



Raadsvoorstel

Reg. nr : 1110245

Ag. nr :

Datum : 28-06-11

Onderwerp

TALK – nadere vergelijking alternatieven Ladonk-Kapelweg, en maatregelen 30 km/uur zone Kapelweg

Status

besluitvormend

Voorstel

1. Kennis te nemen van de rapportage “TALK: Nadere vergelijking alternatieven”;
2. In te stemmen met de keuze voor het samengesteld voorkeursalternatief Ladonk-Kapelweg, zoals weergegeven op bijgevoegde tekening 237214-S-0-04;
3. Het college op te dragen het voorlopig ontwerp en de gebiedsvisie TALK verder uit te werken;
4. In te stemmen met uitvoering van de volgende maatregelen 30 km/uur zone Kapelweg, voor een bedrag van € 7.500,- ten laste van het budget Kleine Verkeersknelpunten:
 - a. verbetering zichtbaarheid bebording 30 km/uur zone;
 - b. aanbrengen voetgangersoversteekplaats ter hoogte van het Tweespan;
5. In te stemmen met het voornemen tot installeren in 2012 van radarmeting in combinatie met terugkoppeling naar bestuurders als maatregel 30 km/uur zone Kapelweg, onder voorbehoud van realisatie van de dekking daarvoor bij integrale afweging bij de Meerjarenbegroting 2012.

Inleiding

In het project Tracéstudie A2 – Ladonk – Kapelweg (TALK) zijn reeds diverse stappen gezet. In december 2009 is in uw raad de *Probleemanalyse* behandeld en in december 2010 is de *Variantenstudie* behandeld. In de variantenstudie is aanbevolen de alternatieven 0+/0++, 1, 3a en 4 nader te onderzoeken. Alternatief 0+/0++ betreft aanpassingen van het huidige wegennet. Omdat dit alternatief geen aanleg van een nieuwe weg omvat, is opstellen van een tracé-uitwerking niet aan de orde.

De bijgevoegde rapportage “TALK: Nadere vergelijking alternatieven” d.d. 26 mei 2011 is het resultaat van het hiervoor bedoelde nader onderzoek.

Op basis van de beoordeling van de alternatieven is een trechteringsmethodiek toegepast, met als doel te eindigen met een voorkeursalternatief. De trechtering is gebaseerd op de doelstellingen van de studie en in hoeverre deze behaald worden.

Uit de vergelijking blijkt dat het onderscheidend vermogen tussen de kansrijke alternatieven gering is, en dat elk alternatief een aantal positieve en negatieve effecten kent. Op basis daarvan kan worden geconcludeerd dat er best een voorkeursalternatief kan worden samengesteld uit overwegend positieve onderdelen van de onderzochte kansrijke alternatieven. Die mogelijkheid is ook al eerder in zowel de klankbordgroep als bij de behandeling van de variantenstudie in uw raad van december 2010 aangegeven.

Dit samengestelde voorkeursalternatief bestaat uit een aansluiting op bedrijventerrein Ladonk zoals in alternatief 1 en 3a, een ongelijkvloerse schuine kruising met het spoor ter hoogte van de huidige spoorwegovergang d'Ekker, en vervolgens aansluiten op het profiel van de bestaande Kapelweg aan de noordzijde van het spoor zoals in alternatief 4 en 3a. Er lijken mogelijkheden aanwezig voor een gefaseerde uitvoering (zie onder Uitvoering).



Raadsvoorstel

Reg. nr : 1110245

Ag. nr :

Datum : 28-06-11

Tijdens de vergadering van de gemeenteraad in april j.l. is toegezegd dat, in overleg met de klankbordgroep, onderzocht zou worden of er op korte termijn maatregelen te nemen zijn waarmee de maximum snelheid van 30 km/uur op de Kapelweg kan worden afgedwongen. In de klankbordgroep zijn hierop een aantal maatregelen voorgesteld. Uiteindelijk worden in overleg met de klankbordgroep u hiervan drie maatregelen voorgesteld:

- verbetering zichtbaarheid bebording 30 km/uur-zone;
- aanbrengen voetgangersoversteekplaats ter hoogte van het Tweespan;
- installeren van een radarmeting met terugkoppeling naar bestuurders (evt. in combi met flitskast).

Gelet op de kosten zijn de eerste twee maatregelen nog dit jaar uitvoerbaar op het budget Kleine verkeersknelpunten, maar moet voor de 3^e maatregel geld gevonden worden in de begroting en stellen wij integrale afweging voor bij de Begrotingsbehandeling 2012.

Beoogd effect

Doel van het onderzoek is de kansrijke alternatieven uit de variantenstudie voor de uitwerking van het tracé-deel Ladonk-Kapelweg op basis van tracé-uitwerkingen nader ten opzichte van elkaar en de referentie te vergelijken en te komen tot een voorkeursalternatief.

Tweede doel is maatregelen te treffen voor verbetering op korte termijn van de leefbaarheid van Kalksheuvel, met name voor de 30 km/uur zone Kapelweg.

Argumenten

1. *De rapportage geeft een duidelijke nadere analyse van voor- en nadelen van de kansrijke alternatieven.*
Voor de in de nadere vergelijking onderzochte alternatieven zijn dezelfde effecten in beeld gebracht als in de variantenstudie, met het verschil dat de effecten in deze studie zijn bepaald aan de hand van de tracé-uitwerkingen. Ook zijn de effecten waar mogelijk gedetailleerder en uitgebreider in beeld gebracht.

2.1 *Het samengesteld voorkeursalternatief kent de nodige voordelen.*

Tot voordelen van dit alternatief worden gerekend:

- minder ruimtebeslag;
- minder inbreuk op het landschap en de ensemblewaarden aan de noordzijde van het spoor;
- minder grond- en vastgoed aankopen;
- minder afhankelijk van Prorail / Ministerie I&M i.v.m. gebruik/aanpassing bestaande spoorwegovergang;
- mogelijk faseerbaar naar een ongelijkvloerse spoorkruising;
- logische aansluiting op bedrijventerrein Ladonk.

2.2 *De alternatieven 0+ / 0++ hebben onvoldoende oplossend vermogen*

Uit de variantenstudie is reeds gebleken dat de alternatieven 0+ / 0++ de in de probleemanalyse geconstateerde problemen in Kalksheuvel onvoldoende oplossen. De resultaten van de nadere vergelijking van de kansrijke alternatieven bevestigt deze conclusie.

3. *Voorlopig ontwerp en gebiedsvisie zijn de volgende stappen in het TALK-project.*

Na de vaststelling van het voorkeurstracé is de voorkeursvariant verder uit te werken tot een voorlopig ontwerp (zowel voor de verbinding Ladonk-Kapelweg als de Keulsebaan). Op basis van dit ontwerp is



Raadsvoorstel

Reg. nr : 1110245

Ag. nr :

Datum : 28-06-11

ook een gebiedsvisie voor TALK op te stellen, waarin het ontwerp gedetailleerd in de omgeving wordt ingepast.

