

Aan: Gemeenteraad gemeente Boxtel, Postbus 10.000, 5280 AD Boxtel  
Betreft: Zienswijze Keulsebaan met bijlage deelproject fietsinfra Ons kenmerk: FB190523  
Ref: NL.IMRO.0757.BP01Keulsebaan-otw1

## 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 Fietsersbond is van mening dat dit anders kan, en moet. Ter onderbouwing van onze mening moeten we buiten de scope van het voorliggende ontwerp treden. De basis van deze onderbouwing vind u derhalve in een aparte bijlage. Deelproject Fietsinfra Zuid

In de bijlage 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 met de Keulsebaan.

In de bijlage 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.

De aanleg van een fietspad parallel aan de Keulsebaan vanuit Liempde tot kruispunt de Goor is korter dan de route via Goorestraat maar minder aantrekkelijk dan de route via Goorestraat. Het is wel belangrijk een goede aansluiting op oversteek met de Eindhovenseweg te realiseren.

## 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 noord-zuid-kruispunten:

1. Eindhovenseweg (thans rotonde de Goor); de hoofdfietsroute richting Best en Eindhoven kruist hier de Keulsebaan,

2. Oirschotseweg (een reconstructie van de huidige VRI-oversteek naar Kleinder Liempde en rotonde Everbos); de hoofdfietsroute richting Oirschot kruist hier de Keulsebaan,
3. Peerkesbos (thans een koude oversteek); een 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 de ongelijkvloerse kruisingen (noord-zuid-tunnel onder de Keulsebaan en oost-west tunnel onder de 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.

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.

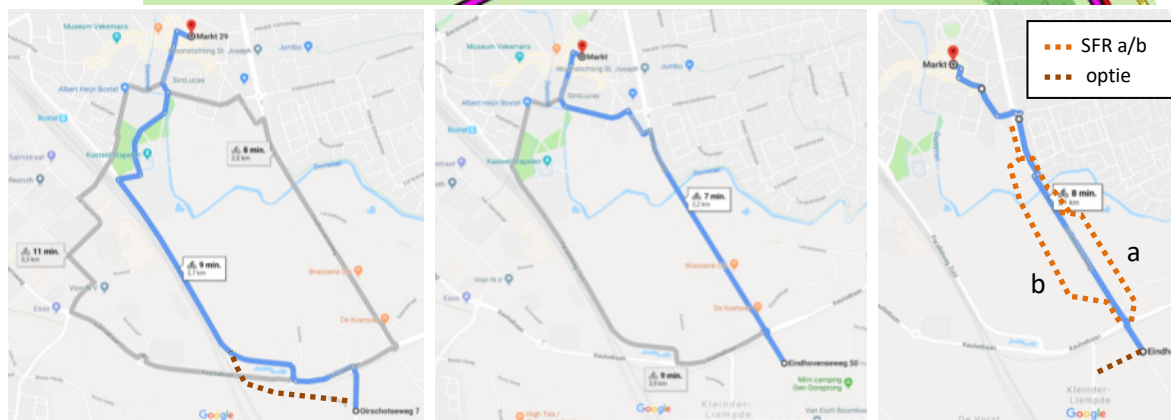
Bijkomende voordelen:

- 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.



Eén veilige en directe verbinding Zuid-Noord voldoet. Een extra fiets(hangbrug Ramsteeg-Paralleweg zuid biedt uiteraard een betere verbinding naar bijvoorbeeld het Station.



