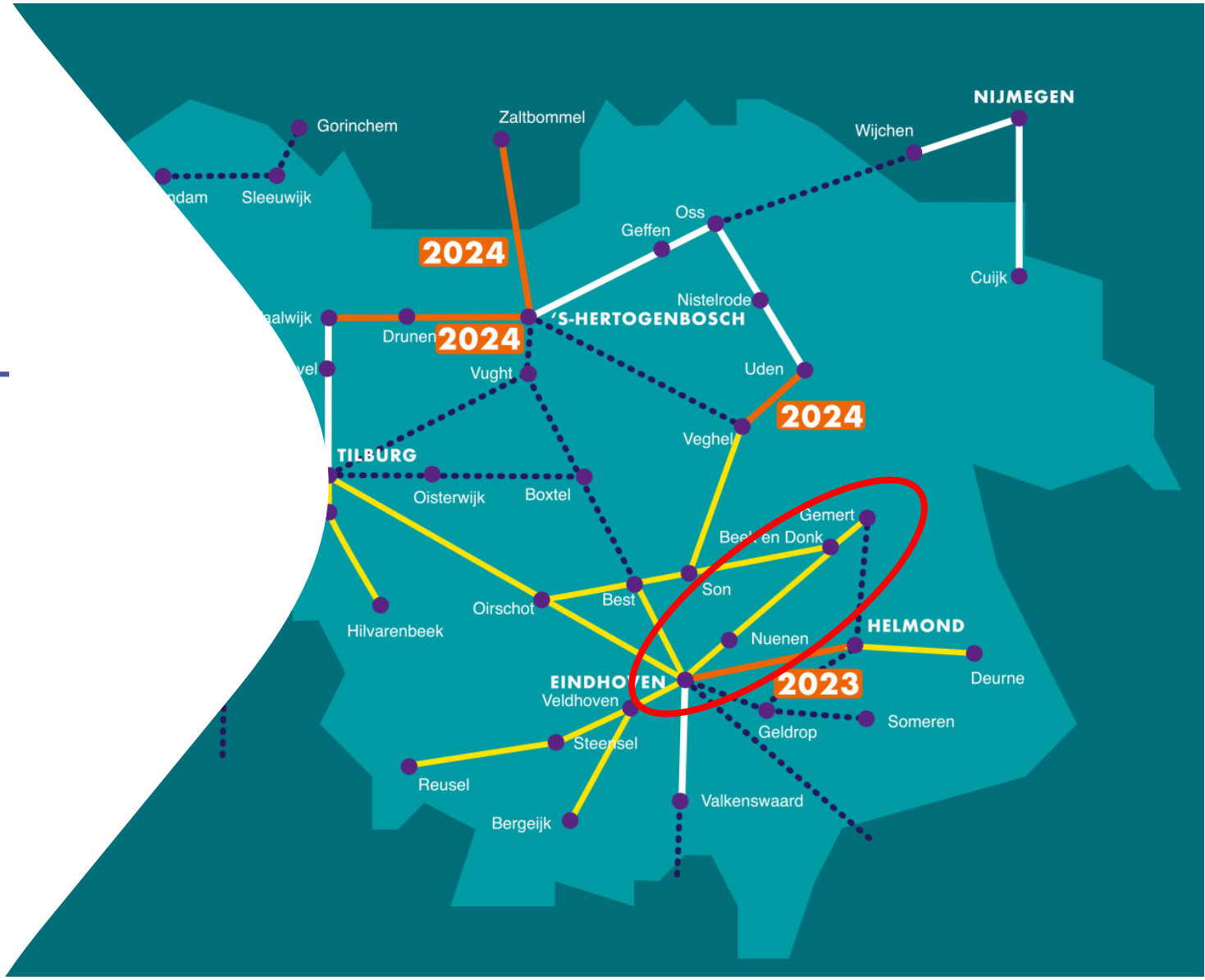
TAUW



Studierapport

Fietsroute Gemert–Eindhoven

Addendum gemeente Laarbeek

11 februari 2025

Provincie Noord-Brabant

Gemeente Nuenen

EINDHOVEN

Laarbeek Waterpoort van de Peel

gemeente Gemert-Bakel

Fietsverbinding Gemert-Eindhoven

In het kader van de regionale mobiliteitstransitie in Zuidoost-Brabant is er een fietsverbinding tussen Gemert en Eindhoven beoogd, die een alternatief biedt voor de auto en het openbaar vervoer. Dit is een van de regionale afspraken uit het Bereikbaarheidsakkoord/-agenda. De route moet het fietsen over lange afstanden aantrekkelijker maken, met name voor woon-werkverkeer.

