

De drie elementen van dit scenario worden hieronder toegelicht. De concrete maatregelen die hieruit voortvloeien, komen aan bod in hoofdstuk 6. Naast de drie elementen wordt specifieke aandacht besteed aan de wijze waarop de gemeente Boxtel omgaat met de dubbele spoorwegovergang in de Tongersestraat.

Verbetering toegang bedrijventerrein Ladonk en kern Boxtel

Het verkeersmodel laat zien dat de verkeersdruk op de Keulsebaan in de toekomst sterk toeneemt (plot referentiesituatie 2020 in bijlage 7). De bereikbaarheid van Ladonk en de kern Boxtel komen onder druk te staan. Dit is in tegenspraak met ambitie 2. Het vergroten van de capaciteit van deze weg zorgt voor een vlotte verkeersafwikkeling in de toekomst en voorkomt dat (vracht)verkeer ongewenste alternatieve (sluip)routes gaat kiezen (ambities 3 en 5).

Nieuwe ontsluiting van Ladonk aan de westzijde

De leefbaarheid in Kalksheuvel op de Kapelweg wordt negatief beïnvloed door de relatief hoge verkeersintensiteit die niet past bij een woongebied. Door de nabijheid van het bedrijventerrein Ladonk is het aandeel vrachtverkeer groot. De Kapelweg door Kalksheuvel blijkt te fungeren als ontsluiting voor Ladonk voor verkeer van en naar westelijke richting. Ter verbetering van de leefbaarheid in Kalksheuvel, wordt een nieuwe verbinding aangelegd tussen Ladonk en de Kapelweg. Aan de nieuwe verbinding wordt een lagere functie toegekend dan aan de Keulsebaan. De Keulsebaan blijft de hoofdontsluiting voor het bedrijventerrein. Door het toekennen van een lagere functie voor de nieuw aan te leggen verbindingsweg (met bijbehorende weginrichting), wordt voorkomen dat (vracht-)verkeer vanaf de A2 (afrit 25 Boxtel-noord / St. Michielsgestel) door de kern Boxtel naar Ladonk rijdt.

De nieuwe verbindingsweg is in strijd met de wens om geen nieuwe doorsnijdingen van het landschap aan te leggen. Een nadere studie moet uitwijzen welk tracé de minst nadelige invloed heeft op het landschap.

Aansluiting van de N618 op de A2 middels parallelstructuur

Een verbeterde oversteekbaarheid van de noordzuid-as (ambitie 4) hangt samen met het weren van gebiedsvreemd en doorgaand (vracht-)verkeer door woongebieden (ambitie 3). De noordzuid-as wordt immers voor een deel gebruikt door verkeer vanaf de A2 in de richting van Schijndel. Dat gebruik zal verder toenemen wanneer een randweg ten zuiden van Schijndel wordt aangelegd. Ook verkeer vanuit het centrum van Boxtel moet de noordzuid-as gebruiken om naar de noordelijke of zuidelijke aansluiting op de A2 te rijden.

Een aansluiting van de N618 op de A2 laat een daling van de intensiteit van het verkeer op de noordzuid-as zien. Afhankelijk van de gekozen maatregel bedragen deze dalingen 35% tot 45%. Een positief neveneffect van een dergelijke aansluiting is dat de sluipverkeerproblematiek door Kasteren en door de woonwijk Oost

Het verkeer op de relatie N618 – A2 is (boven-)regionaal georiënteerd verkeer. Daarmee zijn in eerste instantie de provincie Noord-Brabant en het Rijk aan zet om actie te ondernemen. Aan de hand van dit GVVP wordt in de volle breedte contact met beide overheden gelegd om in goed overleg tot een goede oplossing te komen. Een combinatie in de uitvoering van de werkzaamheden met de voorgenomen verbreding van de A2 op het wegvak 's Hertogenbosch – Eindhoven kan een belangrijk kostenvoordeel opleveren.

Spoorwegovergang Tongersestraat

De spoorwegovergang in de Tongersestraat gaat in de toekomst nog vaker dicht dan reeds nu het geval is. De oorzaak hiervan ligt volledig buiten de invloedssfeer van de gemeente Boxtel. Als gevolg van een verdichting van het aantal treinen op de trajecten 's Hertogenbosch – Eindhoven en Tilburg – Eindhoven ontstaat deze situatie. De gevolgen voor de gemeente Boxtel zijn niet gering: er ontstaat een toenemende isolatie voor de bewoners van de buurt Kalksheuvel ten opzichte van de kern Boxtel, de bereikbaarheid van bedrijventerrein Ladonk wordt slechter en er is sprake van een toenemende onveiligheid op de spoorwegovergang (negatie van de gesloten spoorbomen). Dit is in strijd met de ambities 1 en 2 en zelfs een deel van het capaciteitsprobleem van de Keulsebaan wordt hierdoor veroorzaakt. Een positief neveneffect van deze situatie is een daling van de verkeersintensiteiten op de Baroniestraat.

Vanuit de gedachte van de ambities 1 en 2 zet de gemeente Boxtel in op de bouw van een voorziening die een veilige oversteek van de spoorwegovergang garandeert voor langzaam verkeer en calamiteiten verkeer van en naar Kalksheuvel en bedrijventerrein Ladonk. Vanwege het feit dat de gemeente Boxtel niet de veroorzaker is van de ontstane situatie en geen eigenaar is van de spoorinfrastructuur worden gesprekken met diverse verantwoordelijke partijen met kracht voortgezet om een oplossing te zoeken die een goede verbinding tussen het centrum, Kalksheuvel en het bedrijventerrein garandeert.

5.3 Duurzaam Veilig

De inrichting van 30- en 60-zones in Boxtel heeft binnen E-spraak tot veel discussies geleid.

Enerzijds is men ontevreden omdat men de snelheidsbeperking als hinderlijk ervaart maar anderzijds wordt ook gevraagd om meer 30- en 60-zones, aanvullende snelheidsremmende maatregelen en een betere handhaving.

Om verkeersongevallen in de toekomst zoveel mogelijk te voorkomen, is het van belang door te gaan met het aanwijzen en inrichten van 30- en 60-zones. De