

Advies werkgroep, deelproject LV-Tunnel PHS, aan het bestuur van de gemeente Boxtel

Leden:

Fans van Oorschot.
Henk Renders.
Pierre van den Oord.
Liesbeth van Esch.
Rob Dupont.
Ruud Daverveld.
John van Meersbergen

In ons advies hebben we het gehele traject van overleg t/m advies opgenomen.

Doorlopen traject:

Het werkkader voor de werkgroep

De bestuursovereenkomst is gebruikt als referentiekader/uitgangspunt voor de wensen en verbetervoorstellen in de werkgroepbijeenkomsten. Door de projectgroep zijn de wensen en verbetervoorstellen beoordeeld, in kaart gebracht en uitgewerkt in concept ontwerpen naar haalbaarheid. Hierbij speelden aspecten als financieel, bouwkundig en ruimtebeslag een rol. De werkgroep heeft steeds getracht de wensen/klantbehoeften eerst duidelijk te krijgen. De consequenties op het financieel, bouwkundig- en ruimtelijk gebied zijn verder in werkgroepvergaderingen besproken.

Advies opbouw

Na 4 werkkroep bijeenkomsten is de werkgroep gevraagd om tot een advies te komen. Hieronder kort de overlegfasen, daarna de belangrijkste adviespunten per tunnel gedeelte 1-4 en tot slot resumé.

Werkgroep 1, 31 okt 2016

Het 1^e werkgroepoverleg betrof vooral de oriëntatie rond de opdracht zoals die in de bestuursovereenkomst is vastgesteld. Bijlage 1. Het koste wat moeite om de gedachte bij het onderwerp tunnel te houden en de invloed op het verkeer in Boxtel daar los van te zien. Toch werd in dit 1^e overleg al snel duidelijk dat een trap naar de oksel niet aan de wensen voldoet voor bereikbaarheid langzaam verkeer van en naar de oksel. Verder werden aspecten als breedte fietspad, veilige aansluiting op de v. Hornstraat en de v Salmstraat, licht en overzicht in de tunnel genoemd.

Werkgroep 2, 13 dec 2016

In werkgroep 2 is de Klantbehoefte(KBH) en het programma van eisen (CRS) opgesteld en voorzien van relevantie binnen de projectgrenzen door de werkgroepopleiding.

Werkgroep 3, 8 juni 2017

In deze werkgroepvergadering is Soweco gevraagd de volgende zaken nader te onderzoeken; Ontwerpopgave voor het ingenieursbureau.

- a. Mogelijkheden voor hellingbaan vanuit Tongeren onderzoeken.
- b. Veilige aansluitingen op Breukelsestraat en Kapelweg uitwerken.

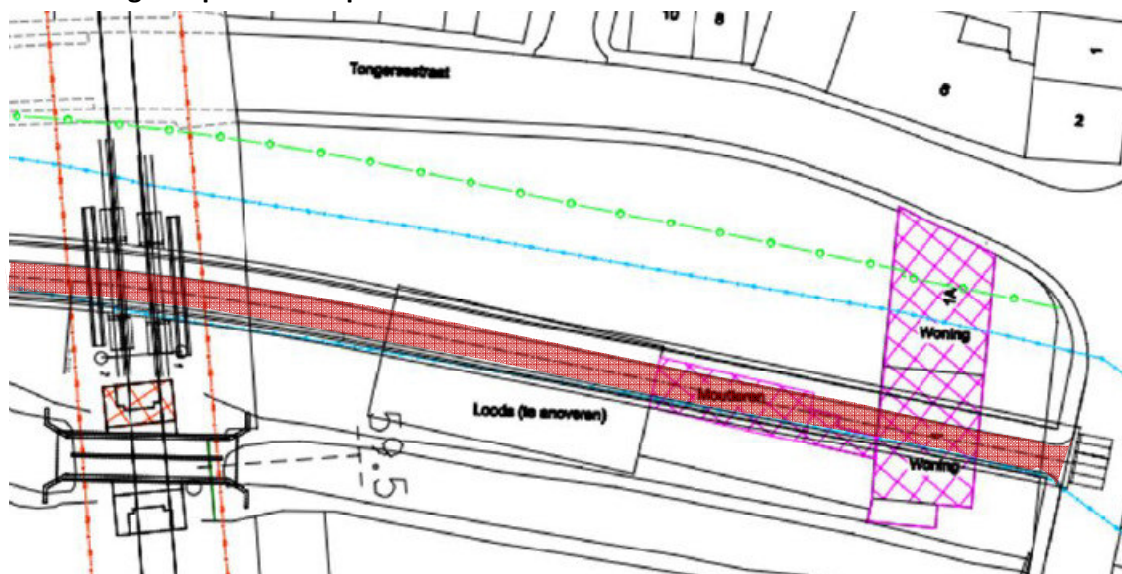
- c. Sociaal veilig ontwerp van de tunnel maken.
- d. Maaiveld zo veel mogelijk verlagen.
- e. Tunnelwanden zo laag mogelijk.
- f. Tunnelwanden onder hellingshoek.
- g. Sobere inrichting vrijkomend terrein.

