

BRANDWEER**GEMEENTE BOXTEL**

- 6 JUL 2017

ovd

afd.

RMEC
WR

kopie

Orthenseweg 2b

5212 XA s-Hertogenbosch

Postbus 218

5201 AE s-Hertogenbosch

Telefoon 073-6889555

Fax 073-6889599

info@brwbn.nl

www.brwbn.nl

Gemeente Boxtel

T.a.v. het College van B&W

Postbus 10.000

5281 AT BOXTEL



17.0018803

Inkomende Post Boxtel

Datum	26-06-2016	Behandeld door	P de Kort	Bijlage	-
Onze referentie		Telefoon	088-0208241		
Uw referentie		E-mail	Risicobeheersing@brwbn.nl		
Onderwerp	Advies Verkeersbesluiten gemeente Boxtel				

Geachte College,

Op 18 april j.l. heeft u de Veiligheidsregio gevraagd advies uit te brengen over twee voorgenomen verkeersbesluiten.

1. het ontwerp verkeers- en onttrekkingsbesluit naar aanleiding van het ontwerpbestemmingsplan voor de verbindingsweg Ladonk – Kapelweg;
2. het ontwerp verkeersbesluit t.b.v. de sluiting van de dubbele overweg voor gemotoriseerd verkeer.

Voorafgaand aan dit advies heeft 3x een stakeholdersoverleg plaats gevonden over het maatregelenpakket PHS Boxtel. De beide verkeersbesluiten zijn door de gemeente in dit overleg toegelicht. Deze informatie vormt het uitgangspunt voor dit advies

Ad 1) In het kader van de verbindingsweg VLK is de gemeente voornemens om twee overwegen over het spoortraject Tilburg – Boxtel af te sluiten.

Aan de orde zijn afsluiting van de spoorwegovergang Bakhuisdreef en afsluiting van spoorwegovergang Kapelweg voor gemotoriseerd verkeer. Deze overgang blijft wel toegankelijk voor voetgangers, fietsers en ruiters. In het kader van de aanleg van de verbindingsweg VLK zal de overweg ter hoogte van d'n Ekker vernieuwd worden.

Het wijzigen van de bestaande situatie heeft praktisch geen gevolgen voor het optreden van de van de hulpverlenende diensten in het gebied Tongeren / Luissel. Afhankelijk van functie van een gebouw zijn voor de brandweer opkomsttijden vastgesteld waarbinnen de brandweer aanwezig moet zijn. In de bestaande situatie worden deze normtijden met ca. 2 ½ minuut (omgeving Tongeren) tot 4 minuten (omgeving Luissel) overschreden¹. De opkomsttijd blijft ruim onder de maximaal toegestane opkomsttijd² en is conform de hiervoor geldende wet- en regelgeving bestuurlijk geaccepteerd.

De beide gebieden (Tongeren / Luissel) kunnen in de bestaande situatie via twee routes worden bereikt. De rijroute vanuit het Centrum richting Tongeren / Bakhuisdreef / Nergena loopt via de Kapelweg waarbij het spoor gekruist worden over de overwegen d'n Ekker of Kapelweg. In de toekomst is dit alleen overweg d'n Ekker. De tweede aanrijroute loopt via Boxtel – noord: Leenhoflaan/De Braken/ Tongeren of via Essche Heike/Mezenlaan/Tongeren.

De noordelijke route vormt de basis voor de berekende opkomsttijden¹.

Beide noordelijke routes kenmerken zich door een smal wegprofiel en zijn minder geschikt voor vrachtverkeer, zeker in het geval van spoedritten. Het risico op een ongeval waarbij een hulpverlenend voertuig betrokken wordt als reëel ingeschat.

Verkeer remmende maatregelen in deze routes leiden tot ontmoediging van sluipverkeer en verlaging van de snelheid waardoor de verkeersveiligheid in algemene zin verbetert.

¹ Berekening m.b.v. applicatie CARE Veiligheidsregio Brabant-Noord

² 18 minuten

BRANDWEER

Voor de hulpdiensten betekent dit dat hierdoor mogelijk enige vertraging in de opkomst ontstaat. Vanuit dit oogpunt heeft het de voorkeur om het aantal verkeer remmende maatregelen te beperken.

Conclusie: tegen het onttrekken van de overwegen Bakhuisdreef en Kapelweg bestaat vanuit hulpverleningsoogpunt geen principieel bezwaar.

