

Position Paper ProRail/IenM inzake de overweg situatie Tongerse Straat Boxtel

Datum: 28-03-2013, vz 1.0
Kenmerk: P499390

Aanleiding

De Tweede Kamer heeft aan het Kabinet verzocht bij de nadere invulling van het Programma, Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) expliciet in te gaan op het behoud van de stedelijke bereikbaarheid en de stedelijke leefbaarheid en concrete voorstellen te doen om deze ook na invoering van PHS op een aanvaardbaar niveau te houden. De toezegging is gedaan om daar in overleg met de regionale overheden naar te kijken. Omdat het in deze gevallen gaat om de gedeelde verantwoordelijkheid van de weg- en spoorbeheerders is er in PHS een taakstellend budget gereserveerd van € 100 mio met maximaal 50% financiering vanuit PHS.

Op basis van wegintensiteiten, kritische ligging en ervaringen van lokaties, zijn 4 overwegen in het voorkeursbesluit met name genoemd die in dit verband aandacht vergen. Een daarvan is de dubbele overweg in de Tongersestraat te Boxtel.

Situatie dubbele overweg Tongersestraat is al lang onderwerp van discussie

De verkeerstructuur rondom de dubbele overweg is al lange tijd een onderwerp van studies door de gemeente Boxtel. Diverse oplossingsrichtingen zijn de afgelopen jaren de revue gepasseerd. Zo is er in 2009 nog een aanvraag in het kader van de Spoorse Doorsnijdingen II opgesteld, maar uiteindelijk niet ingediend.

Het bereikbaarheidsvraagstuk ter hoogte van de Tongersestraat kan niet los worden gezien van de gewenste ontwikkelingen in de totale verkeersstructuur in Boxtel. Een belangrijk deel van het verkeer op de Tongersestraat is doorgaand of extern verkeer (circa 75%). Naast de nu al ongewenste verkeerssituatie ter hoogte van de overweg in de Tongersestraat, spelen ook vraagstukken zoals de toenemende subjectieve onveiligheid, verslechtering van de leefbaarheid en afnemende bereikbaarheid tussen Boxtel centrum en Boxtel- West (o.a. Ladonk, Kalksheuvel, Lennisheuvel en het buitengebied) een belangrijke rol.

Daarom is in overleg tussen de gemeente Boxtel, ProRail en IenM afgesproken, voor het vinden van een oplossing van deze vraagstukken, een breed en intensief participatieproces met de bewoners te doorlopen. Doel daarvan is in dit proces te komen tot een set van alternatieve oplossingen die daardoor ook draagvlak hebben. Deze set wordt ter besluitvorming voorgelegd aan de raad.

De uitkomst van het participatieproces is het resultaat van de inbreng en discussie van de bewoners onderling. Zij zijn bij hun afwegingen en overwegingen bijgestaan door de ingenieursbureau's Movares en Goudappel Coffeng en deskundigen van gemeente, ProRail en IenM.

Doel van deze notitie

Doel van de onderhavige notitie is vanuit de belangen en verantwoordelijkheden van ProRail en IenM de uitkomst van het participatieproces te duiden, zodat die in het verdere besluitvorming kunnen worden meegenomen.

Probleemanalyse; met en zonder PHS is de dubbele overweg een knelpunt.

Ten behoeve van het participatieproces is door Goudappel Coffeng een verkeerskundige probleemanalyse gemaakt en zijn simulaties uitgevoerd.

Uit deze probleemanalyse komen de volgende zaken naar voren:

- De dubbele overweg is een belangrijke schakel in de wegenstructuur van Boxtel.