4. *Deze maatregelen genieten draagvlak en zijn binnen de begroting uitvoerbaar.*
De verbetering bebording en de voetgangersoversteekplaats hebben draagvlak bij de klankbordgroep en zijn dit jaar uitvoerbaar binnen de begroting. Deze maatregelen zullen bijdragen aan het naleven van de 30 km/uur beperking op de Kapelweg en aan de leefbaarheid en veiligheid in deze omgeving.
5. *De maatregel geniet draagvlak maar hiervoor is nog geen budget beschikbaar binnen de begroting.*
Op zich is er draagvlak bij de klankbordgroep voor de maatregel om radarmeting snelheid met terugkoppeling aan de bestuurder te installeren als maatregel voor het verbeteren van de leefbaarheid rondom de Kapelweg. Voorgesteld wordt de benodigde ruimte van ca. € 30.000 te vinden bij de integrale afweging voor de begroting 2012.

Kanttekeningen

2. *Het samengesteld voorkeursalternatief kent ook enkele nadelen en onzekerheden.*
Tot nadelen van dit alternatief worden gerekend:
 - dunder vanwege schuine (ongelijkvloerse) kruising van het spoor;
 - nieuwe overgang (brug) over het Smalwater (EHS);
 - minder logische aansluiting voor een eventuele, toekomstige, noordelijke ontsluitingsweg.Daarnaast is de faseerbaarheid van de uitvoering nog onvoldoende uitgewerkt, en moeten er wellicht nog bepaalde onzekerheden of belemmeringen worden opgelost. Dit zal nader uitgezocht moeten worden.
4. *Met de besteding van € 7.500 voor de maatregelen 30 km/uur zone Kapelweg is het budget Kleine verkeersknelpunten voor 2011 uitgeput.*
Het budget is hiermee volledig verbruikt, zodat nieuwe aanvragen in 2011 niet meer zijn te honoreren.

Uitvoering en planning

Afhankelijk van beschikbare middelen, overleg met Prorail en ministerie van I&M met betrekking tot gevolgen van het Programma Hoogfrequent Spoor en fysieke randvoorwaarden van de uitvoering, kan het voorkeursalternatief - naar wij thans verwachten - gefaseerd uitgevoerd worden in de volgorde:

- a) realiseren verbindingsweg tussen Ladonk en de huidige kapelweg aan de zuidzijde van het spoor;
- b) vervolgens aanpassen overweg d'Ekker en gelijkvloers de spoorlijn kruisen, alsmede realiseren verbindingsweg tussen spoorwegovergang d'Ekker en de bestaande Kapelweg aan de noordzijde van het spoor;
- c) tot slot realiseren van een ongelijkvloerse kruising van het spoor.

Een en ander is middels een tracé-uitwerking weergegeven in de bijgevoegde tekening.

Gelet op voornoemde onzekerheden, zal in de komende maanden nader bekeken worden of de fasering ook daadwerkelijk uitvoerbaar is, of dat er nog bepaalde oplossingen voor gevonden moeten worden.

De komende maanden zal ons college ook het voorlopig ontwerp uitwerken en opnemen in een gebiedsvisie. Hierin wordt gekeken naar de meest optimale inpassing voor alle aspecten (o.a. archeologie, flora en fauna,



Raadsvoorstel

Reg. nr : 1110245

Ag. nr :

Datum : 28-06-11

waterhuishouding, grondeigendommen, etc.), compensatieplicht en –mogelijkheden en kostenefficiëncy. Hiervoor zal intensief overleg met de omgeving plaatsvinden.

Naar verwachting worden het voorlopig ontwerp en de gebiedsvisie in december 2011 aan u aangeboden. Na vaststelling van voorlopig ontwerp en gebiedsvisie is/zijn de bestemmingsplanprocedure(s) te starten.

Communicatie

De klankbordgroep wordt van uw besluit op de hoogte gesteld.

Ook zullen, door middel van een informatiebijeenkomst, de bewoners en ondernemers van Kalksheuvel e.o., geïnformeerd worden over uw besluit en het vervolgproces. Hierbij zal worden aangegeven dat contact gelegd zal worden met de eigenaren van de gronden die op basis van de tracé-uitwerking (gedeeltelijk) nodig zijn voor realisatie van het voorkeurstracé. Vanwege de mogelijk ingrijpende gevolgen van uw besluit voor sommige bewoners of ondernemers, en vanwege de prioriteit die u gegeven heeft aan een oplossing voor de problematiek in Kalksheuvel, zal deze informatiebijeenkomst nog voor het aanstaande zomerreces plaatsvinden.

De bewoners en ondernemers aan de Keulsebaan e.o. zullen eveneens geïnformeerd worden door middel van een informatiebijeenkomst. Deze bijeenkomst zal direct na het zomerreces plaatsvinden.

Boxtel, 31-05-11

BURGEMEESTER EN WETHOUDERS VAN BOXTEL

de secretaris,

drs. J.K. Fraanje

de burgemeester,

F.H.J.M. van Beers

Bijlagen

1. Rapport "TALK: Nadere vergelijking alternatieven" d.d. 26 mei 2011;
2. Tracé-uitwerking (samengesteld) voorkeursalternatief, tekening 237214-S-0-04

Ter inzage

1. Verslagen klankbordgroep Regenboog, d.d. 17-01-2011, 18-04-2011 en 16-05-2011;
2. Reactie leden klankbordgroep Regenboog.

Contactpersoon

Afdelingshoofd Ruimtelijke Ontwikkeling

b.a. Frits Fastenau, tel. 0411-655236, e-mail ffa@boxtel.nl

Projectleider TALK

Ludwig van Duren, tel. 0411-655832, e-mail ldu@boxtel.nl



Raadsbesluit

Reg. nr : 1110245

Ag. nr :

Datum : 28-06-11

Aanhef

De raad van de gemeente Boxtel;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders "TALK – nadere vergelijking alternatieven Ladonk-Kapelweg, en maatregelen 30 km/uur zone Kapelweg" van 31-05-11;

gehoord de commissie Ruimtelijke Zaken 21-06-11

Besluit

1. Kennis te nemen van de rapportage "TALK: Nadere vergelijking alternatieven";
2. In te stemmen met de keuze voor het samengesteld voorkeursalternatief Ladonk-Kapelweg, zoals weergegeven op bijgevoegde tekening 237214-S-0-04;
3. Het college op te dragen het voorlopig ontwerp en de gebiedsvisie TALK e.o. verder uit te werken;
4. In te stemmen met uitvoering van de volgende maatregelen 30 km/uur zone Kapelweg, voor een bedrag van € 7.500,- ten laste van het budget Kleine Verkeersknelpunten:
 - a. verbetering zichtbaarheid bebording 30 km/uur zone;
 - b. aanbrengen voetgangersoversteekplaats ter hoogte van het Tweespan;
5. In te stemmen met het voornemen tot installeren in 2012 van radarmeting in combinatie met terugkoppeling naar bestuurders als maatregel 30 km/uur zone Kapelweg, onder voorbehoud van realisatie van de dekking daarvoor bij integrale afweging bij de meerjarenbegroting 2012.