De verbinding Gemert – Eindhoven ligt binnen vier gemeenten: Gemert, Nuenen, Laarbeek en Eindhoven. Samen met de provincie zijn deze partijen gezamenlijk opdrachtgever voor de studie naar deze fietsverbinding.

Eind 2024 heeft de stuurgroep de concept Bestuursovereenkomst (BOK) vastgesteld, waarna het bestuurlijke proces bij de verschillende gemeenten is opgestart. In de concept BOK zijn nog geen volledige maatregelen opgenomen voor deelgebied 3: Laarbeek.

Dit rapport is een addendum op de eerder doorlopen tracéanalyse, zoals opgenomen in het studierapport van 17 november 2023.

Deelgebied 1: Eindhoven

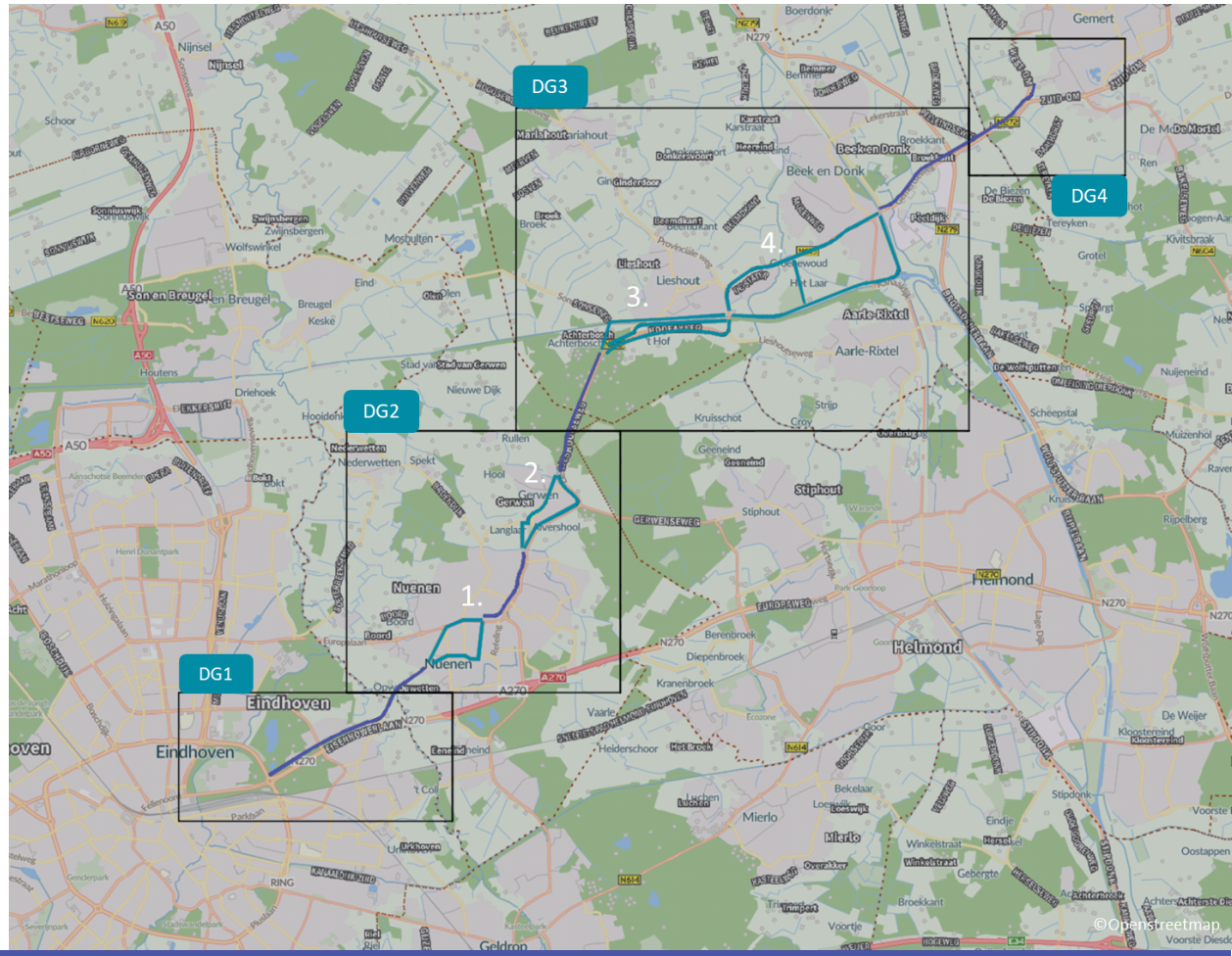
Deelgebied 2: Nuenen

Alternatief 1: Nuenen
Alternatief 2: Gerwen

Deelgebied 3: Laarbeek

Alternatief 1: Deense Hoek
Alternatief 2: Beek en Donk

Deelgebied 4: Gemert



