

Notitie met betrekking tot de ingebrachte wensen en bedenkingen van de gemeenteraad ten aanzien van het ondertekenen van de Bestuursovereenkomst voor de snelfietsroute Gemert-Eindhoven.

De wensen/bedenkingen van de diverse Laarbeekse politieke partijen zijn in deze notitie gegroepeerd in de volgende categorieën:

- A. Uitgangspunten
- B. Bestaande Knelpunten
- C. Beoordeling voorkeursvariant snelfietspad
- D. Suggesties/aanbevelingen
- E. Ingebrachte wensen/bedenkingen namens fractie Ouderen Appèl-Hart voor Laarbeek.

Bij de beoordelingen van de ingebrachte wensen en bedenkingen is met kleuren gewerkt:

GROEN: nemen we mee bij het vervolgtraject

ROOD: nemen we niet mee

BLAUW: nemen we mee bij het vervolgonderzoek dat nu plaats vindt of nemen we mee bij het maken van het definitief ontwerp in de volgende fase.

A. Uitgangspunten:

A1. Ingebracht namens fractie ABL:

Op pagina 1 en 2 van de bestuursovereenkomst staan de overwegingen genoemd voor het aangaan van de bestuursovereenkomst. Naast de overwegingen die partijen op pagina 1 en 2 hebben genoemd in de bestuursovereenkomst heeft ABL nog de volgende wensen met betrekking tot de totstandkoming van de Snelfietsroute voor het tracé Gemert – Eindhoven:

1. Een logische aansluiting op onze kernen om gebruik van de route door onze eigen inwoners te bevorderen.

Reactie/beoordeling ingebrachte wensen en bedenkingen:

Bij de start van het project is bij het vaststellen van de uitgangspunten aangegeven dat het van wezenlijk belang is dat er een logische aansluiting is op onze kernen om het gebruik van de route door onze eigen inwoners te bevorderen. Daarom loopt het voorkeursalternatief ook deels langs de N 615, zodat de middelbare school hier goed is aangehaakt op de snelfietsroute.

2. Oplossen van bestaande knelpunten omtrent verkeersveiligheid in de lijn van het snelfietspad.

Reactie/beoordeling ingebrachte wensen en bedenkingen:

Het oplossen van bestaande knelpunten omtrent verkeersveiligheid in de lijn van het snelfietspad wordt zoveel als mogelijk meegenomen in het project.

3. Voorkomen van nieuwe verkeers(veiligheids)knelpunten door de aanleg van het snelfietspad.

Reactie/beoordeling ingebrachte wensen en bedenkingen:

Bij het maken van het ontwerp is aandacht besteed aan het voorkomen van nieuwe verkeers(veiligheids)knelpunten door de aanleg van het snelfietspad.

A2. Ingebracht namens de fractie CDA:

1. Een snelfietsroute is een snelle verbindingsweg voor fietsers. Dit speciale type fietspad loopt in het meest ideale geval als een rechte lijn tussen twee economische centra, dat kunnen de steden zijn, maar ook andere brandpunten van activiteit, zoals een industrieterrein. Verschillende snelfietsroutes samen vormen een netwerk, waarmee (boven)regionaal fietsverkeer gestimuleerd wordt;

Reactie/beoordeling ingebrachte wensen en bedenkingen:

De stelling dat een snelfietsroute een snelle verbindingsweg is voor fietsers klopt. Er wordt daarom ook rekening gehouden met de diverse criteria van het CROW (Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek).

2. Verschillende snelfietsroutes samen vormen een netwerk, waarmee (boven) regionaal fietsverkeer gestimuleerd wordt;

Reactie/beoordeling ingebrachte wensen en bedenkingen:

Het klopt dat verschillende snelfietsroutes samen een netwerk vormen, waarmee (boven) regionaal fietsverkeer gestimuleerd wordt. Daarom sluiten de diverse snelfietsroutes in Laarbeek ook op elkaar aan op een logische wijze.

3. De snelfietsroute heeft o.a. tot doelstelling om meer mensen gebruik te laten maken van de fiets i.p.v. de auto. Hierbij denken wij voornamelijk aan woon-werk verkeer;

Reactie/beoordeling ingebrachte wensen en bedenkingen:

Bij het gekozen voorkeursalternatief is de verwachting dat meer mensen die nu met de auto rijden vanuit Gemert richting Eindhoven en omgekeerd dit snelfietspad gaan gebruiken. Dit betekent dat wordt voldaan aan de doelstelling om meer mensen gebruik te laten maken van de fiets in plaats van de auto.

4. De snelfietsroute gaat bij voorkeur niet door de dorpen heen maar wordt wel voorzien van logische aansluitingen voor het onderliggend fietsnetwerk in Laarbeek om gebruik van de route door onze eigen inwoners te bevorderen;

Reactie/beoordeling ingebrachte wensen en bedenkingen:

Wij vinden het van belang dat de snelfietsroute zo dicht als mogelijk langs de dorpen heengaait en waar mogelijk wordt voorzien van logische aansluitingen voor het onderliggend fietsnetwerk in Laarbeek om gebruik van de route door onze eigen inwoners te bevorderen.

5. Betrokken bestuurlijke partijen nemen medeverantwoordelijkheid voor de financiering en uitvoering voor hun deel van het voorkeurs tracé en maken hierover ook goede afspraken met betrekking tot beheer en onderhoud;

Reactie/beoordeling ingebrachte wensen en bedenkingen:

Door het ondertekenen van de BOK (bestuursvereenkomst) is het geregeld dat betrokken bestuurlijke partijen medeverantwoordelijkheid nemen over de financiering en uitvoering voor hun deel van het voorkeurs tracé en tevens worden in artikel 12 van de BOK afspraken gemaakt m.b.t. beheer en onderhoud.

6. De huidige uitvoering van de Beekse Brug is een obstakel voor een eventuele snelfietsroute. De ligging van de brug is géén onderdeel van deze bestuursovereenkomst. De aanpak hiervan is belegd in een ander project en is daartoe dus niet bepalend voor een oversteek over de Zuid-Willemsvaart voor de snelfietsroute;

Reactie/beoordeling ingebrachte wensen en bedenkingen:

De stelling dat de huidige uitvoering van de Beekse Brug een obstakel is voor een eventuele snelfietsroute en de ligging van de brug géén onderdeel is van deze bestuursovereenkomst maar is belegd in een ander project en daartoe dus niet bepalend is voor een oversteek over de Zuid-Willemsvaart voor de snelfietsroute delen wij niet. Momenteel is de provincie bezig met een studie voor de Beekse brug en wachten we op de resultaten. Verder is het uitgangspunt bij de tracéstudie geweest het gegeven dat de snelfietsroute de Beekse brug kruist aan de noordzijde.