Werkgroep 4, 22 aug 2017

De werkgroep ontving de uitwerking van de gevraagde punten a t/m g uit werkgroep 3 vooraf in tekst en beeld. De werkgroep geeft aan dat een hellingpercentage 5% van CROW, genoemd in de bestuursovereenkomst, te hoog is. Mede vanwege het feit dat de Ossepad tunnel rond de 3% valt en die helling als pittig wordt ervaren door veel fietsers. Een enkeling stapt af. Ook uit rapportage van Fietsberaad/CROW blijkt dat een streefwaarde van 3% algemeen als fietsbaar beoordeeld wordt. Op 21 nov 2017 ontving de WG het verslag 4^e WG en rapport van Prorail 'Ontwerpverantwoording tunnel' met datum 9 nov 2017. Volgens dit rapport zou de helling in de oksel vanuit de tunnel te breed worden in het gedeelte tussen Tonergeren en de spoorlijn.. Onder punt 3 'aansluiting op Tongeren tunnel' geven wij een advies om dit probleem te tackelen.

Advies per tunnelgedeelte

1. Aansluiting fietspad en voetpad met Van Hornstraat.



Hier pleit de werkgroep voor een directe haakse aansluiting op de Van Hornstraat. Dit om de lengte te gebruiken om het hellingpercentage omlaag te brengen. Een afbuiging van het fietspad naar de Tongersestraat doet hier geen goed aan. Bovendien zal dit leiden tot afsnijden van bochten door de fietsers.

Inrichting kruising en oude wegvak Tongersestraat valt buiten de scope van het tunnelproject. Dit betekent dat er ook in de begroting geen rekening mee gehouden is en alle aanpassingen binnen Move 31 moeten worden opgelost.

Werkgroep benadrukt wel het belang van veilige oversteek met markering en verlichting.

2. Aansluiting fietspad en voetpad met Kapelweg.



- AS KAPELWEG VLOEIEND
- 30 KM / UUR ZONE
- VERPLAATS T.N.V. SMALWATER
- BORDEN VERPLAATS
- KLINKERBESTRATING
- VERKEERSPLATEAU
- GELIJKWAARDIG KRUISING



De werkgroep keurt een hellingspercentage van 4% af. Dit zou de tunnel minder plezierig maken en gezien de belangrijke verkeersader en de hoeveelheid geld die dit gaat kosten, moet er een comfortabele tunnel komen die voor iedereen goed te berijden is. Zowel fietsers, als voetgangers, mindervaliden en kinderwagens. Een grotere radius van de bocht zou het hellingspercentage van 3% haalbaar maken. Liever richting Molengraafseweg extra lengte creëren. Indien richting Smalwater zou worden uitgeweken, ontstaat een bocht in de tunnel die vanuit sociale veiligheid ongewenst is.

