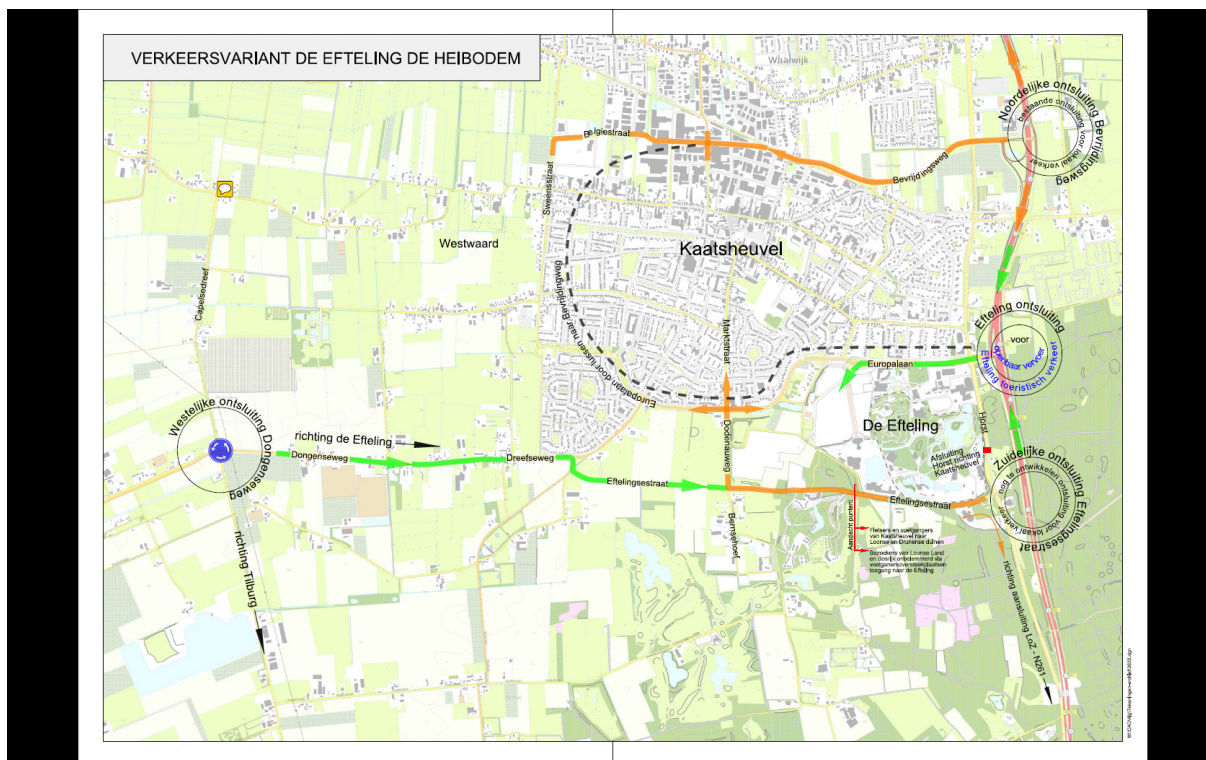


Verkeersvariant



Eftelingsestraat - Heibodem



VERKEERS VARIANT DE EFTELING DE HEIBODEM.

Om verkeersstromen nu en in de toekomst beleidsmatig aan te pakken zullen oplossingen of een gedeeltelijke oplossing goed in kaart gebracht moeten worden. Mogelijke alternatieven dienen ook op hun haalbaarheid en wenselijkheid in de planvorming meegenomen moeten worden. De huidige situatie heeft 2 grote nadelen. Een nadeel is de bereikbaarheid van het lokaalverkeer dat het dorp Kaatsheuvel binnen wil komen dan wel wil verlaten via de Europalaan. Het andere nadeel is de verkeersveiligheid in zijn algemeenheid maar zeker de files die met regelmaat ontstaan op de N261 en de A59 en het daarbij komend sluipverkeer.

