

Aan: Gemeenteraad gemeente Boxtel, Postbus 10.000, 5280 AD Boxtel Ons kenmerk
Betreft: Keulsebaan FB180731
Ref: zienswijze op PHS-deelproject 'Capaciteitsuitbreiding Keulsebaan'

Scope

In de 'Ontwerpnoot Capaciteitsuitbreiding Keulsebaan' vinden we een voorlopig ontwerp voor een tamelijk fantasieloze uitbreiding van een 2-baans weg naar een 4-baansweg met kruispunten op vrijwel dezelfde plek als waar ze nu liggen. Zelfs het beschikbaar komen van het tracé van het Duitse Lijntje heeft niet geleid tot nieuwe gedachten over hoe de zuidelijke in-/uitgang van Boxtel kan worden ingericht naar een representatief en toekomstbestendig niveau.

De Fietzersbond is van mening dat dit anders kan, en moet. Ter onderbouwing van onze mening moeten we buiten de scope van het 'Deelproject Keulsebaan' treden. De basis van deze onderbouwing vind u derhalve in een aparte 'Toelichting Zienswijze Fietzersbond op PHS-deelproject Capaciteitsuitbreiding Keulsebaan'

In deze aparte toelichting laten wij zien waarom we kiezen voor een andere fietspaden-structuur tussen Boxtel-centrum en de Keulsebaan. Zodoende komen we uit op een andere wegenstructuur en een mogelijk andere inrichting van de kruispunten.

In de toelichting onderbouwen wij onze keuze voor deze fietspaden, zowel oostelijk als westelijk om de bebouwing. Beide fietspaden komen weer bijeen op de Eindhovenseweg voor de kruising met de Keulsebaan. Met enige fantasie zijn daar ook alternatieven te bedenken zoals het westelijke fietspad dat uitkomt bij de kruising voor de Oirschotseweg.

Door de focus van het ontwerp op de capaciteitsuitbreiding van de Keulsebaan volledig te leggen op de bestuursovereenkomst komen dit soort alternatieven niet aan de orde. Nog erger: indien we de weg van het voorlopig ontwerp blijven volgen worden dit soort alternatieven onhaalbaar.

Wij gaan ook uit van de aanleg van een fietspad parallel aan de Keulsebaan van Ladonk (vanuit de spoortunnel) en van het station (via de Parallelweg Zuid) naar Liempde waar deze aansluit op de Liempdseweg en een aan te leggen fietspad op het tracé van het Duitse Lijntje. Dit loopt enigszins vooruit op de aanleg van een fietspad op dat tracé en gaat er vanuit dat Boxtel aansluit op initiatieven door de gemeente Meijerijstad.

Ongelijkvloerse kruising

Op deze plaats herhalen we hier een belangrijke beslissing van uw raad:

"Daar waar het hoofdfietsnetwerk andere wegen kruist, hebben fietsers voorrang. Op locaties waar het hoofdfietsnetwerk een (drukke) gebiedsontsluitingsweg voor autoverkeer kruist, lost de gemeente dit op met een ongelijkvloerse kruising of met (bij) een (bestaande) rotonde. Het plaatsen van een verkeerslicht geldt als 'second best' oplossing."

Als dit besluit niet van toepassing is op kruisingen van het hoofdfietsnetwerk met een 4-baans weg is het ons een raadsel op welke kruisingen dat besluit wél van toepassing zou zijn.

In het tracé voor de nieuwe Keulsebaan vinden we 3 belangrijke noord-zuid-kruispunten:

- Eindhovenseweg (thans rotonde de Goor); de hoofdfietsroute richting Best en Eindhoven kruist hier de Keulsebaan,
- Oirschotseweg (een reconstructie van de huidige VRI-oversteek naar Kleinder Liempde en rotonde Everbos); de hoofdfietsroute richting Oirschot kruist hier de Keulsebaan,
- Peerkesbos (thans een onbeveiligde oversteek); een (thans failliet) restaurant aan de zuidzijde is op deze manier, ook voor de fiets, bereikbaar.

Voor alle kruispunten stelt het voorlopig ontwerp een gelijkvloerse oversteek met een VRI voor. Er is niet gekozen voor de toepassing van een (turbo)-rotonde i.v.m. het gevaar voor fietsers (zogenaamde afdekongevallen; de fietser wordt niet gezien door automobilisten op de binnenbaan). Ruimtegebrek en doorstromingsargumenten kunnen ook redenen zijn.

Op de genoemde kruispunten komen snelverkeer en langzaam verkeer met elkaar "in conflict" geregeld door een VRI. Uw beslissing voor ongelijkvloerse kruisingen op die plaatsen was ingegeven door de wens om die verkeersstromen te ontvlechten en potentiële gevaren te voorkomen.

Met één ongelijkvloerse kruising (d.m.v. een noord-zuid-tunnel onder de Keulsebaan door) t.h.v. Eindhovenseweg kunnen alle bestemmingen worden bereikt:

- Best en Eindhoven recht door via het bestaande fietspad,
- Oirschot via de tunnel en een (zuidelijke) verbindingsweg naar de Oirschotseweg, parallel langs de Keulsebaan,
- Peerkesbos via de Oorsprong.

Het huidige oost-west-kruispunt (t.h.v. de Ceulse Kaar; van Kleinder Liempde naar de Goorestraat) kruist het noord-zuid-fietspad langs de Keulsebaan uiteraard gelijkvloers, d.w.z. ongelijkvloers met de route van het snelverkeer.

Met de voorgestelde wegenstructuur bereiken we in dit gebied

- een fietsstructuur die vrijwel volledig is ontvlochten van het snelverkeer,
- een bijdrage aan de SFR die volledig kan voldoen aan de criteria van de provincie,
- een ontsluiting van aanwonenden van Eindhovenseweg en Kleinder Liempde naar veilige en
- comfortabele fietsroutes en voetganger-zones.

Bijkomende voordelen:

- besparing op kosten van fietsvoorzieningen ('deelname' in de VRI's) op alle genoemde kruispunten,
- zodoende ook verbetering van doorstroming van snelverkeer,
- de mogelijkheid om op de kruispunten (turbo)-rotondes te overwegen i.p.v. VRI's.

Schets

een schetsmatige afbeelding van het kruispunt Keulsebaan – Eindhovenseweg.

