietsers).	
8. De (solitaire) fietsoversteken geven een verhoogd risico op ongevallen met kruisende fietsers.	Hypothese is niet bevestigd: Vanuit de schouwing is deze hypothese niet bevestigd, maar vanuit de ongevallenanalyse blijkt dat hier één ongeval is geregistreerd (zonder letsel).
9. De aanliggende fietspaden leiden tot meer risico voor fietsers vanwege het ontbreken van een tussenberm en aanwezigheid van een verhoogde trottoirband.	Hypothese is deels waar: De aanliggende fietspaden hebben een smalle tussenberm tussen fietspad en de rijbaan. Er is voor geparkeerde auto's slechts een smalle uitstapstrook aanwezig waardoor openslaande deuren over het fietspad zwaaien. De scheiding met het trottoir is over het algemeen goed, behoudens oostelijk en westelijk van de spooronderdoorgang. Daar zou de trottoirband verlaagd moeten worden. De breedte van het fietspad voldoet doorgaans wel.
10. De spooronderdoorgang is nauw en leidt voor zowel motorvoertuigen als voor fietsers en voetgangers (op fietspad) tot vernauwing in het dwarsprofiel met grotere kans op eenzijdige of frontale ongevallen.	Hypothese is waar: Voor motorvoertuigen is de wegbreedte totaal 7 meter voldoende breed voor twee vrachtwagens. Voor de fietsers richting Eindhoven is de breedte net voldoende maar vanuit de richting Eindhoven is het wel te krap. Voetgangers hebben geen trottoir in onderdoorgang en zij lopen op het fietspad. Ook is geconstateerd dat men illegaal tegen de fietsrichting inreed.
11. Autoverkeer heeft op de voorrangskruispunten geen of onvoldoende mogelijkheden om de verkeersstromen in fasen te kruisen, waardoor de rijtaak (te) complex wordt en de kans op fouten toeneemt.	Hypothese is waar: Op de meeste kruispunten is tussen fietspad en rijbaan en in de as geen opstelruimte voor motorvoertuigen waardoor zij in één keer beide rijstroken moeten oprijden. Dit levert lange(re) wachttijden op.
12. De met verkeerslichten geregelde oversteekplaats voor voetgangers kan leiden tot verwarring over de voorrang. Ook kan wegrijdend verkeer bij de verkeerslichten onverwacht zijn voor verkeer uit de zijrichtingen.	Hypothese is waar: Vanuit zijweg kan men denken linksaf te slaan terwijl VRI dan op groen springt en verkeer optrekt.
13. De afwisseling van kruispunten met verkeerslichten, voorrangskruispunten en turbotonde leidt niet tot een eenduidig wegbeeld waardoor weggebruikers telkens moeten 'wisselen' ten aanzien van het gedrag dat van hen verlangd wordt	Hypothese is deels waar: Voor weggebruikers die de gehele route door Geldrop rijden kan het 'rommelig' overkomen. De onderlinge afstanden tussen de kruispunten zijn voldoende groot waardoor men goed kan anticiperen op het volgende kruispunt. Men rijdt in de voorrang.

6.4 Mogelijke maatregelen

De vijfde vraag in § 1.2 is om met aanbevelingen te komen ter verbetering van de verkeersveiligheid binnen de mogelijkheden van de huidige wegategorisering en aanwezige fysieke omgevingskenmerken o.b.v. de bevindingen.

Bij elk van de beschreven punten in hoofdstuk 5 zijn oplossingsrichtingen gegeven om het betreffende verkeersveiligheidsrisico op te lossen of de effecten ervan te beperken. Deze worden hier niet herhaald. Samengevat worden de volgende maatregelen voorgesteld:

- ✓ Nagaan of de kruispunten met verkeerslichten kunnen worden omgebouwd naar een enkelstrooksrotonde. Rotondes zijn een veiliger kruispuntoplossing dan kruispunten met verkeerslichten.
- ✓ De voorrangskruispunten voorzien van een voldoende brede middenberm zodat verkeer in twee fasen kan oprijden. Fietsers bij voorkeur aan de buitenzijde van het kruispunt laten oversteken en niet midden op.
- ✓ Bij de Hofdael, Hulsterweg en Parallelweg nagaan of de voorsorteervakken kunnen vervallen.
- ✓ Bij alle kruispunten (voorrang en verkeerslichten) zebra-paden toevoegen op de voorrangrichting zodat de voorrangssituatie voor langzaam verkeer gelijk wordt.
- ✓ De asbelijning over de gehele route uniformeren met bij voorkeur een ononderbroken dubbele asmarkering, maar minimaal een ononderbroken enkele asmarkering. Bij uitritten dient deze asmarkering uiteraard wel onderbroken te worden.
- ✓ De trottoirs oostelijk en westelijk van de spooronderdoorgang zo ver mogelijk doortrekken tot aan de wand van het viaduct. De trottoirbanden verlagen zodat fietsers niet met de trapper er tegenaan botsen en vallen.
- ✓ Op en nabij bushaltes checken of de toegepaste gidslijnen en materialen voldoen aan de richtlijnen.
- ✓ Bij duister is het wegverloop niet altijd goed zichtbaar en zou tot uit koers raken kunnen leiden. Daarom wordt aanbevolen om het algemene verlichtingsniveau te controleren en eventueel de verlichting aan te passen.
- ✓ Diverse verkeersborden staan scheef of zijn gedraaid. Aanbevolen wordt hierop een controle ronde op de kwaliteit en positie van de verkeersborden uit te voeren.