Aldus vastgesteld in zijn openbare
vergadering van 28-06-11

DE GEMEENTERAAD VAN BOXTEL,
de plv griffier,
Mw. drs D.N. Bastin

de voorzitter,
F.H.J.M. van Beers

Ag. nr.: 9
Reg. nr.: 1310135
Datum: 23-4-13

Onderwerp

Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS): Oplossingsrichtingen dubbele overweg Tongersestraat

Status

Besluitvormend

Voorstel

1. Kennis te nemen van het proces van het participatietraject.
2. Kennis te nemen van de eindresultaten van de bewonersparticipatie.
3. De volgende zes varianten nader uit te werken:
 - *Cluster Tongersestraat*
 - 3.1.variant CV9, tunnel ter hoogte van de Tongersestraat
 - 3.2.bundelingsvariant CA2a, viaduct Tongersestraat – Mijlstraat - Tongeren
 - *Cluster Omleidingen*
 - 3.3.variant B10, omleiding noordrand Sparrenrijk
 - 3.4.variant B12a, omleiding stadsrand noord Essche Heike
 - 3.5.variant B13d, omleiding stadsrand noord Leenhoflaan
 - 3.6.variant B14, omleiding zuid
4. Instemmen met de genoemde uitvoering en planning, onderdeel: uitwerking en besluitvorming voorkeursvariant dubbele overweg Tongersestraat.

Inleiding

De dubbele overweg in de Tongersestraat in Boxtel is al jaren onderwerp van discussie en wordt door weggebruikers als een knelpunt ervaren. Dit, onder andere als gevolg van de combinatie van intensief spoorvervoer en de verkeerssituatie ter plaatse. Daarbij zijn de beide overwegen aan elkaar gekoppeld, wat tot het veelvuldig gesloten zijn van de overwegen leidt met relatief lange dichtligtijden.

De plannen rond het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) vormen een uitgelezen kans om direct ook de problematische situatie rond de dubbele overweg grondig aan te pakken. Financieel kan de gemeente Boxtel dit niet alleen dragen. Het Rijk is echter bereid om gezamenlijk met de gemeente een oplossing te vinden voor de problematiek rond de dubbele overweg. De gemeente zoekt hiervoor eveneens steun bij de provincie en de regio. In de Voorkeursbeslissing voor PHS van juni 2010 heeft het Kabinet besloten om voor deze en drie andere overwegen in totaal een stelpost van € 100 mln. te reserveren. Het Rijk heeft daarbij wel de voorwaarde van 50% cofinanciering gesteld.

Ag. nr.: 9

Reg. nr.: 1310135

De afgelopen periode is PHS in het nieuws geweest in relatie tot de bezuinigingen. Vooral nog kan worden geconcludeerd dat de bezuinigingen op dit moment geen consequenties hebben voor budget dat beschikbaar is voor onder meer de dubbele overweg Tongersestraat. Wel is besloten PHS niet in de periode tot 2020 uit te voeren maar hiervoor de tijd te nemen tot 2028.

Op 6 september jl. is de gemeenteraad door onder meer het ministerie van Infrastructuur en Milieu geïnformeerd over de stand van zaken rondom PHS. Toen is ook aangegeven de bewoners van Boxtel mee te laten denken over mogelijke oplossingen. Hier is de afgelopen maanden hard aan gewerkt door een actieve groep bewoners. De bewonersparticipatie is procesmatig en inhoudelijk gefaciliteerd door het ministerie van Infrastructuur en Milieu, ProRail en de gemeente Boxtel. Naast de deskundige kennis bij de hiervoor genoemde partijen, is Goudappel Coffeng ingeschakeld voor de specifieke verkeerskundige inbreng en ingenieursbureau Movares voor de begeleiding van de participatie en de uitwerking van de resultaten.

In dit raadsvoorstel worden de resultaten van het participatietraject beschreven en een voorstel gedaan voor de nadere uitwerking van een aantal varianten. Dit is een belangrijke processtap om uiteindelijk te komen tot één voorkeursvariant.

Beoogd effect

Het leveren van een bijdrage aan de beleidsdoelstellingen van:

ProRail / Ministerie van I&M/gemeente Boxtel

- Het herstel van de aantasting en bereikbaarheid als gevolg van de extra treinen vanwege PHS.
- Het wegnemen van de knelpunten in de verkeerssituatie rondom de dubbele overweg.

Gemeente Boxtel

- Weren van doorgaand verkeer door woongebieden en het verbeteren van de leefbaarheid en bereikbaarheid (GVVP).

Argumenten

1. Om de eindresultaten van dit proces te kunnen duiden, is inzicht in de werkwijze, deelname, opdracht en randvoorwaarden relevant.

Via een nieuwsbrief, de informatiebijeenkomst over PHS en een advertentie zijn bewoners in september en oktober opgeroepen mee te denken over oplossingen voor de dubbele overweg Tongersestraat.

Ongeveer 40 betrokken burgers hebben zich gemeld, waarvan circa 30 bewoners actief hebben deelgenomen aan de bijeenkomsten (20 november, 18 december, 5 februari en 5 maart) en werksessies (11 december en 19 februari). Onder de deelnemers zijn veel betrokkenen uit de Leenhoflaan en Kalksheuvel en verder een spreiding van deelnemers binnen Boxtel, (zie bijlage 1).

Ag. nr.: 9

Reg. nr.: 1310135

Tijdens het proces zijn 4 deelnemers uit de bewonersparticipatie gestapt. Enerzijds omdat zij zich niet konden verenigen met de richting van het advies van de participatiegroep en anderzijds vanwege het verloop van het proces. Afgesproken is dat het proces wordt geëvalueerd, zodat we hiervan kunnen leren en met de resultaten in toekomstige participatietrajecten ons voordeel kunnen doen.

De opdracht waarmee de bewonersparticipatie op 20 november 2012 is gestart luidde als volgt: Ontwikkel circa 4 kansrijke (integraal en toekomstvast) varianten voor een oplossing van de problematiek rond de dubbele overweg in de Tongersestraat, welke aan de gemeenteraad worden voorgelegd voor een nadere uitwerking. Hierbij zijn de volgende randvoorwaarden aangeven:

- De voorkeursbeslissing PHS uit 2010.
- Het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan (GVVP).
- De besluitvorming met betrekking tot verbindingsweg Ladonk – Kapelweg.
- Een variant, die qua oplossend vermogen en kosten vergelijkbaar is met de verbindingsweg Ladonk - Kapelweg, is bespreekbaar.

Tijdens de bijeenkomsten zijn door de deelnemers de problemen en de keuzecriteria in beeld gebracht. Daarnaast zijn ruim 40 varianten /oplossingsrichtingen door de deelnemers ingebracht. Deze varianten zijn geordend tot een aantal clusters van oplossingen:

- A. Aanpassingen aan het Spoor
- B. Omleidingsroutes
- C. Tongersestraat of directe omgeving

Oplossingen in het cluster omleidingen, zorgen in veel gevallen voor een vermindering van het doorgaand verkeer en een verbetering van de leefbaarheid op onder meer de centrumroute (Baroniestraat, Mgr. Wilmerstraat en Vic. Van Alphenlaan). Keerzijde is de verminderde bereikbaarheid en het verplaatsen van verkeersstromen.

Voor de oplossingsrichtingen in het cluster Tongersestraat (ter plaatste of in de directe omgeving van de dubbele overweg) geldt dat de bereikbaarheid in veel gevallen verbetert. Het weren van doorgaand verkeer en het verbeteren van de leefbaarheid scoort in het algemeen in dit cluster slechter. Met andere woorden een toename van verkeer op de centrumroute.

De 42 varianten zijn vervolgens teruggebracht tot een aantal kansrijke oplossingsrichtingen. Hierbij heeft een globale toets plaatsgevonden op kosten, beoordelingscriteria en bijdrage aan de doelstellingen. Onder meer alle varianten die uitgaan van een aanpassing aan het spoor zijn in dit stadium afgefallen, omdat de kosten van deze oplossingen ruim boven het in theorie beschikbare budget uit komen.