7. De snelfietsroute dient mogelijke verkeersonveilige situaties te voorkomen welke er nu nog niet zijn;

Reactie/beoordeling ingebrachte wensen en bedenkingen:

Deze stelling onderschrijven wij. In het voorkeursalternatief is hier rekening mee gehouden.

8. De opgenomen visie met betrekking tot fietsgebruik in de mobiliteitsvisie Laarbeek (blz.15) moet als uitgangspunt worden gebruikt;

Reactie/beoordeling ingebrachte wensen en bedenkingen:

De wens om de opgenomen visie m.b.t. fietsgebruik in de mobiliteitsvisie Laarbeek (blz.15) te gebruiken als uitgangspunt, is geen uitgangspunt voor de tracéstudie van de snelfietsroute geweest. Bij alle mobiliteitsprojecten wordt rekening gehouden met onze Mobiliteitsvisie die op 14 november door de gemeenteraad is vastgesteld. Echter niet alles kan 100% exact worden ingepast in alle projecten. Soms moeten er concessies worden gedaan.

B. Bestaande knelpunten:

B1. Ingebracht namens fractie ABL:

Met het oog op bestaande knelpunten omtrent verkeersveiligheid, liggend binnen het zoekgebied van het snelfietspad, heeft ABL de sterke wens minimaal de volgende verkeersonveilige situaties op te lossen:

1. Situatie fietsers rondom de Deense Hoek (vele oversteken en de druk bereden smalle brug met slecht overzicht en krappe bochten)

Reactie/beoordeling ingebrachte wensen en bedenkingen:

De verbetering van de huidige situatie voor fietsers rondom de Deense Hoek (vele oversteken en de druk bereden smalle brug met slecht overzicht en krappe bochten) is meegenomen in het ontwerp bij de Deense hoek.

2. Oversteek N615 ter plaatse van de Bavariabrug (vanuit Deense hoek en Bavariarotonde)

Reactie/beoordeling ingebrachte wensen en bedenkingen:

De oversteek N615 ter plaatse van de Bavariabrug (vanuit Deense hoek en Bavariarotonde) wordt meegenomen in de aanvullende studie die momenteel plaats vindt voor een deel van de snelfietsroute.

3. Oversteek N615 Orchideestraat (burgerinitiatief vanuit Beekse Akkers)

Reactie/beoordeling ingebrachte wensen en bedenkingen:

Ook de oversteek N615 Orchideestraat (burgerinitiatief vanuit Beekse Akkers) wordt meegenomen in de aanvullende studie die momenteel plaats vindt.

4. Oversteek N615 Muzenlaan (middeneiland te smal)

Reactie/beoordeling ingebrachte wensen en bedenkingen:

Ook de oversteek N615 Muzenlaan (middeneiland te smal) wordt meegenomen in de aanvullende studie die momenteel plaats vindt.

5. Situatie oversteken fietsers nabij de brug Oranjelaan / de Hommel

Reactie/beoordeling ingebrachte wensen en bedenkingen:

De situatie overstekende fietsers nabij de brug Oranjelaan / de Hommel is niet opgenomen in het voorkeursstracé voor de snelfietsroute Gemert-Eindhoven, aangezien dit knelpunt buiten het tracégebied ligt. Dit knelpunt wordt wel betrokken in het Mobiliteitsplan dat momenteel wordt opgesteld.

6. Situatie knelpunt Beekse brug

Reactie/beoordeling ingebrachte wensen en bedenkingen:

De situatie knelpunt Beekse brug is geen onderdeel van deze bestuursovereenkomst. De studie voor dit knelpunt is een aparte studie die momenteel plaats vindt.

B2. Ingebracht namens de fractie CDA:

CDA Laarbeek ziet met de aanleg van een goede snelfietsroute in Laarbeek de mogelijkheid om de volgende huidige ongewenste verkeerssituaties op te lossen:

1. Situatie knelpunt Beekse Brug;

Reactie/beoordeling ingebrachte wensen en bedenkingen:

De situatie knelpunt Beekse brug is geen onderdeel van deze bestuursovereenkomst. De studie voor dit knelpunt is een aparte studie die momenteel plaats vindt.

2. Situatie oversteken fietsers nabij de brug Oranjelaan / de Hommel
met slimme VRI's een veiligere oversteek te maken;

Reactie/beoordeling ingebrachte wensen en bedenkingen:

De situatie overstekende fietsers nabij de brug Oranjelaan / de Hommel is niet opgenomen in het voorkeursstracé voor de snelfietsroute Gemert-Eindhoven, aangezien dit knelpunt buiten het tracégebied ligt. Dit knelpunt wordt wel betrokken in het Mobiliteitsplan dat momenteel wordt opgesteld.

3. Vermenging van (snel)fietsverkeer te voorkomen met (zwaar)gemotoriseerd verkeer zoals auto's, vracht,- en landbouwverkeer om veiligheid van fietsers te waarborgen;

Reactie/beoordeling ingebrachte wensen en bedenkingen:

In het voorkeursalternatief is getracht om zoveel als mogelijk vermenging van (snel)fietsverkeer te voorkomen met (zwaar)gemotoriseerd verkeer zoals auto's, vracht,- en landbouwverkeer om veiligheid van fietsers te waarborgen. Vermenging met ander verkeer wordt alleen gedaan wanneer het niet is te voorkomen én er een veilige situatie te realiseren is.

4. Doorkruisingen van aanwonenden met bestaande fietspaden door vele uit,- en inritten;

Reactie/beoordeling ingebrachte wensen en bedenkingen:

Doorkruisingen van aanwonenden met bestaande fietspaden door vele uit,- en inritten is niet altijd te voorkomen. Het streven is om dit zo veel als mogelijk te voorkomen. Doorkruisingen van aanwonenden wordt alleen gedaan wanneer het niet is te voorkomen én er een veilige situatie te realiseren is.

