Raadsbesluit

De raad van de gemeente Laarbeek;

gelezen het voorstel van de burgemeester en wethouders d.d. 24 september 2024 , aangaande de Bestuursovereenkomst voor de snelfietsroute Gemert-Eindhoven.

gehoord het advies van de commissie Ruimtelijke Zaken van 30 oktober 2024 om wensen of bedenkingen in te brengen ten aanzien van het ondertekenen van de bestuursovereenkomst snelfietsroute Gemert-Eindhoven en het voorstel als bespreekstuk te behandelen;

gelet op de bepalingen van de Gemeentewet;

besluit:
De volgende wensen of bedenkingen in te brengen ten aanzien van het ondertekenen van de bestuursovereenkomst snelfietsroute Gemert-Eindhoven:

A. Uitgangspunten:

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 toe te dichten aan 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.
2. Oplossen van bestaande knelpunten omtrent verkeersveiligheid in de lijn van het snelfietspad.
3. Voorkomen van nieuwe verkeers(veiligheids)knelpunten door de aanleg van het snelfietspad.

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;
2. Verschillende snelfietsroutes samen een netwerk vormen, waarmee (boven) regionaal fietsverkeer gestimuleerd wordt;
3. De snelfietsroute tot doelstelling heeft om meer mensen gebruik te laten maken van de fiets i.p.v. de auto. Hierbij denken wij voornamelijk aan woon-werk verkeer;
4. De snelfietsroute bij voorkeur niet door de dorpen heengaat maar wel voorzien wordt van logische aansluitingen voor het onderliggend fietsnetwerk in Laarbeek om gebruik van de route door onze eigen inwoners te bevorderen;
5. Betrokken bestuurlijke partijen medeverantwoordelijkheid nemen over de financiering en uitvoering voor hun deel van het voorkeurstracé en hierover ook goede afspraken maken m.b.t. beheer en onderhoud;

6. 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;
7. Snelfietsroute dient mogelijke verkeersonveilige situaties te voorkomen welke er nu nog niet zijn;
8. De opgenomen visie m.b.t. fietsgebruik in de mobiliteitsvisie Laarbeek (blz.15) te gebruiken als uitgangspunt;

B. Bestaande knelpunten:

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)
2. Oversteek N615 ter plaatse van de Bavariabrug (vanuit Deense hoek en Bavariarotonde)
3. Oversteek N615 Orchideestraat (burgerinitiatief vanuit Beekse Akkers)
4. Oversteek N615 Muzenlaan (middeneiland te smal)
5. Situatie oversteken fietsers nabij de brug Oranjelaan / de Hommel
6. Situatie knelpunt Beekse brug

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;
2. Situatie oversteken fietsers nabij de brug Oranjelaan / de Hommel met slimme VRI’s een veiligere oversteek te maken;
3. Vermenging van (snel)fietsverkeer te voorkomen met (zwaar)gemotoriseerd verkeer zoals auto’s, vracht,- en landbouwverkeer om veiligheid van fietsers te waarborgen;
4. Doorkruisingen van aanwonenden met bestaande fietspaden door vele uit,- en inritten;
5. Onoverzichtelijke aansluiting ’t Laar met de N615, ongevallen cijfers wijzen uit dat dit een gevaarlijk verkeerspunt is;
6. Ongewenst sluipverkeer wat gebruikmaakt van de Laarbrug;
7. Gevaarlijke oversteek N615 ter plaatse van Bavariabrug, aan de zuidzijde van het Wilhelminakanaal;
8. Situatie fietsers Deense Hoek en bereikbaarheid bushalte;
9. Onveilig fietsnetwerk naar Stiphout. Route met name over slecht verlichte B-wegen waar ook veel sluipverkeer rijdt.