In bijlage 3 treft u een toelichting aan op dit proces van het clusteren en het terug brengen (trechteren) van de varianten.

Ag. nr.: 9

Reg. nr.: 1310135

2. *De eindresultaten van het participatietraject bieden voldoende 'ruimte' (met optimalisaties) om te komen tot een haalbare oplossing.*

De stappen in het proces van clustering en trechtering van de 42 ingebrachte varianten, zijn besproken met de deelnemers van de bewonersparticipatie op 19 februari jl. Dit heeft geresulteerd in een TOP 8. Deze 8 varianten zijn tijdens de bijeenkomst op 5 maart jl. door de deelnemers aan de participatie besproken en van opmerkingen voorzien. De laatste stap in het participatietraject was de gezamenlijke peiling van het draagvlak van deze varianten. In bijlage 4 bij dit voorstel is de notitie opgenomen waarin de draagvlakpeiling is samengevat.

Geconstateerd wordt dat geen enkele ingebrachte variant alle problemen oplost en voldoet aan alle uitgangspunten en randvoorwaarden. De door participanten ingebrachte varianten bieden echter voldoende 'ruimte' (met optimalisaties) om te komen tot een haalbare oplossing. De participatiegroep beveelt de gemeenteraad aan om de volgende zeven oplossingsrichtingen in beeld te houden:

- een oplossing in de buurt van de Tongersestraat, waarbij als denkrichting de varianten CV9 en CV7 worden gebruikt.
- een oplossing uitgaande van een Bundelingsvariant (spoor- en weginfrastructuur bundelen), gecombineerd met (onderdelen van) de variant CA2a en eventueel met onderdelen van de varianten CV9 of CV6.
- een omleidingsroute ten noorden van het centrum, in de vorm van de denkrichtingen zoals in variant B10 (omleiding noordrand Sparrenrijk) of de aangepaste variant B12a (omleiding Essche Heike) zijn verbeeld.
- een omleidingsroute ten zuiden van het centrum, in de vorm van de variant B14 (omleiding Zuid) en de variant B15 (omleiding verbindingsweg Ladonk - Kapelweg + fietstunnel).

Uit de participatie zijn vier omleidingsroutes en drie oplossingen op of in de directe nabijheid van de Tongersestraat naar voren gekomen. Deze oplossingsrichtingen zijn uitgewerkt in posters en de hiervoor genoemde samenvatting van de resultaten van de draagvlakpeiling (zie bijlage 4 en bijlage 5).

Eén variant B13d 'omleiding Stadsrand noord' is tijdens de draagvlakpeiling afgevalen.

3. *Deze zes varianten bieden voldoende mogelijkheden voor optimalisaties en onderlinge combinaties om te komen tot een haalbare voorkeursvariant.*

Hieronder wordt per variant een korte beschrijving gegeven en de argumenten benoemd waarom de variant voor nader uitwerking in aanmerking komt. Tot slot wordt aangegeven welke bijdrage wordt geleverd aan de oplossing van het probleem. Voor een nadere toelichting, zie bijlage 2 (werkboek) en bijlage 5 en 6 (posters).

Ag. nr.: 9
Reg. nr.: 1310135

Cluster Tongersestraat

3.1. Variant CV9, tunnel Tongersestraat

In variant CV9 wordt een tunnel aangelegd ter hoogte van de dubbele overweg. Voorgesteld wordt om deze variant nader uit te werken en variant CV7 die ook uit de participatie naar voren is gekomen te laten vervallen. Hiervoor hebben wij de volgende argumenten:

- De beoordeling van CV9 is overall beter dan CV7.
- De draagvlakpeiling onder de deelnemers van de participatie laat ook een lichte voorkeur zien voor CV9.
- CV7 is verkeerskundig een lastige oplossing (verkeersveiligheid), CV 9 wordt als realistischer beoordeeld.
- CV9 heeft meer optimalisatiemogelijkheden dan CV7.

Deze variant gaat uit van de aanleg van de verbindingsweg Ladonk – Kapelweg.

Bijdrage aan beoogde effecten

Herstel aantasting bereikbaarheid als gevolg van extra treinen:	JA
Wegnemen knelpunt verkeer rondom dubbele overweg:	JA
Weren doorgaand verkeer en verbeteren leefbaarheid (GVVP):	NEE

3.2. Bundelingsvariant CA2a

Deze variant gaat uit van een verkeersviaduct Tongersestraat – Mijlstraat – Tongeren. Doorgaand verkeer gaat via Tongeren richting Haaren aan de noordzijde van het spoor. De verbindingsweg Ladonk – Kapelweg is hiermee volgens de indieners overbodig. Ondanks de te hoge kosten, de grote stedenbouwkundige ingreep en de strijdigheid met vastgesteld beleid (VLK), wordt voorgesteld deze variant wel nader uit te werken, vanwege:

- het draagvlak bij deelnemers;
- de optimalisatiemogelijkheden, waarbij onderdelen van CV9 gebruikt kunnen worden;

Bijdrage aan beoogde effecten

Herstel aantasting bereikbaarheid als gevolg van extra treinen:	JA
Wegnemen knelpunt verkeer rondom dubbele overweg:	JA
Weren doorgaand verkeer en verbeteren leefbaarheid (GVVP):	NEE

Cluster Omleidingen

3.3. Variant B10, omleiding noordrand Sparrenrijk

Variant B10 is de meest noordelijke omleidingsroute en onderscheidt zich daarmee van de andere omleidingen. Vanwege draagvlak bij de deelnemers en het grote onderscheidend vermogen wordt voorgesteld variant B10 nader uit te werken.

Deze variant gaat uit van de aanleg van de verbindingsweg Ladonk – Kapelweg.

Ag. nr.: 9

Reg. nr.: 1310135

Bijdrage aan beoogde effecten

Herstel aantasting bereikbaarheid als gevolg van extra treinen:	NEE
Wegnemen knelpunt verkeer rondom dubbele overweg:	BEPERKT
Weren doorgaand verkeer en verbeteren leefbaarheid (GVVP):	BEPERKT

3.4. Variant B12a, omleiding stadsrand noord Essche Heike

Deze variant gaat uit van een noordelijke omleiding via Essche Heike, die veelal bestaande structuren volgt. Vanwege het draagvlak bij de deelnemers wordt voorgesteld deze variant nader uit te werken.

De verbindingsweg Ladonk – Kapelweg maakt onderdeel uit van deze variant.

Bijdrage aan beoogde effecten

Herstel aantasting bereikbaarheid als gevolg van extra treinen:	BEPERKT
Wegnemen knelpunt verkeer rondom dubbele overweg:	JA
Weren doorgaand verkeer en verbeteren leefbaarheid (GVVP):	JA

Deze variant kan worden gecombineerd en geoptimaliseerd met onderdelen uit variant B13d.

3.5. Variant B13d, omleiding stadsrand noord Leenhoflaan

Deze variant is afgevalen in het participatietraject. In [bijlage 6](#) (poster variant 13d, stadsrand noord) is een beschrijving, de beoordeling, de samenvatting en zijn optimalisatiemogelijkheden van deze variant opgenomen. Ondanks onvoldoende draagvlak bij de participanten wordt voorgesteld deze variant wel mee te nemen in de nadere uitwerking. Hiervoor zijn de volgende overwegingen relevant:

- deze variant sluit aan op het wensbeeld zoals door het college is neergelegd in de Tweede Kamer in Den Haag (zie [bijlage 7](#));
- de variant scoort relatief goed op de verschillende beoordelingscriteria en;
- Ministerie en Prorail zien hierin ook een kansrijke variant (zie [bijlage 8](#))

De verbindingsweg Ladonk – Kapelweg maakt onderdeel uit van deze variant.