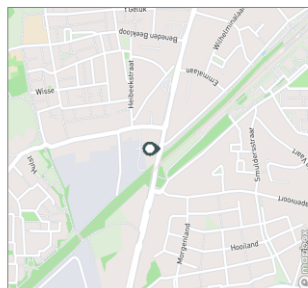
Bijlage 1: Verkeerstellingen september 2025

VERKEERSTELLING

Motorvoertuigen

Meellocatie
Eindhovenseweg
Geldrop
Tussen Papenvoort en Parallelweg
Ri. 1 = Ri. Oost (Parallelweg)
Ri. 2 = Ri. West (Papenvoort)

Meting
Meeperiode: 2 september t/m 24 september 2025
Methode: Telslangen
In opdracht van: Cleverland
Uitgevoerd door: Bullen-Ruimte



Voertuigclassificatie
Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties
L = Licht verkeer (2 assen, asafstand < 3,7 m)
M = Middelzwaar verkeer (2 assen, asafstand > 3,7 m)
Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen)

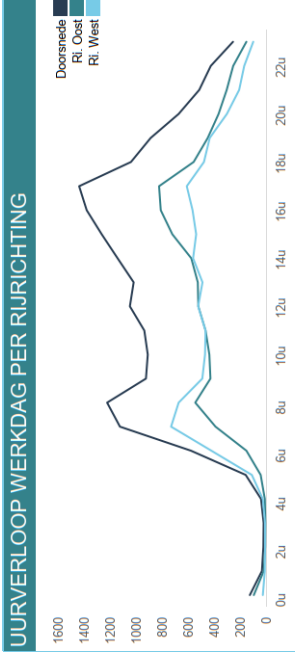
EINDHOVENSEWEG, GELDROP

Tussen Papenvoort en Parallelweg

	Doorsnede		Ri. Oost		Ri. West	
	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Emaai (0-24u)	17279	100%	15958	100%	8759	8086
Dag (7-19u)	13498	78,1%	12375	77,5%	6851	6225
Avond (19-23u)	2517	14,6%	2365	14,8%	1388	1302
Nacht (23-7u)	1264	7,3%	1219	7,6%	520	560
Ochtendspits (7-9u)	2355	13,6%	1843	11,5%	943	742
Avondspits (16-18u)	2826	16,4%	2531	15,9%	1641	1436

	Doorsnede		Ri. Oost		Ri. West	
	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
00:00 - 01:00	130	0,8%	174	1,1%	99	126
01:00 - 02:00	37	0,2%	75	0,5%	23	47
02:00 - 03:00	25	0,1%	45	0,3%	12	24
03:00 - 04:00	24	0,1%	39	0,2%	10	21
04:00 - 05:00	44	0,3%	48	0,3%	15	21
05:00 - 06:00	162	0,9%	131	0,8%	47	42
06:00 - 07:00	582	3,4%	445	2,8%	157	124
07:00 - 08:00	1128	6,5%	863	5,4%	393	304
08:00 - 09:00	1226	7,1%	980	6,1%	550	438
09:00 - 10:00	928	5,4%	845	5,3%	433	391
10:00 - 11:00	915	5,3%	889	5,5%	440	424
11:00 - 12:00	940	5,4%	938	5,8%	471	464
12:00 - 13:00	1053	6,1%	1049	6,6%	526	517
13:00 - 14:00	1023	5,9%	1043	6,6%	529	529
14:00 - 15:00	1146	6,6%	1109	6,9%	590	587
15:00 - 16:00	1269	7,3%	1173	7,4%	726	654
16:00 - 17:00	1384	8,0%	1246	7,8%	814	713
17:00 - 18:00	1442	8,3%	1284	8,0%	828	723
18:00 - 19:00	1044	6,0%	950	6,0%	562	511
19:00 - 20:00	892	5,2%	821	5,1%	453	420
20:00 - 21:00	677	3,9%	643	4,0%	370	351
21:00 - 22:00	519	3,0%	496	3,1%	308	290
22:00 - 23:00	430	2,5%	404	2,5%	257	240
23:00 - 24:00	260	1,5%	260	1,6%	157	156

	Doorsnede		Ri. Oost		Ri. West	
	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Licht (L)	16690	96,6%	15470	96,9%	97,2%	97,5%
Middelzwaar (M)	392	2,3%	322	2,0%	1,6%	1,4%
Zwaar (Z)	197	1,1%	166	1,0%	1,1%	1,2%