3. Aansluiting op Tongeren tunnel

De werkgroep is van mening dat alleen een trap in de straat Tongeren geen optie is. Niet alleen voor fietsers, maar zeker voor minder validen is een trap onaanvaardbaar. Een minder valide, kinderwagen, scootmobiel zou via de gevaarlijke route van de Braken naar het centrum moeten. Een goede ontsluiting voor langzaam verkeer is voor de bewoners van de huizen in de oksel echt een must gezien het feit dat men volledig is ingesloten door spoorlijnen en wegen die geen voet- of fietspad hebben.

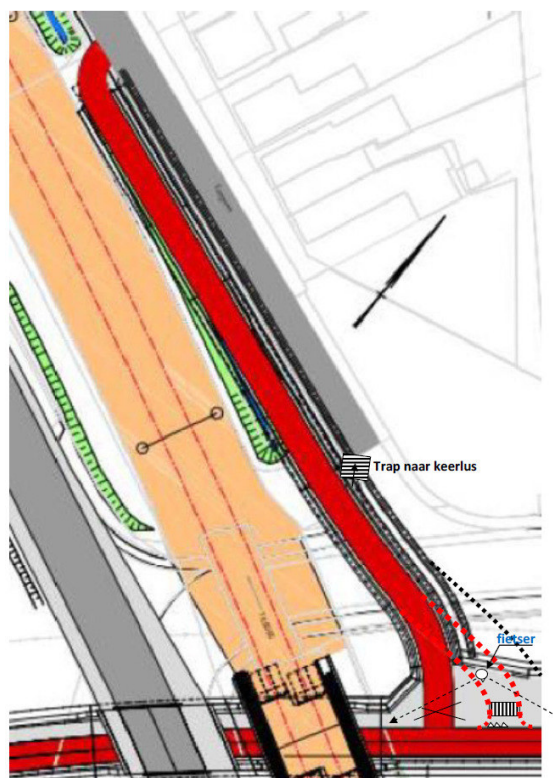
Het hellingspercentage mag maximaal 3% worden, gezien het feit dat men vanuit bijna stilstand de helling op moet trappen. Onderaan in de tunnel maakt men een nagenoeg haakse bocht.

De werkgroep verwacht dat een groot kruisingsvlak zonder obstakels de beste keuze is. Dit om overzicht te creëren en men van daaruit in snelheid kan anticiperen.

Figuur: Fietspad verleggen volgens de rode stiplijn geeft het gewenste uitzicht.

Een zebrapad en de voorrangsregeling geven extra attentiewaarde voor de snel dalende fietser.

De trap is verplaatst t.b.v. het gewenste uitzicht naar iets hoger op en geeft via een eenvoudige trap de voetganger toegang naar de keerlus.



4 Inrichting tunnel (zicht vanuit helling v Hornstraat)



Inrichtingseisen

Schrikstrook 0,5m
 Fietspad 3,5m (tweerichtingen)
 Voetpad 2m
 Wanden 8:1
 Hoogte wanden conform grondwaterstand
 Eisen doorgang Calamiteitenverkeer



Sociale veiligheid

Hoogte onderdoorgang min. 2.6m en zo kort mogelijk
 Breedte tunnel tot wanden min. 1,5 x hoogte
 Zo open mogelijk zicht in de tunnel. Wanden 8:1
 Geen mogelijkheid tot verstoppen
 Geen begroeiing (struiken etc.) voor/na onderdoorgang
 Rechte doorgang, licht en verlicht.

De werkgroep kan zich vinden in de hierboven genoemde aspecten van inrichting en sociale veiligheid.

