

MEMO

Datum : 12 mei 2023
Aan : Gemeente Oirschot
Van : ing. Dirk van der Heijden
Kopie : -/-
Onze referentie : 20106.1 D.14 MEfietsstructuur 19-0 dhe

Betreft : Advies fietsstructuur Kempenweg te Oirschot

1. Introductie

In het kader van de reconstructie van de rotonde Kempenweg – Bestseweg in Oirschot wordt ingezet op het verbeteren van de doorstroming en het verhogen van de verkeersveiligheid voor met name het langzaam verkeer. Voor de situatie van het fietsverkeer is ook gekeken naar de routes van/naar de rotonde. Met fietstellingen is inzicht verkregen in de omvang van het fietsverkeer. Gezien de omvang van het fietsverkeer en het verhoogde veiligheidsrisico van het tegen de richting in fietsen¹ op de Kempenweg heeft een verkenning plaatsgevonden voor verbetering van deze fietsstructuur op het zuidelijke gedeelte.

2. Bestaande situatie

Op de Kempenweg ten zuiden van de rotonde Kempenweg – Bestseweg ligt aan weerszijden een vrijliggend fietspad. Aan de oostzijde is dit een fietspad in één richting en aan de westzijde betreft dit een fietspad in twee richtingen. In het kader van de herinrichting van de N395 is aan de westzijde buiten de bebouwde kom volledig een fietspad in twee richtingen gerealiseerd. Fietsers uit de richting Oostelbeers hoeven dan de drukke Kempenweg niet meer over te steken in de richting van het centrum van Oirschot.

¹ Volgens Deens onderzoek hebben spookfietsers 7 maal meer kans om in een conflictsituatie te belanden dan andere fietsers [CROW-Fietsberaad].

Uit de fietstellingen – zie bijlage van deze memo – blijkt dat:

- + fietsomvang oostzijde (op de brug ca. 2,2m breed): ca. 900 fietsers per etmaal, inclusief ruim 200 'spookfietsers' welke tegen de richting in fietsen;
- + fietsomvang westzijde (op de brug ca. 3,3m breed): ca. 1.800 fietsers per etmaal;

Kijkend naar de fietsomvang is sprake van een drukke fietsverbinding in de richting noord-zuid. Het is ook een belangrijke verbinding in de schoolroute van/naar het Kempenhorst College met vaak grote groepen fietsers. In onderstaande afbeelding zijn de ontwerprichtlijnen voor een vrijliggend fietspad weergegeven. Hieruit blijkt dat het bestaande tweerichtingenpad aan de westzijde te smal is voor het huidige gebruik. Op basis van het gebruik (10% in spitsuur) zou dit fietspad een gewenste breedte moeten hebben van minimaal 3,5-4,0m. Het fietspad aan de oostzijde voldoet wel aan de benodigde breedte.

Eenrichtingspad		Tweerichtingenpad	
spitsuurintensiteit in één richting (fts/h)	breedte (f)	spitsuurintensiteit in twee richtingen (fts/h)	breedte (f)
0-150	2,00 m	0-50	2,50 m ¹⁾
150-750	2,50-3,00 m	50-150	2,50-3,00 m
> 750	3,50-4,00 m	150-350	3,50-4,00 m
		> 350	4,50 m

1) Tot een breedte van 2,50 m heeft een pad aan beide zijden een overrijdbare berm, zodat fietsers de mogelijkheid hebben om uit te wijken

Maatvoering vrijliggend fietspad [Ontwerpwijzer Fietsverkeer – CROW]

Richting de toekomst toe zal het fietsgebruik alleen maar toenemen. Ten zuiden van het kanaal komt een nieuwe grote woonwijk in het gebied De Kemmer en verder wordt binnen de gemeente en regio ingezet op fietsstimulering (o.a. met de doorfietsroute F58 en de Groene Corridor richting Eindhoven). Met een doorkijk naar deze ontwikkelingen en ambities is de verwachting dat de spitsuurintensiteit mogelijk >350 fietsers zal zijn in de toekomst.