ETMAALTOTALEN

voertuigen	Aantal
wo 3-sep	16944
do 4-sep	17021
vr 5-sep	17168
za 6-sep	13975
zo 7-sep	10728
ma 8-sep	16164
di 9-sep	18767
wo 10-sep	17708
do 11-sep	17751
vr 12-sep	17816
za 13-sep	14673
zo 14-sep	11431
ma 15-sep	16677
di 16-sep	17059
wo 17-sep	17899
do 18-sep	17101
vr 19-sep	17174
za 20-sep	13991
zo 21-sep	11143
ma 22-sep	16985
di 23-sep	17603

SNELHEID

	Doorsnede	Ri. Oost	Ri. West
Gem. snelheid	46	44	48
<20 km/u	56	53	56
20-30 km/u	0,5%	0,6%	0,3%
30-40 km/u	3,7%	5,5%	0,9%
40-50 km/u	12,6%	17,4%	7,5%
50-60 km/u	56,5%	55,2%	57,6%
60-70 km/u	23,3%	17,6%	2,6%
>80 km/u	0,4%	0,3%	0,4%

VERKEERSTELLING

Motorvoertuigen

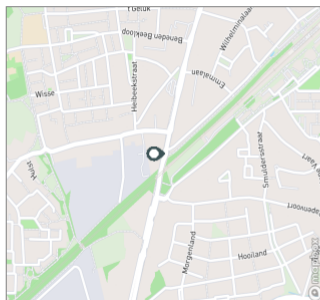
EINDHOVENSEWEG, GELDROP

Tussen Papenvoort en Parallelweg



Meelocatie
Eindhovenseweg
Geldrop
Tussen Papenvoort en Parallelweg
Ri. 1 = Ri. Oost (Parallelweg)
Ri. 2 = Ri. West (Papenvoort)

Meting
Metingperiode: 2 september t/m 24 september 2025
Methode: Telslangen
In opdracht van: Cleverland
Uitgevoerd door: Buiten-Ruimte



SNELHEDEN WEEKDAG

	Doorsnede		Ri. Oost		Ri. West	
	Gemiddelde	V85	Gemiddelde	V85	Gemiddelde	V85
00:00 - 01:00	53	60	53	60	52	64
01:00 - 02:00	53	63	53	63	53	64
02:00 - 03:00	55	66	55	66	54	66
03:00 - 04:00	54	64	54	66	54	65
04:00 - 05:00	55	65	54	64	56	66
05:00 - 06:00	53	61	54	63	53	60
06:00 - 07:00	48	57	48	57	49	57
07:00 - 08:00	45	54	44	52	46	54
08:00 - 09:00	43	51	41	49	45	54
09:00 - 10:00	45	54	43	51	47	56
10:00 - 11:00	46	54	43	51	48	56
11:00 - 12:00	46	54	44	52	48	56
12:00 - 13:00	46	54	44	52	48	56
13:00 - 14:00	45	54	43	51	48	56
14:00 - 15:00	45	53	42	50	47	55
15:00 - 16:00	45	53	42	50	47	56
16:00 - 17:00	44	53	42	50	47	56
17:00 - 18:00	45	53	42	50	47	56
18:00 - 19:00	46	55	45	54	49	57
19:00 - 20:00	47	56	46	54	48	57
20:00 - 21:00	47	56	46	55	48	57
21:00 - 22:00	48	57	47	56	50	58
22:00 - 23:00	49	58	48	57	50	58
23:00 - 24:00	51	59	50	59	52	59
Gemiddelde	46	55	44	53	48	56

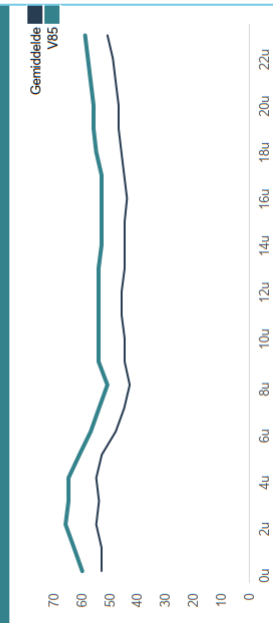
SNELHEDEN PER DAGSOORT

	Doorsnede		Ri. Oost		Ri. West	
	Gemiddelde	V85	Gemiddelde	V85	Gemiddelde	V85
Maandag	46	54	44	52	48	56
Dinsdag	45	54	43	52	47	56
Woensdag	45	54	43	51	47	55
Donnerdag	46	54	44	52	47	56
Vrijdag	46	55	44	52	47	56
Zaterdag	47	56	46	55	49	57
Zondag	48	57	47	56	50	57
Werkdag	45	54	43	52	47	56
Weekdag	46	55	44	53	48	56