Deze variant kan worden gecombineerd en geoptimaliseerd met onderdelen uit variant B12a.

Bijdrage aan beoogde effecten

Herstel aantasting bereikbaarheid als gevolg van extra treinen:	JA
Wegnemen knelpunt verkeer rondom dubbele overweg:	JA
Weren doorgaand verkeer en verbeteren leefbaarheid (GVVP):	BEPERKT

3.6. Variant B14, omleiding zuid

Deze variant gaat als enige variant uit van een capaciteitsverruiming van de Keulsebaan. Bij de andere varianten is dat overigens door de deelnemers ook als een gewenste optimalisatie aangegeven. Bij de nadere uitwerking van deze variant kunnen onder meer elementen van B15 worden gebruikt om deze variant verder te optimaliseren. Dat resulteert in een verbetering van de bijdrage aan de doelstellingen, zoals hieronder aangegeven.

Deze variant gaat uit van de aanleg van de verbindingsweg Ladonk – Kapelweg.

Ag. nr.: 9

Reg. nr.: 1310135

Bijdrage aan beoogde effecten

Herstel aantasting bereikbaarheid als gevolg van extra treinen:	BEPERKT
Wegnemen knelpunt verkeer rondom dubbele overweg:	NEE
Weren doorgaand verkeer en verbeteren leefbaarheid (GVVP):	NEE

4. *Uitwerking van de oplossingsrichtingen en besluitvorming over één voorkeursvariant in november 2013 is noodzakelijk in verband met het vervolgtraject besluitvorming PHS*

Dit is een belangrijke inhoudelijke stap, die volgt op de huidige procestap. Evenals het participatietraject zal ook het vervolgtraject in nauw overleg met Ministerie en Provincie worden voorbereid en uitgewerkt. Doel hiervan is om eind 2013 een gedragen voorkeursvariant voor te leggen aan de Minister van Infrastructuur en Milieu, die begin 2014 kan worden meegenomen in de MER Meteren – Boxtel.

Hiervoor is al geconstateerd dat geen van de door de participanten ingebrachte varianten alle problemen oplost en voldoet aan alle uitgangspunten en randvoorwaarden. De varianten bieden echter wel voldoende 'ruimte' (met optimalisaties en aanpassingen) om te komen tot een haalbare oplossing. Echter er is geen oplossing zonder nadelen.

De komende periode zal in samenwerking met het Ministerie en ProRail de nadere uitwerking plaatsvinden op onder meer ruimtelijke inpassing, verkeer, geluid, kosten, etc.

Deze nadere uitwerking moet resulteren in een voorkeursvariant. Bij deze uitwerking kunnen elementen (bouwstenen) uit andere aangereikte varianten worden gebruikt. Varianten worden dus nog aangepast en verder geoptimaliseerd. Doel is om tot een voorkeursvariant te komen:

- die voldoende bijdraagt aan de doelstellingen en de oplossing van de problemen;
- waarbij eventuele nadelen zoveel mogelijk zijn teruggebracht door optimalisaties en aanpassingen;
- die realiseerbaar is, en
- die wordt gedragen door de partners (Ministerie, ProRail, Provincie).

Onder meer gelet op de beheersing van de kosten zal de uitwerking in de periode april – oktober 2013 getrapt plaatsvinden. Eerste stap in die uitwerking is om, samen met het Ministerie, ProRail en de Provincie op basis van de zes oplossingsrichtingen, te komen tot een beperkt aantal geoptimaliseerde en haalbare varianten. Die varianten worden vervolgens een slag dieper uitgewerkt. Op basis daarvan wordt in november een voorstel aan de gemeenteraad voorgelegd om één voorkeursvariant vast te stellen.

Kanttekeningen

Het is mogelijk dat tijdens de uitwerking blijkt dat varianten te weinig mogelijkheden hebben om te optimaliseren, te duur blijven of onvoldoende scoren op een bijdrage aan de doelstelling. Het is dan niet zinvol om die verder mee te nemen in de uitwerking. Kortom er kunnen, vanwege voorgenoemde redenen, varianten tijdens de uitwerking afvallen.

Ag. nr.: 9

Reg. nr.: 1310135

De periode waarin de uitwerking tot voorkeursvariant moet plaatsvinden is ambitieus. Dit tijdspad wordt bepaald door de procedure van de MER Meteren – Boxtel. Deze procedure start begin 2014 en inzet is om de voorkeursvariant mee te nemen in deze MER. Een haalbaar maar ambitieus tijdspad, ook gezien het noodzakelijk overleg met het Ministerie van I&M en de provincie Noord Brabant over de inhoudelijke oplossing en de financiën.

Uitvoering en planning

Het vervolgtraject ziet er op hoofdlijnen als volgt uit.

Uitwerking en besluitvorming voorkeursvariant dubbele overweg Tongersestraat:

- Uitwerking varianten met Ministerie en Prorail (april – oktober 2013).
- Overleg Ministerie en Provincie (april – oktober 2013).
- Besluitvorming over één voorkeursvariant in de gemeenteraad (november 2013).
- Aanbieden en bespreken realisatiemogelijkheden voorkeursvariant met Minister (december 2013).

Zoals hiervoor aangegeven zal de uitwerking in de periode april – oktober getrapt plaatsvinden. Eerste stap in die uitwerking is te komen tot een beperkt aantal geoptimaliseerde en haalbare varianten. Die varianten worden vervolgens een slag dieper uitgewerkt. Op basis daarvan wordt in november een voorstel aan de gemeenteraad voorgelegd om één voorkeursvariant vast te stellen.

Vervolgtraject besluitvorming PHS:

- Besluit minister voorkeursvariant (Meteren – Boxtel) meenemen in de MER Meteren – Boxtel (begin 2014).
- Ontwerp Tracébesluit Meteren – Boxtel (begin 2015).
- Tracébesluit Meteren – Boxtel (eind 2015).

Communicatie

Naast de bewonersparticipatie is er ook breed gecommuniceerd richting de inwoners van Boxtel. Via een uitgebreide advertentie, een huis-aan-huis krant, de website, een digitaal magazine, straatposters en de tentoonstelling in De Croon eind februari waar de 42 varianten zijn gepresenteerd. Daarnaast is er op verzoek van de deelnemers aan het participatietraject een bijeenkomst met commissie- en raadsleden georganiseerd op 28 maart.

In de eerste week van april wordt/is een tweede tentoonstelling ingericht, waar de resultaten van de bewonersparticipatie worden/zijn gepresenteerd, naast de 42 varianten worden/zijn de kansrijke varianten gepresenteerd.

Deelnemers aan het participatietraject en degene die hebben aangegeven per email op de hoogte gehouden te willen worden, zullen we in de periode mei tot en met november informeren over de voortgang en stand van zaken.

Financiën

Volgt bij de behandeling van de voorkeursvariant in november 2013.