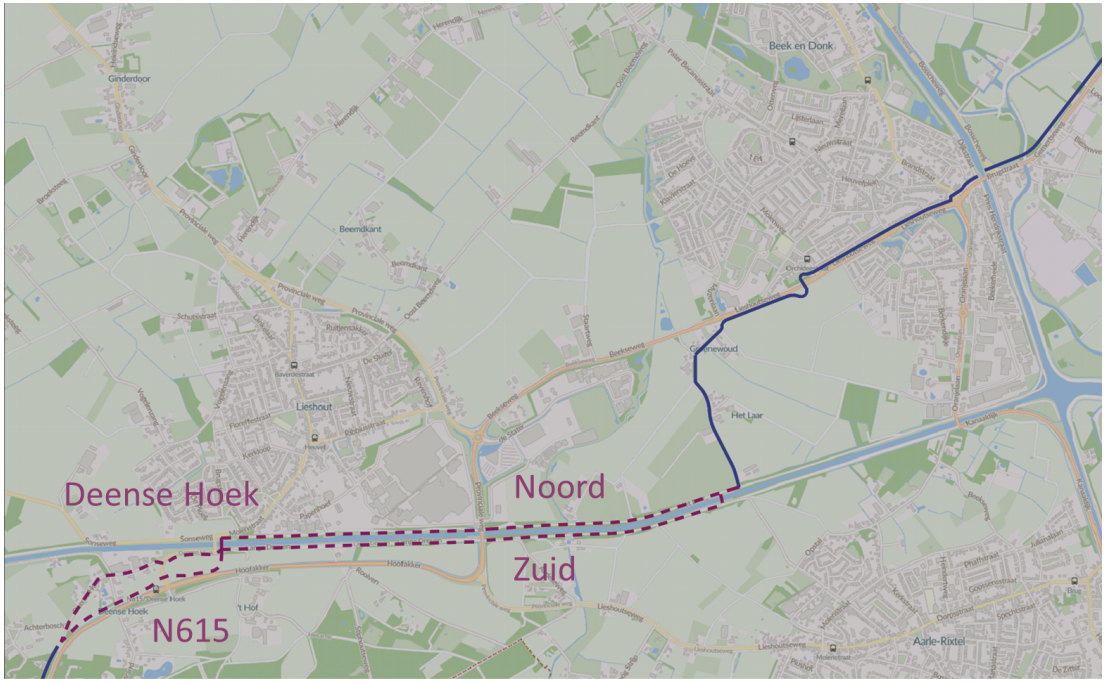
Deelgebied 3: Laarbeek

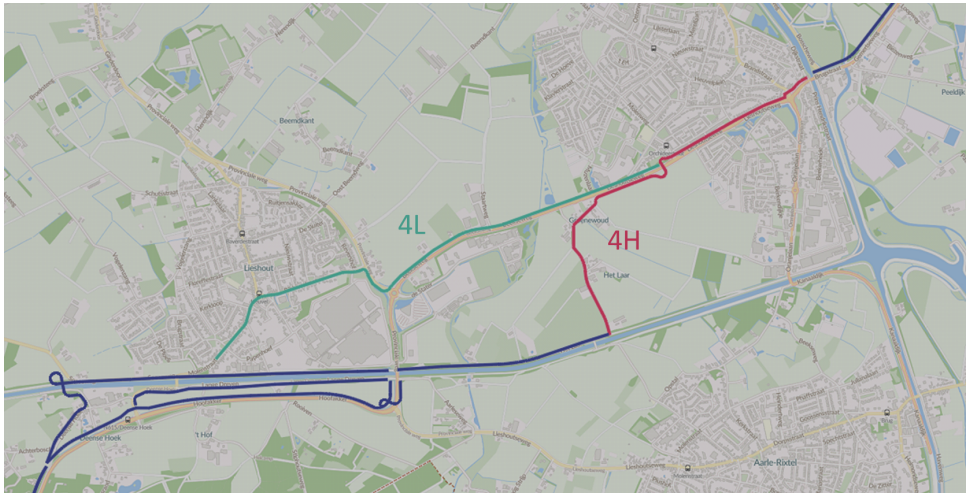
Inleiding alternatieven & varianten

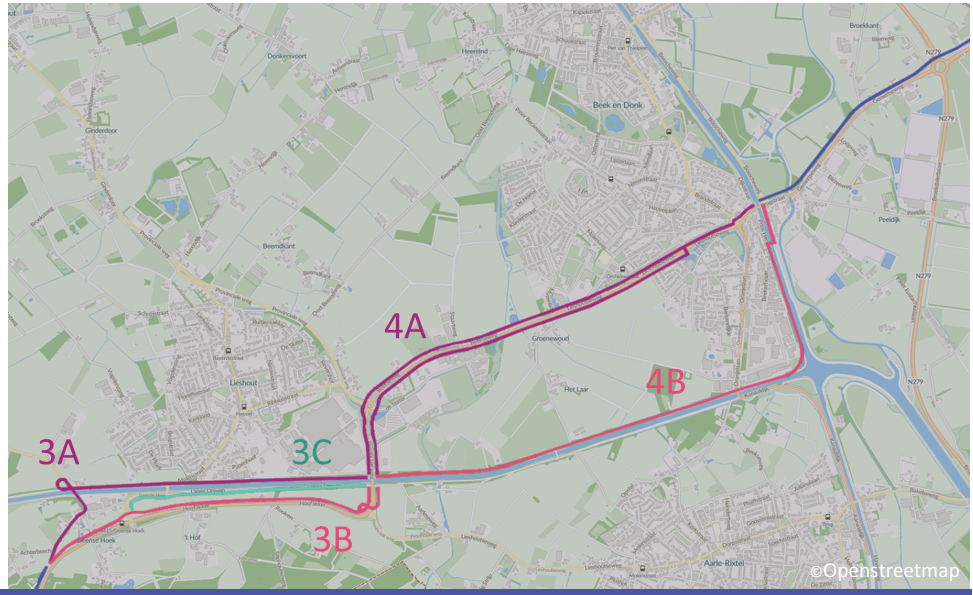
Complexiteit, alternatieven en varianten

Deelgebied 3 is een complexe schakel in de verbinding tussen Eindhoven en Gemert. Het verloop door de Deense Hoek, de kruising over de Bavaria- en de Beekse brug en de ligging in of om Beek en Donk zijn de grote onderdelen die invloed hebben op het succes van de regionale fietsverbinding. Als gevolg van deze complexiteit zijn er in de voorgaande studie al veel alternatieven en varianten onderzocht.

Binnen de concept Bestuursovereenkomst (BOK) zijn de volgende maatregelen overeengekomen. Bij de Deense Hoek loopt de route vanuit Gerwen via een fietsstraat door de Deense Hoek en parallel aan het talud van het Wilhelmina-kanaal. Tevens is er een nieuwe fietsbrug voorzien over het kanaal. In Beek en Donk betreft de maatregel een ongelijkvloerse kruising iets ten westen van de Orchideestraat. Tussen deze maatregelen zijn het tracé en de maatregelen niet opgenomen in de BOK, en dit rapport dient als addendum op de reeds doorlopen tracéanalyse.







Deelgebied 3: Laarbeek

Nadere aanvullende varianten

Na het advies voor variant 4H. Het Laar voor het tracé Lieshout - Beek en Donk is er nader onderzoek verricht, en zijn aanvullende varianten opgesteld. Dit betreft 4A-zuid. Beek en Donk en 4H-b.a. Het Laar. Voornaamste aanleiding zijn de nieuwe ontwikkelingen rondom de Beekse Akkers en de informatiebijeenkomst met betrekking tot de proef voor het afsluiten van de Laarbrug voor gemotoriseerd verkeer.