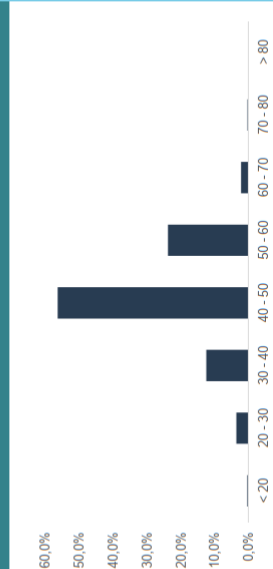
SNELHEIDSVERDELING WEEKDAG

	Doorsnede		Ri. Oost		Ri. West	
	%	Cumulatief %	%	Cumulatief %	%	Cumulatief %
< 20 km/u	0,5%	0,6%	0,5%	0,6%	0,3%	0,3%
20 - 30 km/u	3,7%	4,2%	6,6%	7,2%	0,9%	1,2%
30 - 40 km/u	12,6%	16,8%	17,4%	24,6%	7,5%	8,7%
40 - 50 km/u	56,5%	73,3%	55,2%	79,5%	57,6%	66,5%
50 - 60 km/u	2,3%	23,9%	1,9%	17,8%	2,6%	96,8%
60 - 70 km/u	0,4%	99,9%	0,3%	99,9%	0,4%	99,9%
70 - 80 km/u	0,1%	100,0%	0,1%	100,0%	0,1%	100,0%
> 80 km/u						

UURVERLOOP SNELHEDEN



SNELHEIDSVERDELING DOORSNEDE

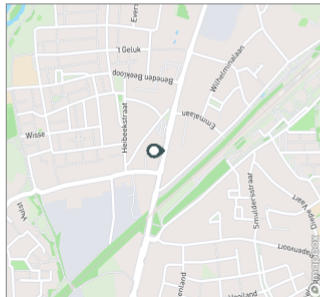


VERKEERSTELLING

Motorvoertuigen

Mediolocatie
Eindhovenseweg
Geldrop
Tussen Hulsterweg en Emmalaan
Ri. 1 = Ri. Oost (Emmalaan)
Ri. 2 = Ri. West (Hulsterweg)

Meting
Meesperiode: 2 september (m 24 september 2025)
Methode: Telslangen
In opdracht van: Cleverland
Uitgevoerd door: Buiten-Ruimte



Voertuigclassificatie
Voertuigclassificatie op basis van ascrombinaties
L = Licht verkeer (2 assen, asafstand < 3,7 m)
M = Middelzwaar verkeer (2 assen, asafstand > 3,7 m)
Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen)

EINDHOVENSEWEG, GELDROP

Tussen Hulsterweg en Emmalaan

INTENSITEITEN

	Doorsnede		Ri. Oost		Ri. West	
	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag
Emmaal (0-24u)	15015	14004	100%	100%	7933	7377
Dag (7-19u)	11801	78,6%	10948	78,2%	5583	5789
Avond (19-23u)	2183	14,5%	2057	14,7%	1104	1015
Nacht (23-7u)	1031	6,9%	998	7,1%	395	426
Ochtendspits (7-9u)	1876	12,5%	1474	10,5%	681	542
Avondspits (16-18u)	2542	16,9%	2294	16,4%	1373	1208

UURCIJFERS

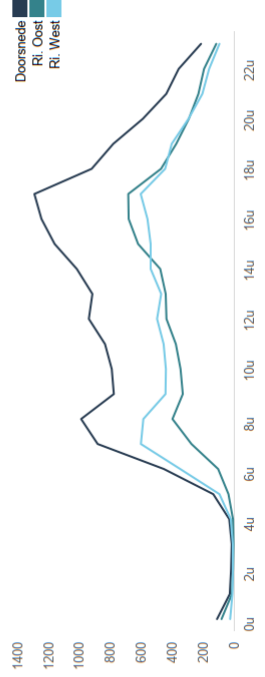
	Doorsnede		Ri. Oost		Ri. West	
	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag
00:00 - 01:00	113	0,8%	149	1,1%	65	103
01:00 - 02:00	31	0,2%	61	0,4%	16	34
02:00 - 03:00	22	0,1%	38	0,3%	10	19
03:00 - 04:00	19	0,1%	32	0,2%	7	15
04:00 - 05:00	34	0,2%	38	0,3%	10	14
05:00 - 06:00	137	0,9%	110	0,8%	40	34
06:00 - 07:00	457	3,0%	349	2,5%	106	85
07:00 - 08:00	885	5,9%	675	4,8%	279	215
08:00 - 09:00	992	6,6%	799	5,7%	401	327
09:00 - 10:00	781	5,2%	725	5,2%	335	316
10:00 - 11:00	794	5,3%	786	5,6%	350	350
11:00 - 12:00	838	5,6%	846	6,0%	379	386
12:00 - 13:00	942	6,3%	949	6,8%	441	439
13:00 - 14:00	919	6,1%	948	6,8%	445	474
14:00 - 15:00	1020	6,8%	999	7,1%	480	470
15:00 - 16:00	1163	7,7%	1079	7,7%	624	564
16:00 - 17:00	1248	8,3%	1132	8,1%	685	604
17:00 - 18:00	1294	8,6%	1161	8,3%	687	604
18:00 - 19:00	925	6,2%	847	6,0%	476	433
19:00 - 20:00	784	5,2%	727	5,2%	377	350
20:00 - 21:00	594	4,0%	566	4,0%	296	283
21:00 - 22:00	442	2,9%	423	3,0%	234	224
22:00 - 23:00	362	2,4%	341	2,4%	197	185
23:00 - 24:00	217	1,4%	221	1,6%	119	120