5. Onoverzichtelijke aansluiting 't Laar met de N615, ongevallen cijfers wijzen uit dat dit een gevaarlijk verkeerspunt is;

Reactie/beoordeling ingebrachte wensen en bedenkingen:

De onoverzichtelijke aansluiting 't Laar met de N615 (ongevallencijfers wijzen uit dat dit een gevaarlijk verkeerspunt is) wordt meegenomen in de aanvullende studie die momenteel plaats vindt.

6. Ongewenst sluipverkeer wat gebruikmaakt van de Laarbrug;

Reactie/beoordeling ingebrachte wensen en bedenkingen:

Ongewenst sluipverkeer wat gebruikmaakt van de Laarbrug wordt meegenomen in de aanvullende studie die momenteel plaats vindt.

7. Gevaarlijke oversteek N615 ter plaatse van Bavariabrug, aan de zuidzijde van het Wilhelminakanaal;

Reactie/beoordeling ingebrachte wensen en bedenkingen:

De gevaarlijke oversteek N615 ter plaatse van Bavariabrug, aan de zuidzijde van het Wilhelminakanaal wordt meegenomen in de aanvullende studie die momenteel plaats vindt.

8. Situatie fietsers Deense Hoek en bereikbaarheid bushalte;

Reactie/beoordeling ingebrachte wensen en bedenkingen:

De verbetering van de situatie voor fietsers Deense Hoek en bereikbaarheid bushalte is opgenomen in het ontwerp van het voorkeursalternatief.

9. Onveilig fietsnetwerk naar Stiphout. Route met name over slecht verlichte B-wegen waar ook veel sluipverkeer rijdt.

Reactie/beoordeling ingebrachte wensen en bedenkingen:

De opmerking over het onveilig fietsnetwerk naar Stiphout (route met name over slecht verlichte B-wegen waar ook veel sluipverkeer rijdt) is geen onderdeel van deze studie, omdat dit buiten het plangebied valt. Dit knelpunt wordt wel betrokken in het Mobiliteitsplan dat momenteel wordt opgesteld.

C. Beoordeling voorkeursvariant snelfietspad:

C1. Ingebracht namens de fractie ABL:

Met de huidige voorstellen, welke onderdeel zijn van de bestuursovereenkomst, zijn we ten dele geslaagd onderstaande knelpunten op te lossen:

1. Positief: De situatie rondom de Deense Hoek zal met het huidige voorstel voor een aparte fietsbrug enorm verbeteren in combinatie met de onderdoorgang onder de brug Deense Hoek.

Reactie/beoordeling ingebrachte wensen en bedenkingen:

De situatie rondom de Deense Hoek zal met het huidige voorstel voor een aparte fietsbrug enorm verbeteren in combinatie met de onderdoorgang onder de brug Deense hoek.

2. Zorg: De aansluiting bij Bouwcenter Swinkels. Het huidige voorstel kan voor verkeersonveilige situaties zorgen. Dit is ook aangegeven door de dorpsraden.

Reactie/beoordeling ingebrachte wensen en bedenkingen:

Op 19 november heeft een overleg plaats gevonden met Bouwcenter Swinkels, de gemeente en het ingenieursbureau om de situatie ter plaatse te bekijken. De afspraak is gemaakt dat bij het uitwerken tot een definitief ontwerp bekeken wordt welke optimalisatie er mogelijk is. De gekozen oplossing is in de basis veilig uit te voeren.

3. Positief: Met de onderdoorgang onder de Bavariabrug wordt een gevaarlijke doorgaande oversteek over de N615 opgelost.

Reactie/beoordeling ingebrachte wensen en bedenkingen:

Het klopt dat met de onderdoorgang onder de Bavariabrug er een gevaarlijke doorgaande oversteek over de N615 opgelost wordt. Deze oplossing wordt betrokken bij de aanvullende studie die momenteel plaats vindt.

4. Zorg: De aansluiting van fietsverkeer op het snelfietspad ter hoogte van de Bavariabrug komende uit de richtingen Bavariarotonde en Aarle-Rixtel zijn niet expliciet meegenomen. Dit is een druk bereden fietsroute Lieshout - Helmond via Aarle-Rixtel en vice versa, veelal via de zuidzijde van het kanaal. Nu is er een gevaarlijke situatie van oversteek en/of tegengesteld fietsen aan de oostzijde van de N615. Zie hieronder een plaatje voor de toelichting van de veelgebruikte route.



Reactie/beoordeling ingebrachte wensen en bedenkingen:

De zorg voor de aansluiting van fietsverkeer op het snelfietspad ter hoogte van de Bavariabrug komende uit de richtingen Bavariarotonde en Aarle-Rixtel zijn niet expliciet meegenomen in dit ontwerp. Dit wordt meegenomen in de aanvullende studie die momenteel plaats vindt. De aansluitingen op het onderliggend fietsnetwerk zijn zo veel als mogelijk meegenomen.

5. Zorg: Voor het gebruik van de Laarbrug in de hoofdroute van het snelfietspad ontstaan mogelijk gevaarlijke situaties met lokaal verkeer. Afsluiting van de Laarbrug voor gemotoriseerd verkeer geeft weer extra gevaarlijke situaties bij de uitrit van de Laarweg op de N615. Daar komt nog bij dat de configuratie van de Laarbrug niet heel geschikt is voor een snelfietspad. Gebruik van de Laarbrug voor het snelfietspad vinden we daarom niet wenselijk.

Reactie/beoordeling ingebrachte wensen en bedenkingen:

De zorg voor het gebruik van de Laarbrug in de hoofdroute van het snelfietspad ontstaan mogelijk gevaarlijke situaties met lokaal verkeer. Deze zorg wordt meegenomen in de aanvullende studie die momenteel plaats vindt.

6. Positief: De herziening van de route via de wijk Beekse Akkers. Dit zorgt voor een logischere fietsroute voor een optimalere binding met Beek en Donk met behoud van de link met Aarle-Rixtel. En zorgt voor een goede verbinding met de mogelijke fietstunnel onder de N615.

Reactie/beoordeling ingebrachte wensen en bedenkingen:

De herziening van de route via de wijk Beekse Akkers is een mogelijke optie. Deze optie wordt meegenomen in de aanvullende studie van een die momenteel plaats vindt.

7. Zorg: De huidige beoogde positionering van de fietstunnel onder de N615 is logisch vanwege ruimtebeslag, maar biedt geen aantrekkelijk alternatief voor de oversteek bij de Orchideestraat en de Muzenlaan. De huidige routes naar de scholen sluiten hier niet logisch op aan. Ook moeten veel grotere stukken fietspad dubbelzijdig worden gemaakt dan nu aangegeven.

