

Memo

Advies werkgroep Keulsebaan

Datum:**Deelproject:** Capaciteitsuitbreiding Keulsebaan**Leden:**

Michiel Sandbergen (bewoner Boxtel Oost)
Jacques Haans (bewoner Munsel)
Ruud Daverveld (bewoner Lennisheuvel / RKO)
Ronald de Jong (centrumondernemer)
Richard Termeer (fietsersbond)
Riens Timmer (bewoner Eindhovenseweg)
Filipe v.d. Borne (centrumondernemer)
Richard Strik (centrumondernemer)
Mark v.d. Moosdijk (centrumondernemer)
Stefan v.d. Nieuwenhof (bewoner Lennisheuvel / RKO)
Ben v.d. Meijden (vertegenwoordiger ZLTO)
Vincent Janssen / Eric Janssen (bewoner Kleinderliempde)
Bart Welvaarts (bewoner Kleinderliempde)

Achtergrond

De gemeente Boxtel, het Rijk, de provincie Noord-Brabant en ProRail hebben gezamenlijk het onderzoek naar een oplossing voor het knelpunt rondom de dubbele overweg in de Tongersestraat opgepakt. Dit heeft geresulteerd in de Rapportage 'Variantenstudie dubbele overweg Tongersestraat Boxtel' uit oktober 2013. Op basis hiervan is door de gemeenteraad in november 2013 een voorkeursvariant vastgesteld.

De vastgestelde voorkeursvariant is vervolgens uitgewerkt in het Maatregelenpakket PHS Boxtel en vastgelegd in de bestuursovereenkomst PHS Boxtel die in mei 2015 getekend is tussen het Rijk, provincie en de gemeente Boxtel.

Het Maatregelenpakket PHS Boxtel bestaat uit vijf samenhangende deelprojecten:

1. Opheffen van beide overwegen in de Tongersestraat.
2. Aanleg van de Verbindingsweg Ladonk - Kapelweg (VLK) en de daarbij horende aanpassingen aan de overwegen.
3. Verkeersmaatregelen in buurtschap Tongeren ten behoeve de bereikbaarheid, de snelheidsbeperking voor gemotoriseerd verkeer en veiligheid voor fietsers.
4. **Opwaardering van de Keulsebaan, zodat er meer capaciteit ontstaat voor het verkeer.**
5. Realisatie van een fietstunnel onder het spoor in de Tongersestraat.

Op advies van de Klankbordgroep PHS deelgebied Boxtel – Haaren (Esch) zijn voor onder andere de deelprojecten in Boxtel vier werkgroepen opgericht die meedenken en adviseren over de inhoud van de uitwerking van deze deelprojecten. Voor het deelproject Opwaardering Keulsebaan is de werkgroep in het najaar van 2016 gestart.

Werkgroep Keulsebaan: rol en proces

Aan de leden van de werkgroep Keulsebaan is gevraagd om actief mee te denken over de verdere uitwerking van de oplossing binnen de vastgestelde kaders en de met elkaar overeengekomen afspraken en spelregels. De projectorganisatie PHS Boxtel heeft dit proces gefaciliteerd.

Vanaf najaar 2016 hebben 7 bijeenkomsten met de werkgroep Keulsebaan plaatsgevonden. In deze bijeenkomsten zijn wensen en belangen geïnventariseerd en zijn op basis daarvan diverse stadia en optimalisaties van het voorlopig ontwerp met de werkgroep Keulsebaan besproken.

Dit proces heeft geresulteerd in een ontwerpnotie en alle daarbij behorende bijlagen, waaronder het voorlopig ontwerp voor de Keulsebaan. Deze stukken zijn in februari toegezonden aan de werkgroep Keulsebaan en op 1 maart 2018 is er een laatste bijeenkomst geweest. In deze bijeenkomst konden vragen worden gesteld over de toegezonden stukken, ten behoeve van het opstellen van het advies van de werkgroep Keulsebaan over het voorlopig ontwerp van de Keulsebaan.

De werkgroep Keulsebaan brengt via de projectorganisatie advies uit aan het College van B&W over het voorlopig ontwerp van de capaciteitsuitbreiding van de Keulsebaan.