VOERTUIGVERDELING

	Doorsnede		Ri. Oost		Ri. West	
	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag
Licht (L)	14543	96,9%	13611	97,2%	56,6%	97,1%
Middelzwaar (M)	310	2,1%	261	1,9%	2,1%	1,9%
Zwaar (Z)	161	1,1%	132	0,9%	1,2%	1,0%



UURVERLOOP WERKDAG PER RIJRICHTING



ETMAALTOTALEN

	Aantal voertuigen	Doorsnede	Ri. Oost	Ri. West
wo 3-sep	15561	46	46	46
do 4-sep	15232	53	53	53
vr 5-sep	15431	0,3%	0,3%	0,3%
za 6-sep	12975	0,9%	1,0%	0,9%
zo 7-sep	10146	11,8%	11,9%	11,7%
ma 8-sep	13832	66,5%	66,1%	66,8%
ma 8-sep	15499	18,2%	18,1%	18,2%
di 9-sep	15111	1,8%	2,0%	1,7%
di 11-sep	15197	0,1%	0,4%	0,3%
di 12-sep	15366	0,1%	0,2%	0,1%
za 13-sep	13036			
zo 14-sep	10151			
ma 15-sep	14443			
di 16-sep	14781			
wo 17-sep	15506			
do 18-sep	15215			
vr 19-sep	15063			
za 20-sep	12647			
zo 21-sep	9903			
ma 22-sep	14340			
di 23-sep	14811			

SNELHEID

	Doorsnede	Ri. Oost	Ri. West
Gem. snelheid	46	46	46
V85	53	53	53
< 20 km/u	0,3%	0,3%	0,3%
20 - 30 km/u	0,9%	1,0%	0,9%
30 - 40 km/u	11,8%	11,9%	11,7%
40 - 50 km/u	66,5%	66,1%	66,8%
50 - 60 km/u	18,2%	18,1%	18,2%
60 - 70 km/u	1,8%	2,0%	1,7%
70 - 80 km/u	0,3%	0,4%	0,3%
> 80 km/u	0,1%	0,2%	0,1%

VERKEERSTELLING

Motorvoertuigen

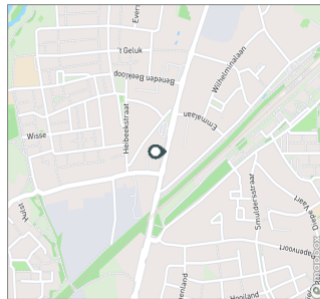
EINDHOVENSEWEG, GELDROP

Tussen Hulsterweg en Emmalaan



Meeilocatie
Eindhovenseweg
Geldrop
Tussen Hulsterweg en Emmalaan
Ri. 1 = Ri. Oost (Emmalaan)
Ri. 2 = Ri. West (Hulsterweg)

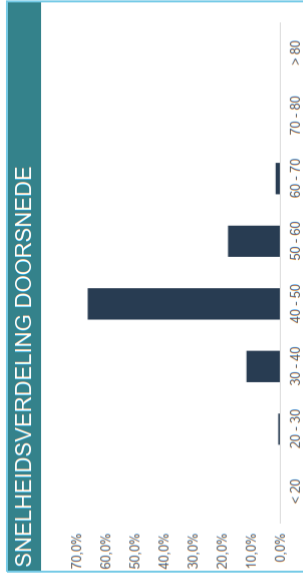
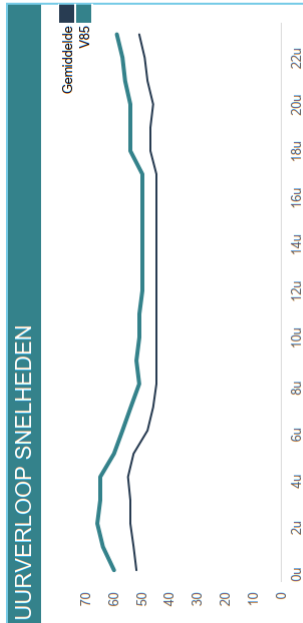
Meting
Meeperiodes: 2 september t/m 24 september 2025
Methode: Telslangen
In opdracht van: Cleverland
Uitgevoerd door: Buiten-Ruimte