Reactie/beoordeling ingebrachte wensen en bedenkingen:

De zorg voor de huidige beoogde positionering van de fietstunnel onder de N615 wordt betrokken bij de aanvullende studie die momenteel plaats vindt.

8. Zorg: Zolang de keuze van de Beekse Brug niet duidelijk is, kunnen varianten, waaronder ook die van de dorpsraad, niet goed gewogen worden. De keuze is nu voor de noordzijde van de N615, maar is dat wel de logische plek met het oog op de brugoplossing? Ook de Anjerstraat is niet ideaal voor een snelfietspad. Kortom, we kunnen de fietsroute nu niet goed wegen terwijl we in de bestuursovereenkomst ons hier nu wel aan vastleggen. Hier willen we daarom graag de oplossingsrichting openhouden.

Reactie/beoordeling ingebrachte wensen en bedenkingen:

De situatie knelpunt Beekse brug is geen onderdeel van deze bestuursovereenkomst. De studie voor dit knelpunt is een aparte studie die momenteel plaats vindt. De keuze voor de noordzijde N615 is weloverwogen.

Er zijn drie redenen om de snelfietsroute aan de noordkant van de N615 ter hoogte van de Beekse brug te laten lopen.

1. In de eerder uitgevoerde integrale planstudie N615 tussen rotonde Berenkuil en de Beekse brug is geconcludeerd dat de noordkant de beste plek is voor het snelfietspad;
2. De kern Beek en Donk ligt ten noorden van de N615, de snelfietsroute sluit hier op aan.
3. De Kerkstraat is betere plek om over te steken dan de Oranjelaan omdat er op de Kerkstraat ruim 40% minder auto's rijden dan op de Oranjelaan.

C2. Ingebracht namens de fractie CDA:

Hieronder aandachtspunten m.b.t. de huidige voorkeursvariant en (of) nog te onderzoeken varianten.

1. Positief: ontwikkelingen naar een fietsveiliger situatie bij de Deense Hoek;

Reactie/beoordeling ingebrachte wensen en bedenkingen:

Een fietsveiligere situatie bij de Deense Hoek is inderdaad positief. Op 19 november heeft een overleg plaats gevonden met Bouwcenter Swinkels, de gemeente en het ingenieursbureau om de situatie ter plaatse te bekijken. De afspraak is gemaakt dat bij het uitwerken tot een definitief ontwerp bekeken wordt welke optimalisatie er mogelijk is.

2. Zorg: +/- 30% van de snelfietsroute bestaat uit fietsstraten: (Deense Hoek, Het Laar, Anjerstraat en inrichting naast Gemertseweg (incl. keerlus)) Wat ons inziens te veel verkeersonveilige situaties gaat opleveren door: vermenging fiets,- auto,- vracht,- en landbouwverkeer. Daarnaast veel doorkruising door aanwonenden vanuit uitritten;

Reactie/beoordeling ingebrachte wensen en bedenkingen:

De genoemde zorg delen wij niet. Ook gaat dit uit van een fietsstraat door het Laar wat nog niet vast staat. Elders in het land zijn alle vele fietsstraten aangelegd waar ook sprake is van doorkruising met uitritten. Dit heeft daar evenmin geleid tot verkeersonveilige situaties. Ook op andere Brabantse snelfietsroutes komen veelvuldig fietsstraten voor.

3. Zorg: veel hoogteverschil door fietsers te overbruggen als aansluiting op beoogde fietsbrug vanuit de Brugstraat gesitueerd wordt;

Reactie/beoordeling ingebrachte wensen en bedenkingen:

De genoemde zorg delen wij niet. Bij alle hellingen wordt rekening gehouden met de CROW richtlijnen voor hellingen voor fietsverkeer.

4. Zorg: Vanuit Lieshout en Mariahout maar één aansluitpunt op het voorkeustracé waardoor verleidingen om van de route gebruik te maken minimaal zal zijn;

Reactie/beoordeling ingebrachte wensen en bedenkingen:

De genoemde zorg delen wij niet, omdat deze fietsers via de bestaande fietsroutes kunnen aansluiten op de snelfietsroute.

5. Positief: met de onderdoorgang bij Bavaria wordt een gevaarlijke doorgaande oversteek N615 opgelost;

Reactie/beoordeling ingebrachte wensen en bedenkingen:

Door de aanleg van een onderdoorgang bij Bavariabrug wordt een gevaarlijke doorgaande oversteek N615 opgelost. Dit is een mogelijke optie die wordt meegenomen in de aanvullende studie.

6. Zorg: gebruik en inrichting Laarbrug in de hoofdroute van snelfietsroute;

Reactie/beoordeling ingebrachte wensen en bedenkingen:

De zorg voor het gebruik en inrichting van de Laarbrug in de hoofdroute van de snelfietsroute wordt meegenomen in de aanvullende studie van de snelfietsroute.

7. Zorg: Veel vermenging van langzaam en snel fietsverkeer op voorkeursroute;

Reactie/beoordeling ingebrachte wensen en bedenkingen:

De genoemde zorg is hier niet aan de orde omdat van de diverse wegen de verkeersintensiteiten zorgvuldig zijn bekeken. Snelfietsroutes zijn bij uitstek routes waar fietsers met verschillende snelheden gebruik van kunnen maken omdat ze voldoende breed en comfortabel zijn.

8. Zorg: vermenging van wandelende burgers met huisdieren op voorkeursroute;

Reactie/beoordeling ingebrachte wensen en bedenkingen:

De zorg voor vermenging van wandelende burgers met huisdieren op de voorkeursroute is niet aan de orde. Het aantal mensen dat hier met een huisdier loopt is beperkt ten opzichte van het aantal fietsers dat gebruik maakt van de snelfietsroute. In de nadere uitwerking zullen we de noodzaak van aparte voetpaden meenemen.

9. Zorg: VRI installatie N615 en Brandstraat-Oranjelaan;

Reactie/beoordeling ingebrachte wensen en bedenkingen:

De zorg voor de VRI installatie N615 en Brandstraat-Oranjelaan is niet aan de orde. Onderzoeken van een optimalisatie van deze VRI is onderdeel van het vervolgtraject.