Tijdens de bijeenkomsten van onder andere de werkgroep Keulsebaan is gebleken dat meedenken en adviseren binnen de vastgestelde kaders niet eenvoudig is. Enerzijds omdat niet iedereen zich kan vinden in de vastgestelde kaders van het Maatregelenpakket PHS Boxtel en anderzijds omdat volgens een aantal leden van de werkgroep Keulsebaan de integrale visie op de verkeersstructuur van Boxtel onvoldoende is.

Het advies van de werkgroep Keulsebaan is gericht op het voorlopig ontwerp voor de capaciteitsuitbreiding van de Keulsebaan, maar de werkgroep Keulsebaan wil in dit advies ook het hiervoor beschreven signaal richting bestuur afgeven.

Voorlopig ontwerp Capaciteitsuitbreiding Keulsebaan

Om een goede en veilige doorstroming van het verkeer in de toekomst te borgen wordt de Keulsebaan uitgebreid naar 2x2 rijstroken en zullen de kruispunten opnieuw ingericht worden. Op 1 maart 2018 is afgesproken dat de werkgroep Keulsebaan uitsluitend een advies uitbrengt op het voorlopig ontwerp dat is gebaseerd op gebruik maken van het tracé van het Duits Lijntje. Belangrijke punten in het ontwerp voor de werkgroep Keulsebaan zijn onder meer fietsverkeer en landbouwverkeer. Hieronder worden de aandachtspunten (o.a. fietsverkeer, landbouwverkeer) vanuit de werkgroep Keulsebaan t.a.v. het voorlopig ontwerp beschreven.

Aanbevelingen vanuit de werkgroep Keulsebaan t.a.v. het voorlopig ontwerp voor de capaciteitsuitbreiding van de Keulsebaan.

1.

De ZLTO afdeling Boxtel-Liempde geeft aan dat het geen direct probleem is dat het tracé tussen rotonde De Passer en de A 2 niet mag gebruikt worden voor landbouwverkeer. Hier geldt momenteel ook een tractorverbod en dit is nagenoeg geen probleem, Echter het uitzonderen van landbouw- / langzaam verkeer (hier vallen bijv. ook mobiele kranen onder) op het tracé rotonde Boseind tot rotonde De Passer waar momenteel een ontheffing geldt is voor de agrarische sector en aanverwante sectoren niet werkbaar. Er is nu eenmaal landbouw verkeer dat van Oost naar West moet en van Noord naar Zuid via dit tracé. Met het wegvallen van de dubbele overweg is hier geen verkeersveilig en alternatief tracé voor. Naar aanleiding van deze problematiek is er na goed overleg met de verkeersdeskundigen uit een varianten studie een voorkeursvariant gekomen welke werkbaar is voor de landbouw.

Deze variant “ Verlengen Linksaffer naar Eindhovenseweg” kan zeer goed uitgevoerd worden in het tracé van het Duits Lijntje en houdt het volgende in:

Door de linksaffer naar de Eindhovenseweg te verlengen tot het kruispunt met de Oirschotseweg kan het landbouwverkeer sneller van de doorgaande linkerrijstrook af. Landbouwverkeer wat de bestemming Eindhovenseweg aan de zuidzijde heeft blijft op de rechterstrook rijden. De Doorstroming is hierdoor beter en veiliger.

Bestuurlijke reactie:

Op basis van de gezamenlijk opgestelde notitie waarin diverse varianten zijn afgewogen, wordt aan het college voorgesteld om in het ontwerp voor de Keulsebaan uit te gaan van de variant met de verlengde linksaf strook richting Eindhovenseweg. Dit conform de wens van ZLTO en het advies van de werkgroep Keulsebaan.

2

De werkgroep Keulsebaan en met name de Fietzersbond willen aangeven dat door de verdubbeling van de rijbanen de Keulsebaan een gevaarlijke barrière wordt voor fietsers. Dit met name bij de drukke punten aan de rotondes Boseind en de Passer.

