

Notitie

Onderwerp

Beantwoording reacties participatie N272-N615

Datum

19 mei 2021

Aanleiding

Van 10 tot en met 29 maart 2021 was het via <http://wegen.brabant.nl/n272-n615> mogelijk om mee te denken over de plannen voor de N272-N615. In dit document reageren we op de belangrijkste opmerkingen en onderbouwen we eventuele wijzigingen in de plannen.

Locatie: aansluiting Bosscheweg op de Gemertseweg, inclusief Beekse Brug

Wijziging voorkeursalternatief: afsluiten Bosscheweg op N615

Uit de verkeersstudie is gebleken dat met name verkeer vanuit Beek en Donk dat linksaf de Bosscheweg op wil, voor het ontstaan van files zorgt. Omdat in de huidige situatie deze kruising vlak naast de brug ligt, is er onvoldoende ruimte voor dit verkeer om zich zo op te stellen, dat het doorgaand verkeer richting N279 en Gemert er geen last van heeft.

In maart 2021 hebben we u een alternatief voorgelegd om voldoende ruimte te creëren voor links-afslaand verkeer richting de Bosscheweg. Dit door de aansluiting richting het oosten te verschuiven. Deze variant blijkt niet realiseerbaar. De variant is gesitueerd over een perceel van Buitenplaats Eykenlust dat is aangemerkt als 'Rijksbescherming binnen het kader van de Monumentenwet'. Buitenplaats Eykenlust is van algemeen cultuur-, architectuur- en tuinhistorisch belang. Dit onder andere vanwege de ouderdom, de oorsprong als middeleeuws kasteelcomplex en de bewoningsgeschiedenis. Een bestemmingsplanwijziging die de historische aanleg van het landgoed aantast zal worden afgekeurd. De conclusie is dat de verschoven aansluiting Bosscheweg niet kan doorgaan.

Provincie Noord-Brabant kiest nu voor de variant waarbij de Bosscheweg wordt afgesloten van de Gemertseweg. Wij voelen ons daarbij gesteund door de uitkomst op de stelling die we hebben voorgelegd, waarbij 82% van de stemmers hebben aangegeven voorstander te zijn van afsluiting van deze weg. Voor deze afsluiting zijn waarschijnlijk wel aanvullende maatregelen nodig om de gevolgen voor de Brandstraat en Koppelstraat in Beek en Donk op te vangen.

Zou een rotonde bij de Bosscheweg niet beter zijn geweest?

Op ons eerdere plan om de aansluiting van de Bosscheweg op de Gemertseweg/N615 met verkeerslichten te regelen, kwamen veel voorstellen voor een rotonde op deze plaats. Die keuze is nu niet meer aan de orde, omdat de Bosscheweg niet meer wordt aangesloten. Toch willen we de keuze tussen rotonde

versus verkeerlichten even toelichten. Wij kozen bewust voor verkeerslichten. Ten eerste kunnen verkeerlichten zo worden ingesteld dat wanneer de brug open is geweest, het verkeer soepel wordt afgewikkeld. Een rotonde biedt deze mogelijkheid niet. Daarnaast is de benodigde ruimte voor een kruising kleiner dan bij een rotonde.

Datum

19-05-2021

Waarom wordt er niet iets gedaan met de Beekse Brug zélf?

Het openen en sluiten van de Beekse Brug blijft een knelpunt voor de doorstroming van het verkeer op de route Beek en Donk – N279. Er zijn in de reacties veel suggesties gedaan om grote structurele maatregelen te nemen, zoals het kiezen voor een brug of tunnel. Of voor een geheel andere regionale verkeersstructuur. Wij leggen u uit waarom wij niet meegaan in die suggestie gezien de voorgeschiedenis. Nadat omstreeks 2015 bleek dat er onvoldoende draagvlak was in de regio voor 'De Ruit' rond Eindhoven, zijn er alternatieve plannen bedacht voor het verkeer op regionale schaal. Deze kunt u vinden onder de naam 'Bereikbaarheidsagenda regio Zuidoost Brabant'.

