

Wensen en bedenkingen ABL voor aangaan bestuursovereenkomst snelfietspad

A. Uitgangspunten:

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

B. Bestaande knelpunten:

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

C. Beoordeling voorkeursvariant snelfietspad:

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

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



- E. 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.
- F. 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.
- G. 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.
- H. 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.

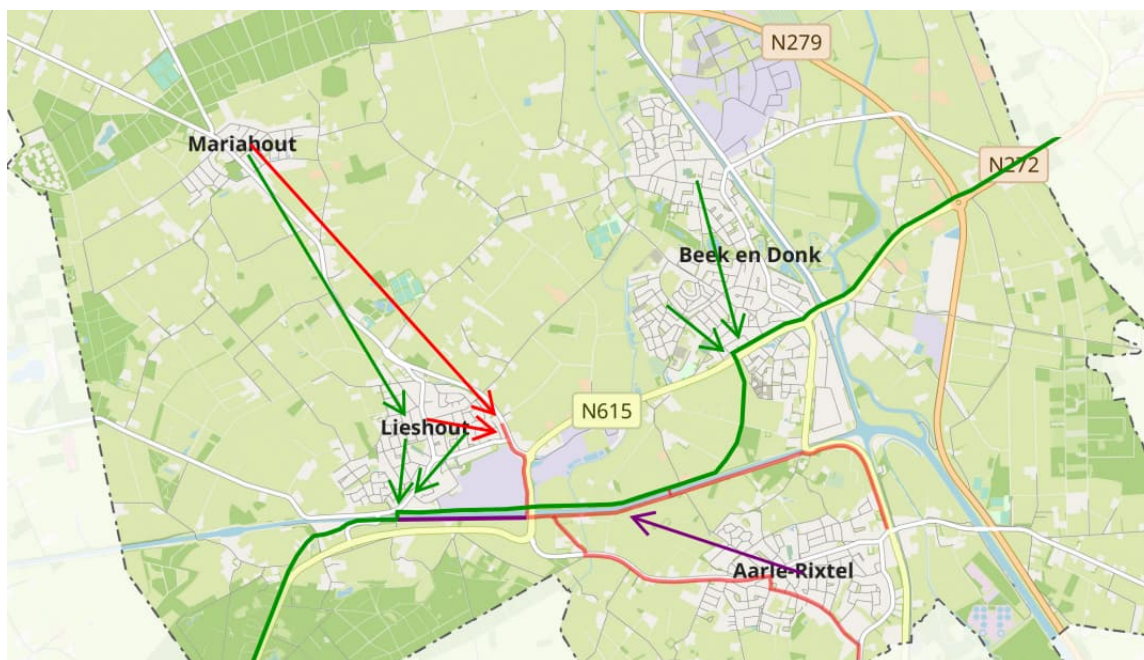
D. Suggesties voor de zorgpunten:

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 hoofd fietsroutes gerelateerd aan het zoekgebied van het snelfietspad:



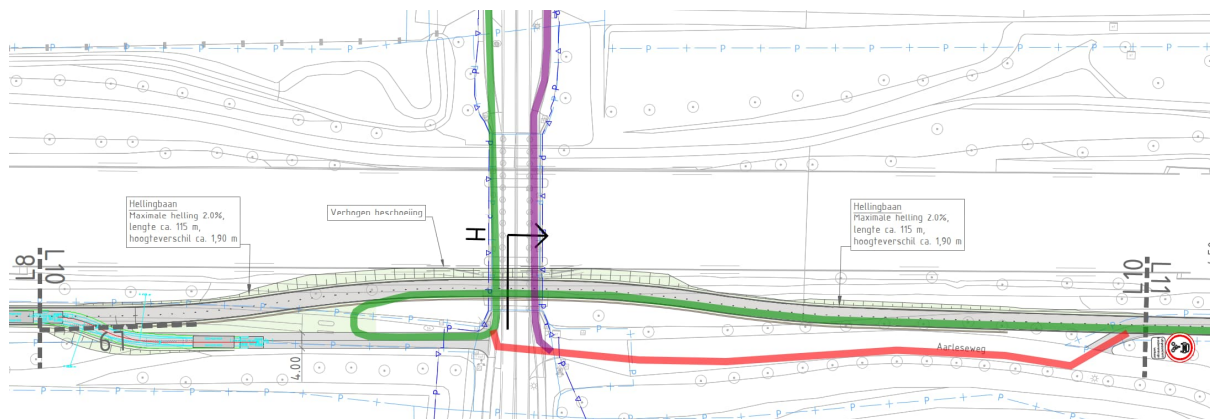
Rood: Veelgebruikte route naar Helmond

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.

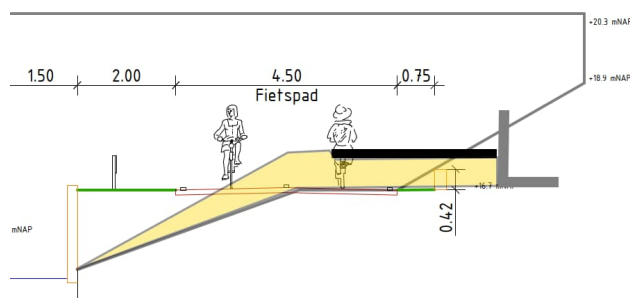


Groen: Voorgestelde route onder Bavariabrug door (hoogteverschil verkleinen)

Rood: Bestaande gevaarlijke oversteek (oversteek fysiek blokkeren)

Paars: Veel gebruikte route met tegengesteld fietsverkeer

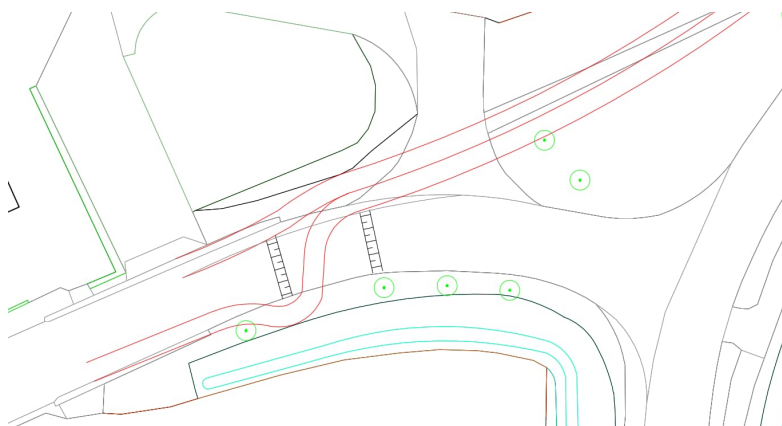
De extra kosten voor het fietspad aan de noordzijde kunnen deels gedekt worden uit de kosten voor aanpassing van het fietspad aan de zuidzijde wat niet meer nodig is. Ook kan de onderdoorgang bij de Bavariabrug uitgevoerd worden met een smaller fietspad en een minder diepe onderdoorgang waarmee een aanzienlijke 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:



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 dichterbij 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. 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 de minste 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 enorm breed.

Het kiezen voor een iets bredere tunnel biedt meer mogelijkheden om de toegangsroutes strak langs de N615 te leggen waardoor het ruimtebeslag flink afneemt. Door een ruimere onderdoorgang kan hier nog steeds soepel en met redelijke snelheid doorheen gedraaid worden en er is voldoende overzicht. Door het toepassen van eenvoudige grondkeringen (damwand met simpele bekleding of groen) kan dit een beter betaalbare variant worden waarin uitgangen in alle richtingen een optimale inpassing en comfort geeft voor de wijk en de schoolroutes en toch het snelfietspad faciliteert. Hieronder is dit schetsmatig weergegeven.

