Beantwoording verhelderende/technische vragen

Vragen gesteld:
email d.d.: 22 oktober 2025

Vragensteller: Bas van Sinten **Partij:** ABL

Portefeuillehouder: R. van den Berkmortel

Onderwerp: Addendum snelfietsroute Gemert-Eindhoven

Vraag:

Vraag 1:
In de kostenbijlage staat de nieuwe onderdoorgang Bavaria op ca 1.900k. In de vorige opstelling was dit 800k. Betekent dat de toevoeging van de ruimere bocht in totaal een kosten plaatje kent van 1.100k? Of zijn er nog andere zaken die deze kosten hebben doen stijgen?

Vraag 2:
Is er overwogen het fietspad richting Aarle-Rixtel langs de Provincialeweg te laten vervallen en daarmee ook de nieuwe aansluiting op de bocht?
Er wordt nu gekozen om het fietspad dubbelzijdig aan te sluiten op een bestaand enkelzijdig fietspad wat buiten de scope van dit projectonderdeel verder verbreed moet worden. Bij elkaar een hoge kostenpost.
Er is een prima alternatief via de Aarleseweg wat nu al de meest logische, kortste en meest gebruikte fietsroute is. Voor het stukje aanleg wordt nu ook ontzettend veel groen gekapt.

Hierop het vervolg. Wat zijn de kosten voor de gemeente verder nog om dit fietspad dubbelzijdig door te trekken zodat het goed aansluit op het vervolg? Deze vallen namelijk buiten de scope.

Vraag 3:
Waarom is er gekozen de bestaande bestuursovereenkomst open te breken door maatregel L20 (de fietstunnel) in beide scenario's uit het reeds overeengekomen Deeltracé 3B te halen en toe te voegen in Deeltracé 3 Addendum? Dit vertroebeld het kosten vergelijk met hetgeen eerder overeengekomen en maakt de werkelijke gevolgen voor de kosten van de keuze voor 4A diffuus.

Vraag 4:
Wat is de tijdstermijn waarin de Provincie Noord-Brabant alsnog het tracédeel 4A af kan maken bij de keuze voor scenario 2 en is er ook een uitwerking hoe deze tijdelijke situatie er dan uit ziet?

Vraag 5:
Er wordt nu gekozen om het fietsverkeer van de Bavariabrug af te halen terwijl in theorie voldoende breedte is om zowel de N615 als het fietspad op het huidige dek in te passen. In het verleden is altijd aangegeven dat verschuiven van de weg niet kan ivm de sterkte van de brug.

Hierover hebben we de volgende vragen:

- Is er een constructieve analyse/berekening gemaakt of de brugconstructie van de Bavariabrug over het Wilhelminakanaal inderdaad een asverschuiving niet kan verwerken?
- Zijn er alternatieven onderzocht om de brug te versterken zodat dit wel mogelijk is? En zo ja, waarom zijn deze dan afgevallen?

Dit uitgangspunt is namelijk wel bepalend voor de investering in een fietsbrug en de verbreding van het aansluitende tunneltje Bavaria. In totaliteit is hier 2,7 mio mee gemoeid.

Vraag 6:
In het raadsbesluit wordt gesproken over de 'integrale verkenning N615' waarin de gekozen variant nu goed aansluit. Is deze verkenning nu afgerond? Of betreft dit nog de brede verkenning van de N615 zoals benoemd in de verkeersaanpak waarin ook sprake is van een mogelijke verschuiving van de N615?

Vraag 7:
Zijn er ideeen om de voorziene kruising met de poot van de Bavariarotonde voldoende veilig te krijgen en inpasbaar in de uitgangspunten voor een snelfietspad? Het snelfietspad heeft immers geen voorrang.

Vraag 8:
Is er overwogen om het snelfietspad langs de N615 mogelijk ook aan de andere zijde van de weg te situeren? Deze zijde kent mogelijk minder raakvlakken, vraagt minder opheffen van groen en kan daardoor mogelijk goedkoper uitgevoerd worden.

Antwoord:

Vraag 1:
De lus richting de fietsbrug Bavaria is inderdaad geraamd op circa 1 miljoen euro. Dit komt door het bouwen van de hellingbaan, het afgraven van de benodigde ruimte en het benodigde extra asfalt. De totale kosten voor de onderdoorgang en lus bedragen samen dus 1,9 miljoen euro (L10 in de maatregelentabel).