Regionaal is afgesproken dat verkeer zo veel mogelijk rijdt via de 'Robuuste randen'. Dit zijn de N279, A76, A2/N2 en A50. Daarnaast zijn er zogenaamde 'inprikkers' aangewezen die er voor moeten zorgen dat verkeer zo snel mogelijk naar de Robuuste randen rijdt. Voor verkeer dat hiervoor te ver moet omrijden zijn er zogenaamde Bundelroutes benoemd. Verkeer waarvoor de Robuuste randen geen goed alternatief is, worden via deze routes gebundeld. Deze Bundelroutes zijn ook bedoeld voor verkeer dat nu door het buitengebied sluipt.

De vijf Bundelrouteprojecten, waaronder dus ook het project N272/N615, hebben als doel (doorstromings-)maatregelen te nemen die ervoor zorgen dat verkeer niet meer door buitengebied rijdt. Maar het is beslist niet de bedoeling dat er extra verkeer uit de (omliggende) regio wordt aangetrokken. Daarvoor zijn de Robuuste randen bedoeld.

De maatregelen in de Bundelroute projecten mogen dus niet zodanig grootschalig zijn dat er veel tijdswinst wordt behaald waardoor het na realisatie alsnog aantrekkelijker wordt om de Bundelroutes te nemen in plaats van de Robuuste Randen. Dat heeft gevolgen voor leefbaarheid in dit gebied als gevolg. Een compleet nieuwe en bredere brug of een tunnel zorgen er naar verwachting voor dat dit wél het geval is. Waardoor bijvoorbeeld de problemen in/rond Nuenen toenemen. Om die reden heeft het bestuurlijk overleg in de regio er voor gekozen om niet uit te gaan van een nieuwe brug of tunnel.

Locatie: N615 tracé tussen Beekse Brug tot aan N279 (Veghel-Helmond)

Wij houden vast aan de variant die we in maart aan u hebben voorgelegd. Wel zijn er naar aanleiding van de opmerkingen enkele wijzigingen doorgevoerd.

Datum

19-05-2021

Kruising Broekkantseweg – N615 (Gemertseweg) en erfaansluitingen

De nieuwe aansluiting die we u in maart hebben voorgelegd ligt voor een deel op een perceel van Buitenplaats Eykenlust dat is aangemerkt als 'Complex Cultuurhistorische Belang' in de Omgevingsverordening. Om die reden zal het ontwerp waarschijnlijk verbeterd moeten worden, met een kleiner gebruik van ruimte. Deze uitwerking volgt. Het principe blijft voor de oversteekbaarheid dat deze kruising opnieuw moet worden ingericht: een middengeleider (vluchtheuvel) ter plekke van deze kruising maakt dat fietsers in twee fases kunnen oversteken, hiermee wordt de situatie veiliger.

Waarom niet 60 km/uur behouden?

Nogal wat mensen, zeker direct aanwonenden, dringen aan op het behoud van het 60 km/uur regime. Er gelden echter richtlijnen voor ontwerpsnelheden. De status van de Gemertseweg als gebiedsontsluitingsweg leidt er toe dat een snelheid van 80 km/u is voorgeschreven.

De komgrens wordt in oostelijke richting verschoven. Dit ten behoeve van de aansluiting op de Biezenweg en omdat de Loopweg niet langer zal aansluiten op de Gemertseweg in de nieuwe situatie. Ter plekke van de komgrens worden komremmers geplaatst om de snelheid van het verkeer te verlagen.

Combinatie Snelfietsroute / fietsstraat / parallelweg

Ook hierover zijn de nodige opmerkingen geplaatst: er zijn twijfels over de combinatie van een parallelweg (inritten vanuit woningen) met een snelfietsroute. Het concept fietsstraat heeft zich inmiddels in het land bewezen. Zelfs bij zeer veel fietsers en gemotoriseerd verkeer, blijkt de fietsstraat veilig en verkeer goed door te stromen. Een fietsstraat als onderdeel van de snelfietsroute tussen Gemert via Beek en Donk naar Eindhoven heeft gezien de ruimtelijke inpassing volgens ons daarom de voorkeur.