- De gesloten overweg in combinatie met het verkeersaanbod en de verkeerslay-out ter plaatse zorgt voor vertraging voor het gemotoriseerd verkeer. In de huidige situatie uit zich dit in de ochtendspits in wachtrijen van gemiddeld circa 100 meter op de Van Salmstraat en bijna 500 meter op de Kapelweg in Kalksheuvel. Ook op de Tongersestraat ontstaat een wachtrij van gemiddeld circa 100 meter. Op Tongeren en de Van Hornstraat is de wachtrij beperkt tot gemiddeld 40 meter.
- In de toekomstige situatie (2020) met PHS is de dubbele overweg ruim 29 minuten (nu 22 minuten) per ochtendspitsuur gesloten. De gemiddelde dichtligtijd per sluiting blijft circa 1½ minuut. De wachtrijen nemen toe tot circa 150 meter op de Van Salmstraat en kunnen oplopen tot ca. 2 kilometer op de Kapelweg in Kalksheuvel. Op de Tongersestraat ontstaat een wachtrij van gemiddeld circa 150 meter. Op Tongeren en de Van Hornstraat is de wachtrij beperkt tot gemiddeld 70 meter.
- Zonder PHS doet zich de bovenstaande situatie ook voor, zij het dat de wachtrijlengte dan iets korter is, maar nog steeds om en nabij 2 kilometer lang is.
- Met name aan de zuid-west kant van het spoor ontstaat een knelpunt in de verkeersafwikkeling van het gemotoriseerd verkeer. Doordat verkeer vanaf de Kapelweg voorrang moet verlenen aan zowel het verkeer vanaf de Tongersestraat naar en van de Van Salmstraat.

Maatregelen aan het wegontwerp bij handhaving dubbele overweg niet toereikend

De kruispuntanalyse laat zien dat zich ten zuiden van de dubbele overweg 2 knelpunten voordoen:

- Zodra het verkeerslicht op de Kapelweg op groen gaat en dit verkeer linksaf de spoorwegovergang kan oprijden, moeten dit verkeer eerst wachten tot de wachtrijen op de Van Salmstraat en de noordzijde van het spoor zijn opgelost. Dit zorgt ervoor dat een groot deel van het wachtende verkeer op de Kapelweg tussen twee spoorsluitingen niet 'aan de beurt komt'. Hierdoor ontstaat de lange wachtrij op de Kapelweg.
- Het verkeer vanaf de Kapelweg richting de Van Salmstraat (Ladonk) moet aansluiten in de wachtrij. Aangezien dit verkeer het spoor niet hoeft te kruisen, vinden weggebruikers het wachten niet altijd aanvaardbaar. Het gevolg is dat deze verkeersdeelnemers in voorkomende gevallen de wachtrij passeren via de andere rijbaan, met conflicten tot gevolg.

Maatregelen om deze knelpunten op te lossen zijn:

- Het aanleggen van een extra opstelstrook om het verkeer (rechtdoor en linksaf) te scheiden. Een extra opstelstrook van 60 meter (op basis van de beschikbare fysieke ruimte) op de Kapelweg voor verkeer richting Ladonk zorgt voor verbetering van de doorstroming en een afname van de wachtrij tot circa 150 meter, maar is als oplossing ontoereikend.
- Het aanpassen van de voorrangsregeling ter hoogte van de Kapelweg en Van Salmstraat, waarbij de Kapelweg voorrang krijgt. Deze oplossing is eveneens gesimuleerd, maar levert evenmin het gewenste effect op, daar de wachtrij zich nu gaat voordoen op de Van Salmstraat en de Tongerse straat richting centrum en onwenselijk is in verband met de tijdige ontruiming van de spoorkruising

Dit alles leidt tot de conclusie dat een oplossing voor de verkeerssituatie bij de dubbele overweg niet alleen kan worden bereikt zonder ook een wijziging van de verkeersstructuur, waardoor de Tongersestraat met de dubbele overweg kan worden ontlast. Dit kan gepaard gaan met een aanvulling van de rondwegstructuur en/of geheel of gedeeltelijk opheffen van de dubbele overweg.

