



Memo

Aan : PoHo Mobiliteit
CC : V. Hooftman, H. van Doormaal
Van : Marco Siecker
Datum : 9 februari 2022
Onderwerp : Oplegnotitie bij Verkenning en verdieping snelfietsroute F58

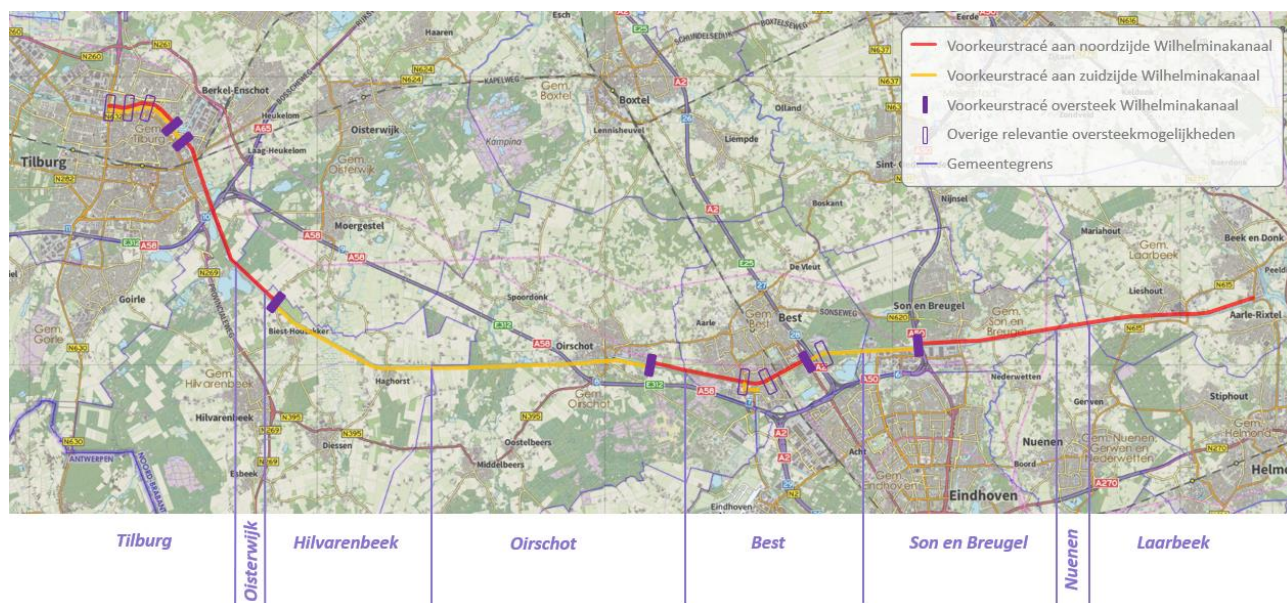
Oplegnotitie behorende bij:

- Verkenning voorkeurstracé snelfietsroute F58 Tilburg-Eindhoven-Laarbeek april 2021 en
- Verdieping verkenning voorkeurstracé snelfietsroute F58 Tilburg-Eindhoven-Laarbeek 2022

Inleiding

In het eindrapport van de verkenning 'snelfietsroute F58' wordt vanaf de oostgrens bij Tilburg via het grondgebied Oisterwijk, Hilvarenbeek, Oirschot tot en met Laarbeek het voorkeurstracé bepaald en uitgewerkt. Voor alle gemeenten zijn de (on)mogelijkheden van zowel de noord- als zuidzijde van het kanaal onderzocht, inclusief verkenning van knelpunten, vertaling in oplossingen met ontwerpen en bijbehorende ramingen van de kosten. Alle gemeenten konden instemmen met het eindrapport.

Het resultaat van de studie naar de snelfietsroute Tilburg – Eindhoven – Laarbeek is een concept voorkeurstracé over het grondgebied van de negen gemeenten en Rijkswaterstaat.



Figuur 1 Overzicht snelfietsroute F58.