De snelfietsroute ten Zuiden van de N615 of (deels) vrijliggend

Er is in de effectenstudie een afweging gemaakt tussen de ligging van de snelfietsroute aan de noord- of zuidzijde. Hierbij heeft onder andere de ligging van ondernemingen aan de zuidzijde meegespeeld. Voorbeelden zijn de ambulancedienst aan de Willemstraat (waar de uitruktijd nu al kritisch is), het tankstation aan de Brugstraat en het tuincentrum aan de Biezenweg.

Er zijn enkele suggesties gekomen om de fietsroute op een heel andere locatie te leggen, bijvoorbeeld achterlangs de huizen aan de Gemertseweg. Vanuit de hoofdeisen voor fietsinfrastructuur (aantrekkelijkheid, veiligheid, directheid, samenhang en comfort) vinden wij de ligging langs de N615 de meest logische keuze. De route langs de N615 heeft de beste samenhang met het onderliggende (fiets)netwerk en verbindt de kernen Gemert en Beek en Donk op de meeste directe manier met elkaar.

De meeste fietsers gebruiken een klein deel van de gehele snelfietsroute. Net zoals de meeste automobilisten ook maar een klein stukje van de A2 tussen Amsterdam en Maastricht rijden. Een snelfietsroute werkt het beste als fietsers ook kleinere delen van de route kunnen fietsen. Het grootste deel van de fietsers tussen Gemert en Beek en Donk zal herkomst én bestemming in beide kernen hebben. Gezien de ligging van deze kernen ten opzichte van de N615 / N272, is een noordelijke ligging voor dit trajectdeel het meest logisch.

Datum
19-05-2021

Er wordt ook gewerkt aan een plan voor een snelfietsroute tussen Tilburg en Beek en Donk, geheel langs het Wilhelminakanaal. Hier volgt nog een 'realitycheck' op. Er is gesuggereerd dat hierop moet worden aangesloten met de snelfietsroute vanuit Gemert. De provincie denkt dat de kans groot is dat het traject tussen Lieshout en Beek en Donk langs het kanaal, niet voldoet aan de (utilitaire) behoefte en alleen recreatief zal worden gebruikt. Om deze redenen zien wij de aantakking van de snelfietsroute naar Gemert op de Oranjelaan bij de Zuid-Willemsvaart niet als belangrijke voorwaarde of argument voor de keuze van ligging tussen Beek en Donk en Gemert. Ook bij de huidige keuze van het voorkeursalternatief (VKA) blijft aantakking op een fietspad langs het Wilhelminakanaal mogelijk.

De uitwerking van de snelfietsroute langs de Gemertseweg/N615 en de parallelweg wordt - in nauwe afstemming met belanghebbenden - uitgewerkt in de volgende projectfase. Hierbij onderkent de provincie Noord-Brabant dat het nieuwe dwarsprofiel van de Gemertseweg toeneemt ten opzichte van de huidige situatie en dat zorgvuldige inpassing en afstemming nodig is.

Is afsluiting Loopweg op de Gemertseweg wel mogelijk?

Het functioneren van de N615 als gebiedsontsluitingsweg is gebaat bij zo min mogelijk aansluitingen. Om die reden hebben we in maart 2021 voorgesteld om de aansluiting van de Loopweg op de N615 af te sluiten. Wij hebben meerdere opmerkingen ontvangen waarin is aangegeven dat dit tot problemen leidt, onder andere vanwege een deels onverharde Biezenweg. De definitieve keuze voor afsluiting van de Loopweg wordt in een volgende fase nader bekeken, samen met de omwonenden en belanghebbenden.

