

Verkeersmetingen Koolmond 24 aug. en 07 sep. 2018

(door Bernard Rommens, Rieky Baeten , Cees Ouwerkerk en Rosetta Hovius)

1. Aanleiding
2. Verkeerstellingen Koolmond en resultaten
3. Tien verbeteringsmogelijkheden voor Koolmond
4. Wat kan een randweg bijdragen aan de Kempenweg en Koolmond ?
5. Conclusies en aanbeveling aan de Raad
6. Suggesties en Bijlagen



Figuur 1: Verkeersmetingen Koolmond

1. Aanleiding

Buurtgroep de Kemmer is bezig om alle doelstellingen van het randwegplan te onderzoeken. Inmiddels hebben we de meeste van de andere doelstellingen al onder de loep genomen. Als laatste rest nog; *‘de verkeersafwikkeling en veiligheid op de Kempenweg verbeteren en de oprit en afrit Koolmond / Prinses Irenebrigade brug’*. Twee jaar geleden stond daar nog bij; *‘en in het bijzonder de rotondes’*

De verkeersafwikkeling op de Kempenweg (inclusief rotondes) zal voor geheel Oirschot een leidende doelstelling zijn.

De strategisch gelegen oprit en afrit Koolmond zijn samen van ‘levensbelang’ voor de bewoners van Moorland en de Kemmer voor hun verbondenheid met het centrum van Oirschot. Projectgroep Oirschot Blijvend verbonden (OBV) zou Koolmond het liefst afsluiten voor auto’s gesteund door veel bewoners van Moorland die overlast ondervinden van sluipverkeer en zich zorgen maken om de veiligheid van Koolmond. Dit is zeer begrijpelijk. In de kanaalbruggen enquête daarentegen gaf 76 % van de Oirschotse burgers aan Koolmond gerenoveerd open te willen houden, zij vonden zich weer gesteund door 99% van de Kemmer bewoners.

Wij hebben onszelf als opdracht bij deze studie meegegeven; ***Zoek (betaalbare) oplossingen om Koolmond voor auto’s en fietsers veiliger te maken waardoor het mogelijk is om Koolmond te behouden voor zo veel mogelijk Oirschottenaren.***

Burgerparticipatie en burgerinitiatief brachten al een aantal alternatieve oplossingen die een positief effect kunnen hebben op onze bovengenoemde doelstelling ; zo zijn er twee renovatievoorstellen ingediend voor de oprit/afrit Koolmond en is er een duiker bedacht die de scholieren van de Kempenhorst onder de Kempenweg door laat gaan op hun route naar de sporthal en (voor een honderdtal) van/naar huis. Daarmee kan het bestaande stoplicht vervallen, neemt de veiligheid van de fietsers toe en verbetert de doorstroming van de automobilisten op de Kempenweg. Een ‘quick win’ waardoor dubbel gescoord wordt voor de doelstelling.

Het autoverkeer over de oprit-en afrit Koolmond bestaat, behalve uit bestemmingsverkeer en Oirschots woon-werk verkeer , ook uit sluipverkeer van/naar de Eindhovensedijk. Er zouden zich gevaarlijke situaties met fietsers voordoen, die wij graag met eigen ogen willen aanschouwen om ervan te leren en om inspiratie te krijgen voor mogelijke oplossingen.

Om een kwantitatieve indruk te krijgen van het verkeer over deze op-en afrit, hebben we de verkeersdeskundige van onze gemeente gevraagd om actuele meetlintgegevens. Die blijken er echter niet te zijn. Omdat een randweg vele nadelen heeft en heel duur is, zouden we toch wel willen weten om welke aantallen het precies gaat. Daarom heeft Buurtgroep de Kemmer zelf tellingen gehouden op vrijdag 24 augustus 2018 en vrijdag 07 september. Dankzij de kwantitatieve en kwalitatieve informatie die dit opleverde konden snel problemen ge-indentificeerd worden en oplossingen bedacht worden. Een aantal daarvan blijkt helemaal niet duur te hoeven zijn.

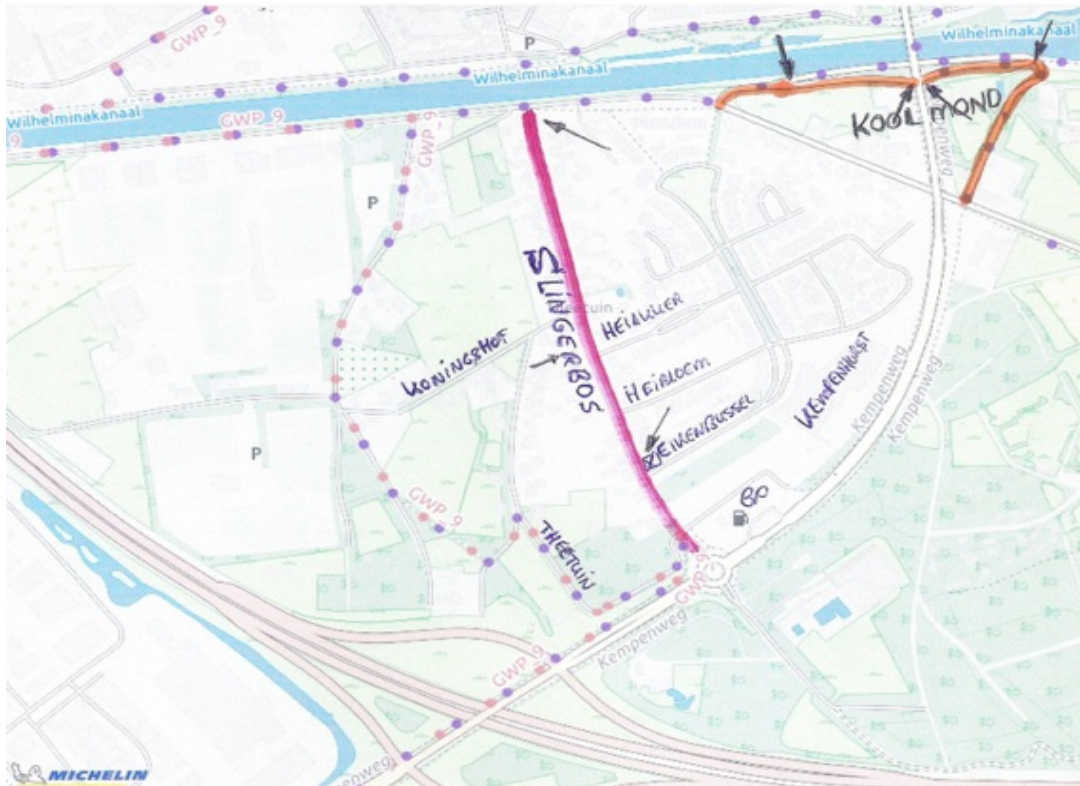
2. Verkeerstellingen Koolmond en resultaten

Eerste meting

Op vrijdag 24 augustus waren de standplaatsen voor onze tellingen; de bermen langs het kanaal bij de oprit Koolmond en afrit Moorland zodanig dat we ook zicht

hadden op de Kempenweg om te zien of men correct afsloeg. (zie figuur 1)
We stonden er van 5 uur in de ochtend tot 23 uur in de avond. Buiten die tijden was de verkeersstroom zo gering dat voldoende betrouwbaar ge-extrapoleerd kon worden naar een 24 –uurs hoeveelheid.
Het was droog, 15-18 graden en 's morgens filevrij op de A58. Het begon als een rustige dag. s' middags ontstond echter al vroeg file vorming op de A58 richting Tilburg en 2 uur later ook richting Eindhoven. Dit was voor ons duidelijk merkbaar op de Kempenweg, Eindhovensedijk en Koolmond. Na 18 uur werd het snel rustiger. Ook dit fenomeen is ons inmiddels bekend.