Inpasbaarheid route

De route kan volgens de geformuleerde kwaliteitscriteria voor snelfietsroutes worden ingepast. Het tracé van de gehele route ligt wisselend aan de zuid- en noordzijde van het kanaal, gelet op de geformuleerde kwaliteitseisen, inpasbaarheid, herkomst bestemmingen relaties. Uitwisselmomenten (kanaalpassages) zijn daarbij voorzien op logische / natuurlijke punten

Routedeel Oirschot

De lengte van het routedeel in Oirschot is 9 km en ligt volledig aan de zuidzijde van het Wilhelminakanaal vanaf Hilvarenbeek tot aan de Miekoeksebrug. Vanaf de Miekoeksebrug wordt de noordzijde van het kanaal gekozen als voorkeurstracé. Knelpunten voor Oirschot zijn de Beerseweg en Moorland/ langzaamverkeersbrug, waar onderstaande oplossingen voor worden gegeven:



Figuur 2 Oplossingen aansluiting Beerseweg en Moorland

Relatie mobiliteitsprogramma's

Regionale mobiliteitsstrategie

De snelfietsroute langs het Wilhelminakanaal F58 past in de regionale mobiliteitsstrategie, welke is gericht op het bewerkstelligen van een mobiliteitstransitie, oftewel minder groei van het autogebruik om de regio (het stedelijk gebied Eindhoven) bereikbaar te houden. Zie onder andere MIRT Verstedelijking en Mobiliteit maar ook de diverse provinciale en regionale beleidsstukken mobiliteit, zoals bijvoorbeeld het MIRT Korte termijn aanpak A2/N2. Fietsinfra is daarbij één van de speerpunten. De F58 biedt in dit kader een hoogwaardige fietsverbinding als mogelijk alternatief voor autoverplaatsingen (onder andere op A58 en A50).. Naast de woon-werk verbinding is de snelfietsroute – op andere tijdstippen - ook bedoeld voor recreatief fietsgebruik en eventueel voor wandelaars op locaties waar geen wandelvoorzieningen aanwezig zijn.

De F58 kan functioneren als een belangrijke ruggengraat in de west-oost verbindingen. Zeker als de F58 met zogenaamde feeders goed aansluit op het regionaal fietsnetwerk van Hart van Brabant en Metropool Regio Eindhoven. De fietspotentie van de F58 neemt daarmee nog verder toe, bijvoorbeeld door aan te sluiten op de Slowlane rondom Eindhoven en in Tilburg op het Sternet fietsroutes.

Intentieovereenkomst vloeit ook voort uit de gemaakte afspraken op de Regionale Ontwikkeldag van december 2021.

Gemeentelijk mobiliteitsprogramma

Met de realisatie van de F58 (en de doorfietsroute Groene Corridor) wordt invulling gegeven aan de gemeentelijke beleidsdoelstellingen, namelijk:

1. Oirschot Blijvend Verbonden, realiseren ontbrekend schakels fietsinfra Moorland en opwaarderen fietsinfra Eindhovensedijk. Hiervoor zijn ook bedragen opgenomen in het Activiteitenplan 2022-2026 van de Begroting 2022.
 2. Wensbeeld mobiliteit noordflank Bovens (bijlage).
 3. Doorfietsroute Groene Corridor
- Er wordt aangesloten op het voorstel voor een “fietsrotonde” op Moorland.



Figuur 3 Snelfietsroute en Groene Corridor

Participatie

Tijdens de verkennende studie zijn verschillende bijeenkomsten gehouden waar inwoners, maatschappelijke organisaties en stakeholders zijn uitgenodigd. Zij hebben meegedacht en geadviseerd over de routedelen.

Verdieping gebruik snelfietsroutes (breedte en fietspotentie)

Er is een verdieping gemaakt op de verkenning, waarin op basis van *daadwerkelijk huidig gebruik* van de deeltracés én de (groei)potentie voor gebruik in de toekomst, een inschatting is gegeven van *de breedte* die daarbij minimaal nodig is. De breedte van een snelfietsroute is de meest bepalende factor voor feitelijke inpasbaarheid en realisatie maar ook voor de kosten.