Naar een oplossing

Voor ProRail en het ministerie van IenM gelden de volgende criteria:

- Een oplossing moet oplossend zijn voor het verkeersvraagstuk.
- Een oplossing moet passen binnen de gestelde financiële randvoorwaarden. Oplossingsrichtingen die daarbuiten vallen, kunnen beoordeeld worden op faseerbaarheid, mits de eerste fase van realisatie wel voldoende oplossend vermogen biedt.
- Het aantal overwegen mag niet toenemen. Het streven is eerder om het aantal overwegen te verminderen. Oplossingen waarbij de huidige overweg in gebruik blijft voor bv. langzaam verkeer en er gelijktijdig op andere locaties ongelijkvloerse oplossingen voor de spoorse doorsnijding worden geboden, worden door ProRail en het ministerie van IenM als ongewenste oplossingen gezien.
- De “lifecycle kosten¹” en de “RAMSHE²” aspecten zullen in de afweging van het al dan niet haalbaar zijn van een oplossing, voor ProRail een rol spelen.

Op basis daarvan zijn de aangedragen oplossingsrichtingen uit het burgerparticipatieproces als volgt door ProRail en het ministerie van IenM beoordeeld:

Variant	Oplossend vermogen voor verkeerssituatie op de overweg	Passend binnen financiële randvoorwaarde	Faseerbaarheid
B10	Ja	Lijkt niet haalbaar	Ja, noordelijke route kan later
B12a	ja	Lijkt niet haalbaar	Nee noordelijke ontsluiting kan niet later
B14	Nee	Lijkt niet haalbaar	Nee
B15	Ja	Lijkt haalbaar	Ja
CA2a	Ja, maar niet voor langzaam verkeer	Lijkt niet haalbaar. Er dient nog een oplossing voor het langzaamverkeer te komen	Nee
CV7	Ja, maar niet voor langzaam verkeer	Lijkt haalbaar. Er dient nog een oplossing voor het langzaamverkeer te komen.	Nee
CV9	Ja	Lijkt haalbaar. Verkeerskundig complex ontwerp. De weg naar Tongeren wordt afgesloten.	Nee
CV6	Nee	Ja, lijkt haalbaar, maar er dient ook nog een oplossing voor het langzaamverkeer te komen	Nee

In het trechteringsproces, zoals met de participanten is doorlopen, zijn ook varianten afgevallen die in de ogen van IenM/ProRail alsnog positief zouden kunnen scoren. Dat zijn:

Variant	Oplossend vermogen voor verkeerssituatie op de overweg	Passend binnen financiële randvoorwaarde	Faseerbaarheid
B13d	Ja	Lijkt niet haalbaar	Ja, Keulsebaan kan later
CV5	ja	Lijkt haalbaar	Nee
CA1	ja	Lijkt haalbaar	Nee

In het verdere besluitvormingsproces zullen van de zijde van ProRail en het ministerie van IenM de bovengenoemde constatering over de varianten worden meegenomen. Dit betekent dat

¹ Naast investeringskosten dient infra ook onderhouden te worden. ProRail heeft tot taak om deze onderhoudslasten niet te laten stijgen.

² RAMSHE staat voor Reliability, Availability, Maintainability, Safety, Health en Environment. Deze mogen in principe niet afnemen. C.q dienen binnen aanvaardbare normen te blijven.

een advies van ProRail en IenM , binnen de gestelde randvoorwaarden (o.a. 50% cofinanciering), aan het College en de Raad van Boxtel als volgt zou luiden:

1. Haalbare oplossingen lijken CV9, CV5, CA1 en B15.
2. Mogelijk haalbaar, in relatie met faseerbaarheid, kunnen nader onderzocht worden B10 en B13d.
3. De overige oplossingen hebben geen draagvlak bij ProRail en IenM.

Voor een verdere toelichting en achtergronden van de varianten wordt verwezen naar het werkboek, de sheets en de probleemanalyse van Goudappel Coffeng, die als resultaat van het participatieproces beschikbaar zijn. In de beoordeling is geen rekening gehouden met mogelijkheden tot optimalisatie van varianten.