Ad 2) het afsluiten van de dubbele overweg Tongersestraat heeft invloed op de bereikbaarheid van de buurtschappen Tongeren, Kalksheuvel en een deel van industrieterrein Ladonk. De gemeente is voornemens om de overwegen af te sluiten nadat de Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg is gerealiseerd. Dit advies richt zich op de consequenties van het afsluiten van de dubbele overweg waarbij voor de volledigheid ook het al dan niet realiseren van de verbindingsweg wordt beschouwd.

Tongeren: Als gevolg van de afsluiting van de dubbele overweg vervalt de mogelijkheid om via het Centrum Tongeren te bereiken en is de noordelijke route (Leenhoflaan/De Braken/ Tongeren of Essche Heike/Mezenlaan/Tongeren) de meest aangewezen route om het buurtschap te bereiken. Het blijft in de toekomst wel mogelijk om het buurtschap vanuit zuidelijke richting te benaderen. Dit betekent echter wel dat via de Keulsebaan omgereden moet worden wat hogere opkomsttijden tot gevolg heeft.

Het al dan niet beschikbaar zijn van de nieuwe verbindingsweg is van invloed op de bereikbaarheid vanuit het zuiden richting Tongeren. De aanwezigheid van deze weg betekent dat spoorwegovergang d'n Ekker sneller en veiliger kan worden bereikt.

Kalksheuvel: Op dit ogenblik wordt de opkomsttijd in- en rondom de Kalksheuvel met 2 a 2½ minuut overschreden. Als gevolg van de afsluiting zal via de Keulsebaan of via de noordelijke route omgereden worden. De overschrijding zal hierdoor met ca. 1½ minuut toenemen. De opkomsttijden worden in de bestaande situatie ook overschreden. De overschrijding blijft ruim onder de maximaal toegestane opkomsttijd en is conform de hiervoor geldende wet- en regelgeving bestuurlijk geaccepteerd.

Onderdeel van het verkeersbesluit is de voorwaarde dat afsluiting niet eerder gerealiseerd mag worden nadat de VLK is aangelegd. Dit is vanuit hulpverleningsoogpunt niet strikt noodzakelijk. Vanaf spoorwegovergang d'n Ekker kan in die situatie via de Kapelweg en Veldakkerstraat het buurtschap bereikt worden. M.a.w. het al dan niet aanleggen van de VLK beïnvloedt de opkomsttijden in het buurtschap Kalksheuvel niet. De vertraging wordt puur veroorzaakt door het afsluiten van de dubbele overweg.

Industrieterrein Ladonk: In geval van hulpverlening in het noordelijk deel van het industrieterrein wordt in de bestaande situatie de dubbele overweg als aanrijdroute gebruikt.

Om het noordelijk deel van het industrieterrein in de toekomst te kunnen bereiken zal omgereden moeten worden via de Keulsebaan of via de noordelijke route. Vanaf overweg d'n Ekker kan via de nieuwe verbindingsweg het industrieterrein bereikt. Dit betekent dat de opkomsttijden met ca. 1½ minuut zullen toenemen. De opkomsttijden worden in de bestaande situatie ook overschreden. De overschrijding blijft ruim onder de maximaal toegestane opkomsttijd en is conform de hiervoor geldende wet-en regelgeving bestuurlijk geaccepteerd.

Op het moment dat de Verbindingsweg nog niet gerealiseerd is kan Ladonk nog bereikt worden via de Kapelweg, van Salmstraat en Schouwrooij. De Kapelweg is echter ingericht als 30 km route. Omrijden via deze route leidt tot een verdere toename van de overschrijding van de opkomsttijden. Naast de gevolgen voor de opkomsttijden spelen verkeersveiligheidsaspecten een belangrijke rol. De Kapelweg is ingericht als 30 km zone. Dit is gedaan om de veiligheid op deze locatie beter te waarborgen. Spoedritten van de hulpdiensten hebben zonder meer een negatieve invloed op de verkeersveiligheid in dit gebied en dienen daarom tot een minimum te worden beperkt.

In algemeenheid geldt dat de stijging van opkomsttijden niet per definitie tot een stijging van het risico en/of omvang van schade leidt.

BRANDWEER

Het risico op letsel en de omvang van de schade is afhankelijk van meerdere factoren. Het tijdig signaleren van brand, het alarmeren van in het object aanwezige personen, de mate van zelfredzaamheid van aanwezige personen, de aanwezigheid van voldoende vluchtwegen, aard en het (brandveilig) gebruik van het object zijn hier mede van invloed op.

Conclusie

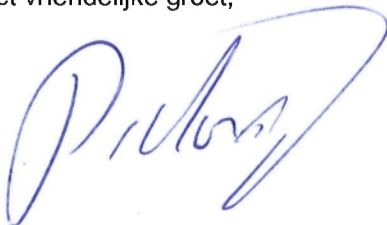
Het afsluiten van de dubbele overweg leidt tot een stijging van de opkomsttijd. De stijging heeft voor het feitelijk optreden van de hulpdiensten op plaats incident geen consequenties. Vanuit dit perspectief bestaat geen bezwaar tegen het afsluiten van de dubbele overweg.