10. Zorg: onzekere keuzes bij Beekse Brug en ontwikkelingen Landgoed Eyckenlust;

Reactie/beoordeling ingebrachte wensen en bedenkingen:

De zorg voor onzekere keuzes bij de Beekse Brug en ontwikkelingen bij Landgoed Eyckenlust zijn niet aan de orde. Deze projecten worden integraal bekeken en zorgvuldig afgewogen.

11. Zorg: alternatieve route door een woonwijk;

Reactie/beoordeling ingebrachte wensen en bedenkingen:

De zorg voor alternatieve routes door een woonwijk zijn er niet omdat deze straten allemaal erftoegangswegen zijn met een maximum toegestane snelheid van 30 km/uur.

12. Positief: de fietstunnel nabij zorgt voor een veilige oversteek N615 vanuit Beekse Akkers.

Reactie/beoordeling ingebrachte wensen en bedenkingen:

Een fietstunnel nabij de Orchideestraat zorgt inderdaad voor een veilige oversteek N615 vanuit Beekse Akkers.

13. Zorg: de fietstunnel behoorde niet tot de opdracht om te onderzoeken wat het beste voorkeurstracé van een snelfietsroute is en loopt behoorlijk in de kosten;

Reactie/beoordeling ingebrachte wensen en bedenkingen:

Een fietstunnel of fietsbrug behoort wel tot de opdracht om te onderzoeken wat het beste voorkeurstracé van een snelfietsroute is en loopt inderdaad behoorlijk in de kosten. Bij een snelfietsroute is het van belang om drukke wegen zo veel als mogelijk ongelijkvloers te kruisen. Dit kan met een brug of een tunnel. Ook dit wordt meegenomen in de aanvullende studie die momenteel plaats vindt.

Een fietstunnel is geen doel, maar een middel. Het doel is een veilig snelfietspad dat meerdere bestemmingen effectief verbindt. Het beoogde tracé voldoet aan die doelen, maar vraagt wel om een tunnel. Tevens is dit een meekoppelkans.

D. Suggesties/aanbevelingen:

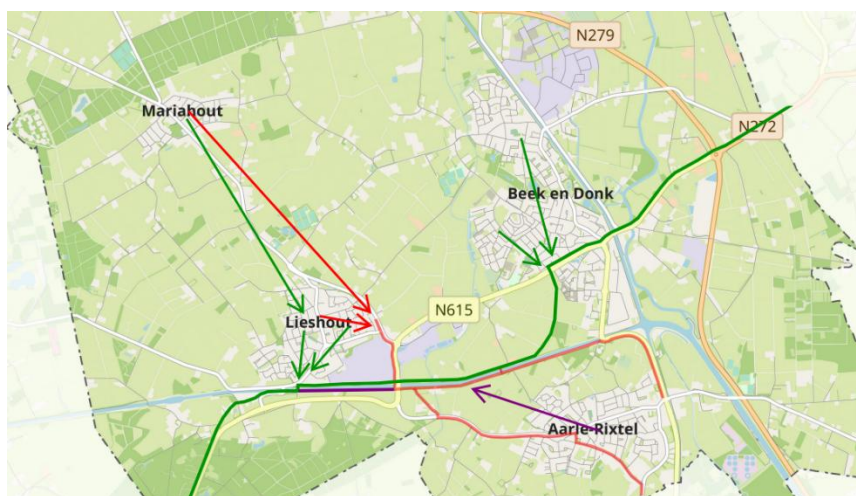
D1. Ingebracht namens de fractie ABL:

In bovenstaande onderdelen heeft ABL haar positieve bevindingen maar ook zorgen uiteengezet en voorzien van een toelichting. Omwille van eerdergenoemde zorgpunten heeft ABL ook een aantal suggesties voor een oplossingsrichting:

Suggestie 1: Maak noordelijke én zuidelijke route

Uit de diverse variantenstudies en de diverse gesprekken is steeds gebleken dat een keuze tussen de noordzijde of zuidzijde van het Wilhelminakanaal met voors en tegens redelijk in balans is. Aan de zuidzijde ligt nu al een goed fietspad wat wel aangepast moet worden naar de nieuwe breedte van een snelfietspad en aan de noordzijde ligt alleen een bestaande route met wegfundatie. De keuze voor de zuidzijde lijkt dan sneller logisch bij een redelijk gelijke score.

Door, afwijkend van de voorkeursvariant, de aanleg van het nieuwe snelfietspad aan de noordzijde met behoud van het huidige fietspad aan de zuidzijde inclusief de nieuwe onderdoorgang onder de Bavariabrug krijg je het beste van 2 werelden. Hierdoor worden alle fietsrichtingen uit alle kernen goed bediend. In onderstaand plaatje lichten we dit toe aan de hand van de hoofdfietsroutes gerelateerd aan het zoekgebied van het snelfietspad:



Met een fietspad aan beide zijden los je de knelpunten omtrent de Laarbrug en de kruising Bavariabrug op. De Laarbrug speelt nog steeds een rol in het fietsnetwerk, maar is geen onderdeel meer van de hoofdroutes.

Bij de Bavariabrug biedt de nieuwe onderdoorgang een mogelijkheid voor het rode verkeer om veilig de N615 te kruisen waardoor de gevaarlijke situaties voor fietsverkeer vanaf Mariahout/Lieshout richting Helmond opgelost worden. Hieronder is dit schematisch weergegeven.



Groen: Voorgestelde route onder Bavariabrug door (hoogteverschil verkleinen)

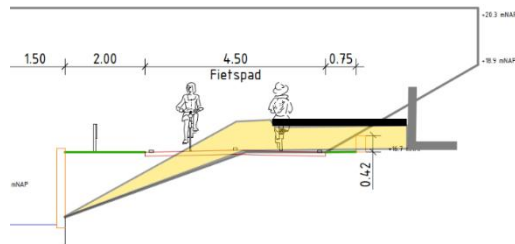
Rood: Bestaande gevaarlijke oversteek (oversteek fysiek blokkeren)

Paars: Veel gebruikte route met tegengesteld fietsverkeer

De extra kosten voor het fietspad aan de noordzijde kunnen deels gedekt worden uit de kosten voor aanpassing van het fietspad aan de zuidzijde wat niet meer nodig is. Ook kan de

onderdoorgang bij de Bavariabrug uitgevoerd worden met een smaller fietspad en een minder diepe onderdoorgang waarmee een aanzienlijke besparing kan worden bereikt. Het betekent een simpelere grondkering, minder lange aanloop en geen grondkering aan het kanaal. Nu lijkt de doorfietshoogte best wel ruim aangehouden ten opzichte van het bovenliggende dek. Dit zou dan veel minder kunnen.