Tussen de spoortunnel en de A2 zijn 3 kruisingen voor de fietsers ontworpen:

- Oirschotseweg
- Eindhovenseweg
- Peerkenbos

Westelijk van het spoor:

- Rabobank
- Boseind

Het huidige Boxtel Bicycle (o.b.v. het huidige GVVP) is daarover volstrekt duidelijk: dat lost de gemeente op met een ongelijkvloerse kruising. Volgens de Fietzersbond is er geen enkele reden om te veronderstellen dat in een toekomstig GVVP (Move'31) een andere eis zal staan. Deze eis had voor de goede orde ook eigenlijk in de bestuursovereenkomst moeten staan.

De kruispunten met de grootste verkeersdruk zijn de Eindhovenseweg en Boseind. Voorstellen om het aantal ongelijkvloerse kruisingen te beperken (vanwege veronderstelde kosten), door middel van een aangepaste wegenstructuur, zijn niet aan de orde geweest.

De werkgroep maakt zich ook zorgen over de situatie bij Providentia, met name betreffende overstekende fietsers. De uitbreiding van de Keulsebaan is niet denkbaar zonder een oplossing van die situatie.

De plannen voor een SnelFietsRoute over de Noord/Zuid-as geven bedreigingen en uitdagingen maar scheppen ook een kans op een gedragen plan voor een fietstunnel ter hoogte van de Eindhovenseweg .

De werkgroep Keulsebaan acht een fietstunnel ter hoogte van rotonde Boseind ook noodzakelijk.

De mogelijke oplossingen hiervoor zijn slechts mogelijk door middel van een integrale aanpak.

Bestuurlijke reactie:

In het ontwerp is voorzien in verkeerslichten geregelde oversteekplaatsen voor fietsers.

Hiermee wordt voldaan aan de ontwerprichtlijnen. Kruisingen tussen primaire fietsroutes en gebiedsontsluitingswegen binnen de kom worden volgens de ontwerprichtlijnen inderdaad bij voorkeur ongelijkvloers uitgevoerd. Het maatregelenpakket en het bijbehorende taakstellend budget biedt hiervoor echter geen ruimte. In het kader van de studie naar de snelfietsroute is echter wel onderzocht dat een ongelijkvloerse oplossing ter plaatste van de Eindhovenseweg ruimtelijk inpasbaar is. Op dit moment wordt hierover overleg gevoerd met de Provincie, waarbij ook de Eindhovense weg in beeld is.

De knelpunten zoals genoemd bij Boseind en Providentia vallen buiten de scope van het voorliggende ontwerp van de Keulsebaan. Er wordt gewerkt aan een ontwerp voor de kruising Boseind en de resultaten hiervan zijn in de werkgroep gepresenteerd en besproken. Het tracédeel Boseind volgt een separaat traject, mede doordat het ontwerpproces en de

afwegingen van de mogelijke oplossingen nog loopt. Zoals hiervoor aangegeven wordt over de snelfietsroute overleg gevoerd met de Provincie, waarbij ook de Eindhovense weg in beeld is. De aangepaste wegenstructuur, zoals door een vertegenwoordiger van RKO is ingebracht, is op hoofdlijnen onderzocht. De bevindingen zijn teruggekoppeld aan de werkgroep. Deze variant is volgens niet nader onderzocht. Er heeft immers een zeer uitgebreid variantenonderzoek in het kader van de vaststelling van het Maatregelenpakket PHS Boxtel plaatsgevonden. Op basis daarvan een voorkeursvariant is gekozen, zoals die is vastgelegd in de bestuursovereenkomst. Een nieuw variantenonderzoek is dan ook niet aan de orde.

3

Men is er zeker niet van overtuigd dat de Keulsebaan voorzien moet gaan worden met 6/7 stoplichten. De alternatieven die mogelijk zijn met rotondes, zijn niet naar tevredenheid onderzocht. Ook zal door het verdubbelen van het wegennet het verkeer voor de tunnel beter doorstromen, maar dit zal ergens anders grote knelpunten gaan veroorzaken. Hiervoor zijn geen afdoende oplossingen getoond of zelfs niet besproken (buiten het werkgebied) De werkgroep is dan ook van mening dat de verkeersproblemen in Boxtel niet geheel los van elkaar gezien kunnen worden. We vragen ons ook af, hoe bij het afsluiten van de dubbele overweg het verkeer vanuit richting Boxtel West wat richting centrum en Boxtel Oost een goede doorstroming zal hebben op de Eindhovenseweg / Noord- Zuidas. Ook is men van mening dat een deel van het verkeer richting centrum / Schijndel uit de richting Haaren de kortste weg zal zoeken en mogelijk geen gebruik zal maken van de VLK en Keulse baan. We hebben nergens een oplossing gezien voor het sluipverkeer en verkeersbewegingen die gaan komen op wegen welke daarvoor niet bestemd zijn. Zie hiervoor ook advies werkgroep Tongeren.