Met deze nadere analyse is het voor elke gemeente inzichtelijk welke minimale breedte het deeltracé zou kunnen krijgen, afgezet tegen de minimale breedtes die door de provincie Noord-Brabant werd gehanteerd bij de subsidieregeling snelfietsroutes. Andere belangrijke criteria die zijn betrokken bij de keuze voor de concept deeltracés van alle gemeenten zijn:

- snelle verbinding tussen woon- en werklocaties;
- zo direct mogelijk en dus vermijden van omrijden en onnodig kanaal oversteken;
- aansluiting op andere (snelfiets)routes;
- ligging op de juiste plaats.

Omdat op de (lange) route de fietsintensiteiten nu en in de toekomst fluctueren, zetten we in op een betaalbare kwaliteit afgezet tegen huidig gebruik en fietspotentie in de toekomst. Daarbij wordt vooral naar de breedte van de routedelen gekeken; bredere routedelen in het intensievere stedelijk gebied, minder brede routedelen in het minder bereden buitengebied.

Wat betekent deze afweging tussen breedte en mogelijk gebruik voor de routedelen van de F58 langs het Wilhelminakanaal en het routedeel Oirschot? Daarover het volgende.

Kwaliteitseisen breedte en fietspotentie

De kosten van het fietspad worden grotendeels bepaald door de breedte van het fietspad. In de richtlijnen van het CROW wordt uitgegaan van een breedte van 4 meter voor een snelfietspad.

Vanuit de provincie is aangegeven voor de realisatie van de snelfietsroute m.n. te kijken naar nut en noodzaak en prijs/kwaliteit om de investering in een snelfietsroute zoveel mogelijk effect te laten hebben. M.a.w.: meer maatwerk qua kwaliteitsniveau. De gewenste danwel noodzakelijke breedte is hierin vooral doorslaggevend.

Door het adviesbureau zijn daarom in 2021 tellingen uitgevoerd op de huidige paden langs het Wilhelminakanaal om inzicht te krijgen in het aantal fietsers dat nu al gebruik maakt van het pad. Hieruit blijkt dat de intensiteiten oplopen vanuit Oirschot richting Best en Eindhoven.

De fietsintensiteiten van de F58 (in beide richtingen) ligt op werkdagen voor de verschillende gebieden globaal tussen:

- stedelijk gebied Tilburg 2.050 – 2.400
- Tilburg – Hilvarenbeek 400 - 450
- Hilvarenbeek – Oirschot 250 – 450
- Oirschot – Best 450 – 1.050
- Best – Eindhoven 500 – 1.050
- Eindhoven – Laarbeek 450 – 600

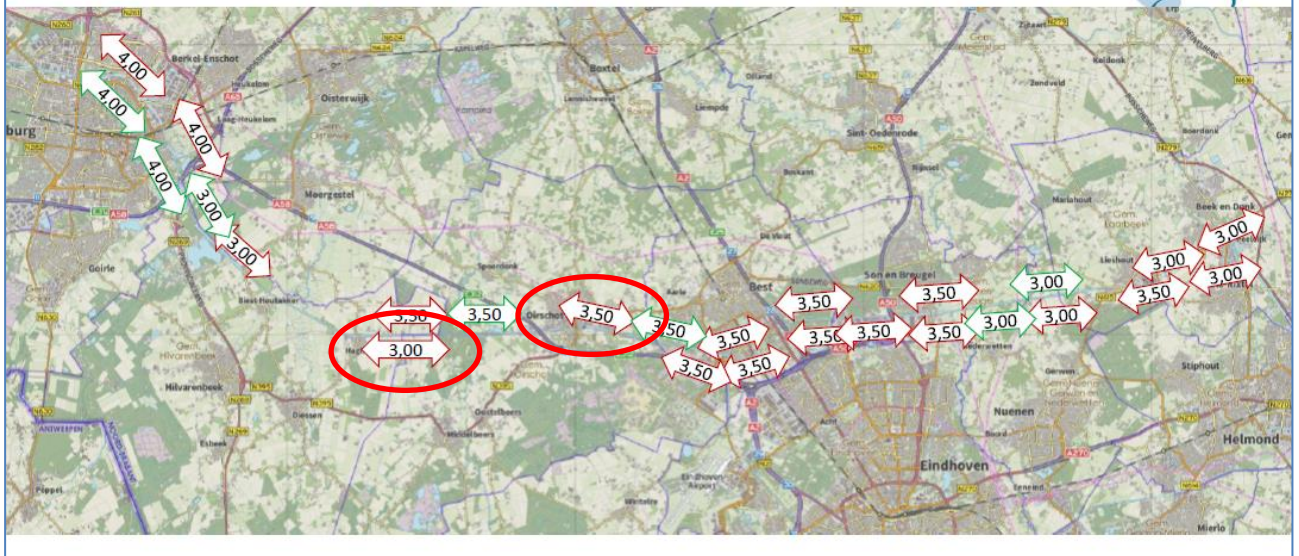
In het weekeinde is er een hogere fietsintensiteit dan op werkdagen in de landelijke gebieden tussen Moergestel-Hilvarenbeek, Hilvarenbeek-Oirschot en tussen Son en Breugel-Laarbeek. Dit betreft met name recreatief fietsverkeer.