SNELHEDEN WEEKDAG			RI. OOST			RI. WEST		
Tijd	Doorsnede Gemiddelde	V85	Gemiddelde	V85	Gemiddelde	V85	Gemiddelde	V85
00:00 - 01:00	52	60	54	62	50	59	53	61
01:00 - 02:00	53	64	55	66	52	63	53	61
02:00 - 03:00	54	66	57	68	52	63	53	63
03:00 - 04:00	54	65	56	67	53	60	53	60
04:00 - 05:00	55	65	55	66	55	65	55	65
05:00 - 06:00	53	60	54	64	52	59	54	64
06:00 - 07:00	48	57	49	58	48	57	46	57
07:00 - 08:00	46	54	47	55	46	54	45	54
08:00 - 09:00	45	51	45	51	44	51	44	51
09:00 - 10:00	45	52	46	51	45	52	45	52
10:00 - 11:00	45	51	45	51	46	51	45	51
11:00 - 12:00	45	51	45	51	45	51	45	51
12:00 - 13:00	45	50	45	51	45	50	45	50
13:00 - 14:00	45	50	45	50	45	50	45	50
14:00 - 15:00	45	50	45	50	45	50	45	50
15:00 - 16:00	45	50	44	50	45	50	45	51
16:00 - 17:00	45	50	44	50	45	50	45	50
17:00 - 18:00	45	50	44	50	45	50	45	50
18:00 - 19:00	47	54	46	54	47	54	47	54
19:00 - 20:00	47	54	47	54	47	54	47	54
20:00 - 21:00	46	54	47	54	46	54	46	54
21:00 - 22:00	48	56	48	56	48	56	48	56
22:00 - 23:00	49	57	49	57	48	57	48	57
23:00 - 24:00	51	59	51	59	51	59	51	59
Gemiddelde	46	53	46	53	46	53	46	53

SNELHEDEN PER DAGSOORT			RI. OOST			RI. WEST		
Dagsoort	Doorsnede Gemiddelde	V85	Gemiddelde	V85	Gemiddelde	V85	Gemiddelde	V85
Maandag	46	53	46	53	46	53	46	53
Dinsdag	45	52	45	52	45	52	45	52
Woensdag	45	52	45	52	46	52	46	52
Donderdag	46	53	46	53	46	53	46	53
Vrijdag	46	53	46	53	46	53	46	53
Zaterdag	46	54	47	54	46	54	46	54
Zondag	47	55	47	56	47	56	47	56
Weekdag	46	52	46	53	46	53	46	53

SNELHEIDSVERTDELING WEEKDAG			RI. OOST			RI. WEST		
Doorsnede %	Cumulatief %	%	Cumulatief %	%	Cumulatief %	%	Cumulatief %	
< 20 km/u	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	
20 - 30 km/u	0.9%	1.2%	1.0%	1.2%	0.9%	1.2%	0.9%	
30 - 40 km/u	11.8%	13.1%	11.9%	13.2%	11.7%	13.0%	11.7%	
40 - 50 km/u	66.5%	79.5%	66.1%	79.3%	66.8%	79.7%	66.8%	
50 - 60 km/u	18.2%	97.7%	18.1%	97.8%	18.2%	98.0%	18.2%	
60 - 70 km/u	1.8%	99.5%	2.0%	99.4%	1.7%	99.7%	1.7%	
70 - 80 km/u	0.3%	99.9%	0.4%	99.6%	0.3%	99.9%	0.3%	
> 80 km/u	0.1%	100.0%	0.2%	100.0%	0.1%	100.0%	0.1%	



Voertuigclassificatie
Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties
L = Licht verkeer (2 assen, asafstand < 3.7 m)
M = Middelzwaar verkeer (2 assen, asafstand > 3.7 m)
Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen)

Bijlage 2: Geregistreeerde ongevallen: 1-1-2021 t/m 31-12-2025

Ongevallen van 01 januari 2021 t/m 31 december 2025.

Jaar	Ongevallen	Partijen	Betrokkenen	Slachtoffers	Gewonden	Doden
2021	10	21	18	1	1	0
2022	20	41	40	3	2	1
2023	18	35	30	4	3	1
2024	23	41	36	3	3	0
2025	12	24	21	4	4	0
Totaal	83	162	145	15	13	2

Maand	Ongevallen	Partijen	Betrokkenen	Slachtoffers	Gewonden	Doden
Januari	4	9	7	0	0	0
Februari	3	3	3	0	0	0
Maart	11	23	23	1	1	0
April	11	19	14	3	3	0
Mei	3	6	4	2	1	1
Juni	8	16	15	1	1	0
Juli	4	9	9	2	2	0
Augustus	5	7	6	1	0	1
September	3	7	7	1	1	0
Oktober	11	21	16	1	1	0
November	8	17	16	1	1	0
December	12	25	25	2	2	0
Totaal	83	162	145	15	13	2

Dag van de week	Ongevallen	Partijen	Betrokkenen	Slachtoffers	Gewonden	Doden
Maandag	5	10	9	2	1	1
Dinsdag	14	28	25	0	0	0
Woensdag	20	41	36	3	2	1
Donderdag	9	17	17	3	3	0
Vrijdag	12	24	21	2	2	0
Zaterdag	7	11	10	3	3	0
Zondag	16	31	27	2	2	0
Totaal	83	162	145	15	13	2

Aard	Ongevallen	Partijen	Betrokkenen	Slachtoffers	Gewonden	Doden
Dier	2	4	0	0	0	0
Eenzijdig	4	5	4	2	2	0
Flank	27	55	54	6	6	0
Frontaal	5	10	9	1	1	0
Geparkeerd voertuig	3	6	6	0	0	0
Kop/staart	18	41	39	1	1	0
Onbekend	16	24	24	4	3	1
Vast voorwerp	7	15	7	0	0	0
Voetganger	1	2	2	1	0	1
Totaal	83	162	145	15	13	2