Bestuurlijke reactie:

In de ontwerpnotitie is een zeer zorgvuldige afweging opgenomen inzake de mogelijke kruispuntvormen en een met argumenten onderbouwde keuze gemaakt voor kruispunten met verkeerslichten. De werkgroep draagt geen nieuwe argumenten aan op basis waarvan hierin een onjuiste keuze zou zijn gemaakt.

In het advies wordt niet concreet gemaakt welke grote knelpunten er ontstaan als gevolg van de sluiting van de dubbele overweg in relatie tot de verdubbeling van de Keulsebaan. In de studie van de variantenafweging zijn indertijd alle varianten beschouwd op de verkeerskundige gevolgen. De verwachtingen die de werkgroep heeft ten aanzien van onvoldoende doorstroming en sluipverkeer worden niet bevestigd door de verkeerscijfers. Ten aanzien van de verkeersbewegingen van en naar Boxtel-West is in te deelproject Verkeersmaatregelen Tongeren al uitgebreid aandacht besteed.

Advies werkgroep

Op basis van het voorgaande komt de werkgroep Keulsebaan samengevat tot het volgende advies aan het college van B&W.

Advies aan B&W

Werkgebied:

Tijdens de opstart van de werkgroep “Keulsebaan” zijn de kaders duidelijk weergegeven. Het werkgebied betreft Keulsebaan van de A2 tot de spoortunnel. Later in het proces werd het aandachtsgebied uitgebreid met het traject Spoortunnel t/m/ rotonde Boseind, zonder extra budget beschikbaar te stellen (raadsbesluit).

Bestuurlijke reactie:

Het tracédeel Spoortunnel – Boseind valt buiten de kaders van het voorliggende ontwerp. In de laatste werkgroep vergadering is afgesproken dat dit tracédeel een separaat traject volgt, mede doordat het ontwerpproces en de afwegingen van de mogelijke oplossingen nog loopt. In het kader van de besluitvorming over Boseind zal er ook duidelijkheid moeten zijn over de dekking van deze kosten. Ook dit is onderwerp van gesprek met de Provincie.

Knelpunten:

De werkgroep heeft tijdens alle vergaderingen moeite om binnen de kaders te blijven denken. Door de voorgestelde aanpassing aan de Keulsebaan ziet men op ander plaatsen grote knelpunten ontstaan, b.v. voor de fietsers bij Providentia, fietsers/auto's op de Keulsebaan richting Boseind en bij rotonde Boseind. Ook zet men vraagtekens bij de aangedragen cijfers betreffende de druk op de Keulsebaan en de verkeersdruk bij Boseind.

Bestuurlijke reactie:

De aanpassingen van de Keulsebaan zijn in eerste instantie vooral een gevolg van de autonome groei van het verkeer, de sluiting van de dubbele overweg levert daaraan een in verhouding beperkte bijdrage. De knelpunten die hier worden gesignaleerd zijn niet het gevolg van de aanpassingen van de Keulsebaan maar zijn reeds bestaande knelpunten of knelpunten die worden veroorzaakt door de autonome groei van het verkeer.

De verkeerscijfers die zijn gebruikt komen uit het regionale verkeersmodel waarin alle bekende ontwikkelingen en groeiprognozes zijn verwerkt. In het advies worden geen concrete argumenten aangedragen op basis waarvan deze cijfers onjuist zouden zijn.