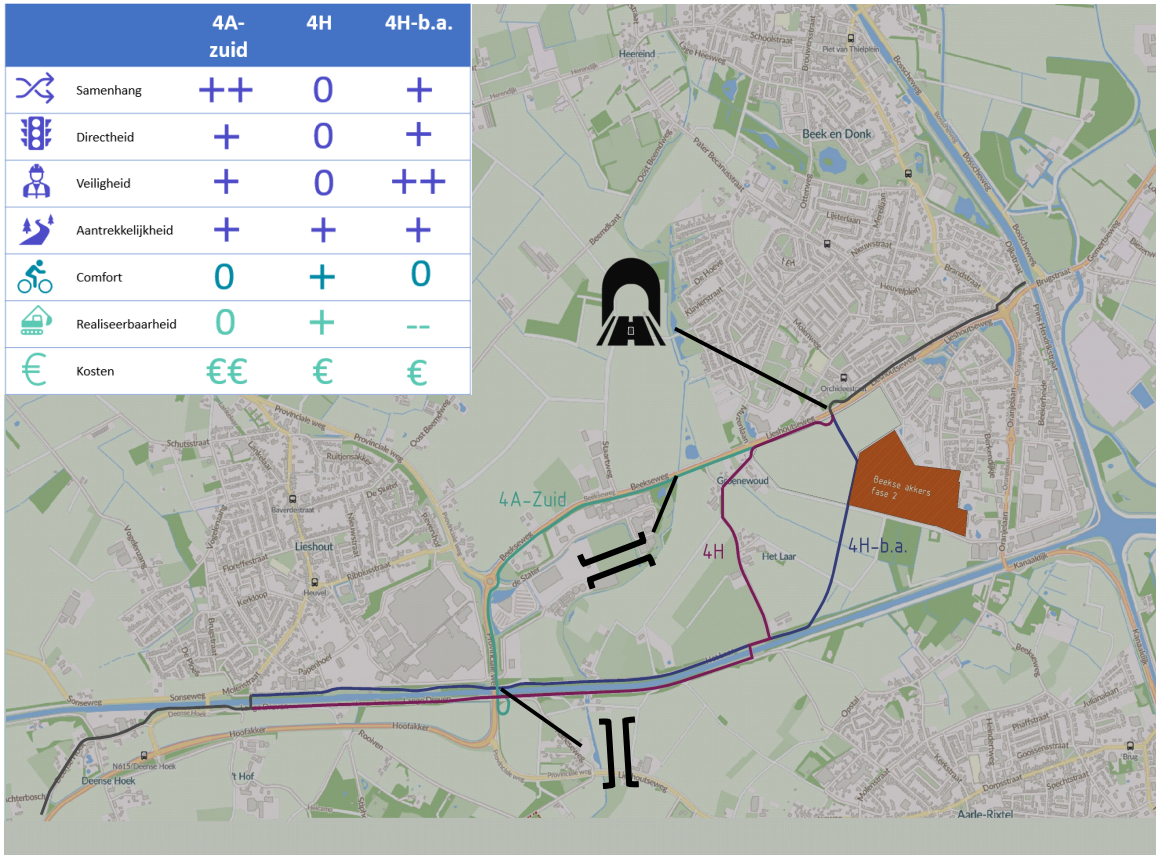
Variant 4A-Zuid

De variant door Beek en Donk is gebaseerd op Alternatief 4A. Beek en Donk met aan beide zijde een eenrichting fietspad. Deze nieuwe variant omvat een tweerichtings fietspad aan de zuidzijde van de Lieshoutseweg (N615), van de Bavariabrug tot Beek en Donk, wat bijdraagt aan de sociale veiligheid. Om deze route te kunnen faciliteren, is een nieuwe fietsbrug langs de bestaande Bavariabrug noodzakelijk. Hoewel deze variant zorgt voor een goede aansluiting van Beek en Donk, kent het meerdere conflictpunten op het gebied van verkeersveiligheid, zoals bij de Bavariarotonde en de aansluiting van Het Laar. De snelfietsroute bevindt zich aan de oosttak van de rotonde, die als rustig wordt ervaren, wat in de vervolgfase moet helpen om deze oversteek veilig in te richten.