In de ochtend vormden zich geen files op de A58 waardoor we een 'free flow' meting konden doen. We hebben per kwartier geturfd in logboeken.
Metingen voor 6.30 uur in de ochtend leverden nauwelijks aantallen op en ook in de late avonduren liepen de scores terug tot nog slechts enkele passerende voertuigen per kwartier.
De drukste periodes verschilden tussen oprit en afrit. Oprit Koolmond vonden wij rustig in de ochtend, pas rond de middag begonnen de aantallen wat op te lopen om tussen 15.30 en 17.30 te pieken om daarna geleidelijk af te nemen. Van een drukke ochtendspits was alleen op de afrit Koolmond sprake. De avondspits werd iets vroeger dan verwacht ingezet (zie Bijlage dag grafieken)
De ochtendspits begon op de afrit Koolmond rond 06.30 en duurde ruim twee uur. Daarna zakten de aantallen naar zo'n 20 per kwartier. Na het middaguur stegen de aantallen naar 40-50 per kwartier met rond 15 uur een piek van in de 70 per kwartier. (Stagnatie A58 richting Tilburg) Geleidelijk liepen de aantallen weer terug om na 18 uur weer rond de 20 per kwartier te bedragen.



Figuur 2: Standplaatsen verkeersmetingen Koolmond (pijlen bij oranje lijnen)

De tellingen werden afwisselend gedaan door de 4 bovengenoemde personen die 'shifts' van 2 uur deden om de concentratie niet te verliezen.

Geteld werden:

1. Voertuigen (Auto's, motoren en trucks)
2. Fout afslaande voertuigen (linksaf)
3. Fietsers omhoog en omlaag
4. Wandelaars omhoog en omlaag
5. Voertuigen parallel aan het kanaal (beneden langs)
6. Fietsers parallel aan het kanaal (beneden langs)

Gedurende de 18 meeturen bleek het aantal motorvoertuigen op de oprit Koolmond 1.381 te bedragen en het aantal omlaag 2.161

Het ge-extrapolerde dagtotaal in beide richtingen bedroeg 3.650

Als we een goede schatting zouden moeten maken van de grootte van het file effect, dan moeten we nog een 'free flow meting doen, op een dag dat er geen file is.

We schatten dat de file een invloed heeft op de aantallen auto's omhoog en omlaag van ongeveer 25 + 25 auto's per kwartier. Dit had ongeveer 2.5 uur effect op het Kempenweg verkeer en komt dan neer op $10 \times 50 = 500$ auto's. We weten dat veel woon-werk verkeer uit Oirschot zowiezo de A58 mijdt in de spits en via

Koolmond en over de Eindhovensedijk naar Eindhoven gaat en weer terug. De automobilisten op de Kempenweg bleken wel zo sportief om het verkeer van de oprit Koolmond er wel tussen te willen laten ritsen. Doorrijden op de Kempenweg was er voor hen toch al niet bij. En eenmaal stilstaand, was men wel bereid om er een auto van rechts tussen te laten.

Behalve kwantitatieve informatie kwam er ook interessante kwalitatieve informatie uit het onderzoek naar voren.

Wat je als verkeersteller op zo'n dag allemaal meemaakt:

Tussen 05.00- 06.00 was er nogal wat activiteit in het kamp bij de oprit Koolmond. Een witte bus reed parallel aan het kanaal richting kamp en aarzelde toen hij onze auto's zag staan. Hij reed toch naar binnen, kort daarna gevolgd door nog twee kleinere auto's. Toen ze even later weer wegreeden reden ze alle 3 linksaf de Kempenweg op i.p.v. de verplichte rechtse afslag. Zou het een vroege warme bakker geweest zijn ?

Een vrachtwagen van een verhuisbedrijf uit Barneveld beging 3 overtredingen in een half uur. De chauffeur sloeg linksaf vanaf de Kempenweg, loste in Moorland zijn spullen, reed bij Koolmond linksaf terug naar de snelweg. Dat allemaal met een vrachtwagen die duidelijk zwaarder was dan 7.500 kg.

Een jonge vrouw scoorde twee simultane overtredingen door vanaf de Kempenweg bij Koolmond linksaf naar beneden te rijden met haar mobiele telefoon aan haar oor.

Vele van de overtreeders schrokken toen ze ons met kladblok en pen bezig zagen. Dat was terecht, want wij hadden inderdaad moeiteloos hun kentekens kunnen noteren.

Ook defensie was goed vertegenwoordigd met diverse vrachtwagens en kleinere voertuigen. Elk uur kwam er wel minstens eentje langs.

Onder de fietsers waren enkele vaders en moeders met bakfietsen en bij de (schaarse) wandelaars enkele moeders met kinderwagens. Ook reed er een invalide met een elektrisch driewiel wagentje. Gedurende de dag herkenden we diverse auto's van heen-en weer rijdende wijkbewoners uit Moorland en de Kemmer. De meeste sympathie van ons kreeg een oudere man uit de omgeving die zijn honden uit liet en gelijk wat afval verzamelde in een plastic zak. Later ging hij lopend boodschappen doen en pakt hij weer een leeg blikje mee van de grond, chapeau !

Door een mevrouw uit de buurt werd koffie aangeboden en een oudere meneer kwam klagen dat er nooit bonnen uitgedeeld werden.

Bij Rieky stopte een auto met twee vrouwen waarvan eentje zich voorstelde als EHBO'er. Ze dachten dat Rieky onwel geworden was omdat de auto er al zo lang stond en ze niet zichtbaar bewoog.

Bernard kreeg bezoek van de marechaussee die ook graag wilde weten wat hij daar aan het doen was. Toen hij hoorde van de metingen wilde hij ook graag weten of Bernard veel auto's links af had zien slaan vanaf Koolmond op de Kempenweg.

Ikzelf (Cees) had de gewoonte om net te doen alsof ik de nummerborden noteerde van de tegenoet komende automobilisten die fout afsloegen van de Kempenweg richting Moorland. Totdat de berijder van een grote BMW –SUV met zijn auto naast die van mij kwam staan en een veel betekende middelvinger omhoog stak.

Een auto, een quad en een motor probeerden die dag tegen eenrichtingsverkeer in naar boven te rijden (per ongeluk of opzettelijk) De auto moest echter terugsteken door een tegenligger.

Vanaf een uur of drie zagen we aan de stilstaande auto's op de Kempenbrug richting Oirschot, dat de Lidl rotonde het verkeer niet meer kon verwerken. Dat had direct gevolg want een aantal auto's die kennelijk haast hadden doken naar links (foute afslag) om een sluipteg te zoeken. Ofwel naar de Eindhovensedijk (richting Eindhoven) ofwel naar de ophaalbrug (richting Tilburg) Fout afslaan is gevaarlijk omdat men gemakkelijk fietsers over het hoofd ziet op het twee-richtingen fietspad langs de Kempenweg.

Per uur gaat er een truck omhoog en omlaag en 3-4 keer die dag een truck die duidelijk boven de 7.500 kg was. Campers telden we als auto's en de paar tractoren ook.

102 auto's reden die dag parallel aan het kanaal (beneden langs) onder de Prinses Irene Brug door

Van oost naar west is dat geen noemenswaardig probleem, maar van west naar oost, moet men dan een U bocht maken om de oprit Koolmond op te komen.

Die U bocht maken sommige mensen te krap waardoor ze nog een keer extra moeten steken. Dit bracht ons op het idee van een 1-richtings cirkel over deze 'onderlangs' weg (Rijt) en de Eindhovensedijk.

Bovenop de oprit Koolmond sloegen 177 fietsers linkaf naar beneden en bij de afrit Koolmond kwamen 315 fietsers naar boven waarvan er circa 95 % links af sloegen. Met name tijdens de drukke uren, was van beneden af, niet altijd goed te zien of een fietser links-of rechts af sloeg. Maar bijna altijd was het linksaf naar het dorp toe. Daarbij kruiste men afslaande auto's wat we graag zouden willen voorkomen door eenrichtingsverkeer voor fietsers of een gescheiden tweerichtingen fietspad aan de veilige flanken van de op-en afrit (kanaal kant).

Van de 1.100 leerlingen van de Kempenhorst weten we (uit eerder onderzoek) dat circa 100 met de bus komen of door ouders gehaald en gebracht worden. Zo'n 200 fietsers van dit Kempenhorst verkeer gebruikt de route parallel aan het kanaal en er lijkt een evenwichtige verdeling tussen de mogelijke routes oostelijk en westelijk van de Kempenweg. Gelukkig kunnen deze leerlingen onder de Kempenbrug door (parallel aan het kanaal) wat zonder meer veilig genoemd kan worden. In totaal telden we 377 fietsers op de onderlangs route, waaronder zo'n 200 Kempenhorsters (heen en terug opgeteld).