Advies

- De stijging van de opkomsttijden kan leiden tot zorg bij bewoners en eigenaren van objecten. Ik adviseer u om over dit onderwerp met de betrokken in gesprek te gaan. De veiligheidsregio kan u hierbij ondersteunen.
- Ik adviseer u om het voornemen om het moment van afsluiten van de dubbele overweg te koppelen aan het beschikbaar zijn van de verbindingsweg Kapelweg – Ladonk ook daadwerkelijk in het besluit op te nemen.
Hierdoor worden een verdere stijging van opkomsttijden en de negatieve gevolgen voor de verkeerveiligheid op de Kapelweg tijdens spoedritten door de hulpdiensten gedurende de periode dat de deelprojecten worden gerealiseerd zo veel mogelijk te beperkt.

Voor informatie kunt u zich wenden tot ondergetekende.

Met vriendelijke groet,



P de Kort
Specialist Risico's en Veiligheid

BRANDWEER

Gemeente Boxtel
Het College van B&W
Postbus 10.000
5281 AT BOXTEL

Orthenseweg 2b
5212 XA s-Hertogenbosch
Postbus 218
5201 AE s-Hertogenbosch
Telefoon 073-6889555
Fax 073-6889599
info@brwbn.nl
www.brwbn.nl

Datum	02-03-2018	Behandeld door	P de Kort	Bijlage	1-
Onze referentie		Telefoon	088-0208241		
Uw referentie		E-mail	Risicobeheersing@brwbn.nl		
Onderwerp	Aanvullend advies op Verkeersbesluiten gemeente Boxtel				

Geacht College,

Op uw verzoek heeft de Veiligheidsregio op 26 juni 2017 advies uitgebracht over het voorgenomen besluit van de gemeente tot het sluiten van de dubbele spoorwegovergang in de Tongersestraat (deelproject 1 van het Maatregelenpakket PHS Boxtel) en over de voorgenomen besluiten tot het sluiten van de spoorwegovergang in de Kapelweg voor gemotoriseerd verkeer en het onttrekkingsbesluit voor de spoorwegovergang in de Bakhuisdreef. Laatstgenoemde twee besluiten maken onderdeel uit van deelproject 2 "de Verbindingsweg Ladonk Kapelweg (VLK)". Het advies van de Veiligheidsregio is in september 2017 betrokken bij de definitieve besluitvorming over de hiervoor genoemde spoorwegovergangen door de gemeenteraad en het College.

Tegen de definitieve besluiten van de gemeenteraad en het College zijn bij de afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State 17 beroepschriften ingediend. In enkele beroepschriften wordt aangevoerd dat de besluiten, met name het besluit tot het sluiten van de dubbele spoorwegovergang in de Tongersestraat, leiden tot een verslechtering van de bereikbaarheid voor de hulpdiensten met langere opkomsttijden tot gevolg. Er zouden onvoldoende garanties zijn dat de hulpdiensten binnen de wettelijk voorgeschreven opkomsttijden ter plaatse kunnen zijn.

Specifiek ten aanzien van het buurtschap Tongeren wordt aangevoerd dat in de toekomst sprake is van een doodlopende weg (die een lengte van 40 meter overschrijdt), waardoor er slechts sprake is van één aanrijdroute voor de hulpdiensten. In het beroepschrift is aangegeven dat dit niet is vermeld in het advies van de Veiligheidsregio van 26 juni 2017. Tevens wordt gesteld dat er strijdigheid bestaat met de Beleidsregels Bereikbaarheid en Bluswatervoorziening Veiligheidsregio.

Deze beroepschriften vormden voor de gemeente aanleiding voor een nader overleg met de Veiligheidsregio op 16 januari 2018. In dit overleg is gezamenlijk nogmaals gekeken naar de gevolgen van de besluiten ten aanzien van de spoorwegovergangen voor de hulpdiensten, waarbij ook ons advies van 26 juni 2017 is betrokken. Dit om ons advies van 26 juni 2017 op een eenduidige wijze te kunnen interpreteren. Daarnaast is gesproken over een tweetal specifieke beroepsgronden ten aanzien van Tongeren.