Vraag 2:
Het fietspad naar Aarle Rixtel valt buiten de scope van het project. Gezien de aanwezigheid van bestaande fietsinfrastructuur parallel aan de Lieshoutseweg zal hoe dan ook een aansluiting moeten worden gecreëerd. Het is daarbij relevant om te benoemen dat de Lieshoutseweg aanzienlijk beter is verlicht dan de Aarleseweg. De kosten om dit fietspad dubbelzijdig door te trekken zijn niet inzichtelijk gemaakt en zijn onderdeel van het vervolg.

Vraag 3
De fietstunnel maakt slechts onderdeel uit van één van de twee gepresenteerde scenario's. Door de fietstunnel te verplaatsen van de oorspronkelijke bestuursovereenkomst naar het addendum ontstaat júíst een helder beeld van de kosten en wordt vergelijking mogelijk. Door de keuze voor de duurdere variant 4A zuid ontstaat namelijk een budgetuitdaging, waardoor de

fietstunnel in één scenario geen onderdeel uitmaakt van de realisatie-afspraken. Het gaat uiteindelijk om het totaaltracé en de kosten daarvan. De opties en bijbehorende financiële consequenties zijn in het raadsvoorstel duidelijk inzichtelijk gemaakt.

Vraag 4
De tijdstermijn waarin de Provincie Noord-Brabant alsnog de tracédelen L18 en L19 af kan maken (zoals in scenario 2) is nog onbekend. Wel heeft de Provincie Noord-Brabant uitgesproken om prioriteit te geven aan de aanleg hiervan. Dit wordt mogelijk integraal opgepakt met het project N615. Op korte termijn zullen de twee eenrichtingsfietspaden op de N615 tussen de rotonde Bavaria en fietstunnel gehandhaafd blijven. Voor meer informatie over de exacte grenzen van scenario 2, kan bijlage 1a ontwerp geraadpleegd worden.

Vraag 5
Een separate fietsbrug zorgt voor een sterke verbetering van het comfort en verkeersveiligheid voor het fietsverkeer. Bij gebiedsontsluitingswegen met een maximumsnelheid van 80 kilometer per uur met hoge intensiteiten is het zeer onwenselijk om fietsers direct naast de rijbaan te laten rijden. De afstand tot de rijbaan is nog geen 0,50 meter en wordt alleen gescheiden middels de oranje paaltjes. Deze manier van scheiding is onvoldoende. Bij een stuurfout van autoverkeer bestaat de kans dat deze op de fietspaden terechtkomt, wat kan leiden tot conflicten met fietsers. De meest verkeersveilige oplossing is dan ook om het langzaamverkeer hier te scheiden van het autoverkeer, door het realiseren van een separate fietsbrug. Een reconstructie van de bestaande brug zal ook leiden tot extra kosten. Vanuit expert judgement is het bovendien niet wenselijk om de bestaande brug asymmetrisch te belasten. Dit aspect is in deze fase nog niet in detail onderzocht en zal in een vervolgfase nader bekeken moeten worden.

Vraag 6
De ‘integrale verkenning N615’ betrof een studie naar kruispuntvormen vanaf kruispunt het Laar tot de Vrijenborgsedreef. Deze verkenning is nu afgerond. Een van de resultaten van de integrale verkenning is dat een rotonde de meest geschikte kruispuntvorm is voor de ontsluiting van de nieuwbouwwijk Beekse Akkers. De studie naar de invulling en mogelijke verlegging van de gehele N615 op de lange termijn staat hier los van en is bovendien nog niet formeel gestart.

Vraag 7
De verdere technische uitwerking van het ontwerp komt aan de volgende fase aan bod. Hierbij wordt onder andere specifiek gekeken naar de inpassing en verkeersveiligheid van het snelfietspad op de Bavariarotonde. Een mogelijkheid is om het kruisingsvlak verder van de rotonde te positioneren. Ook de visuele vormgeving zal worden meegenomen.

Vraag 8
Ja, er is overwogen om het snelfietspad langs de N615 langs de andere zijde van de weg te situeren. Dit was een van de oorspronkelijke onderzoekstracés voor de snelfietsroute. Dit is echter niet inpasbaar gebleken, onder andere vanwege de bebouwing ter hoogte van Beekseweg 5. Bovendien zal fietsverkeer vanaf de Bavariabrug dan via de rotonde naar de andere zijde moeten oversteken. Dit is onwenselijk vanwege de grote hoeveelheid autoverkeer op deze rotondepoot.

Datum beantwoording:
24-10-2025