Variant 4H-b.a. (Beekse Akkers)

Voor alternatief 4H. Het Laar is onderzocht of deze kan worden geoptimaliseerd en of deze te combineren is met de nieuwbouwontwikkeling Beekse Akkers fase 2. Uit eerdere studie is gebleken dat verkeerskundige maatregel, zoals een knip op de bestaande Laarbrug, niet voldoende draagvlak heeft. Hierdoor wordt er geen afname in verkeersintensiteit verwacht op Het Laar, waar eerder met deze verkeerskundige maatregel wel vanuit is gegaan. Hierdoor is minder aantrekkelijk en veilig om Het Laar als fietsstraat in te richten; daarom is de veiligheidsscore verlaagd van ++ naar 0.
In basis is deze optimalisatie ook mogelijk met een zuidelijke ligging van het kanaal. Binnen deze variant wordt uitgegaan van dat de fietsroute aan de noordzijde van het kanaal ligt en buigt af richting Beekse Akkers fase 2, om vervolgens middels een fietstunnel in Beek en Donk aan de noordzijde van de Lieshoutseweg (N615) te worden geleid. Deze fietstunnel is gunstig voor de verkeersveiligheid van de regionale route en biedt, gezien de barrièrewerking van de Lieshoutseweg (N615), ook kansen voor het huidige en toekomstige lokale fietsnetwerk. De ligging van het fietspad langs het kanaal vermindert het aantal conflictpunten, welke rondom de grote wegen wel aanwezig zijn. De rechte aansluiting op de fietstunnel en de rechtstreekse route door de landbouwpercelen, tussen het kanaal en Beekse Akkers fase 2, zorgt voor een directe fietsroute. Een aandachtspunt hierbij is de verminderde sociale veiligheid op de landbouwpercelen, doordat er geen ander verkeer aanwezig zal zijn. De samenhang wordt aanzienlijk verbeterd door de verbinding met de Beekse Akkers, maar wordt enigszins negatief beïnvloed door de noordelijke ligging nabij de Bavariabrug waar geen uitwisseling kan plaatsvinden en zal via de onveilige zuidzijde blijven. Het tracé heeft tevens een geringe omrijtijd van en naar het Commanderij College.

	4A-zuid	4H	4H-b.a.
Samenhang	++	0	+
Directheid	+	0	+
Veiligheid	+	0	++
Aantrekkelijkheid	+	+	+
Comfort	0	+	0
Realiseerbaarheid	0	+	--
Kosten	€€	€	€



Deelgebied 3: Laarbeek

Voorkeursvariant dorpsraden gemeente Laarbeek

De dorpsraden van de gemeente Laarbeek zijn actief betrokken bij de tracéanalyse voor de snelfietsroute Gemert-Eindhoven. In samenwerking met de verkeerswerkgroepen zijn de dorpsraden gekomen tot een voorkeursvariant. Dit is de zogenaamde “Cyaan route”.

Voorkeursvariant dorpsraden

Bij de voorkeursvariant van de dorpsraden ligt het tracé van de snelfietsroute grotendeels ten noorden van de het Wilhelminakanaal , waarna het via een nieuwe fietsbrug de Zuid-Willemsvaart en de Aa kruist.

Goede punten:

- Directere aansluiting op SFR Gemert-Helmond en SFR Gemert-Tilburg
- Behoud van bestaande fietspaden langs N615
- De Laarbrug blijft toegankelijk voor gemotoriseerd verkeer
- De route is solitair en geeft rust (aantrekkelijkheid)

Mindere punten:

- Dit tracé draagt niet of nauwelijks bij aan de belangrijke relatie met Gemert en Beek en Donk, en er komt geen verbetering voor fietsers rondom de Beekse brug; de smalle fietspaden blijven behouden (samenhang)
- Buiten de SFR zijn er aanzienlijke investeringen nodig om de kernen binnen de gemeente Beek en Donk, met name Beek en Donk Noord, te verbeteren. Dit is noodzakelijk vanwege de barrièrewerking van de N615; hiervoor is nog steeds een ongelijkvloerse aansluiting op de N615 gewenst en moeten diverse straten als fietsstraat worden ingericht
- De gevaarlijke gelijkvloerse oversteek op de Bavariabrug aan de zuidzijde blijft bestaan.
- De oversteek bij de kruising met de Oranjelaan wordt verwacht zeer lastig veilig in te richten
- Het is een grote opgave om de inpassing van de nieuwe fietsbrug over de Zuid-Willemsvaart te realiseren. Ook dienen aan de westzijde vele bomen gerooid te worden. (realiseerbaarheid)
- In het buitengebied is de route sociaal onveilig, vooral 's avonds (aantrekkelijkheid)