Tweede Meting

Op vrijdag 07 september 2018 vond de tweede meting plaats. (17 graden en droog) Met opnieuw filevorming op de A58 eerst richting Tilburg, later ook richting Eindhoven. Nu stonden we duidelijk zichtbaar voor automobilisten en fietsers op de aansluiting van de oprit- en afrit Koolmond met de Kempenweg. Pal op de hoek, met gele hesjes aan en voorzien van schrijfblok en pen. Bijna niet van echte verkeersregelaars te onderscheiden. We maten de aantallen doorgaande fietsers op de Kempenweg (dus niet afslaand) en we noteerden eventuele fout afslaande automobilisten. Dit om meer te weten te komen over de trefkans tussen fout afslaande automobilisten en deze fietsers.

Gelukkig bleek het aantal doorgaande fietsers uitermate laag. De aantallen richting Oirschot en richting de Beerzen gingen ongeveer gelijk op. Gemiddeld 11 per uur bij de afrit Koolmond en 15 per uur bij de oprit Koolmond (beide richtingen opgeteld). Alleen rond 16 uur kwamen er aan de afrit kant 77 in een half uur langs, richting Oirschot. De Kempenhorst ging uit. Zij vulden het hele fietspad, maar vormden geen gevaar omdat ze duidelijke groepen vormden die door automobilisten niet over het hoofd gezien konden worden. De afslaande fietsers hadden we in de vorige meting al gemeten.

Rechts afslaande fietsers en automobilisten volgen elkaars bewegingen waarbij de snelheidsverschillen niel zijn. Links afslaande fietsers kruisen de afslaande automobilisten, maar lijken zich wel te realiseren dat ze hierbij goed op moeten letten. Gevaarlijke situaties deden zich niet voor met uitzondering van de (illegaal) links afslaande automobilisten die duidelijk meer haast hadden en een complexere oversteek moesten doen. Rechtsafslaande automobilisten zouden het verkeer op de Kempenweg op kunnen houden, maar je zou ook kunnen zeggen dat ze de maximum snelheid daardoor (indirect) in toom houden.

Ontstaat er een veiligheidsprobleem tussen de nieuwe Moorlandse fietsbrug en de afrit Koolmond ? Zolang er per dag slechts enkele honderden fietsers over de Moorlandse fietsbrug rijden, kunnen wij ons dat niet voorstellen, maar we zullen de aantallen meten zodra de brug klaar is.

De grote vraag was nu hoeveel minder fout afslaand verkeer wij zouden meten in vergelijking met de vorige meeting. Oftewel, welk remmend effect gaat er uit van de gele hesjes (handhaving) op hun gedrag ?. Wij probeerden automobilisten die hun knipperlicht linksaf hadden staan op andere gedachten te brengen door met onze arm/hand de goede richting aan te wijzen. En dat overtuigde de meeste rijders wel. Een aantal draaide hun raampje omlaag om een gesprek aan te gaan over de verkeerssituatie. Andere bleven onze blik stoicijs vermijden en sloegen toch links af. Wij deden dan wel net of we hun kentekens noteerden (wat we overigens niet echt deden). Met name tijdens twee files die ontstonden op de A58 kregen we nogal wat automobilisten op de Kempenweg die niet bekend

waren in Oirschot. Zij dachten een parallel route te pakken om de file te vermijden. Hieronder ook veel buitenlandse kentekens “Airport, airport !?,” riep een buitenlander hulpeloos uit zijn portierraampje terwijl hij in de file stond op de Kempenweg richting Lidl rotonde.

Op de oprit Koolmond negeerden in 3 uur tijd, 13 automobilisten ons en sloegen link af. Daarnaast konden we er nog 7 ompraten/omleiden om toch legaal rechtsaf te slaan. Op 22 augustus was dat tijdens de hele dag, met eveneens filevorming op de A58, zo’n 28 stuks met enkele gemist erbij 35 (omdat we toen ook al drie andere verkeersstromen aan het meten waren, wisten we dat we er enkele mistten). Het moet gezegd worden, dat links afslaan vooral gebeurd tijdens de avond spits, die op beide meetdagen al vroeg begon.

De afrit Moorland leverde 21 automobilisten op die links af sloegen, waarbij we er ook nog 29 met dwingende gebaren en wat kreten, konden overtuigen om toch maar recht door te rijden.

Op 24 augustus waren die aantallen 199, plus gemist; 215. Hoofdzakelijk in de vroege avond spits.

Eenmaal goed ingewerkt zouden we als ‘verkeersregelaar’ het FOUT afslaan kunnen terugbrengen tot orde grootte 10-20 %, denken we. De gewoonte sluipers zouden, bij handhaving, na enige tijd wel stoppen met fout afslaan, maar er zullen ook wel weer nieuwe opportunisten van de A58 af blijven komen. Dat pleit voor de permanente middenberm oplossing. Bijvoorbeeld een troittoirband, scherm of lamellen op de middenstreep.

Gelukkig vonden we op de afslagen vaak gelegenheid om een kort gesprekje aan te knopen met automobilisten die links af sloegen, of wilden slaan. Dat gaf ons het nodige kwalitatieve inzicht en suggesties voor oplossingen.

Hieronder de smoezen en argumenten die we het meest hoorden;

- Waar staat dan het bord dat ik niet linksaf mag slaan? (veel voorkomend)
- Mijn navigatie stuurde me linksaf (veel voorkomend)
- Er staat toch geen doorgetrokken witte streep ? (verschillende keren)
- Hoe moet ik dan naar Eindhoven / Tilburg rijden ? (verschillende keren)

Wie sloegen er ondanks onze gele (verkeersregelaar) hesjes toch linksaf ?

Natuurlijk waren er enkele aso’s en enkele figuren met ‘patser’ auto’s maar ook meerdere mensen die door hun navigatie linksaf gestuurd waren. Enkele mensen zeiden dat ze verdwaald waren of het echt niet meer wisten. Sommigen gaven met voorbedachte rade geen richting aan en sloegen toch linksaf. Twee personen wezen op kleine onderbrekingen van de witte midden streep die bedoeld is als doorgetrokken witte streep (kennelijk is dit toch discutabel). Sommigen vonden de bebording onvoldoende, het vierkante blauwe gebodsbord rechtdoor zou volgens hen een rond verbodsbord voor linksaf moeten zijn. Een persoon was zo in de war dat ze de hele Koolmond overstak en iemand maakte

een 180 graden 'U-turn' bovenop Koolmond.

Onder de 'fout-afslaanders' herkenden wij helaas ook enkele lokale auto's. Kennelijk verkiezen zij het illegaal linksaf slaan boven het rijden over 4 drempels en tussen twee betonblokken door op Slingerbos. Uitleg van het omrijden via de Lidl rotonde bleek voor ons moeilijk overdraagbaar. Het aspergebord dat van Gerven plaatste tijdens het asperge seizoen legde dat beter uit dan het (volle) bord dat er nu staat.

CIJFERS VERKEERSMETINGEN KOOLMOND 24 aug 2018

Cijfers Koolmond oprit:

Dagtotaal (18 uur) Auto's + Motoren + Trucks : 1.381

Ge-extrapoleerd naar 24 uur : 1.425

Waarvan FOUT afslaand : 28, na correctie gemist : 35 (2.5 % van 1.425)

Waarvan Trucks : 15 (waarvan circa 3-4 boven 7.500)

Fietsers omhoog : 282 en fietsers omlaag : 177 Dag totaal : 459 (1 : 3)

Voetgangers omhoog + omlaag : 77

Fietsers parallel aan kanaal (onderlangs) 377 dag totaal

Cijfers Koolmond afrit Moorland:

Dagtotaal (18 uur) Auto's + Motoren + Trucks : 2.161

Ge-extrapoleerd naar 24 uur : 2.225

Waarvan FOUT afslaand : 199 !!!, na correctie gemist : 215 (10 % van 2.161)

Waarvan Trucks : 17 (waarvan circa 3-4 boven 7.500)

Fietsers omhoog : 315 en fietsers omlaag : 552 Dag totaal : 867 (1 : 3)