BRANDWEER

Opkomsttijden

In het overleg hebben wij toegelicht dat de opkomsttijden zijn vastgelegd in het Besluit Veiligheidsregio's. In artikel 3.2.1 van dit Besluit zijn de normen vastgelegd die bij het vaststellen van de opkomsttijden van een basisbrandweereenheid worden gehanteerd. De normtijd bij woningen en winkels bedraagt 8 minuten. Bij kantoren en bedrijven 10 minuten. Van deze normen kan gemotiveerd worden afgeweken mits de wettelijk vastgelegde opkomsttijd van maximaal 18 minuten niet wordt overschreden.

In de huidige en toekomstige situatie wordt in alle gevallen ruimschoots voldaan aan de wettelijke opkomsttijd.

Volgens het rekenmodel Care dat de Veiligheidsregio gebruikt, bedragen de opkomsttijden in de nieuwe situatie maximaal 10.5 minuten ten opzichte van de huidige situatie maximaal 9.5. Deze toename heeft betrekking op locaties in de buurtschappen Tongeren en Kalksheuvel. Ook in de huidige situatie wordt de normtijd in enkele gevallen overschreden.

Op Ladonk wordt aan de normtijd voor bedrijven (10 min) zowel in de huidige als toekomstige situatie voldaan. De in ons advies genoemde overschrijding op Ladonk betreft een enkele bedrijfswoning.

De verbindingsweg Ladonk - Kapelweg (VLK), de nieuwe verbindingsweg tussen de VLK en de Mezenlaan en de capaciteitsuitbreiding van de Keulsebaan maken nog geen onderdeel uit van het rekenmodel Care van de Veiligheidsregio Brabant-Noord. Dit heeft tot gevolg dat de positieve gevolgen van deze projecten nog niet kwantitatief in de berekeningen van de opkomsttijden tot uiting komen. In ons advies zijn deze positieve gevolgen wel meegewogen. Uiteindelijk zullen alle plannen in het rekenmodel Care Veiligheidsregio Brabant-Noord worden opgenomen op basis waarvan de opkomsttijden nogmaals kunnen worden berekend zodra nieuw kaartmateriaal voor het Care rekenmodel beschikbaar is.

Daarnaast willen wij benadrukken dat de feitelijke opkomsttijden in de praktijk genuanceerder liggen dan de berekening volgens het model laten zien. Op basis van de feitelijke situatie kan de opkomsttijd in bepaalde gevallen lager zijn en mogelijk in andere gevallen ook hoger zijn. Kortom het is belangrijk te realiseren dat het niet gaat om absolute getallen.

Wij wijzen er in dat kader ook uitdrukkelijk op dat niet alleen de opkomsttijden bepalend zijn voor de incidentbestrijding. Het moment van signalering en melding is daarin eveneens van groot belang. Via voorlichting en ondersteuning, bijvoorbeeld door het gebruik van bijvoorbeeld rookmelders, kan de signalering verder worden verbeterd.

Op basis van voorgaande komen wij in ons advies van 26 juni 2017 tot de conclusie dat het afsluiten van de dubbele spoorwegovergang in de Tongersestraat in enkele gevallen leidt tot een stijging van de opkomsttijd. Wij hebben hierbij de nuancering aangegeven dat deze stijging geen consequenties heeft voor het feitelijk optreden van de hulpdiensten op de plaats van een incident. Vanuit dit perspectief bestaat er geen bezwaar tegen het afsluiten van de dubbele spoorwegovergang in de Tongersestraat.

Strijdigheid met de Beleidsregels Bereikbaarheid en Bluswatervoorziening

Na aanleiding van het beroepsschrift hebben wij het wegontwerp opnieuw getoetst aan de Beleidsregels. Het beleid beschrijft 5 situaties m.b.t. de bereikbaarheidseisen i.r.t. doodlopende wegen (zie bijlage 1). De lengte van het doodlopend eind (vanaf De Braken tot Tongeren 2), geschikt voor het berijden door (vracht)auto's, bedraagt ca.380 meter. De weg vervolgt met een langzaamverkeers-verbinding van 4 meter breed waarover de fietstunnel bereikt kan worden. Deze verbinding biedt de mogelijkheid om het doodlopend eind te voet of per fiets te verlaten waarmee tevens in een 2e vluchtweg is voorzien.

BRANDWEER

Bovenstaande constatering betekent dat alleen situatie 5 (zie bijlage 1) van toepassing is. Hieruit volgt dat de wegbreedte tot het voetpad ≥ 5 meter moet bedragen. Op het moment dat dit niet haalbaar is moeten er aanvullende voorzieningen (lees maatwerk) getroffen worden. Uit het ontwerp van de fietstunnel blijkt dat ter hoogte van het begin van de langzaam-verkeersverbinding in een keerlus voor vrachtverkeer en dus ook brandweervoertuigen is voorzien.