EUROPALAAN:

Als eerste maatregel willen wij een scheiding aanbrengen tussen Efteling/toeristisch verkeer en het lokaal bestemmingsverkeer van en naar Kaatsheuvel. Wat we voor willen stellen is om het lokaal gemotoriseerd verkeer volledig te onttrekken van de Europalaan. Alleen het openbaar vervoer blijft gehandhaafd. De Efteling krijgt de volledige beschikking over de Europalaan met de op- en afritten op de N261. Er komen dus 's morgens vier rijstroken beschikbaar voor het afhandelen van het verkeer en 's avonds maken ze in omgekeerde richting weer gebruik van vier rijstroken om het park te verlaten. Het bestemmingsverkeer voor Bosrijk en het Loonsche Land zal eveneens gebruik gaan maken van de toegangsweg van de Wereld van de Efteling. De Efteling dient dan via hun eigen infrastructuur het verkeer via het parkeerterrein te leiden naar de parkeerplaatsen bij de juiste bestemming. Voor het openbaar vervoer dienen bus sluzen gemaakt moeten worden.

ZUIDELIJKE ONTSLUITING EFTELINGSESTRAAT - DE HEIBODEM:

Nu het lokaal bestemmingsverkeer geen gebruik meer kan maken van de Europalaan dient deze verkeersstroom op een andere manier geleid te worden. De bestaande Noordelijke ontsluiting via de Bevrijdingsweg is er daar een van. De andere Zuidelijke ontsluiting dient ontwikkeld te worden met gebruik van verbetering/ aanpassing van de reeds bestaande wegenstructuur. Om zoveel mogelijk het verkeer van de Wereld van de Efteling via de Europalaan af te handelen ontstaat er ruimte op de Eftelingsestraat. Het is juist deze ruimte die wij willen gaan benutten voor het lokaal bestemmingsverkeer. Deze zuidelijke ontsluiting (vanaf rotonde Europalaan /Marktstraat) dient alleen gebruikt te worden voor gemotoriseerd personenvervoer. Vrachtverkeer en autobussen kunnen **géén** gebruik maken van deze ontsluiting. Een optie voor bevoorradingsverkeer van het Loonsche Land en Bosrijk zal bestudeerd moeten worden, maar onze voorkeur gaat uit van centrale distributie opslag van waaruit met elektrische verdeel auto's gewerkt kan worden voor de gehele Wereld van de Efteling.

VEEL AANDACHT VOOR DE INPASSING VAN DE ZUIDELIJKE ONTSLUITING:

De verbinding Eftelingsetraat vanaf de Dodenaauweg/Bernsehoef naar de Horst dient op te gaan in het omgevingsgroen en de aanwezige bebouwing van de Wereld van De Efteling. Geheel of gedeeltelijke verdieping van het wegdek zal nodig zijn om de bezoeker van het Loonsche Land en Bosrijk onbelemmerd via voetgangers-oversteekplaatsen toegang te garanderen naar de Efteling. Ook zal aandacht gegeven moeten worden aan voetgangers en fietsers van Kaatsheuvel naar het natuurgebied de Loonse en Drunense duinen.

DE HORST AANSLUITING N261 NABIJ LOON OP ZAND:

De zuidelijke ontsluiting is bestemd voor het lokale bestemmingsverkeer Vice Versa Loon op Zand /Tilburg / Eindhoven zuid Nederland en België etc. Door het geheel of gedeeltelijk afsluiten van de Horst richting Kaatsheuvel kan de verkeersstroom vanaf de Eftelingsestraat de Horst richting Loon op Zand benutten om het verkeer te leiden naar de rotonde aansluiting naar de N261 nabij Loon op Zand. Dit houdt in dat het verkeer komende vanaf Tilburg met de bestemming Kaatsheuvel - zuid gebruik gaat maken van de reeds bestaande afslag bij Loon op Zand.

DE NOORDELIJKE ONSLUITING BEVRIJDINGSWEG:

De huidige bevrijdingsweg zal het centrum en het bedrijventerrein kunnen gaan ontsluiten en biedt voldoende mogelijkheden om een functie als ringweg te krijgen vanaf de huidige aansluiting op de N261 (NH hotel) tot en met de Sweenstraat of de nieuw te bouwen wijk Westwaard. Door de gunstige ligging van de Bevrijdingsweg ten opzichte van het bedrijvenpark en het winkelcentrum is de bereikbaarheid van het vrachtverkeer en winkerverkeer optimaal.