Locatie: N272 tussen de Peeleindseweg en de West-Om

Wij houden vast aan het alternatief dat wij u in maart hebben gepresenteerd. Wel worden naar aanleiding van uw opmerkingen enkele kleine wijzigingen doorgevoerd.

Datum

19-05-2021

Waarom geen 2 rijstroken per richting?

56% van u was van mening dat er gelijk 2 rijstroken per richting moeten worden aangelegd. In het onderzoek is gekeken naar de ontwikkelingen op de lange termijn. Zo zijn modelberekeningen voor het jaar 2040 uitgevoerd. Op deze lange termijn is te zien dat het verkeer toe blijft nemen, maar dat één rijstrook per richting voldoende is. Omdat deze verkeersgroei niet stopt in 2040 is gekozen voor een oplossing van één rijbaan per richting, gescheiden door een middenberm en met voldoende ruimte aan weerszijden. Hiermee kan een uitbreiding als dat nodig is na 2040 relatief eenvoudig worden uitgevoerd.

Parallelweg te smal

Zuidelijk van de N272 was een parallelweg voorzien van 4,5 meter breed. Naar aanleiding van uw inbreng maken we deze breder: 5,5 meter. Deze takt richting Beek en Donk aan op de nieuw ingerichte kruising met de Peeleindseweg. Richting Gemert sluit deze weg aan op de Broekstraat. Aangrenzende percelen en bedrijven blijven hiermee voldoende bereikbaar.

Wordt de Broekstraat zo een sluiproute?

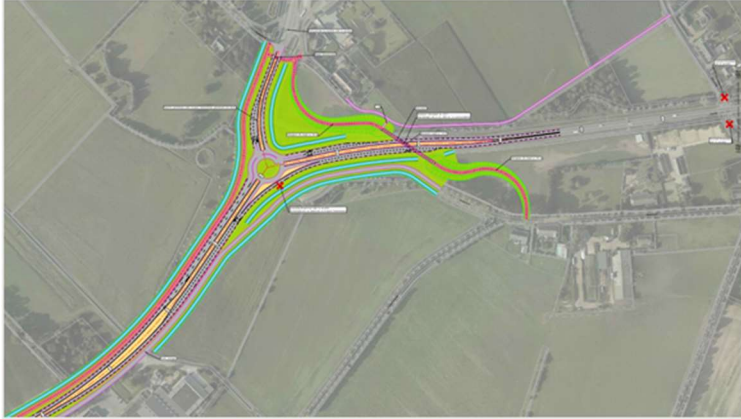
Wij denken van niet. Maar we gaan de situatie goed in de gaten houden. Mocht dan blijken dat de Broekstraat als sluiproute fungeert, dan kunnen alsnog aanvullende maatregelen worden genomen die het gebruik van de Broekstraat door niet-bestemmingsverkeer ontmoedigen.

Locatie: aansluiting N272 met de West-Om

We houden vast aan onze keuze van de variant bij het kruispunt met de West-Om (drietaks rotonde), maar we stellen hier wel een fiets/voetgangersbrug voor op of langst het oude tracé van de Broekstraat.

Datum

19-05-2021



Aansluiting Broekstraat: een nieuwe fiets/voetgangersbrug op oude tracé Broekstraat

Veel reacties hebben we ontvangen over het laten vervallen van de aansluiting van de Broekstraat op de huidige rotonde. Niet zozeer vanwege de gevolgen voor het gemotoriseerde verkeer, maar vooral vanwege het vervallen van de oversteek voor langzaam verkeer. Met name in combinatie met het vervallen van meerdere oversteeken in Noord-Zuidrichting voor langzaam verkeer (Derde Steeg/Drie Ossensteeg en Groenendaal).

