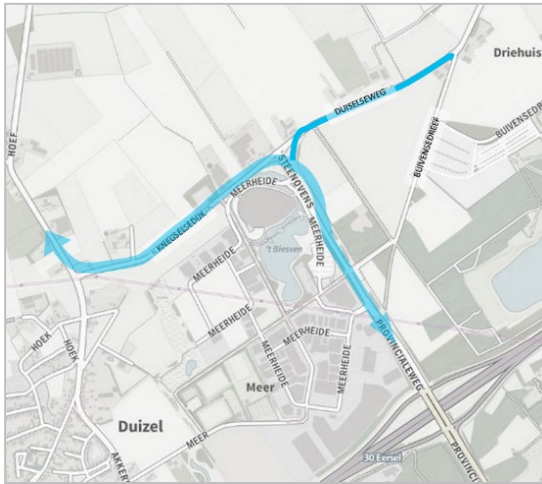


## Inleiding

De gemeente Eersel werkt vanuit de Mobiliteitsstrategie voor de Kempen aan het verbeteren van de route tussen de A67 en de noordelijke Kempendorpen. Deze route loopt via Steenovens en de Knegselsedijk naar de Hoef en verzamelt het verkeer van en naar de Kempendorpen. Dit met als doel om het autoverkeer zo veel mogelijk op de daarvoor bestemde wegen af te wikkelen en bedrijventerrein Meerheide zo optimaal mogelijk te ontsluiten. Daarnaast maakt ook bestemmingsverkeer voor Landgoed Duynenwater en de Kempische dorpen gebruik van deze route. Door het opwaarderen van de route Hoef – Knegselsedijk – Steenovens geleiden we het verkeer beter van en naar de snelweg. Hiermee door neemt de overlast in de Kempendorpen af.



Hiernaast is dit weergegeven door de blauwe pijl vanaf Hoef richting de A67. Het opwaarderen van de route doen we door het wijzigen van de huidige T-splitsingen in een doorgaande route. Om het verkeer goed af te wikkelen en de verkeersveiligheid te waarborgen, is een fietspad langs de Knegselsedijk wenselijk. De gemeenteraad heeft extra krediet beschikbaar gesteld voor de realisatie van een vrijliggend fietspad langs de Duiselseweg. Dit met als doel om een

aansluiting te maken op het bestaande fietspad langs de Eerselseweg. In het ontwerp hebben we een vrijliggend fietspad opgenomen langs de Duiselseweg.

## Ontwerpproces

### Het proces

In het ontwerpproces voor de reconstructie van de Knegselsedijk – Duiselseweg zijn we "breed" gestart met diverse opties voor een mogelijke reconstructie. In een eerste werksessie met de diverse vakdisciplines hebben we de opties besproken en verschillende opties laten vervallen. Dit op basis van haalbaarheid en wenselijkheid. In een tweede werksessie hebben we voor de overgebleven opties nogmaals een vergelijkbare sessie gehouden. Dit heeft geresulteerd in het voorkeursontwerp dat nu voorligt. We bespreken dit ontwerp verdeeld in vier tracés.

### Tracé A Kruising Hoef – Knegselsedijk

In de huidige situatie is het tracé Hoef – Knegselsedijk een T-splitsing met als doorgaande route de Hoef van noord naar zuid. Verkeer van en naar de Knegselsedijk moet voorrang verlenen aan verkeer op de Hoef. In de nieuwe situatie maken we een bocht vanuit het noorden (de Hoef) richting Knegselsedijk. Dit is de nieuwe doorgaande route en die heeft voorrang. De zuidelijke tak (de Hoef) sluit aan in deze bocht en heeft geen voorrang. De oversteek voor fietsers is geregeld met vrij liggende fietspaden en een oversteek met middengeleider.

De belangrijkste afweging in dit tracé is de boogstraal van de bocht. Deze boogstraal heeft te maken met de snelheid van het autoverkeer. We kiezen voor de kleinst mogelijke boogstraal bij de snelheid van 60 km/uur. Een kleinere boogstraal heeft een kleiner ruimtebeslag en dus minder grondaankoop. Een kleinere boogstraal is landschappelijk ook beter in te passen waardoor we meer bomen en groen kunnen handhaven.

Desondanks is een wijziging van het bestemmingsplan nodig, moeten er gronden aangekocht worden en verdwijnen er enkele bomen die we elders compenseren.