Ag. nr.: 9

Reg. nr.: 1310135

Inbreng adviesorganen

Het advies vanuit de bewonersparticipatie is in dit voorstel beschreven en als bijlage (bijlagen 2 t/m 5) opgenomen. Het Ministerie en Prorail kunnen zich grotendeels vinden in de nadere uitwerking van de voorgestelde varianten. In bijlage 8 treft u de ambtelijke reactie van het Ministerie en Prorail op de resultaten van de bewonersparticipatie. Bij verdere uitwerking worden door deze partijen de daarin genoemde overwegingen op inhoud en financiën meegenomen.

De Klankbordgroep Regenboog is regelmatig geïnformeerd over de voortgang en resultaten van het participatieproces.

Duurzaamheid

Een integrale oplossing voor de problematiek rondom de dubbele overweg Tongersestraat zorgt voor een duurzame verbetering van de leefbaarheid, verkeersveiligheid en bereikbaarheid.

Werkgelegenheid

Een verbetering van de bereikbaarheid en ontsluiting levert een positieve bijdrage aan het vestigingsklimaat van Boxtel voor zowel wonen als werken.

Boxtel, 19-3-13

Burgemeester en wethouders van Boxtel,

de secretaris,

drs. J.K. Fraanje

de burgemeester,

J. van Brummen

Bijlagen

1. Stippenkaart herkomst deelnemers participatie
2. Werkboek bewonersparticipatie: PHS dubbele overweg Tongersestraat
3. Toelichting op proces van beoordelen en trechteren
4. Resultaat participatie: samenvatting draagvlakpeiling en advies van bewonersgroep
5. Resultaat participatie: poster 7 uitgewerkte varianten (B10, B12a, B14, B15, CA2a, CV 7, CV9)
6. Poster toegevoegde variant (B13d)
7. Visie op verkeersstructuur Boxtel (wensbeeld) 2010
8. Reactie Ministerie Prorail op bewonersparticipatie

Ag. nr.: 9
Reg. nr.: 1310135

Ter inzage

1. Voorkeursbeslissing PHS

Contactpersoon

Afdelingshoofd Openbare Ruimte F. Fastenau, ffa@boxtel.nl, 0411 655911

Ag. nr.: 9
Reg. nr.: 1310135

Aanhef

De raad van de gemeente Boxtel;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 19-3-13 ;

gehoord de commissie Ruimtelijke Zaken;

Besluit

1. Kennis te nemen van het proces van het participatietraject.
2. Kennis te nemen van de eindresultaten van de bewonersparticipatie.
3. De volgende 2 varianten nader uit te werken:
 - *Cluster Tongersestraat*: variant CV9;
 - *Cluster Omleidingen*: een combinatie van de varianten B14 en B15.
4. Instemmen met de genoemde uitvoering en planning, onderdeel: uitwerking en besluitvorming voorkeursvariant dubbele overweg Tongersestraat.

Aldus vastgesteld in zijn openbare vergadering 23-4-13;

De gemeenteraad van Boxtel,
de griffier,
Mw. Ir. V.M.E. van den Broek

de voorzitter,
J. van Brummen

Ag. nr.: 16
Reg. nr.: 1310436
Datum: 26-11-13

Onderwerp

Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS): Nadere uitwerking oplossingsrichtingen dubbele overweg Tongersestraat

Status

Besluitvormend

Voorstel

-
1. Kennis te nemen van het proces van de nadere uitwerking.
 2. Kennis te nemen van de twee voorkeursvarianten per oplossingsrichting, één voor tunnelvariant CV9 en één voor omleidingsvariant B14/B15.
 3. Een keuze te maken uit de twee voorkeursvarianten, waarbij het college omleidingsvariant B14/B15 adviseert.
 4. De voorkeursvariant in te brengen in de gesprekken met Ministerie en de Provincie over de financiering van deze oplossing.

Inleiding

De dubbele overweg in de Tongersestraat in Boxtel is al jaren onderwerp van discussie en wordt door weggebruikers als een knelpunt ervaren. Dit, onder andere als gevolg van de combinatie van intensief spoorvervoer en de verkeerssituatie ter plaatse. Daarbij zijn de beide overwegen aan elkaar gekoppeld, wat tot het veelvuldig gesloten zijn van de overwegen leidt met relatief lange dichtligtijden.

De plannen rond het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) vormen een uitgelezen kans om de problematische situatie rond de dubbele overweg op te lossen. In de Voorkeursbeslissing voor PHS van juni 2010 heeft het Kabinet besloten om voor deze en drie andere overwegen in totaal € 100 mln. te reserveren. Het Rijk heeft daarbij wel de voorwaarde van 50% cofinanciering gesteld.

Het afgelopen jaar hebben partijen gezamenlijk gezocht naar een oplossing voor de problematiek rond de dubbele overweg. Het participatietraject van november 2012 tot en met maart 2013 is daarin een belangrijke stap geweest. Evenals de besluitvorming die daarop volgde in de gemeenteraad van 23 april 2013, om twee oplossingsrichtingen B14/B15 en CV9 nader uit te werken. Waarbij de gemeenteraad bij amendement heeft bevestigd dat de verbindingsweg Ladonk – Kapelweg in beide gevallen onderdeel is van de oplossing van de problematiek rondom de dubbele overweg.

Ag. nr.: 16
Reg. nr.: 1310436

In dit raadsvoorstel worden de resultaten van de nadere uitwerking van deze twee oplossingsrichtingen beschreven. De gemeenteraad wordt voorgesteld om een voorkeur uit te spreken voor één variant.

Beoogd effect

Het vinden van een duurzame en robuuste oplossing voor de knelpuntsituatie, de combinatie van het verkeer en intensief spoorvervoer, rondom de dubbele overweg Tongersestraat.

Argumenten

1. Om de eindresultaten van nadere uitwerking te kunnen duiden, is inzicht in de opdracht, de doelstelling, de randvoorwaarden en de werkwijze relevant.

Op 23 april 2013 heeft de gemeenteraad besloten tot de nadere uitwerking van de twee oplossingsrichtingen voor de dubbele overweg Tongersestraat, te weten:

- een oplossing ter plaatse van de dubbele overweg (CV 9) en;
- een oplossing in de vorm van omleiding (B14/B15).

Deze nadere uitwerking is uitgevoerd door Royal Haskoning DHV. Movares en Goudappel Coffeng hebben daaraan een inhoudelijke bijdrage geleverd. Het proces om te komen tot een voorkeursvariant per oplossingsrichting is doorlopen in de volgende drie stappen.

Stap 1: Eerste optimalisatie en trechtering van de oplossingsrichtingen

- Er zijn verschillende uitwerkingen (optimalisaties), in totaal 14 voor beide oplossingsrichtingen samen, gemaakt.

Voor de omleidingsvarianten B14/B15 zaten de verschillen in:

- o Wel of niet aansluiten van Tongeren, via bestaande overweg (lijn Den Bosch) of tunnel met bocht.
- o Wel of niet opwaarderen van Keulsebaan.
- o Wel of niet ongelijkvloers overweg d' Ekker.

Voor de tunnelvarianten CV9 zaten de verschillen in:

- o Lengte van de toerit aan de westzijde.
- o Wijze van aansluiting op bestaande wegstructuur, zowel aan de oost- als aan de westzijde.
- Alle 14 mogelijke uitwerkingen van de twee oplossingsrichtingen zijn getoetst op verkeerskundige effecten en civieltechnische haalbaarheid;
- Dit heeft geresulteerd in een trechtering tot vijf meest kansrijke varianten (twee tunnelvarianten en drie omleidingsvarianten).