GROEIENDE EFTELING VRAAGT OM AANPASSINGEN BESTAANDE WEGEN: De Efteling beschikt momenteel over voldoende oppervlakte capaciteit om hun toekomstige expansiedrift te kunnen realiseren. Zowel in zuidelijke - als westelijk richting liggen uitbreidingsmogelijkheden. Een westelijke uitbreidingsrichting voor het park is na het ontwikkelen van de Horst een onzes inziens de meest voor de hand liggende optie. Uitbreiding in deze richting brengt een westelijke ontsluiting van het Eftelingverkeer dichterbij en geeft meer voordelen dan parkeren op afstand. Zowel de bezoeker als de Efteling willen zo compact mogelijk parkeren en beleven bij elkaar hebben.

WESTELIJKE ONTSLUITING:

Door een westelijke ontsluiting te ontwikkelen wordt gedeeltelijk de verkeersdruk op de N261 ontlast, waardoor een mogelijke file afname kan ontstaan op topdagen die er steeds meer zijn. Dit kan door de Eftelingsestraat vanaf de Bernsehoef te gaan gebruiken als een ontsluitingsweg richting Dreefseweg om vervolgens de ontsluitingsweg via de Dreefseweg richting Dongenseweg te leiden naar de rotonde Capelsestraat / Moersedreef . De westelijke ontsluiting zal dan via de Moersedreef en de Heibloemstraat kunnen aansluiten op de huidige aansluiting van de noord – west tangent (Burgemeester Letschertweg) bij Tilburg .Door het realiseren van een westelijke ontsluiting in de toekomst ontlast je het dorp de Moer van een steeds toenemend woon- en werksluipverkeer tussen Kaatsheuvel en het industrieterreinen van Tilburg en Dongen. De optie die er nu is bij de afslag van de Efteling op N261 volgens de blauwe borden voor richtingen Dongen komen te vervallen. Een studie nu naar een westelijke ontsluiting voor de toekomst te doen is noodzakelijk. Het plangebied van de Efteling gaat mogelijk over de gestelde grenzen heen. De Ecologische Hoofstructuur welke als doel heeft zoveel mogelijk groen aan elkaar te verbinden voor een rijkere flora en fauna. Het overschrijden van die grenzen is alleen toegestaan ter verbetering van dat gebied.

VERKEERS VARIANT DE EFTELING DE HEIBODEM:

Deze voorliggend variant de Efteling - Heibodem biedt meer ruimte om op korte en middellang termijn keuzes te maken en te realiseren. Denken en energie steken in alternatieven van vervoersmogelijkheden en parkeren op afstand is hiermee een gepasseerd station. Immers de ontwikkelingen van schone en elektrische auto's staat niet stil. De nu geuite bezwaren van geluid en fijnstof zullen hierdoor minder worden. Belangrijk is dat enerzijds de Efteling en anderzijds de inwoners van Kaatsheuvel in de toekomst naar ieders tevredenheid kunnen beschikken over een passende infrastructuur voor auto's, fietsers en voetgangers in en rondom de wereld van de Efteling en Kaatsheuvel.

DOORREKENEN VAN VARIANT EFTELINGSTRAAT HEIBODEM.

Deze planopzet wijkt dermate af van wat tot nu toe op tafel is gelegd dat een doorrekening nog een beter beeld geeft op de haalbaarheid. Vooral de verkeersbeweging die hierdoor ontstaan dienen zichtbaar gemaakt te worden. Het doorrekenen met reeds voor de hand zijnde gegevens om tot een goed vergelijk te komen. Zo zou het niet realiseren van nieuwe kunstwerken (viaducten) een enorme besparing opleveren die anders ingezet kan worden. Elk plan heeft zijn voor en nadelen door het aan maken van een lijst van deze voor en nadelen kunnen ook keuze gemaakt worden.

FINANCIERING:

De Efteling is een grote economische drager op gebied van vrijetijdsbesteding in de gemeente Loon op Zand, de regio Hart van Brabant, onze provincie Noord Brabant, Nederland en internationaal in Europa. Ondanks het reconstrueren van de N261 blijft verkeershinder bestaan op de N261 en op de Maasroute de A59. Als we daarbij de huidige Leisure beleidsvisie van onze gemeente, Hart van Brabant, provincie Noord Brabant en woonboulevard bij Waalwijk erbij op tellen eveneens de ontwikkelingen van het nationaalpark de Loonse en Drunens duinen en de 2 grootste logistieke plaatsen als Tilburg en Waalwijk komen we nu en in de toekomst tot een onaanvaardbare verkeersdruk op het wegennet.