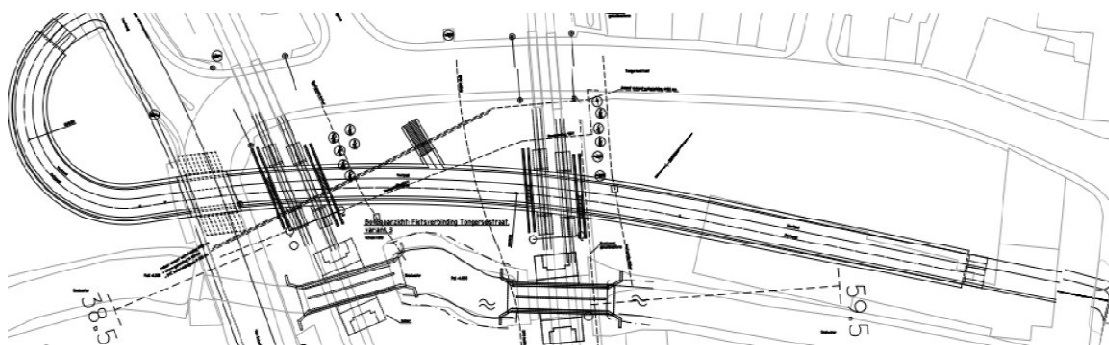
Resumerend:

- De werkgroep vindt het unaniem cruciaal dat er een hellingsbaan in de straat Tongeren komt.
- De werkgroep pleit voor een functionele tunnel die prettig is in het gebruik en die een maximale hellingsgraad van 3% heeft, geldend voor alle 3 de hellingen.
- De werkgroep vindt het van essentieel belang dat calamiteitenverkeer ook gebruik kan maken van de tunnel, inclusief de afslag naar Tongeren.
- De werkgroep wil een sociaal veilige fietstunnel met een goede lichtinval en akoestiek, zonder bochten waardoor het overzicht zo groot mogelijk is.

Bijlage 1

BESTUURSOVEREENKOMST

BOK – Variant: aansluitend op de Van Hornstraat aan de centrumzijde: 5% helling



Reactie op advies Werkgroep Fietstunnel

Van: College van Burgemeester en Wethouders
Aan: De werkgroep Fietstunnel
Onderwerp: Bestuurlijke reactie advies werkgroep Fietstunnel
Datum: 12 juni 2017

Onderwerp

Reactie op het advies van de werkgroep Fietstunnel Tongersestraat

Samenvatting

Op 11 december 2017 heeft de werkgroep Fietstunnel Tongersestraat advies uitgebracht over het voorlopig ontwerp van de fietstunnel. Dit advies is door de werkgroep op 22 januari 2018 toegelicht aan wethouder van Wanrooij.

Aangegeven is dat het advies van de werkgroep betrokken wordt bij de besluitvorming over het voorlopig ontwerp in het college van B&W. De werkgroep heeft aangegeven graag een bestuurlijke reactie te ontvangen op het door hen gegeven advies.

Naast het advies van de werkgroep is daarom deze notitie als bijlage en besispunt toegevoegd aan het collegevoorstel tot vaststelling van het Voorlopig Ontwerp. In deze bestuurlijke reactie wordt expliciet ingegaan op de belangrijkste punten uit het advies van de werkgroep.

Inhoud

Alvorens in te gaan op de specifieke punten uit het advies willen we op de eerste plaats de werkgroep bedanken voor de inzet en betrokkenheid. Dat het de werkgroep is gelukt om gezamenlijk tot een eensluidend advies te komen en de werkgroep daarbij de kaders van de besluitvorming heeft gerespecteerd waarderen wij bijzonder.

De werkgroep heeft een adviesnotitie opgesteld op basis van de diverse bijeenkomsten van de werkgroep en de ontwerpnotitie en de daarbij behorende tekeningen van ProRail (d.d. 9 november 2017). Samenvattend komt de werkgroep tot de onderstaande adviezen, die kort zijn beschreven en voorzien van onze reactie.