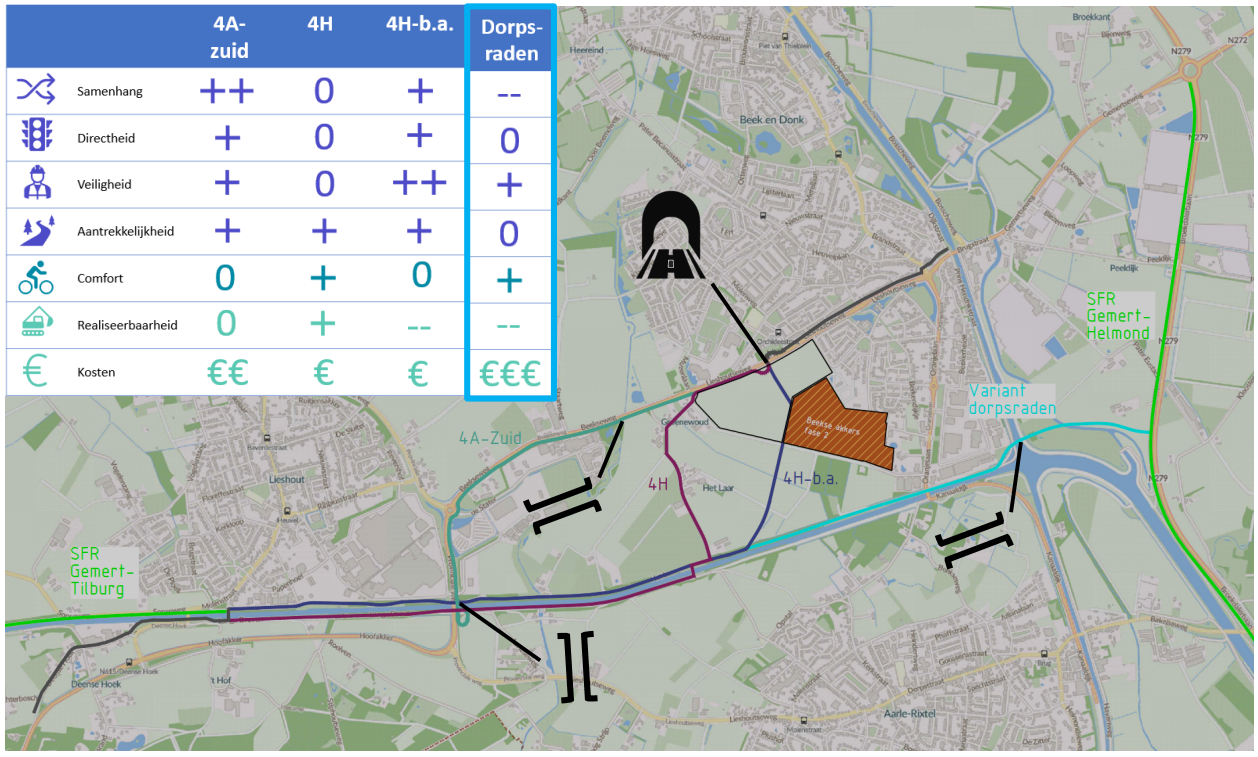
Haalbaarheid nieuwe fietsbrug Zuid-Willemsvaart en de Aa

De Zuid-Willemsvaart heeft een CEMT-klasse II met een doorvaarhoogte van 6,10 meter. Deze doorvaarhoogte geldt over de volledige breedte van het kanaal, wat betekent dat het kunstwerk een lengte van 70 meter moet hebben. Het waterpeil van de Zuid-Willemsvaart ligt ongeveer op +15,10 meter, terwijl het omliggende maaiveld op ongeveer +15,60 meter ligt. Dit geeft aan dat er hellingbanen van minimaal 250 meter nodig zijn. De westelijke hellingbaan kan niet worden ingepast met een grondlichaam en moet daarom als constructie worden gerealiseerd. De hellingbaan aan de oostzijde kan wel met een grondlichaam worden ingepast.

Het kruisen van de Aa kan op maaiveldniveau, zoals ook het geval is aan de oostzijde van de Beekse brug. Hierdoor is er geen extra lengte voor het kunstwerk nodig.

Naast de uitdaging om deze fietsbrug in te passen worden er op deze locatie vanuit de omgevingsverordening beperkingen verwacht, die in deze fase nog niet zijn beoordeeld.