C. Beoordeling voorkeursvariant snelfietspad:

Ingebracht namens de fractie ABL:
Met de huidige voorstellen, welke onderdeel zijn van de bestuursovereenkomst, zijn we ten dele geslaagd bovenstaande knelpunten op te lossen. Hieronder halen we de punten aan:

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.
2. Zorg: De aansluiting bij Bouwcenter Swinkels. Het huidige voorstel kan voor verkeersonveilige situaties zorgen. Dit is ook aangegeven door de dorpsraden.
3. Positief: Met de onderdoorgang onder de Bavariabrug wordt een gevaarlijke doorgaande oversteek over de N615 opgelost.
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.



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.
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.

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.
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.

Ingebracht namens de fractie CDA:
Hieronder aandachtspunten m.b.t. de huidige voorkeursvariant en (of) nog te onderzoeken varianten.
1. Positief: ontwikkelingen naar een fietsveiligere situatie bij de Deense Hoek;
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 krijgt van aanwonenden vanuit uitritten;
3. Zorg: veel hoogte verschil door fietsers te overbruggen als aansluiting op beoogde fietsbrug vanuit de Brugstraat gesitueerd wordt;
4. Zorg: Vanuit Lieshout en Mariahout maar één aansluitpunt op het voorkeurstracé waardoor verleidingen om van de route gebruik te maken minimaal zal zijn;
5. Positief: met de onderdoorgang bij Bavaria wordt een gevaarlijke doorgaande oversteek N615 opgelost;
6. Zorg: gebruik en inrichting Laarbrug in de hoofdroute van snelfietsroute;
7. Zorg: Veel vermenging van langzaam en snel fietsverkeer op voorkeursroute;
8. Zorg: vermenging van wandelende burgers met huisdieren op voorkeursroute;
9. Zorg: VRI installatie N615 en Brandstraat-Oranjelaan;
10. Zorg: onzekere keuzes bij Beekse Brug en ontwikkelingen Landgoed Eyckenlust;
11. Zorg: alternatieve route door een woonwijk;
12. Positief: de fietstunnel nabij zorgt 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;

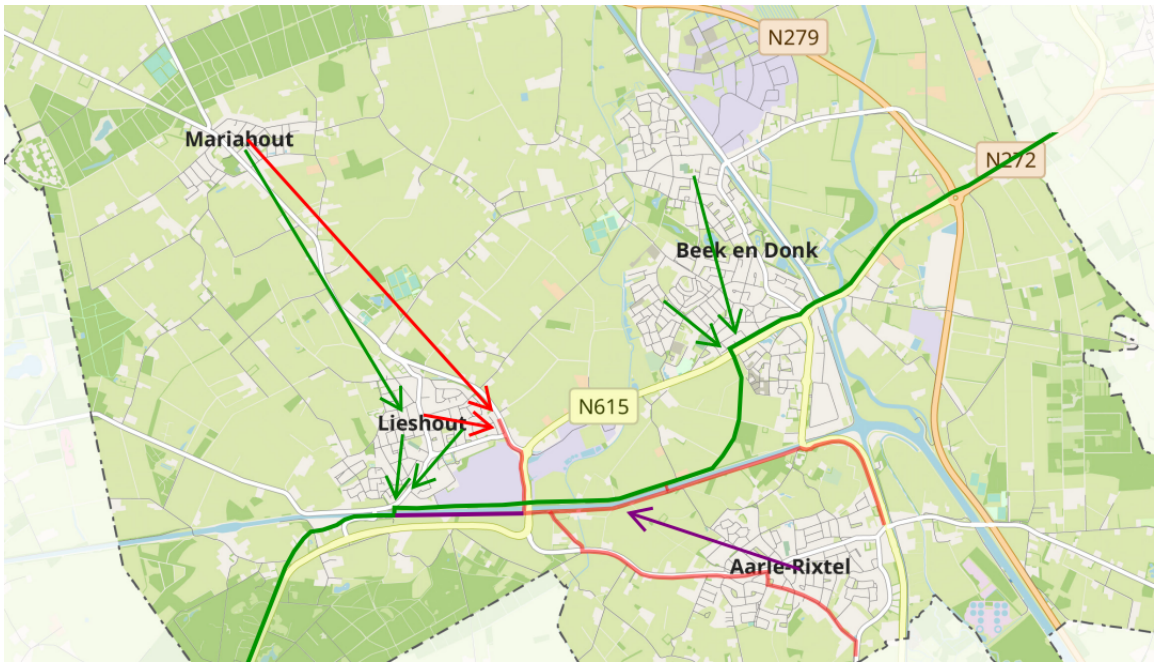
D. Suggesties/aanbevelingen:

Ingebracht namens de fractie ABL:
In bovenstaande heeft ABL haar positieve bevindingen maar ook zorgen uiteengezet en voorzien van een toelichting. Omwille van bovengenoemde 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

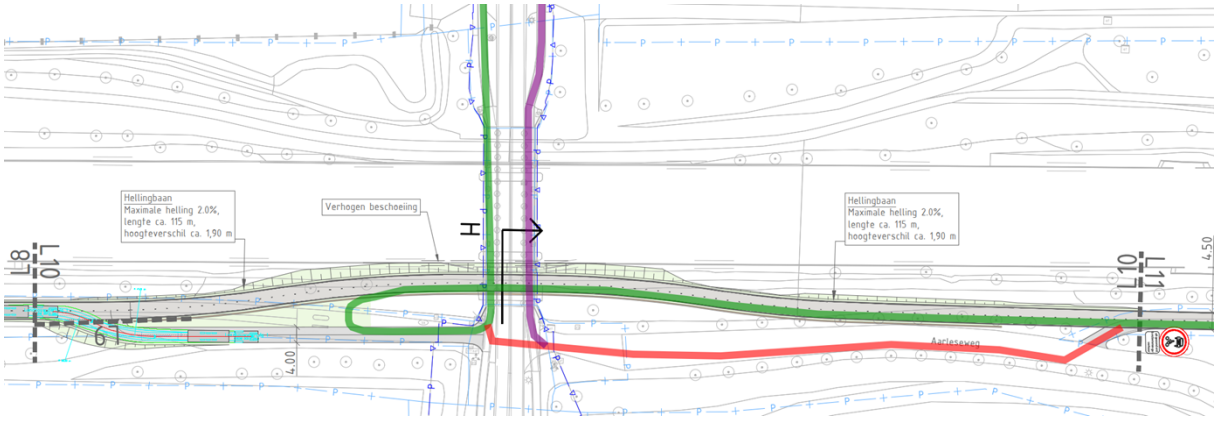
nieuwe breedte van een snelfietspad en aan de noordzijde ligt alleen een bestaande route met wegfundatie. De keuze voor de zuidzijde lijkt dan sneller logisch bij een redelijk gelijke score.

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:



Rood: Veelgebruikte route naar Helmond
Groen: Snelfietsroute
Paars: Bestaand fietspad meest logisch vanuit Aarle-Rixtel gezien

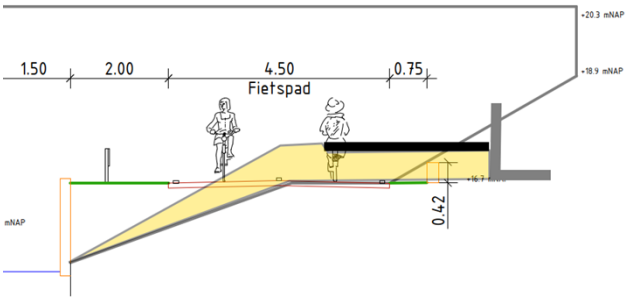
Met een fietspad aan beide zijden los je de knelpunten omtrent de Laarbrug en de kruising Bavariabrug op. De Laarbrug speelt nog steeds een rol in het fietsnetwerk, maar is geen onderdeel meer van de hoofdroutes.
Bij de Bavariabrug biedt de nieuwe onderdoorgang een mogelijkheid voor het rode verkeer 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:



<u>Suggestie 2: Deense Hoek</u>
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 dichter 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.