Voor deze intensiteiten is een vertaling gemaakt naar de benodigde breedte van het snelfietspad op basis van de CROW-normen en de breedtelabels van het Fietsberaad als volgt:

- Intensiteit 3.000 – 4.500 | zeer hoog | 4,25 m breed
- Intensiteit 1.500 – 3.000 | hoog | 4,00 m breed
- Intensiteit 500 – 1.500 | gemiddeld | 3,50 m breed
- Intensiteit 0 – 500 | laag | 3,00 m breed

Dit betekent dat bijna de gehele bestaande fietsroute moet worden opgewaardeerd tot deze benodigde breedte voor een snelfietsroute als volgt (de groen aangegeven breedtes voldoen; de rood aangegeven breedtes niet):

Benodigde breedte volgens breedte labels
variant 2



De bestaande breedte van het fietspad op het routedeel Oirschot varieert tussen de 2,40 m en 2,80 m en voldoet daarmee *niet* aan de benodigde breedte op grond van de fietsintensiteiten:



Conclusie: de breedte van het fietspad dient op het routedeel van Oirschot verbreed te worden tot snelfietsroute van 3,00 meter breed op het tracé vanaf Hilvarenbeek tot aan de Miekoeksebrug. Vanaf de Miekoeksebrug volgt het tracé de noordzijde van het kanaal richting Best en dient aldaar verbreed te worden tot 3,50 meter breed.

Kosten en subsidies

In de verkenning van de snelfietsroute is een eerste investeringsraming gemaakt op basis van de geformuleerde uitgangspunten voor de snelfietsroute. Dat zegt nog te weinig over de daadwerkelijk te maken investeringen. De uiteindelijke kosten van de aanleg van de snelfietsroute zijn immers afhankelijk van het ontwerp en de gekozen oplossingen voor de inrichting en aankleding van de route.

Afhankelijk van subsidies en beschikbare budgetten kunnen de gemeenten bepalen hoe de fasering en meerjaren uitvoeringsstrategie van het project zal gaan worden.

In de eerste fase van het onderzoek is - op basis van de kwaliteitseisen voor een snelfietsroute - een indicatie gegeven van de investeringskosten voor het totale concept voorkeurstracé en voor de afzonderlijke deeltracés van de gemeenten.

In de verdieping op de verkenning is het kwaliteitscriterium 'breedte' gekoppeld aan de verwachte toekomstige fietsintensiteiten en fietspotentie. Op delen is de fietspotentie, en dus de kwaliteitseis voor de breedte van de fietsroute, lager waardoor de investeringskosten hier (licht) afwijken. Door het adviesbureau zijn hiervoor ook de kosten in beeld gebracht. Voor Oirschot betekent dit een vermindering van de totale investering voor het routedeel Oirschot met € 600.000 tot circa 6,5 miljoen.