Voetgangers omhoog + omlaag : 118

Motorvoertuigen parallel aan kanaal (onderlangs) 102 waarvan circa 20 % kamp

Optelsom (ge-extrapoleerd) oprit + afrit = 1.425 + 2.225 = 3.650

Benadering file effect : 500 extra in 2.5 uur

Totaal fout afslaand : 250

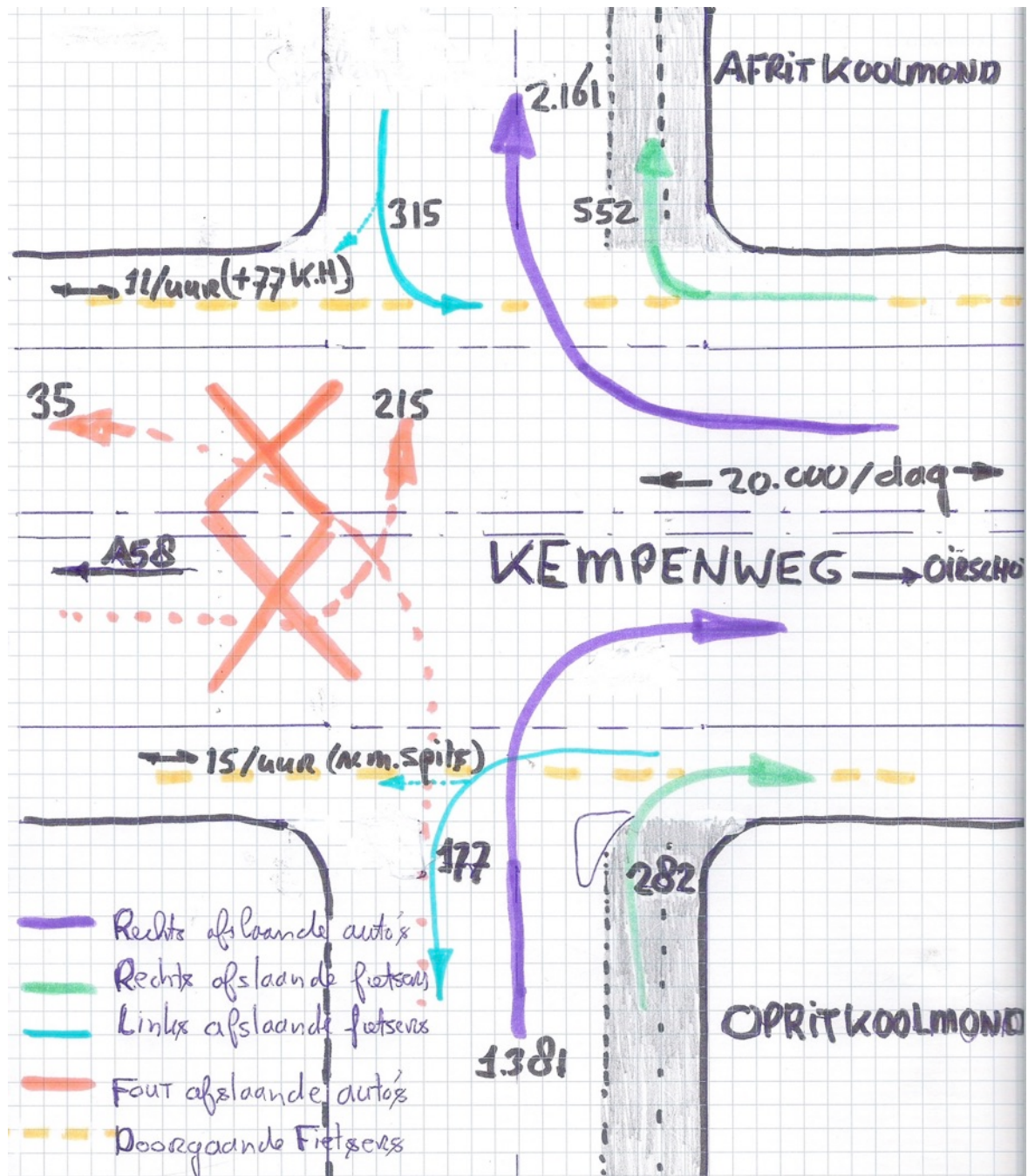
Overblijvend verkeer oprit + afrit op normale dag zonder file en zonder fout-afslaanders = 3.650 – 500 -250 = 2.900 voertuigbewegingen.

Behalve met enige tientallen automobilisten raakten we ook in gesprek met vele lokale passanten (wandeland en op de fiets), die de situatie over het algemeen goed kenden en die bovendien volop suggesties voor oplossingen hadden;

- Onder de blauwe gebodsborden ook rode verbodsborden ophangen tegen linksaf. (Er staat een bord achter het blauwe bord, dat door veel rijders gemist wordt)
- Een troittoirband van 10 cm hoog tussen de rijbanen van de Kempenweg
- Het asperge bord van van Gerven kopiëren om het omrijden via de Lidl rotonde uit te leggen (er hangt nu een bord dat te vol is om dat in het voorbij rijden te lezen)
- Veel meer handhaven (bonnen uitdelen, zegt men dan letterlijk)

Oirschot's verkeersdeskundige Hans van Doormaal verklaarde desgevraagd dat de wegbreedte te smal is voor een uitgebreide middenberm, maar dat hier wellicht opnieuw gekeken kan worden naar een smalle oplossing.

Figuur 3: Verkeersmetingen Koolmond in cijfers



3. Tien verbeteringsmogelijkheden voor Koolmond

3.1. De 'bebordings jungle' aanpakken (zie toelichting bij figuur 4 en 5)
Rijdend met 50 km/uur op de Kempenweg richting Oirschot krijgt een automobilist net voor Koolmond een heleboel informatie te verwerken;



Figuur 4 : 'Totempaal' met bestemmingen

- Routing naar de 2 bestemmingsgebieden, plus een stoeterij aan de andere kant van de A58 (blauwe borden)

- Routing naar VVV doelen zoals restaurants, B&B, vakantiepark, camperplaats etc (bruine borden)
- Een routebord naar een natuurpoort aan de andere kant van Oirschot
- Een eigen route bord van/naar een ondernemende akkerbouwer
- Een gebodsbord rechtdoor
- Een geel bord voorrangsweg
- Een tijdelijk bord start ploegentijdsrit Groene Corridor
- Een waarschuwbord met kleine letters verboden linksaf te slaan



Figuur 5 : Borden jungle (vervolg)

Dat automobilisten door deze verkeersborden jungle in de war raken verbaast ons niet.

Welke van deze borden moeten we absoluut op die plaats hebben en welke zouden we weg kunnen saneren of naar een andere plaats overbrengen ? Een paar ideeën;

Het eigen bord van de ondernemer kan een bruin bordje worden op de bruine VVV lijst.

Wel zou deze 'totempaal' aan bordjes op een andere plaats moeten staan.

Waar weten we op dit moment niet precies, misschien wat meer naar voren halen, in ieder geval niet in 1 blikveld met de verkeersveiligheid borden.

Het tijdelijk bord is geen probleem, omdat het tijdelijk is.

Gezien de vele illegaal linksafslaande auto's werkt het blauwe gebodsbord kennelijk niet duidelijk genoeg.

We zouden het blauwe gebodsbord en het driehoekige waarschuwing bord tegen linksafslaan kunnen vervangen door 1 duidelijk rood en rond verbodsbord tegen linksaf slaan