Het is financieel onmogelijk dat de gemeente Loon op Zand deze infrastructurele maatregelen zelf kan dragen. Er zal daarom een noodzakelijk beroep gedaan moeten worden op beschikbare middelen uiteraard van de Efteling op de eerste plaats, maar ook Hart van Brabant, en de provincie Noord-Brabant dienen hierin bij te dragen.

Als deze vier partijen gezamenlijk een goed doortimmert verkeersplan rondom de Wereld van de Efteling maken, zouden deze partijen gezamenlijk sterker staan om geldmiddelen (subsidies ?) vrij te krijgen bij onze nationale regering en bij het Europees parlement. Voor de middellange termijn investeringen dienen tijdig reserves te worden aan gelegd.

PIECKUREN EN DALUREN:

We leggen straten en wegen aan waarover tal van verkeersbewegingen plaats vinden, maar deze gaan ook alle denkbare kanten op.

De provincie samen met de bewegwijzeringsdienst van Rijkswaterstaat geven op vaste punten aan welke weg gebruikt kunnen worden om van A naar B te komen. Met de huidige techniek kan dat anders of het verkeerskundig slim is weet ik niet. Als we nu de Europalaan nemen kan je daar spreken over piek en daluren die bepaald worden door met name de Efteling. Tijdens de piekuren ontstaat er een ongewenst effect namelijk de doorstroming stagneert. Daartegenover staat de daluren waarbij de Europalaan ruim voldoende capaciteit heeft om het verkeer te verwerken. Gevat in een etmaal kan je globaal spreken dat tussen 9.00 en 21.00 uur er sprake is van een zone waarin pieken kunnen optrede. Tussen 21.00 uur en 9.00 uur zijn daluren en is de Europalaan een normale ontsluitingsweg voor Kaatsheuvel.

Deze tijdstippen zijn flexibel als de Efteling een avondopstellingen heeft, evenementen organiseert en sluitingstijden zomer en winter wijzigt. Omdat tijdens de piekuren er 2 verkeersstromingen zijn met een andere bestemming de Efteling en Kaatsheuvel. Het is makkelijkere om deze in ieder geval tijdens deze piekuren te gaan scheiden. Echter in de daluren kan de Europalaan beide verkeersstromen goed verwerken.

Het zou mooi zijn om deze verkeersstroming vanaf de N261 en de Europalaan geleid kunnen worden met de blauwen borden van Rijkswaterstaat waarop de teksten zich kan aanpassen naar deze verkeersbewegingen.

BEWEGWIJZERING EN NAVIGATIESYSTEMEN.

Het verkeer op een effectieve manier van aan A naar B geleiden zoals nu gebeurt, is mede de oorzaak van filevorming en het dichtslippen van de binnen wegen van en naar de Efteling. De provincie en Rijkswaterstaat dienen een pilotplan te maken waarbij 2 elementen mee genomen dienen te worden.

Als eerste dienen de blauwe bewegwijzeringsborden op de A59 tussen 's-Hertogenbosch en knooppunt Zonzeel , op de A27 tussen knooppunt Hoopolder en Breda-zuid , A58 tussen Oirschot en Breda en als laatste de N261 tussen Waalwijk en Tilburg, met alle binnendoor verwijzingen verwijderd te worden. Naast de aanwezigheid van de vele recreatieve bedrijvigheid is tussen deze wegen ook sprake van een rijke natuur die niet gebaat is met intensieve onnodige verkeersbewegingen.

Als voorbeeld: Op de N261 wordt bij de Efteling een verwijzing gedaan op de blauwe borden om het verkeer binnendoor naar Dongen te rijden. Dit is een onnodige aanwijzing waardoor je de infrastructuur en de natuur te zwaar belast. Zorg dat op de hoofdwegen die bewegwijzering staat die het kortste leidt naar het dorp of locatie van bestemming. Maak zo lang mogelijk gebruik van de hoofdwegen, daar zijn ze voor.

Naast deze pilot zou ook gekeken dienen te worden naar het gebruik van de vele navigatiesystemen en de wijze hoe zij verkeersbewegingen beïnvloeden. Het is merkwaardig dat bij filevorming bij de Efteling er uit het noorden vaak veel auto's staan met een Belgisch kenteken. Ook het dichtslippen van de binnenwegen is een effect van de navigatiesystemen die niet wenselijk is voor de inwoners en de natuur.

Jan van Gorkum (raadslid Pro3)

RIJRICHTING DALUREN



RIJRICHTING SPITSUREN