	4A-zuid	4H	4H-b.a.	Dorps-raden
Samenhang	++	0	+	--
Directheid	+	0	+	0
Veiligheid	+	0	++	+
Aantrekkelijkheid	+	+	+	0
Comfort	0	+	0	+
Realiseerbaarheid	0	+	--	--
Kosten	€€	€	€	€€€



Vervolg

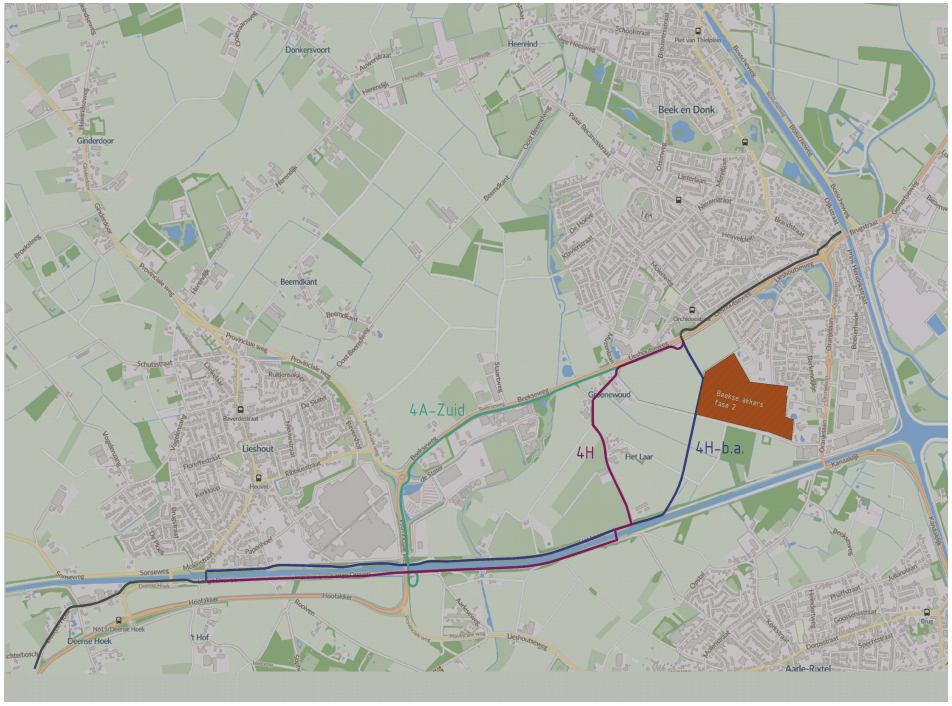
Vervolgstappen voor addendum Bestuursovereenkomst

Vervolg

De meest kansrijke aanvullende varianten zijn variant 4A-Zuid en variant 4H-b.a. als optimalisatie van 4H Het Laar, met een noordelijke ligging ten opzichte van het kanaal van de snelfietsroute. Het is aanbevolen om de bestaande zuidelijke route veiliger te maken door een ongelijkvloerse kruising bij de Bavaria-brug aan te leggen. Hiervoor moet, in vergelijking met variant 4H Het Laar, aanvullend budget worden gevonden.
Het advies is om samen met de provincie Noord-Brabant de meest kansrijke aanvullende varianten nader te onderzoeken en uit te werken naar maatregelen (Voorlopig ontwerp) en kostenramingen.

Addendum bestuursovereenkomst

Na het vaststellen van een voorkeurstracé op basis van een uitgewerkt maatregelenpakket met kostenramingen, kan deze worden toegevoegd als addendum aan de bestuursovereenkomst. Hiervoor moet opnieuw een participatie- en bestuurlijk proces worden doorlopen.



Verantwoording

Documentnaam	P004-1285639GRV-V02-nvv-NL-Addendum tracéanalyse
Titel	Addendum gemeente Laarbeek Studierapport fietsroute Gemert-Eindhoven
Opdrachtgever	Gemeente Nuenen
Projectleider	Geert Vossen
Auteur(s)	Jeffrey Prins
Tweede lezer	Geert Vossen
Projectnummer	1285639
Aantal pagina's	7
Datum 1e concept	28-01-2025
Datum definitief	11-02-2025

Colofon

TAUW bv
Ekkersrijt 4008 (Son en Breugel)
Postbus 1680
5602 BR Eindhoven
T +31 40 23 25 550
E info.eindhoven@tauw.com