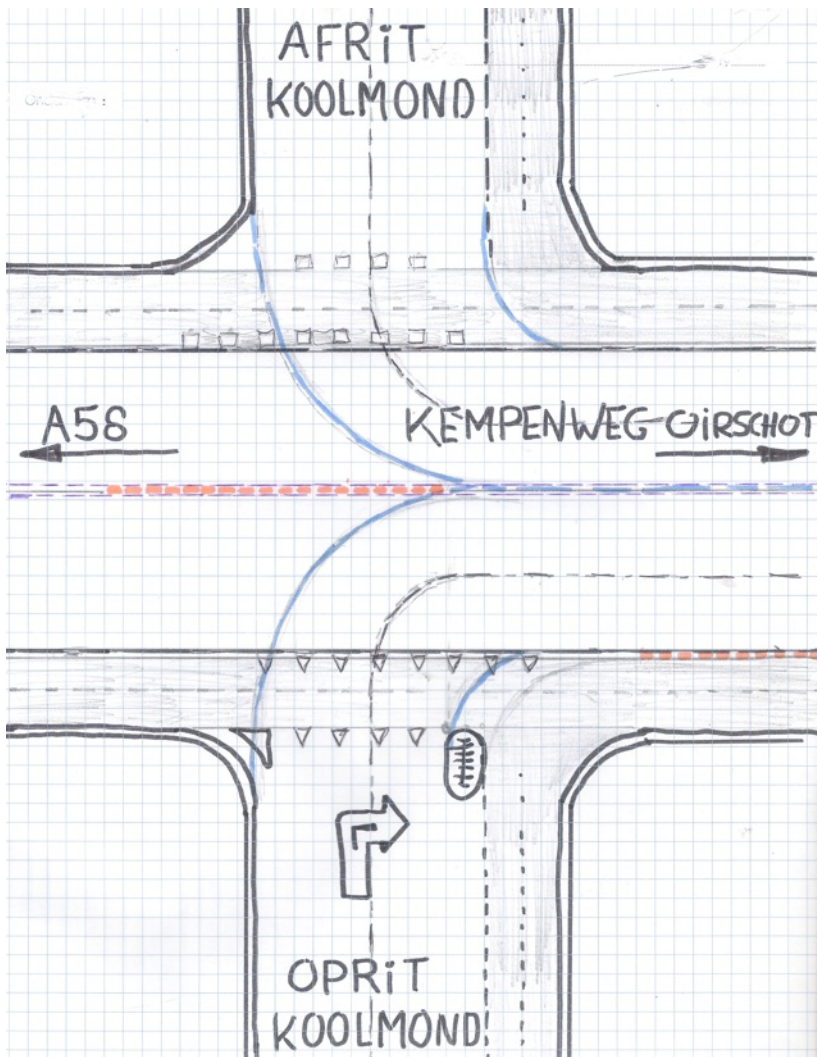


Figuur 6 : Verbodsbord i.p.v. gebodsbord

Dit bord zou niet op de lantaarnpaal bij Koolmond zelf, maar 20? meter naar voren op het moment dat automobilisten aanstalten maken (remmen) om linksaf te slaan. Het voorrangsbord zou op dezelfde paal kunnen hangen. Meer borden liever niet.

Komende vanuit oprit de Kemmer is voor het oprijden van de Kempenweg kennelijk ook een verbodsbord tegen illegaal linksaf slaan nodig.

3.2. Voor het veilig maken van de oprit en afrit Koolmond voor auto's en fietsers zijn al twee renovatieplannen die uit gaan van gescheiden fietspaden voor zowel de oprit, als de afrit. Makkelijker en sneller te realiseren zou echter ook een 'low budget' versie kunnen zijn waarin de fietspaden door kleurverschil en witte stippellijn onderscheiden worden van de autorijbaan van de op- en afrit. Uiteraard max. 30 km/uur. (zie figuur : 7)



Figuur 7 : Fiets- en autostromen scheiden door accentuering (low budget)

3.3. Fietsers en voetgangers die zich toch niet veilig voelen op de oprit Koolmond en afrit Moorland van de Kempenweg (of de hellingshoeken te steil vinden), kunnen in de loop van 2019 over de Moorlandse langzaam verkeersbrug waardoor met name de afrit Koolmond rustiger kan worden.

3.4. Renovatie van Sportpark Moorland met parking entree aan de westkant bij de Heuvelse ophaalbrug kan wat verkeer weghalen van Slingerbos en Koolmond.

3.5. Duiker onder de Kempenweg door voor 1.100 Kempenhorst scholieren waardoor ook het autoverkeer niet meer opgehouden wordt door het stoplicht op de Kempenweg.

3.6. Plateaus fietspaden bovenop Koolmond (langs Kempenweg) nog beter

accentueren (b.v. met gele kleur en/of Led's).

3.7. Slingerbos en/of de Kemmer en/of Koolmond benoemen tot gebied voor bestemmingsverkeer , in combinatie met een 'abonnement' voor handhaving door extern ingehuurde verkeersregelaars (Maarheeze model)

3.8. Een smalle scheiding van 10 meter lengte maken op de middenberm tussen de rijbanen van de Kempenweg op Koolmond (locatie zie figuur 7).



Figuur 8 & 9 : Voorbeelden van een (vaste) afscheiding voor de middenberm in Oisterwijk en ook flexibele afscheiding met kunststof vaantjes (figuur hieronder).

Figuur 10 : Voorstel eenrichtings cirkel rondom Koolmond



4. Wat kan een randweg bijdragen aan de Kempenweg (en Koolmond) ?

Een noordelijke randweg parallel aan de A58 zou 3 verkeersstromen moeten verwerken;

1. Lokaal bestemmingsverkeer uit de Kemmer (n= 1.250)
2. Oirschots woon-werk verkeer (Dorp, Beerzen, Moorland (n = circa 1.750)
3. Sluipverkeer A58 tussen Eindhoven – Tilburg + Westfields, BIC, DPD, GDC, Defensie, Eindhoven Airport (nu zo'n 500, indicatief)

Voertuigbewegingen evenwijdig aan A58, NU en STRAKS met randweg;

Lokaal bestemming	1.250	1.250
Oirschots woon-werk	1.750	1.000
(Sluip)verkeer	500	5.500 (tot 15.000)
Totaal Kemmer	3.500	7.750

De hoeveelheid voertuigbewegingen door de Kemmer zal bij file op de A58, volgens (Sweco) voorspellingen groeien tot 7.750 of zelfs het dubbele (Haskoning) wanneer Westfields, DPD, en BIC volgebouwd zijn en Eindhoven Airport via de 'challenge' variant met Batadorp verbonden is. Het Oirschot – Eindhoven woon-werk verkeer zal juist verminderen

omdat de route via de 'challenge' variant nogal om is, en door de vele stoplichten veel meer tijd kost.

De Kempenweg zit met 20.000 voertuigbewegingen al tegen zijn maximum vanwege de capaciteit van de Lidl rotonde. Dat blijkt dan tijdens de spitsuren en helemaal als er file op de A58 is.

Gebiedsbestemmingsverkeer in Moorland, Koolmond en in de Kemmer, zal de situatie op Koolmond, op de Eindhovensedijk en in Moorland, verbeteren, maar verslechtert de situatie op de Kempenweg iets (500?).

De Kempenweg krijgt immers veel van het 'verdrongen' verkeer te verwerken. Volledige afsluiting van Koolmond zou die situatie nog verslechteren. Als we voor een randweg kiezen, neemt het sluipverkeer toe van circa 500 naar circa 5.750 voertuigbewegingen. Dan is het belangrijk om te kijken waar het sluipverkeer vandaan komt, waar dat sluipverkeer naar toe gaat en of/hoe we dit faciliteren;

Sluipverkeer richting Tilburg heeft NU de volgende opties;

Vanaf Best West

1. Eindhovensedijk - Koolmond - Kempenweg,
2. Eindhovensedijk - Ophaalbrug - Spoordonk

Vanaf afslag Oirschot;

1. Kempenweg - Spoordonk
2. Slingerbos – ophaalbrug – Boterwijk - Spoordonk
3. Beerschotseweg – ophaalbrug – Boterwijk - Spoordonk

Sluipverkeer richting Eindhoven heeft NU de volgende opties;

Vanaf afslag Oirschot;

1. Slingerbos – Eindhovensedijk / Groene Corridor
2. Kempenweg – (illegale afslag Koolmond) – Eindhovensedijk/GC
3. Zwanenburg – Groene Corridor (gedeeltelijk onverhard)

Vanaf afslag Moergestel;

1. Spoordonkseweg – Kempenweg – Eindhovensedijk/Groene Corridor
2. Spoordonkseweg – Boterhoek – Moorland/Rijt Eindhovensedijk
3. Spoordonkseweg – Boterhoek - Beerschotseweg – Zwanenburg

Aan deze varianten kunnen we randweg de Kemmer nog toevoegen.