Reactie Advies

1. *De werkgroep pleit voor een functionele tunnel die prettig is in het gebruik en die een maximale hellingsgraad van 3% heeft (inclusief de aansluiting op Tongeren).*

Met de werkgroep zijn wij van mening dat vanwege het comfort en de gebruiksmogelijkheden van de tunnel een hellingspercentage van 5% (alhoewel als "maximum" passend binnen de richtlijnen) ongewenst is. Gelet op de investering die de realisatie van de fietstunnel vraagt, is dit geen duurzame keuze. Op basis daarvan hebben wij dan ook besloten de hellingspercentages van de fietstunnel terug te brengen. Uit de studies die ten grondslag liggen aan het ontwerp is gebleken dat het, in verband met de ruimtelijke beperking qua inpassing, aan de centrumzijde niet mogelijk is om het hellingspercentage terug te brengen naar 3%. Aan de centrumzijde wordt het hellingspercentage daarom teruggebracht van 5% naar 4%, of zoveel minder als ruimtelijk inpasbaar is.

Aan de zijde van Kalksheuvel wordt het hellingspercentage van de fietstunnel teruggebracht van 5% naar 3%.

Reactie op advies Werkgroep Fietstunnel

2. *De werkgroep vindt het unaniem cruciaal dat Tongeren via een hellingbaan wordt aangesloten op de fietstunnel.*

Gelet op het beschikbare budget dienen er keuzes gemaakt te worden. In relatie tot de fietstunnel gaat onze hoogste prioriteit uit naar een vermindering van het hellingspercentages. Zeker gelet op het feit dat de primaire fietsroute over de Kapelweg loopt. De eventuele realisatie van een hellingbaan naar Tongeren wordt dan ook gekoppeld aan de mogelijke woningbouwontwikkeling in het gebied Tongeren (de Oksel). In het kader van de eventueel toekomstige realisatie van een hellingbaan naar Tongeren, hebben wij besloten om in de verdere uitwerking van het ontwerp voor de fietstunnel constructieve maatregelen te nemen. Hiermee kunnen we in het huidige ontwerp voorsorteren op een mogelijk toekomstige hellingbaan.

3. *De werkgroep vindt het van essentieel belang dat calamiteitenverkeer ook gebruik kan maken van de tunnel (inclusief de aansluiting op Tongeren).*

De fietstunnel is bedoeld voor langzaam verkeer: voetgangers, fietsers, rolstoelgebruikers, snorfietsen en scooters. Gemotoriseerd verkeer wordt niet toegelaten. Hulpdiensten (politie, spoedeisende hulp) kunnen in tijd van nood wel gebruik maken van de tunnel. Ook voor onderhoudsvoertuigen is de tunnel geschikt. Voertuigen zijn wel gebonden aan de beschikbare doorrijhoogte.

4. *De werkgroep pleit voor goede verkeersveilige aansluitingen op het openbaar gebied aan beide zijden van de tunnel en voor een haakse aansluiting op de Van Hornstraat.*

In de verdere uitwerking van het voorlopig ontwerp naar een definitief ontwerp en in de uitwerking van een ontwerp voor het omliggende gebied (oude wegvak Tongersestraat / locatie Van Hornstraat 1), worden de adviezen van de werkgroep over de aansluitingen van de fietstunnel op het openbaar gebied meegenomen.

5. *De werkgroep wil een sociaal veilige fietstunnel met een goede lichtinval en akoestiek, zonder bochten waardoor het overzicht zo groot mogelijk is.*

Met betrekking tot de inrichting van de tunnel heeft de werkgroep aangegeven dat zij zich kan vinden in de in de ontwerpverantwoording opgenomen aspecten van inrichting en sociale veiligheid. Wij onderschrijven het belang van een sociaal veilige fietstunnel, voor het college vormt dat het uitgangspunt. In het vervolgtraject zullen bovenstaande aspecten als licht, geluid en zicht verder worden uitgewerkt.

Tot slot willen wij de werkgroep nogmaals bedanken voor de betrokkenheid in het proces en voor de adviezen die de werkgroep ons heeft gegeven. Een aantal adviezen wordt nog verwerkt in het voorlopig ontwerp en/of meegenomen in de verdere uitwerking. Vanwege ruimtelijke en financiële beperkingen is het echter niet mogelijk om tegemoet te komen aan alle adviezen. Met betrekking tot de aansluitingen op het openbaar gebied nemen wij de adviezen van de werkgroep graag mee in de verdere uitwerking van het voorlopig ontwerp.