Weersgesteldheid	Ongevallen	Partijen	Betrokkenen	Slachtoffers	Gewonden	Doden
Droog	43	91	80	14	12	2
Regen	6	13	12	1	1	0
Sneeuw/Hagel	1	2	2	0	0	0
Niet ingevuld	33	56	51	0	0	0
Totaal	83	162	145	15	13	2

Lichtgesteldheid	Ongevallen	Partijen	Betrokkenen	Slachtoffers	Gewonden	Doden
Daglicht	52	107	100	11	9	2
Duisternis	19	38	34	3	3	0
Schemer	5	10	8	0	0	0
Onbekend	7	7	3	1	1	0
Totaal	83	162	145	15	13	2

Tijdperiode	Ongevallen	Partijen	Betrokkenen	Slachtoffers	Gewonden	Doden
Nacht	7	9	7	2	2	0
Ochtendspits	12	23	21	2	2	0
Ochtend	9	15	15	2	2	0
Middagspits	7	14	13	3	2	1
Middag	14	28	27	2	1	1
Avondspits	18	42	36	1	1	0
Avond	16	31	26	3	3	0
Totaal	83	162	145	15	13	2

Locatie	Ongevallen	Partijen	Betrokkenen	Slachtoffers	Gewonden	Doden
Kruispunt	37	73	69	10	9	1
Wegvak	46	89	76	5	4	1
Totaal	83	162	145	15	13	2

Aard ongeval naar locatie	Kruispunt- ongevallen	Slachtoffers op kruispunt	Wegvak- ongevallen	Slachtoffers op wegvak	Totaal ongevallen	Totaal slachtoffers
Flank	17	4	10	2	27	6
Frontaal	2	1	3	0	5	1
Onbekend	5	3	11	1	16	4
Vast voorwerp	1	0	6	0	7	0
Dier	0	0	2	0	2	0
Eenzijdig	3	2	1	0	4	2
Geparkeerd voertuig	0	0	3	0	3	0
Kop/staart	9	0	9	1	18	1
Voetganger	0	0	1	1	1	1
Totaal	37	10	46	5	83	15

Vervoerwijze betrokkenen	Partijen	Betrokkenen	Slachtoffers	Gewonden	Doden
Bestelauto	7	6	0	0	0
Bromfiets +	16	16	3	3	0
Dier	2	0	0	0	0
E-bike	2	2	1	0	1
Fiets	24	23	9	8	1
Overige	6	2	1	1	0
Personenauto	94	93	1	1	0
Vast/los object	8	0	0	0	0
Voetganger	1	1	0	0	0
Vrachtauto	2	2	0	0	0
Totaal	162	145	15	13	2

Botsen met	Partijen	Betrokkenen	Slachtoffers	Gewonden	Doden
Bestelauto - Bromfiets +	1	2	2	1	1
Bestelauto - Fiets	1	2	2	0	0
Bestelauto - Overige	1	2	0	0	0
Bromfiets +	2	2	2	1	1
Bromfiets + - Bromfiets +	1	2	2	0	0
Bromfiets + - E-bike	1	2	2	0	0
Bromfiets + - Fiets	3	6	5	2	2
Bromfiets + - Vast/los object	2	4	2	0	0
Fiets	2	2	2	2	2
Fiets - Fiets	4	9	9	1	1
Overige - Dier	2	4	0	0	0
Personenauto	7	11	9	0	0
Personenauto - Bestelauto	4	12	12	1	1
Personenauto - Bromfiets +	5	10	10	0	0
Personenauto - Fiets	9	18	18	5	4
Personenauto - Overige	3	9	8	1	1
Personenauto - Personenauto	26	53	52	0	0
Personenauto - Vast/los object	4	8	4	0	0
Personenauto - Vrachtauto	2	5	4	0	0
Voetganger - E-bike	1	2	2	1	0
Vrachtauto - Overige	1	3	2	0	0
Niet ingevuld	3	0	0	0	0
Totaal	85	168	149	15	13

Geslacht	Partijen	Betrokkenen	Slachtoffers	Gewonden	Doden
Mannelijk	94	94	8	7	1
Vrouwelijk	49	49	7	6	1
Niet ingevuld	19	2	0	0	0
Totaal	162	145	15	13	2

Leeftijd	Partijen	Betrokkenen	Slachtoffers	Gewonden	Doden
12 t/m 15 jaar	4	4	1	1	0
16 t/m 17 jaar	6	6	0	0	0
18 t/m 24 jaar	20	20	1	1	0
25 t/m 39 jaar	45	45	4	4	0
40 t/m 49 jaar	21	21	1	1	0
50 t/m 59 jaar	19	19	2	2	0
60 t/m 69 jaar	14	14	2	2	0
70 en ouder	13	13	3	1	2
Onbekend / niet ingevuld	20	3	1	1	0
Totaal	162	145	15	13	2