Vanuit Tilburg richting Eindhoven zou een randweg bij Oirschot zeker interessant zijn voor sluipers die de afslag Oirschot pakken. In het huidige plan van een randweg door de Kemmer, steken zij dan de A58 over naar de BP rotonde en rijden dan vervolgens via randweg de Kemmer en Groene Corridor door Westfields of Best-West naar Eindhoven. Voor hen zijn Moorland en Koolmond niet meer nodig om op de Eindhovensedijk te komen. Dat geldt helaas niet voor

sluipers die al bij Moergestel afslaan en parallel aan de snelweg richting Eindhoven rijden, want zij kunnen dan via de Kempenweg of de route; Boterwijksestraat – Ophaalbrug - Slingerbos naar randweg de BP rotonde rijden. Als het verkeer op de A58 richting Tilburg stagneert, kan men een sluiproute kiezen over Slingerbos, de Kempenweg of de Beerschotseweg. Nemen ze de Kempenweg, dan zou dat strijdig zijn met de doelstelling om de verkeersafwerking op de Kempenweg te verbeteren.

Lost het dichtgooien van Koolmond dit op ? Integendeel, verkeer dat er niet bij Koolmond op- en af kan moet wel over de hele Kempenweg, de BP rotonde en de Lidl rotonde De Lidl rotonde was al de bottleneck en kan die flow niet aan. Er vormt zich een rij die aangroeit en uiteindelijk tot aan de BP rotonde kan staan. Op zowel 22 augustus als 07 september was het al bijna zo ver en kwam de rij tot aan Kempenhorst (zie figuur 5). Op dit moment vormt de Eindhovensedijk een ontlasting voor de Kempenweg Een randweg ontlast de Kempenweg niet, maar doet de druk toenemen door het aantrekken van extra (sluip)verkeer waardoor eerder de maximum capaciteit van de Kempenweg bereikt wordt.

Figuur 11 : Het ‘vollopen’ van de Kempenweg



Het sluipverkeer door Slingerbos verminderen door bestemmingsbebording, knip

of blokkades, zou daar wel lukken, maar ook dan is het zeer waarschijnlijk dat dit verkeer over de Kempenweg gaat rijden, die al vol is.

Uit de berekeningen van Sweco en onze opsplitsing in categorieën verkeer door de Kemmer, blijkt dat een randweg zo'n 10 x meer sluipers aantrekt dan hij wegtrekt van de Eindhovensedijk. Door het randwegplan te omarmen zou door de gemeente Oirschot (net als voor bewoners van Moorland/Slingerbos) juist een **“trojaans paard”** binnen gehaald worden.

Ook vanaf de Lidl rotonde naar de Rabo rotonde en naar de Oude Grindweg zal het dan zeer druk zijn. Zelfs de rustige BP rotonde wordt dan zo druk dat hij verbouwd moet worden. OM deze reden snappen wij niet dat uit de randweg doelstellingen de toevoeging *‘en in het bijzonder de rotondes’* verdwenen is ! Een knip ergens langs het kanaal zou de Kempenweg nog drukker maken en is zowieso niet wenselijk omdat bewoners ten zuiden van het kanaal hierdoor beperkt zouden worden in hun mobiliteit. Zij moeten immers i.p.v. via de Kempenwegbrug ook via de Heuvelse ophaalbrug en Miekoeksebrug aan de andere kant van het kanaal kunnen komen. Zeker als de Prinses Irenebrigadebrug (Kempenweg brug) vanwege het drukke verkeer, onbegaanbaar is. (zie uitslagen Kanaalbruggen enquête op www.buurtgroepdekemmer.nl).

Trojaanse Paarden – we hebben er inmiddels 5 ge-identificeerd die een gevolg zullen zijn van het randwegplan door de Kemmer;

1. Slingerbos – 200 van de 350 sluipauto's weghalen door dit randwegplan en er meer terugkrijgen omdat Slingerbos in het verlengde ligt van dit randweg trace en een doorverbinding vormt tussen BP rotonde en Spoordonkseweg. De exacte hoeveelheid zal afhangen van de beperkingsmaatregelen die vervolgens genomen worden.
2. De Kemmer – 1.750 voertuigbewegingen weghalen van de Eindhovensedijk en er 7.750 voor terugkrijgen op de randweg plus Eindhovensedijk
3. Kempenweg – 3.000 voertuigbewegingen weghalen bij afsluiting Koolmond en fietsstraat Eindhovensedijk en 7.750 voertuigbewegingen terugkrijgen bij de BP rotonde waarvan er 5-6.000 ? de hele Kempenweg over moeten van- en naar Oirschot. Bij bescherming van Slingerbos (punt 1) wordt de Kempenweg ongewild de (hoofd) doorverbinding in de sluiproute tussen Eindhoven en Tilburg noordelijk van de A58.
4. Groene Corridor – Verdubbeling van het verkeer van 4.000 naar 8.000 (Sweco) of zelfs 15.000 (Haskoning).
5. Spoordonk – zal door het nieuw aangetrokken verkeer meer sluipverkeer te verwerken krijgen op de route Moergestel – Oirschot en vise versa.



Figuur 12 : Randweg als Paard vanTroje

5. Conclusies en aanbevelingen

Koolmond heeft daadwerkelijk veiligheidsproblemen.

Een groot probleem is de groep FOUT afslaande automobilisten (250 op een file dag). Dit is gelukkig snel en goedkoop op te lossen door een (smalle) afscheiding tussen de rijbanen in de middenberm te maken. (Quick Win 1).

Het tweede probleem is de groep linksafslaande fietsers (450). Zij rijden, als het ware, tegen de rijrichting in en kruisen de afslaande auto's. Dit is eveneens snel en goedkoop op te lossen door, behalve voor auto's, ook eenrichtingsverkeer voor fietsers in te voeren zodat zij alleen nog maar rechts af slaan met de automobilisten mee in dezelfde richting. Zij kunnen dat dan doen op een eigen fietsstrook naast de auto rijbaan. (Quick Win 2) Zie de ge-arceerde strook in figuur 7. Handhaving kan plaatsvinden tijdens het handhaven voor bestemmingsverkeer. Als we geloven dat de fietsers zich niet aan het eenrichtingsverkeer zullen houden, dan kunnen we ook een twee-richtingen fietspad langs de noordflanken van de oprit en afrit aanleggen. Ook dan zouden fietsers en automobilisten elkaar bovenop Koolmond niet meer kruisen. Door deze oplossingen zou het renovatievoorstel voor Koolmond een stuk goedkoper kunnen worden !

Leggen we ook nog een eenrichtingscirkel aan rondom Koolmond (over Rijt en de Eindhovensedijk tussen de tunnel onder de Kempenweg en de nieuwe Moorlandse fietsbrug), dan kunnen we ook over de laatste 250 meter van de Groene Corridor de gescheiden fietsinfrastructuur doortrekken. Daardoor worden tunnel en fietspaden veiliger. (Quick Win 3)

Ook kunnen de plateau's bovenop Koolmond nog iets beter geaccentueerd worden en kan de bebording duidelijker.

Met deze verbeteringen kan Koolmond, in ieder geval voor bestemmingsverkeer in Moorland en de Kemmer, behouden blijven, waardoor deze wijken optimaal verbonden blijven met het noordelijk van het kanaal gelegen gedeelte van Oirschot (en vice versa). Koolmond voor alle verkeer open houden, lijkt moeilijk houdbaar, of het zou moeten zijn na 2023 (A58 verbreed).

Wij verwachten geen veiligheidsproblemen tussen de nieuwe Moorlandse fietsbrug en de afrit Koolmond zolang de aantallen fietsers over deze nieuwe brug niet significant zijn (*te meten als de brug klaar is*). In het geval dat Koolmond alleen nog door bestemmingsverkeer gebruikt gaat worden zal het samenspel met de Moorlandse fietsbrug nog beter verlopen. Voor zover er verschuiving plaats vindt van een aantal fietsbewegingen van afrit Koolmond naar de nieuwe fietsbrug, is dit ook positief te noemen. Wel hopen we dat de Moorlandse fietsbrug de mobiliteit naar de ophaalbrug niet in de weg staat.

In hoofdstuk 3 zijn maar liefst 10 mogelijkheden ge-indentificeerd voor verbetering van de verkeerssituatie van Koolmond waaronder de bovengenoemde. Een randweg is daarom zeker niet nodig om de verkeersproblemen op Koolmond op te lossen. Afsluiting van Koolmond zou een te rigoreuze aanpak zijn van relatief kleine problemen en zou de bewoners en bestemmingen ten zuiden van het kanaal isoleren.

Bestemmingsgebied afbakening (Moorland, Koolmond & de Kemmer), zou een voor alle belanghebbenden aanvaardbare compromis kunnen zijn. Dit is zeer goedkoop en het is snel uit te testen.