Zie hieronder schetsmatig weergegeven:



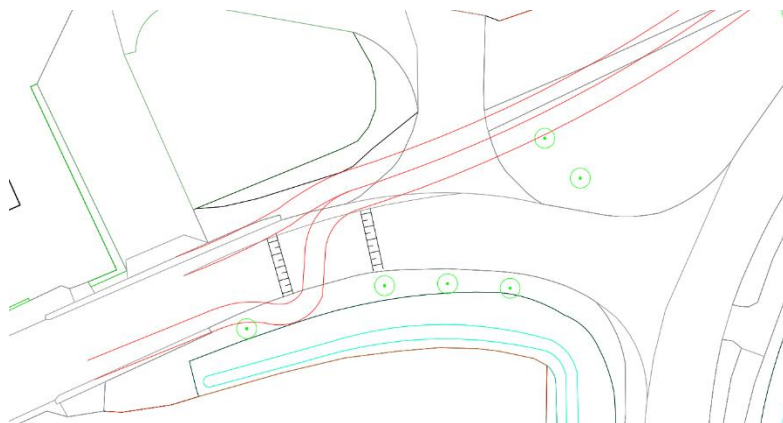
Beoordeling van suggestie 1: Maak noordelijke én zuidelijke route

Vanaf het begin is aangegeven dat de snelfietsroute realistisch en betaalbaar moet zijn. Daarom wordt niet gekozen voor de aanleg van een snelfietspad aan beide zijden. Overigens wordt de keuze voor noord of zuid meegenomen in de aanvullende studie die momenteel plaats vindt.

Suggestie 2: Deense Hoek

De kruising van de snelfietsroute in combinatie met het fietspad vanaf de N615 en de toerit naar onder andere Bouwcenter Swinkels oogt vrij complex en lijkt daardoor verkeersonveilig. De gemaakte keuze om met het snelfietspad naar de kanaalzijde te gaan in combinatie met de onderdoorgang onder de brug Deense hoek is een logische. Te overwegen valt nog om juist met een tunneltje onder de Deense Hoek door te gaan (weg ligt al hoog dus weinig last van grondwater) en zo aansluiten op bestaande fietspad aan de zuidzijde. Daarmee zou je de kosten voor het fietspad in het talud van het kanaal en de onderdoorgang brug Deense hoek uitsparen.

Een suggestie die dicht bij het huidige plan blijft is de oversteek iets te verplaatsen richting het westen en de oversteek te realiseren op een verkeersdrempel waarbij de fietsers voorrang krijgen op de het autoverkeer en ook op de inrit. Als deze drempel met oversteek goed gemarkeerd wordt dan lijkt dit wat overzichtelijker en is er meer opstelruimte voor wachtend verkeer.



Beoordeling van suggestie 2: Deense Hoek

Op 19 november heeft een overleg plaats gevonden met Bouwcenter Swinkels om het ontwerp te bespreken en waar mogelijk te optimaliseren. Dit wordt meegenomen bij het definitief ontwerp.

Suggestie 3: Logische locatie fietstunnel

Het lijkt niet heel realistisch om met één fietstunnel de oversteken van zowel de Muzenlaan als de Orchideestraat op te lossen. Fietzers kiezen simpelweg de kortste route. We zouden daarom voorstellen een positie van de tunnel te kiezen die voor de verbinding tussen de kern Beek en de nieuwe wijk Beekse Akkers het meeste oplevert en daarin logische routes volgt naar de scholen. Dit ook met het oog op de forste groei van de wijk. Een westelijke positie, zoals nu opgenomen in het voorkeurstracé, biedt daarin minder toegevoegde waarde.

Een inpassing van de tunnel op een plek tussen de Vrijenborgsedreef en bushalte lijkt daarop een goede inpassing voor optimaal gebruik. Het snelfietspad blijft dan wat langer aan de zuidzijde waar ook meer ruimte is. Bij het eerste gedeelte aan de achterzijde van de woningen aan de Leliestraat is de ruimte immers bijzonder krap zonder iets aan de N615 aan te passen.

In het voorkeurstracé is gekozen voor een korte smalle tunnel met heel ruime toegangsbogen, mogelijk bedoeld om een goede doorfietssnelheid te behouden op het snelfietspad. Dit maakt de tunnel echter ruimtelijk fors. Ook de toeritten worden, zoals nu weergegeven, enorm breed met veel oppervlakte. Dit zorgt mogelijk voor een kostbare constructie onder grondwaterniveau.

Het kiezen voor een iets bredere tunnel, waar het snelfietspad schuin doorheen kan, biedt meer mogelijkheden om de toegangsroutes strak langs de N615 te leggen. Hierdoor neemt het ruimtebeslag flink af en is deze inpasbaar in het gebied tussen de Vrijenborgsedreef en het Berkendijkje. Door een ruimere onderdoorgang kan hier nog steeds soepel en met redelijke snelheid doorheen gedraaid worden met ruime boogstralen en er is voldoende overzicht voor de aansluitende fietspaden.

Door het toepassen van deels talud en deels eenvoudige grondkeringen (damwand met simpele bekleding of groen) al dan niet met een vloerconstructie onder grondwaterniveau, kan dit een betaalbare variant worden. Het laag houden van de grondkerende wanden geeft goed overzicht voor afslaand verkeer.

Deze variant heeft, door de uitgangen in alle veelgebruikte richtingen, een optimale inpassing en geeft comfort voor de wijk met de schoolroutes en faciliteert toch in voldoende mate het snelfietspad. Op de volgende pagina is dit schetsmatig weergegeven, waarbij er natuurlijk nog verschillende varianten op deze oplossing te bedenken zijn.

Beoordeling van suggestie 3: logische locatie fietstunnel

Omdat aan weerszijden van de N 615 voldoende ruimte nodig is voor de hellingbanen van de fietstunnel is deze locatie gekozen. Er is aan de noordzijde van de N 615 geen grondaankoop nodig. Daarom is niet gekozen voor een inpassing van de tunnel op een plek tussen de Vrijenborgsedreef en de bushalte. Daarnaast zijn de Orchideestraat en de Irisstraat de enige

straten die Beek en Donk inleiden, dus een locatie daar in de buurt is ook logisch. Bovendien is deze locatie de enige locatie waar de inpassing van een tunnel mogelijk is.