3. Advies

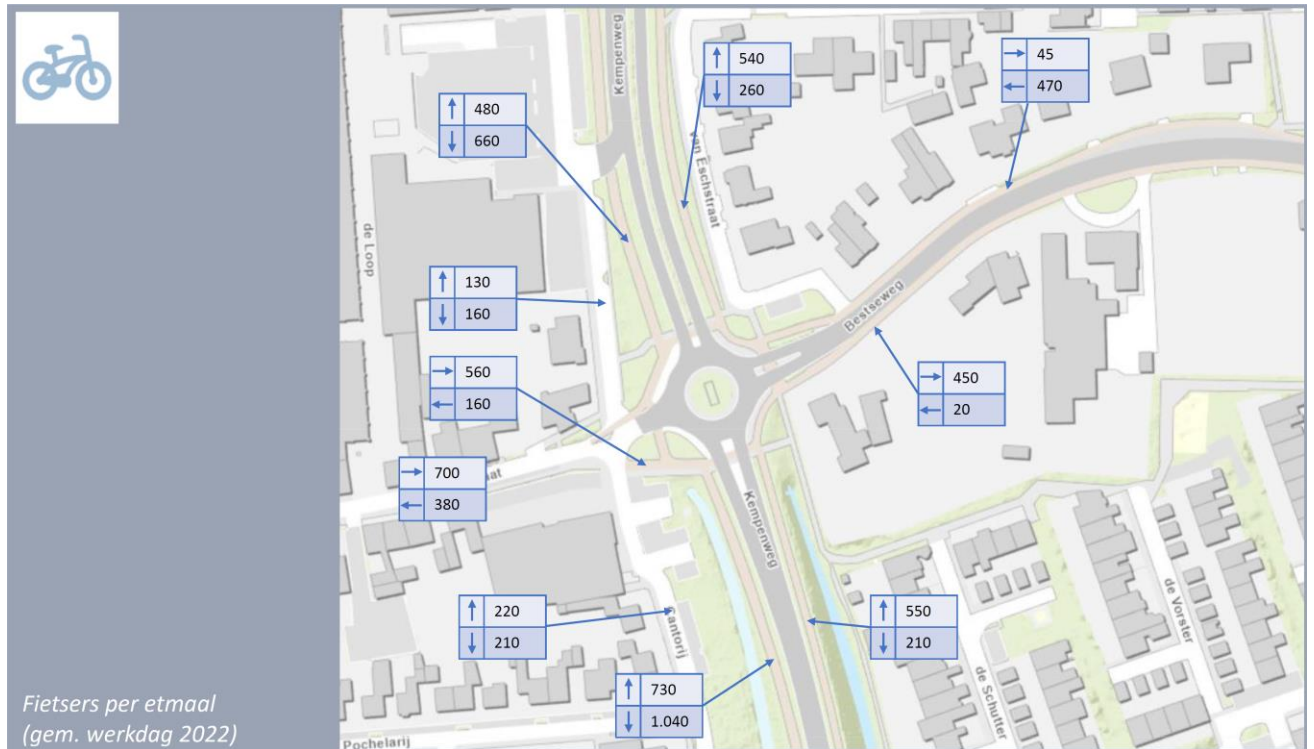
Vraag is op welke wijze de omvang van het (toekomstige) fietsgebruik veilig kan worden gefaciliteerd (breedte 4,5m). Op de Kempenweg ten zuiden van de rotonde is beperkte ruimte aanwezig, zeker op de brug over het Wilhelminakanaal. Meer ruimte is benodigd om het bestaande tweerichtingsfietspad aan de westzijde te verbreden. Dit kan op de brug alleen wanneer het fietspad aan de oostzijde komt te vervallen. Dit betekent een verschuiving van de rijbanen op de brug. Uit verificatieberekeningen blijkt dat het constructietechnisch mogelijk is om het profiel op de brug aan te passen. In bijlage II is aangegeven hoe dit nieuwe profiel op de brug eruit kan komen te zien. Voor voetgangers blijft op de brug een verbinding mogelijk naar de trap aan de noordzijde (richting Parallelweg).

Fietsers uit de wijken ten zuiden van het kanaal kunnen veilig via Koolmond / Moorland aan de westzijde naar boven rijden om op het fietspad uit te komen. Dit is een kleine omrijafstand met als voordeel dat fietsers boven op de Kempenweg niet meer over hoeven te steken. Dit is een positieve verbetering voor de verkeersveiligheid.

Op het wegvak naar de rotonde toe dient eveneens dit profiel te worden gewijzigd. Verbreding van het fietspad vindt plaats aan de oostzijde van het fietspad. Om een voldoende en veilige tussenberm te houden tussen fietspad en de rijbaan wordt hier ook voorgesteld om de rijbaan op te schuiven in oostelijke richting.

Doordat aan de westzijde een veilig en voldoende breed fietspad ontstaat kan het fietspad aan de oostzijde komen te vervallen. Het laten vervallen van dit fietspad heeft naar verwachting ook een positief effect op het terugdringen van het 'spookfietsen' verder op de Kempenweg. Dit betekent ook dat het bestaande knelpunt bij de rotonde wordt weggenomen. Fietsers komen nu met hoge(re) snelheid de rotonde opgereden en verrassen hiermee de automobilisten op de Bestseweg. Automobilisten op de Bestseweg hebben ook pas laat zicht op overstekende fietsers.

Bijlage – Tellingen fietsverkeer



Bijlage II – Nieuwe profielindeling brug