**Deelproject fietsinfra Zuid****Bijlage****Probleemstelling**

De capaciteitsuitbreiding van de Keulsebaan biedt een kans om de problematiek op de Eindhovenseweg grondig aan te pakken. Met het voorontwerp zoals vastgelegd in de 'Ontwerpnoot Capaciteitsuitbreiding Keulsebaan' zal deze kans blijven liggen:

- de weg blijft liggen zoals die werd achtergelaten na de aanleg van de A2 in de jaren 60 van de vorige eeuw, nog krappert dan hij toen al was door de toename van de verkeersdruk,
- de verzameling huizen en bedrijven blijft onsamenvattend en het totale beeld van de zuidelijke in-/uitgang van Boxtel blijft niet representatief in vergelijking met de noordelijke, en, sinds enige jaren, ook de westelijke in-/uitgang (richting Schijndel),
- een veilige voetgangerszone blijft ontbreken,
- de fietspaden blijven smal, onrustig en onveilig,
- de aansluiting van de fietsstraat Liempdseweg blijft zeer onveilig.
- de verkeersdruk wordt door de eventuele aanleg van een snelfietsroute (SFR, van Den Bosch naar Eindhoven) nog verder verhoogd.

De afsluiting van de dubbele overweg en de capaciteitsverhoging van de Keulse Baan zal tot gevolg hebben dat de verkeersdruk op de Eindhovenseweg (thans  $\pm 10.000$  mvt'n per weekdag) met meer dan 40% zal toenemen. Voor dergelijke wegen is de gewenste fietsruimte:

- op een 2-richtingen-weg, volgens CROW-regels tenminste 2x3m breed,
- een één-richting-fietspad aan weerskanten is volgens de regels van de provincie tenminste 2x2m breed,
- scheidings-stroken tussen autowegen, fietspaden en trottoirs zouden tenminste 2x0,5m breed moeten zijn.
- een voetgangers-zone zou tenminste 2x1m breed (t.b.v. kinderwagens en rolstoelen, e.d.) moeten zijn.

In totaal moet die weg dus 13m breed zijn; voor enige toekomstbestendigheid tenminste 15m.

Ter vergelijking 2 andere belangrijke in-/uitvalswegen:

- de Schijndelseweg is ongeveer 22m breed, inclusief de trottoir aan de zuidzijde en de bomen in de berm (ongeveer 2m) aan de noordzijde,
- de Brederodeweg t.h.v. de brug over de Dommel is ongeveer 25m breed.

De huidige Eindhovenseweg is over vrijwel de hele lengte 2x3m (auto's) + 2x2m (fietsen), in totaal dus 10m breed. De brug over de Dommel beschikt over een trottoir aan weerszijden van 2.75m; totale breedte aldaar 15.5m. Ter plaatse van Providentia is naast de weg geen enkele ruimte voor verbreding. Bovendien is daar ter plaatse de afslag naar de fietsstraat Liempdseweg. In de richting Liempde is voorsorteren onmogelijk en de constructie van de afslag geeft aanleiding tot gevaarlijk gedrag door voetgangers en fietsers.

De breedte-marges zijn op veel plaatsen nauwelijks groter. Het is onredelijk om aanwonenden te verplichten om ruimte tussen de woning en de weg prijs te geven. Kortom; de ruimte voor de weg met een SFR is te klein.

**Deelproject fietsinfra Zuid****Bijlage****SnelFietsRoute (SFR)**

De SFR van Den Bosch naar Eindhoven (Htb-Ehv) staat als bij de provincie 'kansrijk' op de agenda in het kader van het project 'Fiets in de versnelling'. Dat wil zeggen dat de route, indien wordt voldaan aan gestelde criteria, in aanmerking komt voor cofinanciering (tot 80% voor kunstwerken).

In de loop van dit deelproject is duidelijk geworden dat deze SFR ook door Boxtel zal lopen en wordt er nagedacht over het tracé van de route. Voor de goede orde nog even de belangrijkste redenen voor de gemeente Boxtel om de noord-zuid-as te kiezen als voorkeurstracé voor de SFR:

- de route is direct en aantrekkelijk voor de grootste groep fietsers,
- tussen Vught en Boxtel ligt hij daar al,
- in Boxtel (tussen de Ketting en de Dommelbrug) zijn de investeringen relatief laag, ook voor aansluitingen (naar centrum en station),
- tussen Boxtel en Best ligt hij daar al,
- bij lage investeringen zal de provincie eerder bereid zijn om Boxtel (financieel) bij te springen bij het zoeken naar oplossingen voor probleempunten.