Bijlage 3 Basiskenmerken Wegontwerp, kruispunten en rotondes

Basiskenmerken wegvakken

[bron: CROW-publicatie 315 – Basiskenmerken Wegontwerp]

Basis kenmerk wegvak		ETW30	GOW30	GOW50
A	Verharding	Onverhard, open/streetprint of gesloten	Open of gedeelteilijk gesloten	Gesloten
B	Rijrichtingscheiding	Niet aanwezig	Geen fysieke scheiding en geen asmarkering	Aanwezig, bij 2x2 fysiek aanwezig
C	Lengtemarkering	Opsluitbanden of niet aanwezig	Geen lengtemarkering anders dan fietsstroken. Vergevings-gezinde trottoirbanden	Opsluitbanden. Geen fiets- of suggestiestroken.
D	Openbareverlichting	Aanwezig	Aanwezig, bij voorkeur lage lichtmasten	Aanwezig
E	Voorziening landbouwverkeer	Niet aanwezig	Geen inrichtingskenmerk	Niet aanwezig
F	Oversteken opwegvak	Toegestaan	Toegestaan, oversteken bij voorkeur geconcentreerd via oversteekvoorziening	Niet toegestaan
G	Erfaansluiting op rijbaan	Toegestaan	Toegestaan	Niet aanwezig
H	Mengingverkeer	Gemengd	Landbouwvoertuigen en bromfietzers toegestaan, (snor)fietser op fietsstrook of vrijliggend fietspad, voetgangers op trottoir.	Landbouwvoertuigen en bromfietzers toegestaan, (snor)fietser op vrijliggend verplicht fietspad of parallelweg, voetgangers op trottoir.
I	Fietsvoorzieningen	Niet aanwezig, tenzij hoofd fiets route	Aanwezig in de vorm van (rode) fietsstroken of op een vrijliggend fietspad.	Vrijliggend verplicht fietspad, parallelweg of fietsers via alternatieve route
J	Redresseerstrook	Geen voorschrift voor	Geen voorschrift voor	Geen voorschrift voor
K	Obstakelafstand	Geen voorschrift voor	Geen voorschrift voor	Aanwezig
L	OV-haltes (bus/tram)	Toegestaan met bus < 8 meter lengte	Halteren op rijbaan	Niet halteren oprijbaan
M	Parkeren	Op rijbaan	Op rijbaan niet toegestaan. Parkeren naast rijbaan met fietsstroken met aanvullende voorzieningen toegestaan.	Geen haaks- of schuinparkeerruimte naast de rijbaan.
N	Horizontaal en verticaal alignement	Ontwerpsnelheid: 30 km/h	Ontwerpsnelheid: 30 km/h. Bij voorkeur korte rechtstanden en verticale snelheidsremmers op overgangen, kruispunten en oversteekplaatsen.	Ontwerpsnelheid: 50 km/h
O	Hectometerpaaltjes	Geen voorschrift voor	Geen voorschrift voor	Geen voorschrift voor
P	Reflectorpaaltjes	Geen voorschrift voor	Geen voorschrift voor	Geen voorschrift voor
Q	Helling talud (indien aanwezig)	Geen voorschrift voor	Veilige hellingshoek	Veilige hellingshoek
R	Pechvoorzieningen	Geen voorschrift voor	Geen voorschrift voor	Geen voorschrift voor
S	Draagkrachtigeberm	Geen voorschrift voor	Geen voorschrift voor	Geen voorschrift voor

Basiskenmerken kruispunten

[bron: CROW-publicatie 315a – Basiskenmerken kruispunten en rotondes]

Wegtype		Met:			
		Solitaire hoofdfietsroute	Vrijliggende ov-baan (bus/tram)	ETW30	GOW30 of GOW50
ETW30	Vorm kruispunt	Gelijkvloers met voorrangregeling (fiets mag in de voorrang)	Gelijkvloers met voorrangregeling (OV in de voorrang)	Gelijkvloers/rechts gaat voor/gelijkwaardig	Gelijkvloers met voorrangregeling (voorrangskruispunt, rotonde)
	Optionele elementen	Snelheidsbeperkende maatregelen	Snelheidsbeperkendemaatregelen, eventueel voorrangregeling voor OV	Plateau/ attentieverhogende maatregelen	Snelheidsbeperkende maatregelen
GOW30 of GOW50	Vorm kruispunt	Gelijkvloers met fiets uit de voorrang	Gelijkvloers met voorrangregeling (OV in de voorrang)	Gelijkvloers met voorrangregeling (voorrangskruispunt, rotonde)	Gelijkvloers met voorrangregeling (voorrangskruispunt, rotonde, verkeerslichten)
	Optionele elementen	Attentieverhogende en/of snelheidsbeperkende maatregelen	Snelheidsbeperkende maatregelen	Snelheidsbeperkende maatregelen	Snelheidsbeperkende maatregelen. De veilige snelheid op het kruispunt is 30 km/h