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. Fietsers 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.



Ingebracht namens de fractie CDA:

1. 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 want de exacte demarcatie moet nog door projectgroep worden bepaald na de verdiepingsslag/onderzoeken;
2. Hiertoe het belangrijk is 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;
3. Fietsbrug over het Wilhelminakanaal niet vanuit de Brugstraat te positioneren maar vanuit de Havenweg komende vanuit de Papenhoef. Hierdoor wordt;
   - het stijgingspercentage in de route voor fietsers lager is naar de fietsbrug toe,
   - is een aansluiting aan de Noordzijde op de snelfietsroute goed te voorzien,
   - geeft kansen voor een veiligere fietsroute richting Stiphout en naar rotonde Hoofakker,
   - is een logischere toegangsweg voor fietsers vanuit Lieshout,
   - is een aansluiting op de toekomstige F58 goed te organiseren.
4. De Laarbrug niet te laten opnemen in de doorfietsroute en daarom te kiezen voor de noordzijde van het Wilhelminakanaal om de snelfietsroute te positioneren;
5. Bij de Bavariabrug een aansluiting te maken op de SFR aan de Noordzijde waardoor fietsers uit Mariahout-Lieshout en Aarle-Rixtel op een veilige manier kunnen aansluiten;
6. Het knelpunt bij Oranjelaan-Hommel te laten beoordelen door gebruik van slimme VRI's (in relatie tot de voorgestelde VRI's kruispunt Oranjelaan en N615);
7. Het aantal opgenomen fietsstraten in de voorkeursroutes aanzienlijk te verlagen waardoor veiligheid beter gegarandeerd kan worden door minder vermenging van auto,-, vracht,- en landbouwverkeer;
8. Het huidige voorkeurstracé te veel doorkruisingen heeft met straten t.b.v. gemotoriseerd verkeer;
9. De fietstunnel niet als uitgangspunt mag worden meegewogen in het beste tracé, deze behoorde niet tot de opdracht van Tauw om te komen tot de beste snelfietsroute voor Laarbeek;
10. Het aantal doorkruisingen van de snelfietsroute door aanwonenden te verminderen door te kiezen voor een tracé met minder uitritten van woonhuizen/bedrijven aan de route;
11. 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;
12. Te kiezen voor een ligging waar voldoende ruimte is om de gewenste breedte van een snelfietsroute te hanteren;
13. 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.

E. Ingebracht 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.

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.
3. Daaraanvolgend is het snelfiets-pad nu nog praktischer/goedkoper in te passen in het uitbreidingsplan Beekse Akkers en via de Groenewoudseweg op Het Laar aan te sluiten.
4. Het Snelfiets-pad 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.
5. De meest praktische oplossing, het snelfiets-pad aan de noordzijde van het Wilhelmina.
6. De onderdoorgang van de "Bavariabrug" is aan de noordzijde goedkoper dan een onderdoorgang aan de zuidzijde.
7. Bij de Havenweg (ter hoogte van de Brugstraat) het Snelfiets-pad 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 Fietsers een veilige en comfortabelere fietsroute vooral ook de schooljeugd naar Nuenen en Eindhoven.
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.

Aldus besloten in de openbare vergadering van de raad van de gemeente Laarbeek van 14 november 2024.

De raad vernoemd,

[< > Ondertekenaar 1.Functie II]
[< > Ondertekenaar 1.Ondertekening]
[< > Ondertekenaar 1.Voorletters] [< > Ondertekenaar 1.Volledige achternaam]

[< > Ondertekenaar 2.Functie II]
[< > Ondertekenaar 2.Ondertekening]
[< > Ondertekenaar 2.Voorletters] [< > Ondertekenaar 2.Volledige achternaam]