Stap 2: Variantenafweging

- Integrale vergelijking van de vijf kansrijke varianten op de volgende beoordelingscriteria:
 - o *verkeerskundige effecten / oplossend vermogen;*
 - o *financiële haalbaarheid*
 - o *beleidskaders van partijen*

Ag. nr.: 16

Reg. nr.: 1310436

- leefbaarheid
 - ruimtelijke effecten
- Dit heeft geresulteerd in een verdere trechtering naar twee uitgewerkte voorkeursvarianten, één omleidingsvariant voor B14/B15 en één tunnelvariant voor CV9.

Stap 3: Eindafweging

In deze stap zijn de voor- en nadelen per voorkeursvariant op een rij gezet. Deze informatie vormt de input voor de keuze van de gemeenteraad om te komen tot één voorkeursvariant.

Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar de rapportage “variantenstudie dubbele overweg Tongersestraat Boxtel”. In hoofdstuk 1 en 2 van deze rapportage wordt onder meer ingegaan op de aanleiding, de doelstelling, de randvoorwaarden en de werkwijze. In hoofdstuk 3 van deze rapportage worden de verschillende varianten, het beoordelingskader en de variantenafweging uitvoerig beschreven. Hoofdstuk 4 bevat de conclusies op basis van de nadere vergelijking van de beide voorkeursvarianten.

2. Omdat de voorkeursvarianten per oplossingsrichting verschillen in hun consequenties op gebied van verkeer, oplossend vermogen, kosten, beleidskaders, en ruimtelijke effecten.

Het resultaat van de varianten afweging in stap 2 is één omleidingsvariant en één tunnelvariant ter plaatse van de dubbele overweg.

De omleidingsvariant B14/B15 bevat de volgende onderdelen:

- De verbindingsweg Ladonk – Kapelweg;
- Opheffen bestaande overwegen lijn Tilburg en Den Bosch en omleiding over Keulsebaan;
- Maatregelenpakket Keulsebaan, capaciteitsuitbreiding naar 2x2 rijstroken tussen kruispunt Keulsebaan – Parallelweg Zuid (Everbos) en aansluitingen A2, opwaardering kruispunten Everbos en Eindhovenseweg, omleggen Oirschotseweg en aansluiten op Everbos;
- Aanpassingen Tongeren t.b.v. fiets, keerlus en aansluiting op VLK;
- Fietstunnel ter plaatse van de dubbele overweg Tongersestraat.

De investeringskosten van deze variant bedragen ca. € 32,8 mln. inclusief BTW (kostenraming met een nauwkeurigheid in een bandbreedte van +/- 20% tot +/- 30%). Tijdens de nadere uitwerking is de mogelijkheid verkend waarbij de fietstunnel kan worden gebruikt voor bestemmingsverkeer en hulpdiensten. Gebleken is dat dit een onevenredig hoge investering vraagt in relatie tot het gebruik (kosten – baten verhouding), wat maatschappelijk niet te verantwoorden is.

De tunnelvariant CV9 bestaat uit:

- De verbindingsweg Ladonk – Kapelweg;
- Opheffen bestaande dubbele overweg en aanleg Verkeerstunnel Tongersestraat Ladonk-Centrum
- Oostelijke aansluiting Breukelsestraat in combinatie met knip in de Van Hornstraat.
- Westelijke aansluiting op de Mijlstraat inclusief een brug over het Smalwater;

Ag. nr.: 16

Reg. nr.: 1310436

- Fietspad in tunnel met trap naar Tongeren en fietsaansluiting op Molengraafseweg en Mijlstraat.

De investeringskosten van deze variant bedragen ca. € 41.9 mln. inclusief BTW (kostenraming met een nauwkeurigheid in een bandbreedte van +/- 20% tot +/- 30%).

In hoofdstuk 4 van de rapportage (conclusie) worden de conclusies van de variantenafweging en de voor- en nadelen van beide varianten beschreven. Op basis daarvan wordt geconcludeerd dat de omleidingsvariant B14/B15 op de beoordelingscriteria (verkeer/oplossend vermogen, financiële haalbaarheid, beleidskader, leefbaarheid, ruimtelijke effecten) beter scoort dan de tunnelvariant CV9.

Belangrijk verschil tussen beide varianten is dat de tunnelvariant CV9 de bestaande verkeersstromen in met name het centrum van Boxtel handhaaft en de omleidingsvariant B14/B15 zorgt voor een verkeersluw centrum (niet door maar om).

Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar hoofdstuk 4 van de rapportage "variantenstudie dubbele overweg Tongersestraat Boxtel".

3. Vanwege het feit dat deze variant de problematiek rondom de dubbele overweg effectief oplost, zorgt voor een verkeersluw centrum en draagvlak heeft bij onze partners.

Er zijn verschillende argumenten om de keuze te maken voor de omleidingsvariant B14/B15, te weten:

- deze variant sluit aan op de doelstellingen zoals zijn geformuleerd in het GVVP, een verkeersluw centrum en het opwaarderen van de Keulsebaan;
- de variant lost de problematiek, de combinatie van intensief spoorvervoer i.c.m. met verkeer, rondom de overweg effectief op door het opheffen van de overwegen;
- de variant waarborgt een directe verbinding voor langzaam verkeer ter plekke van de dubbele overweg;
- de investeringskosten van deze variant zijn positief voor de financiële haalbaarheid.

4. Omdat dit noodzakelijk is in verband met de planning van de MER Meteren – Boxtel en de gesprekken met het Ministerie en de Provincie over de financiering van een oplossing voor Boxtel.

Voor nadere informatie wordt verwezen naar het kopje "Uitvoering en planning".

Kanttekeningen

3. Een keuze voor een variant zal naast positieve effecten, altijd in meer of mindere mate negatieve consequenties kennen. Als gevolg hiervan zal er nooit sprake zijn van volledig draagvlak voor een oplossing onder bewoners en ondernemers van Boxtel.

Een kanttekening betreft het draagvlak van een oplossing onder bewoners en ondernemers binnen Boxtel. Zoals eerder geconstateerd bestaat "de ideale oplossing" voor het knelpunt rondom de dubbele overweg Tongersestraat niet. Een keuze zal naast positieve effecten altijd in meer of mindere mate negatieve gevolgen hebben.

4. De gesprekken over de financiële bijdrage van partijen zijn gaande, er is nog geen definitieve duidelijkheid over de financiering / cofinanciering.

Ag. nr.: 16

Reg. nr.: 1310436

Belangrijkste kanttekening heeft betrekking op het verloop van het overleg met het Ministerie en de Provincie over de financiering / cofinanciering van de oplossing. Hierover is nog geen definitieve duidelijkheid. Het feit dat de planvorming voor de verbindingsweg Ladonk – Kapelweg (VLK) reeds in een vergevorderd stadium is, speelt daarbij een rol. Partijen zijn op de hoogte van het feit de investeringskosten voor de aanleg van de totale VLK niet volledig zijn gedekt in de gemeentebegroting. Onder meer dit punt is onderwerp van gesprek met partijen over de financiering van de oplossing.

De verwachting is dat over de financiering van de oplossing eind 2013 meer duidelijk bestaat. Het maken van een keuze door de gemeenteraad voor de omleidingsvariant B14/B15 die een duurzame oplossing biedt voor de problematiek past binnen het in theorie beschikbare budget, zijn in dat kader belangrijk punten.