In de plannen die we in maart hebben gepresenteerd hebben we onvoldoende aandacht geschonken aan het kruisende langzame verkeer. Wij gaan mee in diverse suggesties van u om het oude tracé van de Broekstraat te herstellen. Wij kiezen voor een fiets/voetgangersbrug. Deze brug wordt in volgende projectfasen verder uitgewerkt, maar zal sowieso aansluiten op de Broekstraat in het zuiden en de West-Om noordelijk van de rotonde. Een brug heeft de voorkeur boven een tunnel vanwege sociale veiligheid, kosten en ten slotte de ligging van een breuklijn in de grond, die onvoorspelbare grondwaterstromen ten gevolg heeft. In overleg met de gemeente wordt de mogelijkheid van een voetpad vanaf de nieuwe brug naar Groenendaal bekeken.

Wij denken hiermee aan vele bezwaren tegemoet te komen.

Locatie: De kruisingen van de N272 met Groenendaal en de Oudestraat

Wij houden vast aan de keuze van voorkeursalternatief zoals we dit in maart hebben gepresenteerd: afsluiten van de oversteek bij Groenendaal en vrij liggende fietspaden om de verschoven rotonde Oudestraat heen.

Datum

19-05-2021

Hebben fietsers geen voorrang meer bij de rotonde Oudestraat?

Dat klopt. De huidige rotonde Oudestraat is het enige wegvak van de N272 bij de kern Gemert dat binnen de bebouwde kom ligt, met een maximum snelheid van 50 km/uur. De rotonde is uitgevoerd met fietsstroken op de rotonde. Zowel de overgang van buiten naar binnen de kom als de aanwezigheid van fietsers, leiden hier tot een onverwachte situaties. De verkeerssituatie is daarbij extra complex door het tankstation in de zuidoosthoek van de rotonde met een in/uitrit aan de N272.

Volgens landelijke richtlijnen krijgen fietsers op een rotonde die buiten de bebouwde kom ligt geen voorrang meer. Zoals we ook zien bij de overige rotondes op de N615. Dat gaan we hier ook doen, de uniformiteit draagt bij aan de veiligheid. Uit uw reacties blijkt over de voorrangssituatie wat onbegrip of ongenoegen. Toch houden we vast aan onze keuze omdat wij er van overtuigd zijn dat dit de veiligste keuze is. Wij voelen ons daarbij gesteund door uw meningen over onze stelling: 82% vindt de rotonde Oudestraat onveilig voor fietsers.

Waarom koude oversteek Groenendaal opheffen?

De meningen over afsluiting van Groenendaal zijn duidelijk verdeeld: de helft vindt deze oversteek onveilig, de helft niet. Uit uw opmerkingen blijkt verder dat dit een onmisbare verbinding is voor langzaam verkeer tussen Gemert en de Broekstraat. Uw suggesties om deze oversteek te behouden en ter plaatste de snelheid op de N615 terug te brengen, middengeleiders aan te brengen en/of verkeerslichten te plaatsen nemen wij niet over. Met de nieuwe fiets/voetgangersbrug bij de rotonde West-Om (oude tracé Broekstraat) denken wij een goed en veiliger alternatief te bieden.

Locatie: oversteek Eeuwsel

Wij houden vast aan de keuze van het voorkeursalternatief zoals we dit in maart hebben gepresenteerd. Wij vinden brede steun uit uw reactie voor de keuze van een tunnel. Van aanwonenden zijn de nodige vragen gekomen over de exacte vormgeving ten aanzien van inritten naar percelen, aanwezigheid van bomen, etcetera. In een nadere detaillering van het ontwerp zullen deze opmerkingen worden betrokken.

Datum

19-05-2021

Ook graag voor voetgangers!

We hebben veel vragen en opmerkingen gekregen om deze tunnel ook geschikt te maken voor voetgangers. Dat hebben we ook zelf over ons afgeroepen door bij de presentatie van onze plannen in maart te spreken over een 'fietstunnel'. Dat is een foutje geweest: deze tunnel is ook altijd al bedoeld geweest voor voetgangers en ook in het ontwerp zo aangegeven. Er komt een voetpad in de tunnel. Excuses voor deze onduidelijkheid.

Projectteam Planstudie N616-N272