Boxtel staat daarmee voor de keuze.

**Opties**

1. aanmodderen; ondanks het bovenstaande, blijven proberen om alle functies binnen de smalle marges van het huidige wegprofiel te proppen:
  - a. het zal buitengewoon moeilijk zijn om te voldoen aan de criteria voor cofinanciering van de SFR,
  - b. de gevaarlijke situaties zullen voortduren, toenemen en mogelijk leiden tot ongevallen,
  - c. de weerstand van aanwonenden zal groot zijn, hetgeen zal leiden tot langdurige procedures,
  - d. het draagvlak van fietsers voor deze optie zal niet erg breed zijn.
2. de autoweg verleggen; voor de aanwonenden wellicht de meest aantrekkelijke optie: eindelijk rust. Maar, waar naar toe:
  - a. ten westen van de huidige weg:
    - i. de afslag naar het westen ter hoogte van de brug lijkt vrijwel onmogelijk,
    - ii. hoge kosten, ook i.v.m. aankoop gronden, huizen en bedrijven,
    - iii. de aansluiting op de Keulsebaan kan t.h.v. de aansluiting van de Oirschotseweg: 2 vliegen in één klap.
  - b. ten oosten van de huidige weg:
    - i. hoge kosten, ook i.v.m. aankoop gronden, huizen en bedrijven,
    - ii. de aansluiting op de Keulsebaan kan t.h.v. Peerkesbos.

Geen van beiden aantrekkelijk, alleen al vanwege de enorme kosten.

**Deelproject fietsinfra Zuid****Bijlage**

## 3. andere maatregelen:

- a. oostelijke ontsluitingsweg (van Schijndelseweg naar A2-afslag 25 of 26)? en/of
- b. noordelijke ontsluitingsweg (van VLK naar A2-afslag 25)?

De kosten van beide opties zullen buitengewoon hoog zijn, de planning en aanleg van beide opties zullen veel tijd in beslag nemen. Bij beide opties, en ook bij allebei samen, lijkt het maximaal haalbare dat het aantal mvt'n de helft minder zal worden. Ook dan blijft de ruimte op de weg te klein en is de weg niet toekomstbestendig.

## 4. de SFR plannen en aanleggen oostelijk en/of westelijk om de huidige bebouwing:

- a. deze infrastructuur is nieuw en moet nog worden aangelegd; dit maakt keuzes eenvoudiger,
- b. de aanleg van fietspaden is relatief goedkoop (afgezien van kunstwerken als tunnels en bruggen).

**Onze keuze**

Het zal duidelijk zijn; de Fb kiest voor optie 4, en wel op de volgende gronden:

- goedkoper dan alternatieven; gezien die alternatieven zijn daar geen ingewikkelde calculaties voor nodig,
- sneller aangelegd dan alternatieven; gezien die alternatieven zijn daar geen ingewikkelde plannings voor nodig,
- beide routes kunnen vrijwel volledig ontvlochten van snelverkeer zijn,
- beide routes bieden een ontsluiting voor voetgangers en fietsers van aanwonenden,
- de westelijke route:
  - o zou kunnen aansluiten op de verlengde Fellenoord voor een optimale aansluiting van het JRL én het centrum,
  - o gaat door een prachtig fietsgebied,
- de oostelijke route:
  - o lost het probleem van de aansluiting van de Liempdseweg op,
  - o biedt een ontsluiting voor fietsbezoekers van de Ceulse Kaar en CIS (voormalige Knus).

Optie 4 biedt Boxtel de kans voor een toekomstbestendig fietsparadijs. Deze optie vraagt wel politieke en ambtelijke moed en een bereidheid tot openheid en samenwerking met aanwonenden en beslissing-nemers bij de provincie

**Deelproject fietsinfra Zuid****Bijlage****Schets**

Behorende bij optie 4:

een schetsmatige afbeelding van de westelijke en oostelijke zoekgebieden.