Uitvoering en planning

Op basis van de inhoudelijke voorkeur die wordt uitgesproken, zal het overleg met het ministerie en de provincie worden voortgezet over de financiering van de oplossing en het inbrengen van de voorkeursvariant in MER Meteren – Boxtel. Hiervoor zijn en worden de volgende stappen gezet:

2013

- 19 september Bestuurlijk overleg provincie (beeldvormend)
- 2 oktober Overleg Ministerie, gemeente Boxtel
- 11 oktober Rondetafelgesprek met Provinciale Staten
- 6 november Bestuurlijk overleg provincie (oordeelvormend)
- 25 november Ambtelijk overleg MIRT
- November Afstemming gedeputeerde en staatssecretaris PHS – dossier
- December Bestuursconferentie PHS door Ministerie
- December Bestuurlijk overleg MIRT
- December Gedeputeerde Staten behandeling PHS – dossier

2014

- Januari Commissie mobiliteit en financiën Provincie behandeling PHS - dossier
- Februari Provinciale Staten behandeling PHS – dossier
- Februari MER Meteren – Boxtel (vanaf februari 2014)
- Juni Bestuursovereenkomst PHS – dossier

2015

- Ontwerp Tracébesluit Meteren – Boxtel (begin 2015).
- Tracébesluit Meteren – Boxtel (eind 2015).

Bovenstaande planning geeft aan dat er naar verwachting in december 2013 duidelijkheid is ontstaan over de wijze waarop een oplossing voor het knelpunt rondom de dubbele overweg financieel kan worden gerealiseerd. Volgens de huidige planning maken ministerie, provincie en gemeente hierover eind 2013 afspraken. De afspraken moeten vervolgens bekrachtigd worden door de verschillende bestuursorganen bij het Rijk, de Provincie en de gemeente, zodat deze afspraken in juni 2014 kunnen worden vastgelegd in een bestuursovereenkomst.

Ag. nr.: 16
Reg. nr.: 1310436

Communicatie

De resultaten van de nadere uitwerking worden/zijn begin november teruggekoppeld naar de deelnemers aan de participatiegroep. Ook wordt/is aansluitend hieraan een tentoonstelling in de Croon georganiseerd, vergelijkbaar met de tentoonstellingen eerder dit jaar in maart en april, waar de resultaten van de nadere uitwerking aan de inwoners Boxtel worden/zijn gepresenteerd.

Financiën

In de voorkeursbeslissing PHS uit 2010 is opgenomen dat er voor vier overwegknelpunten een budget beschikbaar is van € 100 mln. De dubbele overweg Tongersestraat is één van die knelpunten. Voorwaarde hierbij is 50% cofinanciering door de regio. Met in acht name van de cofinancieringseis is daarmee theoretisch € 50 mln. beschikbaar voor het oplossen van de problematiek m.b.t. de dubbele overweg Tongersestraat.

Op basis van de resultaten van de nadere uitwerking, lijkt een oplossing voor de problematiek rondom de dubbele overweg binnen het theoretische financiële kader haalbaar. Wij zoeken haalbare, realistische en toekomstvastе oplossingen. Ook richting onze partners is dit punt van belang.

De gemeente Boxtel heeft meerdere malen aangegeven niet te kunnen voldoen aan de door het Rijk gestelde cofinancieringseis van 50%. Met betrekking tot de cofinanciering zal het principe van maatwerk, zoals eerder door de Minister mondeling toegezegd, invulling moeten krijgen. Hierin zoekt de gemeente steun bij de provincie. In dat kader heeft onlangs een bestuurlijk overleg en een rondetafel gesprek met leden van Provinciale Staten plaats gevonden.

Aangegeven is dat de gemeente Boxtel bereid is, binnen de maatschappelijk verantwoorde mogelijkheden die we hiervoor hebben, mede te investeren in een integrale oplossing en hiervoor reeds een bedrag in de begroting gereserveerd is. Voor de resterende cofinanciering doen wij een beroep op de provincie en zoeken wij naar maatwerk bij Rijk en Provincie. De komende twee maanden zal op basis van het overleg met Ministerie en Provincie meer duidelijkheid ontstaan over de financiering van de oplossing.

Inbreng adviesorganen

Ministerie en Prorail geven aan dat beide varianten de problematiek rondom de dubbele overweg oplost. Er is, met uitzondering van de kosten, geen voorbehoud voor één van beide varianten. Kortom: beide voorkeursvarianten worden ondersteund door het Ministerie en Prorail.

Op 23 september jl. is de stand van zaken “nadere uitwerking PHS dubbele overweg Tongersestraat” gepresenteerd in de klankbordgroep Regenboog. Naar aanleiding hiervan heeft het WeB een brief gestuurd aan de leden van de raad en het college. Het college heeft de WeB vervolgens uitgenodigd voor een gesprek.

De hulpdiensten zijn gevraagd advies uit te brengen over de varianten. Hulpdiensten kunnen instemmen met beide de varianten, waarbij een voorkeur bestaat voor een tunnelvariant. Dit geldt in het bijzonder voor de politie.

Ag. nr.: 16

Reg. nr.: 1310436

Duurzaamheid

Een integrale oplossing voor de problematiek rondom de dubbele overweg Tongersestraat zorgt voor een duurzame verbetering van de leefbaarheid, verkeersveiligheid en bereikbaarheid.

Werkgelegenheid

Een verbetering van de bereikbaarheid en ontsluiting levert een positieve bijdrage aan het vestigingsklimaat van Boxtel voor zowel wonen als werken.

Boxtel, 22-10-13

Burgemeester en wethouders van Boxtel,

de secretaris,

drs. J.K. Fraanje

de burgemeester,

M. Buijs

Bijlagen

1. Rapportage variantenstudie dubbele overweg Tongersestraat Boxtel, inclusief bijlagen (Royal Haskoning DHV, d.d.30 oktober 2013)

Ter inzage

n.v.t.

Contactpersoon

Afdelingshoofd Openbare Ruimte F. Fastenau, ffa@boxtel.nl, 0411 655911

Ag. nr.: 16
Reg. nr.: 1310436

Aanhef

De raad van de gemeente Boxtel;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 22-10-13 ;

gehoord de commissie Ruimtelijke Zaken van 12 november 2013;

Besluit

1. Kennis te nemen van het proces van de nadere uitwerking.
2. Kennis te nemen van de twee voorkeursvarianten per oplossingsrichting, één voor tunnelvariant CV9 en één voor omleidingsvariant B14/B15.
3. Te kiezen voor omleidingsvariant B14/B15, variant 6.
4. De voorkeursvariant in te brengen in de gesprekken met Ministerie en de Provincie over de financiering van deze oplossing.
5. Oplossingsrichting B14/B15, variant 6, zodanig uit te werken dat, binnen deze variant, een betere verkeersdoorstroming op de Eindhovenseweg en de rotonde De Goor gewaarborgd is.
6. Maatregelen te nemen om knelpunten inzake de oversteek van langzaam verkeer van en naar Lennisheuvel bij de rotonde Boseind op te lossen. En deze maatregelen mee te nemen in het plan van aanpak t.b.v. de gekozen variant.

Aldus vastgesteld in zijn openbare vergadering 26-11-13;

De gemeenteraad van Boxtel,
de griffier,
Mw. Ir. V.M.E. van den Broek

de voorzitter,
M. Buijs