D2. Suggesties ingebracht namens de fractie CDA:

1. In de bestuursovereenkomst laten opnemen dat het tracé snelfietsroute voor Laarbeek nog verder onderzocht moet worden vanaf rotonde N279 tot en met Deense Hoek want de exacte demarcatie moet nog door de projectgroep worden bepaald na de verdiepingsslag/onderzoeken;

Beoordeling van suggestie 1:

De suggestie om in de bestuursovereenkomst te laten opnemen dat het tracé snelfietsroute voor Laarbeek nog verder onderzocht moet worden vanaf rotonde N279 tot en met Deense Hoek is niet aan de orde. Afsproken wordt dat er volgend jaar nadat de aanvullende studie is afgerond er een addendum wordt toegevoegd aan de bestuursovereenkomst voor het tracé tussen de Orchideestraat en Deense Hoek.

2. Hiertoe is het belangrijk en ook de mogelijkheid en aanbeveling er nog is om het laatste voorgestelde tracé van de Dorpsraden te onderzoeken en hun opmerkingen en aanbevelingen mee te nemen in het beoordelen van de alternatieve routes;

Beoordeling van suggestie 2:

De mogelijkheid en aanbeveling om het laatste voorgestelde tracé van de Dorpsraden te onderzoeken en hun opmerkingen en aanbevelingen mee te nemen in het beoordelen van de alternatieve routes is niet aan de orde. Ook de koppeling met de kern Beek en Donk ontbreekt. Van belang is dat er een goede koppeling komt tussen de kernen Gemert en Beek en Donk. Daarbij moet gekeken worden naar de lengte van het traject. Bij het tracé van de Dorpsraden is er een ingewikkelde oversteek nodig bij de Oranjelaan ter plaatse van de Hommel. Ook is er dan een doorsnijding van NNB (NatuurNetwerk Brabant). Verder zal er een extra brug nodig zijn om de Zuid-Willemsvaart te kruisen.

3. Een fietsbrug over het Wilhelminakanaal niet vanuit de Brugstraat positioneren maar vanuit de Havenweg komende vanuit de Papenhoef. Hierdoor:
 - wordt het stijgingspercentage in de route voor fietsers lager naar de fietsbrug toe;
 - is een aansluiting aan de noordzijde op de snelfietsroute goed te voorzien;
 - wordt de kans op een veiligere fietsroute richting Stiphout en naar rotonde Hoofakker vergroot;
 - wordt dit een logische toegangsweg voor fietsers vanuit Lieshout;
 - is een aansluiting op de toekomstige F58 goed te organiseren.

Beoordeling van suggestie 3:

De suggestie om de fietsbrug over het Wilhelminakanaal niet vanuit de Brugstraat te positioneren maar vanuit de Havenweg komende vanuit de Papenhoef wordt betrokken bij de uitwerking naar een definitief ontwerp.

4. De Laarbrug niet laten opnemen in de doorfietsroute en daarom kiezen voor de noordzijde van het Wilhelminakanaal om de snelfietsroute te positioneren;

Beoordeling van suggestie 4:

De suggestie om de Laarbrug niet te laten opnemen in de doorfietsroute en daarom te kiezen voor de noordzijde van het Wilhelminakanaal om de snelfietsroute te positioneren wordt betrokken bij de aanvullende studie die nu plaats vindt.

5. Bij de Bavariabrug een aansluiting maken op de SFR aan de Noordzijde waardoor fietsers uit Mariahout-Lieshout en Aarle-Rixtel op een veilige manier kunnen aansluiten;

Beoordeling van suggestie 5:

De suggestie om bij de Bavariabrug een aansluiting te maken op de snelfietroute wordt betrokken bij de aanvullende studie die nu plaats vindt.

6. Het knelpunt bij Oranjelaan-Hommel laten beoordelen door gebruik van slimme VRI's (in relatie tot de voorgestelde VRI's kruispunt Oranjelaan en N615);

Beoordeling van suggestie 6:

De suggestie over het knelpunt bij de Oranjelaan-de Hommel wordt niet meegenomen, omdat dit punt buiten het voorkeurstracé valt. Dit knelpunt wordt wel betrokken in het Mobiliteitsplan dat momenteel wordt opgesteld.

7. Het aantal opgenomen fietsstraten in de voorkeursroutes aanzienlijk verlagen waardoor veiligheid beter gegarandeerd kan worden door minder vermenging van auto,-, vracht,- en landbouwverkeer;

Beoordeling van suggestie 7:

De suggestie om het aantal opgenomen fietsstraten in de voorkeursroutes aanzienlijk te verlagen wordt betrokken bij de aanvullende studie die momenteel plaats vindt. Het is dus afhankelijk van de keuze die volgt uit de aanvullende studie. Het Laar vraagt namelijk om meer fietsstraat.

8. Het huidige voorkeurstracé heeft veel doorkruisingen met straten t.b.v. gemotoriseerd verkeer, hetgeen veel gevaarlijke situaties oplevert. Dit moet bekeken worden;

Beoordeling van suggestie 8:

De opmerking dat het huidige voorkeurstracé te veel doorkruisingen heeft met straten t.b.v. gemotoriseerd verkeer wordt voor kennisgeving aangenomen. Het streven is zoveel als mogelijk te bekijken welke doorkruisingen wel of niet nodig zijn op het tracé.

9. De fietstunnel niet als uitgangspunt meewegen in het beste tracé, deze behoorde namelijk niet tot de opdracht van Tauw om te komen tot de beste snelfietsroute voor Laarbeek;

Beoordeling van suggestie 9:

De fietstunnel is niet als uitgangspunt opgenomen in het beste tracé. De wens is een ongelijkvloerse kruising met de N 615. Bij het uitwerken naar een definitief ontwerp zal bekeken worden wat de beste oplossing is. Het beste tracé lijkt het voorkeurstracé te zijn, en dat vraagt om een ongelijkvloerse kruising ter plaatse van de N 615 bij de wijk de Beekse Akkers.

10. Het aantal doorkruisingen van de snelfietsroute door aanwonenden te verminderen door te kiezen voor een tracé met ontsluitingen van woonhuizen/bedrijven aan de route;

Beoordeling van suggestie 10:

De suggestie om het aantal doorkruisingen van de snelfietsroute door aanwonenden te verminderen door te kiezen voor een tracé met ontsluitingen van woonhuizen/bedrijven aan de route wordt betrokken bij de aanvullende studie die momenteel plaats vindt.