De verkeersdoorstroming van de Kempenweg zelf is het grootste probleem, en wel door de bottleneck rol van de Lidl rotonde. Bij te veel aanbod van verkeer op de Kempenweg, schiet de capaciteit van de Lidl rotonde te kort en stagneert het verkeer eerst tot op de Prinses Irenebrigadebrug vervolgens tot bij de fietsers oversteekplaats van Kempenhorst en uiteindelijk zelfs tot de BP rotonde.

Op dit moment vormt de Eindhovensedijk een ontlasting voor de Kempenweg. Een randweg ontlast de Kempenweg niet, maar doet de druk, met name bij file op de A58, juist toenemen door het aantrekken van extra (sluip)verkeer waardoor eerder de maximum capaciteit van de Kempenweg bereikt wordt. Een randweg trekt verkeer weg van de Eindhovensedijk maar op de randweg zelf wordt een veelvoud aangetrokken. Daarvoor moet dan de BP rotonde verbouwd worden. Verkeer richting Tilburg wil, bij file op de A58, vanaf de BP rotonde uitwijken naar Slingerbos en de Kempenweg, tenzij een omleiding via de Beerschotseweg gestimuleerd zou kunnen worden. Het betreft hier vooral sluipverkeer vanuit Best-West en/of afslag Oirschot richting Tilburg, maar ook sluipverkeer richting Eindhoven dat al bij Moergestel van de A58 af gaat. Deze drie sluipverkeerstromingen versterken de overlast op de Kempenweg. Sweco stelt /heeft indertijd berekend, dat er een maximum zit aan de capaciteit van de Kempenweg, daarna zoekt het verkeer andere routes.

Op 1 van de 4 sluipverkeer stromen noordelijk van de A58 heeft faciliteren d.m.v. een randweg door de Kemmer, een gunstig effect (afslag Oirschot – Eindhoven), voor de andere 3 zorgt het juist voor meer druk op de Kempenweg.

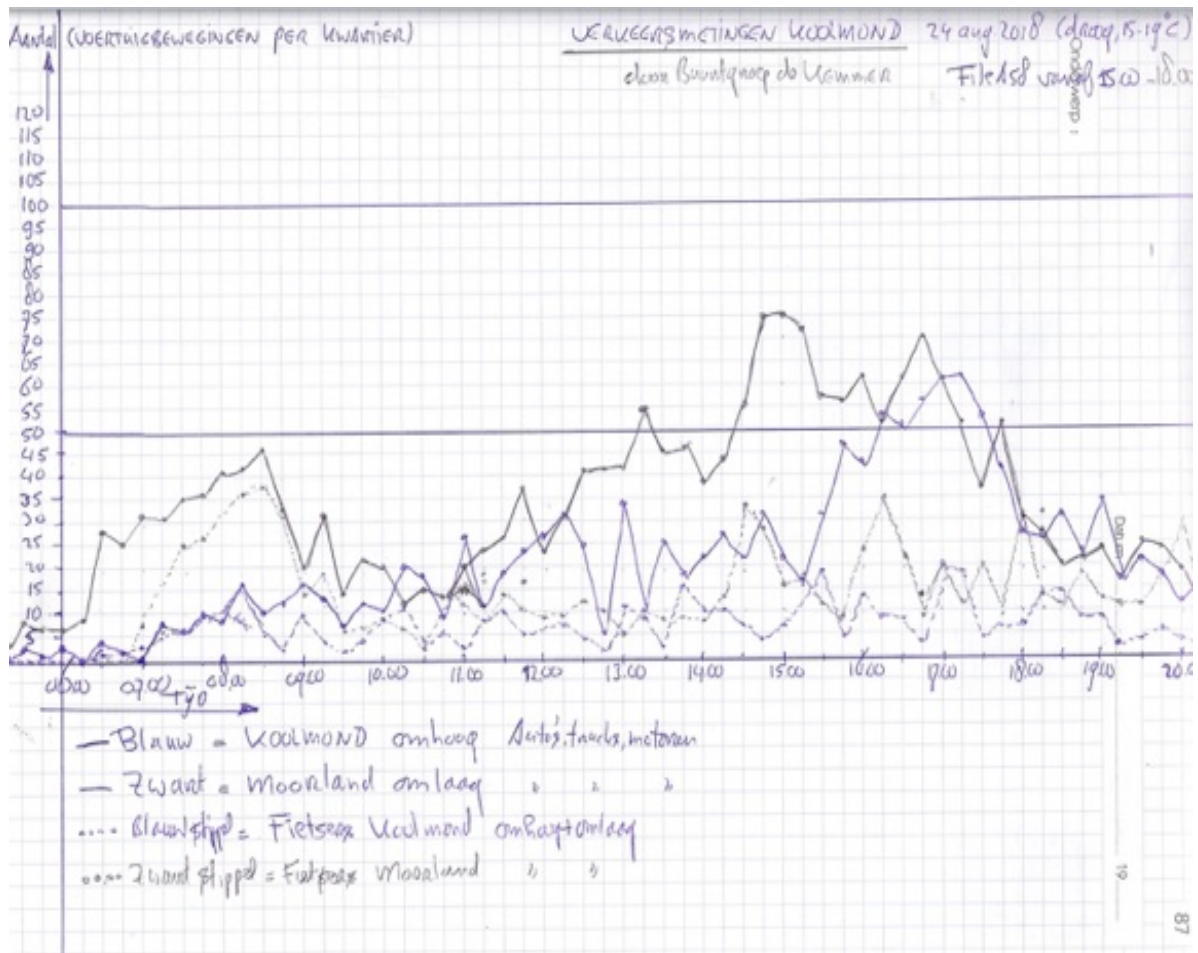
Sluipverkeer wering door een straat of gebied af te bakenen voor bestemmingsverkeer, zou mogelijk een randweg kunnen voorkomen en meerdere miljoenen besparen. We kunnen relatief snel een plaatselijke ‘pilot’ starten om dit uit te testen en ervaring op te doen. Mocht blijken dat het ons dan niet lukt om het sluipverkeer daarheen te leiden waar wij dat graag willen, dan zou alsnog een combinatie met een (helaas dure) randweg bekeken kunnen worden. Ook met een randweg zullen we waarschijnlijk niet onder sluipverkeer werende maatregelen uit komen.

Om de druk van het sluipverkeer op de Kempenweg en Slingerbos te verminderen, komt dan ook het alternatieve randweg trace aan de zuidkant van de A58 opnieuw in beeld (het Z-woord). Met alle informatie die inmiddels beschikbaar is, zou het ons niet veel moeite meer kosten om alvast een Matrix vergelijking te maken voor dit trace in vergelijking met het Kemmer trace.