Deeltracé	Investeringskosten	
	Totaal <i>Verkenning</i> excl. btw	Totaal <i>Variant</i> excl. btw
1. Tilburg	€ 6.000.000	€ 6.000.000
2. Oisterwijk	€ 500.000	€ 450.000
3. Hilvarenbeek	€ 3.600.000	€ 3.200.000
4. Oirschot	€ 7.130.000	€ 6.530.000
5. Best	€ 2.300.000	€ 2.200.000
6. Son en Breugel	€ 3.580.000	€ 3.580.000
7. Nuenen	€ 900.000	€ 900.000
8. Laarbeek	€ 7.400.000	€ 7.200.000
Risico reservering	€ 3.200.000	€ 3.200.000
Totaal	€ 34.610.000	€ 33.260.000

In bovenstaande tabel is in de linker kolom voor alle gemeenten en voor het totale concept voorkeurstracé een indicatie opgenomen van de investeringskosten op basis van het (1^e) voorkeurstracé dat is bepaald op basis van de kwaliteitseisen die vanuit de subsidieregeling snelfietsroutes aan de route werden gesteld. Met ernaast in de rechter kolom een indicatie van de kosten voor het concept voorkeurstracé dat is bepaald op basis van een variabele breedte afhankelijk van de huidige intensiteit en fietspotentie voor de toekomst. Tezamen bieden deze indicaties een bandbreedte van verwachte investeringskosten waarbij in deze fase uitgegaan wordt van 80% financiële bijdrage van de provincie voor in de Bestuursovereenkomst opgenomen kunstwerken en 50% voor de in de Bestuursovereenkomst opgenomen overige fietsvoorzieningen.

De investeringskosten voor kunstwerken (bruggen en ongelijkvloerse kruisingen) zijn in bovenstaande tabel toegewezen aan de gemeente waarin deze kunstwerken liggen. In Oirschot is een investering opgenomen voor de Miekoeksebrug. Het zal onderdeel zijn van de voorbereiding van de Bestuursovereenkomst om te

bepalen of een aanpassing/vernieuwing van deze bruggen onderdeel gaat uitmaken van de investeringsafspraken in de Bestuursovereenkomst.

Waarom intentieovereenkomst en met welke partijen

Het ondertekenen gebeurt samen met de wethouders van gemeenten Tilburg, Oisterwijk, Hilvarenbeek, Best, Son en Breugel, Eindhoven, Nuenen, Laarbeek en de gedeputeerde van de provincie Noord-Brabant. In de Intentieovereenkomst maken de betrokken overheden gezamenlijk de afspraak zich in te zetten voor het mogelijk maken van deze snelfietsroute, volgens het voorkeurstracé en ontwerp en toe te werken naar het opstellen van een Bestuursovereenkomst bestaande uit:

- a. tracé en kwaliteitsniveau van de snelfietsroute;
- b. kostenindicatie en -verdeling;
- c. planning en fasering per gemeente en deeltracé.

De globale investeringskosten van de snelfietsroute zijn berekend; zowel van het voorkeurstracé als van de breedtevariant. Binnen dit kader wordt de Intentieovereenkomst gesloten, maar worden nu geen concrete financiële afspraken gemaakt in afwachting van nadere uitwerking van de breedtelabels en definitieve bijdrageregeling van de provincie.

Een ondertekende Bestuursovereenkomst is benodigd voor het aanvragen van een financiële bijdrage bij de provincie Noord-Brabant. Door samen met de andere acht gemeenten en de provincie een Intentieovereenkomst te ondertekenen, vergroten we het bestuurlijk commitment om tot een bestuursovereenkomst te komen. Tevens zorgt dit voor continuïteit in het bestuurlijke proces voor de komende periode.

Het ondertekenen van een Intentieovereenkomst, als opmaat naar een Bestuursovereenkomst, vormt een mijlpaal in het proces in de realisatie van de snelfietsroute tussen Tilburg – Eindhoven - Laarbeek.