11. Niet kiezen voor een route door één Laarbeekse kern maar te kiezen voor een route waar elke Laarbeekse kern meerdere aansluitpunten op heeft via het onderliggende fietsenpaden netwerk in Laarbeek;

Beoordeling van suggestie 11:

De suggestie om niet te kiezen voor een route door één Laarbeekse kern maar te kiezen voor een route waar elke Laarbeekse kern meerdere aansluitpunten op heeft via het onderliggende fietsenpaden netwerk in Laarbeek wordt betrokken bij de aanvullende studie die momenteel plaats vindt. Dit vraagt om een totale heroverweging. Nee, de aansluiting van de kernen is een nadrukkelijk onderdeel geweest van de tracéstudie.

12. Kiezen voor een ligging waar voldoende ruimte is om de gewenste breedte van een snelfietsroute te kunnen realiseren;

Beoordeling van suggestie 12:

De suggestie om te kiezen voor een ligging waar voldoende ruimte is om de gewenste breedte van een snelfietsroute te realiseren wordt betrokken bij de aanvullende studie die momenteel plaats vindt.

13. Kiezen voor een ligging die niet enkel interessant is voor fietsers met de bestemming Beek en Donk, maar ook voor fietsers voor andere bestemmingen buiten Laarbeek.

Beoordeling van suggestie 13:

De suggestie om te kiezen voor een ligging die niet enkel interessant is voor fietsers met de bestemming Beek en Donk, maar ook voor fietsers voor andere bestemmingen buiten Laarbeek wordt betrokken bij de aanvullende studie die momenteel plaats vindt. Echter niet voor het totale tracé. In deze fase van het project gaan we niet kiezen voor een totaal nieuw tracé.

E. Ingebrachte wensen/bedenkingen namens fractie Ouderen Appèl – Hart voor Laarbeek:

1. De uitgesproken ambitie is om in 2027 t.o.v. 2020 20% meer fietskilometers te hebben. Waarbij wij ons afvragen of dit controleerbaar te maken is. Wij hebben enorme twijfel bij de haalbaarheid daarvan.

Reactie/beoordeling ingebrachte wensen en bedenkingen:

Deze opmerking wordt betrokken bij de evaluatie als het snelfietspad gereed is. Er hebben voor aanvang diverse tellingen plaats gevonden. Dus na realisatie kunnen we opnieuw tellingen uitvoeren om inzicht te krijgen in het gebruik van het snelfietspad.

2. De Verbinding (tunnel onder de N615) van Beekse Akkers met de Kern Beek en Donk lijkt ons het beste om deze bij de Orchideestraat (net als de wens van burgerinitiatief Beekse Akkers) te voorzien.

Reactie/beoordeling ingebrachte wensen en bedenkingen:

De exacte locatie van de tunnel wordt bepaald door het ruimtebeslag wat nodig is voor de hellingen van de tunnel. Wordt betrokken bij de verdere uitwerking naar een definitief ontwerp.

3. Daaraanvolgend is het snelfietspad nu nog praktischer/goedkoper in te passen in het uitbreidingsplan Beekse Akkers en via de Groenewoudseweg op Het Laar aan te sluiten.

Reactie/beoordeling ingebrachte wensen en bedenkingen:

De vraag of het snelfietspad nu nog praktischer/goedkoper in te passen is in het uitbreidingsplan Beekse Akkers en via de Groenewoudseweg op Het Laar aan te sluiten wordt betrokken bij de aanvullende studie die momenteel plaats vindt.

4. Het snelfietspad ten zuiden van het Wilhelminakanaal zorgt voor een groot probleem bij de Laarbrug die te smal is. Het voornemen was/is om deze af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer, waar onze partij geen voorstander van is.

Reactie/beoordeling ingebrachte wensen en bedenkingen:

Deze opmerking wordt betrokken bij de aanvullende studie die momenteel plaats vindt.

5. De meest praktische oplossing is om het snelfietspad aan de noordzijde van het Wilhelminakanaal te realiseren.

Reactie/beoordeling ingebrachte wensen en bedenkingen:

Deze opmerking wordt betrokken bij de aanvullende studie die momenteel plaats vindt.

6. De onderdoorgang van de "Bavariabrug" is aan de noordzijde goedkoper dan een onderdoorgang aan de zuidzijde.

Reactie/beoordeling ingebrachte wensen en bedenkingen:

Het klopt dat de onderdoorgang van de "Bavariabrug" aan de noordzijde goedkoper is dan een onderdoorgang aan de zuidzijde. Dit wordt betrokken bij de aanvullende studie die momenteel plaats vindt.

7. Bij de Havenweg (ter hoogte van de Brugstraat) het Snelfietspad via een aparte fietsbrug vervolgen naar de zuidzijde van het Wilhelminakanaal en dan vervolgens (via een tunnel) onder de brug door aan de zuidzijde tot aan de Deensehoek net voor Swinkels Bouwmaterialen.

Deze oplossing biedt ook voor de Lieshoutse en de Mariahoutse Fietzers een veilige en comfortabelere fietsroute vooral ook de schooljeugd naar Nuenen en Eindhoven.

Reactie/beoordeling ingebrachte wensen en bedenkingen:

Op 19 november heeft hierover een gesprek plaats gevonden met Bouwcenter Swinkels. De resultaten van het gesprek zijn om dit te betrekken bij het maken van het definitief ontwerp.

8. Deze oplossingsrichting vraagt wel om een goede geleiding van (veelal schooljeugd) fietsverkeer Lieshout-Mariahout-Aarle-Rixtel en v.v. richting Helmond. Maar dit is praktisch goed op te lossen. Verwijzend naar de oplossingsrichting van andere politieke partijen.

Reactie/beoordeling ingebrachte wensen en bedenkingen:

Dit wordt betrokken bij de aanvullende studie die momenteel plaats vindt.

Resumé

De ingebrachte wensen en bedenkingen leiden vooralsnog niet tot een aanpassing van het voorkeustracé en de concept-BOK. Suggesties/verbeterpunten zullen uiteraard worden besproken om tot een optimaal resultaat te komen. De resultaten van de aanvullende studie zullen ook nog meegewogen worden.