### Tracé B Knegselsedijk

In de huidige situatie is de Knegselsedijk een weg van 6 meter breed. Het snelheidsregime is 60 km/uur en dat is met markering aangeduid. De oude markering staat ook nog op het wegdek. In de nieuwe situatie blijft deze weg 60 km/uur. Het is wel de intentie om het verkeer meer via deze route te sturen waardoor het mogelijk een drukker route wordt. Om die reden maken we een vrij liggend fietspad langs de Knegselsedijk. Het ontwerp gaat uit van een fietspad aan de noordkant (grens huidige weg) in twee richtingen. Daarnaast komt een berm en dan start de nieuwe weg. De nieuwe weg schuift dus in zuidelijke richting en hier is extra grond voor nodig en dienen we bomen te verwijderen. Ter hoogte van de fietsoversteek bij Venco Campus maken we een middengeleider voor de fietsers om in twee stappen over te steken.

Voor de Knegselsedijk hebben we vooral gekeken naar welke kant we kunnen uitbreiden. Aan de noordkant is dit lastiger omdat hier meer percelen liggen en dus grondaankopen. Daarnaast is de bomenrij langs de noordkant mooier dan langs de zuidkant. Dit heeft geresulteerd in de keuze om de huidige grens aan de noordkant aan te houden en vanaf daar het nieuwe fietspad en de weg in te passen. Aan de zuidkant is de aankoop van grond noodzakelijk. Het voordeel is dat het hier één eigenaar betreft. Aan de zuidkant maken we een nieuwe bomenrij.

Tot slot zitten we in het leefgebied van de uil. We willen daarom ter hoogte van de Hoef een extra stuk grond aankopen om het leefgebied voor de uil te verbeteren.

### Tracé C Kruising Knegselsedijk – Steenovens

In de huidige situatie is het tracé Knegselsedijk - Steenovens een T-splitsing met als doorgaande route de Knegselsedijk richting de Duiselseweg. Verkeer van en naar de Steenovens moet voorrang verlenen aan verkeer op de Knegselsedijk. In de nieuwe situatie maken we een bocht vanuit de Knegselsedijk richting Steenovens. Dit is de nieuwe doorgaande route en die heeft voorrang. De Duiselseweg sluit aan in deze bocht en heeft geen voorrang.

Voor dit tracé zijn veel opties besproken. Het gaat met name om de boogstraal van de bocht. Die kan strak om de Venco Campus heen of over de retentievijver die dan verplaatst moet worden, of juist een ruimere bocht om de Venco Campus heen. Uiteindelijk stellen we voor de ruime boogstraal te kiezen zodat we om de retentievijver heen gaan. Vanuit verkeersveiligheid heeft dit ook de voorkeur vanwege de aansluiting van het bedrijventerrein ter hoogte van Vencomatic. De ruimte voor een ruime boogstraal is beschikbaar en de grond is eigendom van de gemeente. Dit vraagt wel een stuk verlegging van de Steenovens en dus extra kosten. We zien dit wel als optimale en veilige oplossing.

### Tracé D Duiselseweg

Voor de Duiselseweg heeft de gemeenteraad € 700.000 extra beschikbaar gesteld om een vrij liggend fietspad te realiseren langs de Duiselseweg. Daarmee is de Duiselseweg onderdeel geworden van het project. Het vrijliggend fietspad heeft ten doel een verbinding te maken voor fietsers tussen de Knegselsedijk en de Eerselseweg (waar al een vrijliggend fietspad ligt).

We trekken het fietspad langs de Knegselsedijk door langs de Duiselseweg, om zo een doorlopende fietsverbinding tussen Hoef en Eerselseweg te maken. De Hoef (foto) is een referentie voor het wegbeeld van de Duiselseweg met vrijliggend fietspad. Het is wenselijk de bomenrijen langs de Duiselseweg te handhaven. Daarom kiezen we bij de aanleg van



een vrijliggend fietspad om dit "achter" de bomenrij aan te leggen. Zo handhaven we de bestaande groenstructuren. Dit vraagt aankoop van grond. Het gaat in veel gevallen om particuliere voortuinen. Omdat we buiten de grenzen van de bestaande weg gaan, is een wijziging van het bestemmingsplan nodig.