De wegbreedte bedraagt 4.60 meter. Door dhr. P van Iersel¹, is aangegeven dat de bermen half-verhard zijn d.m.v. puin en grasstenen over een breedte van 40 cm. De totale berijdbare wegbreedte bedraagt daarmee 5.20 meter waarmee voldaan aan de minimum eis van 5 meter. Een verharding van puin biedt wat ons betreft onvoldoende garanties dat de incidentlocatie zonder horten en stoten bereikt en weer verlaten kan worden. Dit is vooral van belang voor het vervoer van slachtoffers door de ambulancedienst. Daarnaast is het vanuit veiligheidsoogpunt niet wenselijk dat over een bermstrook opgebouwd uit verschillende materialen gereden moet worden.

Bovenstaande leidt tot de conclusie dat wij met situatie 5 (zie bijlage 1) in kunnen stemmen mits in de volgende maatregelen wordt voorzien:

- a) de bermen dienen minimaal aan 1 zijde maar bij voorkeur aan 2 zijden met grasstenen (of een gelijkwaardig product) over de volledige lengte van het traject verhard te worden.
- b) er wordt in een parkeerverbod aan 1 zijde van deze weg voorzien.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende van dienst te zijn geweest.

Namens de regionaal commandant,



P de Kort
Specialist Risico's en Veiligheid

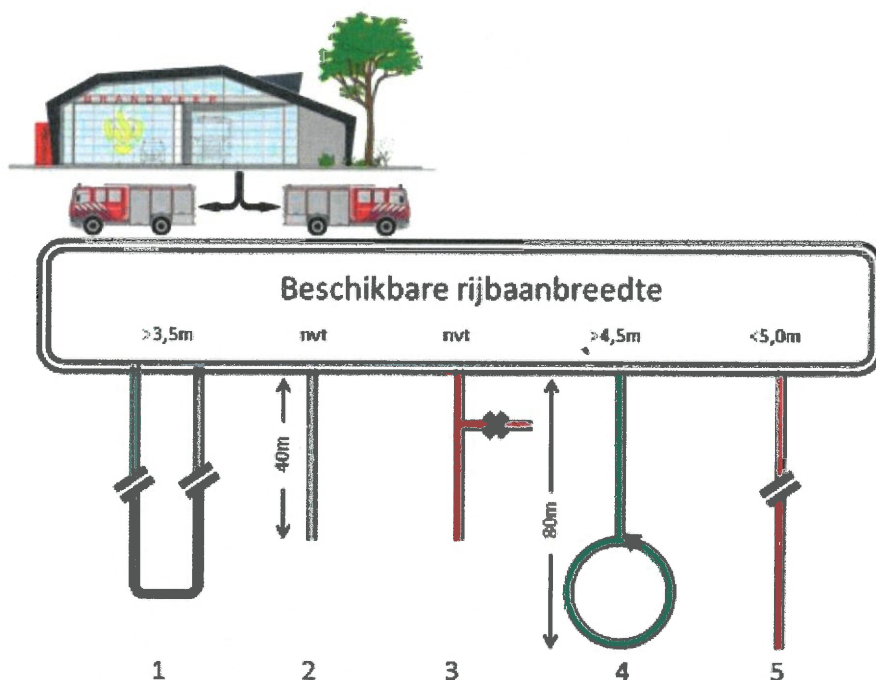
¹ adviseur inrichting, verkeer en reiniging, Gemeente Boxtel

BRANDWEER

Bijlage 1

Een doodlopende weg is een weg die maar op één manier in en uit te rijden is en voldoet dus niet aan de eis van een tweede onafhankelijke route. In Figuur 5 worden een aantal wegwitvoeringen weergegeven;

- Situatie 1** In deze situatie is er geen sprake van een doodlopende route bereikbaarheid is daarmee voldoende, mits de vrije wegbreedte minimaal 3,5 m bedraagt.
- Situatie 2** Een doodlopende route met een maximale afstand van 40 m is acceptabel.
- Situatie 3** Bij een doodlopende route met aftakkingen die de 40 m overschrijdt is de bereikbaarheid onvoldoende.
- Situatie 4** Een doodlopende route tot 80m is toegestaan mits de wegbreedte minimaal 4,5 m bedraagt en er een keermogelijkheid aanwezig is, mits de wegbreedte minimaal 4,5 m bedraagt. Afmetingen keerkus conform criteria in paragraaf 2.3.
- Situatie 5** Bij een doodlopende route van >40 m en breedte <5,0 m zonder extra voorzieningen is sprake van onvoldoende bereikbaarheid,



Figuur 5