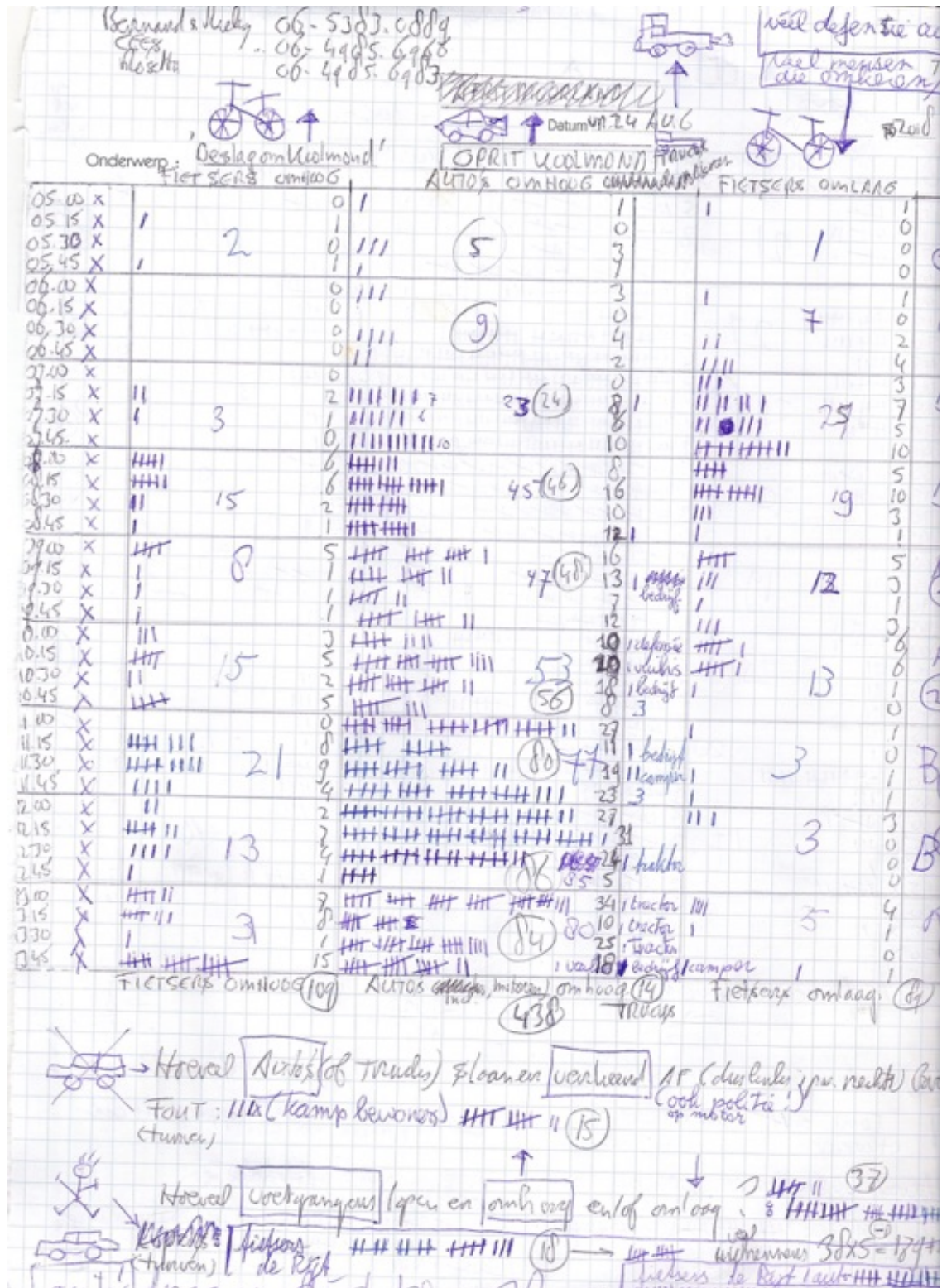
De doelstelling van twee jaar geleden bevatte de toevoeging *‘in het bijzonder de rotondes’*. Waarom deze toevoeging verdwenen is, begrijpen wij niet. De probleemloos functionerende BP rotonde zou, als gevolg van het randwegplan, voor een kapitaal verbouwd moeten worden. Aan de oorzaak van de stagnatie op de Kempenweg (Lidl rotonde) gebeurt echter niets. Hopelijk is de genoemde toevoeging niet vervallen omdat we berusten in machteloosheid om iets aan de Lidl rotonde te doen.

Tot slot blijkt de fietsroute parallel aan het kanaal ook een aardig aantal fietsers te trekken (377 op 1 dag). Hoewel hieronder zo'n honderd Kempenhorst scholieren zijn, willen we deze route toch graag toevoegen aan mogelijke snelfiets trace's en Groene Corridor fiets variatie mogelijkheden (Bijlage: 5)

Bijlage 1: Aantal voertuigen en fietsers per kwartier door oprijt Koolmond en afrit Koolmond



Bijlage 2: Voorbeeld van een turflijst



Bijlage 3: Huidige 2 route mogelijkheden tussen Eindhovensedijk en Spoordonk



Bijlage 4: Toekomstige 3 route mogelijkheden tussen Eindhovensedijk en Spoordonk ingeval van een randweg door de Kemmer of over Zwanenburg. De verschillen in afstand zijn relatief gering, de verschillen in reistijd daarentegen significant in geval van file op de A58.



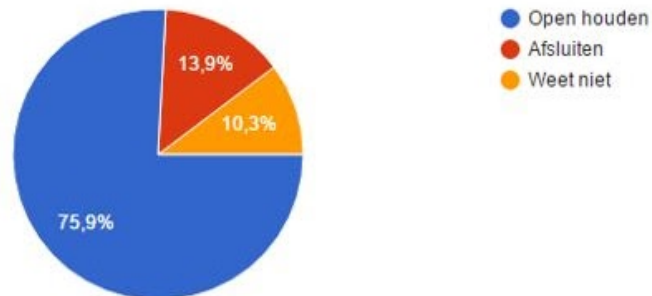
Bijlage : 5 Drie kandidaten voor snelfiets- en Groene Corridor variatie routes door de Kemmer

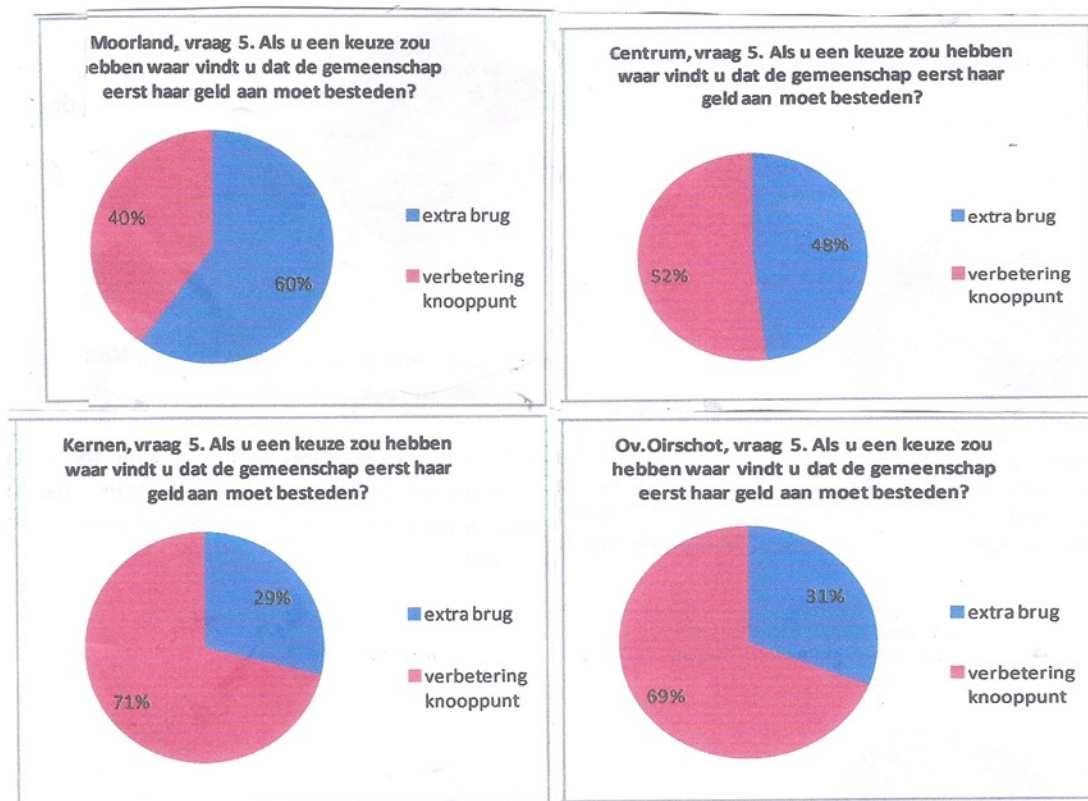


Bijlage : 6 Uitkomst Kanaalbruggen enquête m.b.t. Koolmond

Er liggen plannen om de oprit bij Koolmond en de afrit naar Moorland te renoveren en veiliger te maken voor fietsers, voetgangers en auto's. Dan zou deze verbinding open kunnen blijven. Daarentegen zijn er ook plannen om deze oprit en afrit af te sluiten voor auto's. Er zal in dat plan dan een randweg door het bosgebied de Kemmer aangelegd moeten worden. U kunt de Kempenweg dan op en af bij de BP rotonde. Zou u de Koolmond op- en afrit voor auto's open willen houden of afsluiten?

497 reacties





Bijlage 7 : Uitgezonderd Moorland kiezen burgers uit de meeste delen van Oirschot voor investering in verbetering van verkeersknooppunt Kempenbrug/Koolmond. (bron: enquête D66 uit 2015 , n=946)