Procesgang:

Men heeft het gevoel dat enkele aangedragen vragen en alternatieven vanuit de werkgroep meer gehoor hadden moeten krijgen. Participatie had hier een betere kans moeten krijgen. Deze alternatieven verdienden betere uitwerkingen, zodat men die na behoren had kunnen wegen/, beoordelen en bespreken. Denk hierbij aan een fietstunnel ter hoogte van de Oirschotseweg /passer, verkeersafwikkeling met turborotondes en aangedragen alternatieve routes. De projectleiders nemen het bestuursbesluit zeer letterlijk waardoor de aangedragen ideeën nooit de eindstreep hebben gehaald. Terwijl het bestuursbesluit, weg verdubbelen en het tracé van stoplichten voorzien, in de bijlagen weldegelijk de ruimte geeft om verder te kijken binnen bepaalde kaders. Tijdens het proces zijn de spelregels ook veranderd om de overschrijding van het budget aan te pakken. Het vrijgeven van het Duits lijntje en het prominent aan de orde komen van de snelfietsroute hierin heeft een grote invloed gehad.

Bestuurlijke reactie:

Het maatregelenpakket en de Bestuursovereenkomst PHS is tot stand gekomen na een zeer uitgebreid participatietraject en variantenonderzoek.. Het college begrijpt dat niet iedereen zich kan vinden bij de gekozen oplossing en het genomen besluit. Om stappen vooruit te kunnen zetten, is het echter noodzakelijk om besluiten uit te voeren. Het is maatschappelijk niet verantwoord om opnieuw alternatieven te gaan onderzoeken die ongetwijfeld op nieuwe bezwaren vanuit andere belangen zullen stuiten. De spelregels en kaders zijn vanaf het begin heel helder en duidelijk met de werkgroep gecommuniceerd. Onduidelijk is op basis waarvan de werkgroep stelt dat de spelregels veranderd zouden zijn. Wij begrijpen, meer betreuren het, dat de werkgroep toch steeds blijft terugkomen op de kaders die vanuit voorliggende besluiten zijn gesteld.

Advies:

De werkgroep is van mening dat met het ter beschikking stellen van het Duits lijntje en het opstarten van de snelfietsroute, de voorgestelde oplossingen heroverwogen moet worden. Deze extra planologische ruimte en financiële ruimte creëert nieuwe inzichten en mogelijkheden. Tevens moeten de cijfers van de verwachte verkeerstromen nogmaals onder de loep worden genomen. Denk hierbij ook aan de aangepaste aansluiting van de Schijndelse weg

en de intensiteit van de snelfietsroute. Ook de werkgroep “onderliggende wegennet” moet zijn advies hebben afgerond om een evenwichtig overzicht te hebben van de gevolgen ten aanzien van PHS. Al deze antwoorden zullen een belangrijke bijdrage leveren aan een broodnodige integrale visie. Eerder kan er geen beslissing genomen worden betreffende de uitvoering Keulsebaan en Tongeren.

Bestuurlijke reactie:

Het beschikbaar komen van de gronden van het Duits Lijntje is reeds voorzien in het voorliggende ontwerp. Een mogelijk tracé van de snelfietsroute via de Eindhovenseweg alsmede een mogelijke aansluiting van de VAN (Verbinding A2-N618) wordt door dit ontwerp niet onmogelijk gemaakt. In de ontwerpnotitie van de Keulsebaan is in het hoofdstuk Toekomstige ontwikkelingen hier aandacht aan besteed evenals andere mogelijke ontwikkelingen die van invloed kunnen zijn op de Keulsebaan.

De kansen die de snelfietsroute biedt voor een ongelijkvloerse kruising voor de fietsers bij de Keulsebaan zullen vanuit dat project bekeken en gefinancierd moeten worden.

Het maatregelenpakket PHS is onderdeel van het vigerende beleid van het GVVP en uitgangspunt voor het nieuwe verkeersbeleidsplan MOVE31, zo ook het voorliggende ontwerp voor de capaciteitsuitbreiding van de Keulsebaan. Gesteld kan worden dat met de realisatie van de capaciteitsuitbreiding van de Keulsebaan een knelpunt wordt opgelost primair als gevolg van de autonome groei van het verkeer. Mogelijke toekomstige ontwikkelingen rondom de Keulsebaan worden door het voorliggende ontwerp op geen enkele manier onmogelijk gemaakt.

Ondergetekend,

Adviesgroep Keulsebaan