

definitief 10 september 2017

Advies werkgroep Tongeren aan het bestuur van de gemeente Boxtel

Datum: 10 september 2017

Deelproject: Verkeersmaatregelen Tongeren

Leden:

- Henk Renders (bewoner Annastraat)
- Jacques Haans (bewoner Munsel)
- Beatrix v.d. Kolk (vertegenwoordiger namens Hippische Sport)
- Frans v.d. Pasch (bewoner Essche Heike)
- Jos van Doremalen (vertegenwoordiger namens Fietzersbond)
- Marcel van Pinxteren (ondernemer en bewoner Tongeren)
- Liesbeth van Esch (ondernemer en bewoner Tongeren)
- Nico Landwehr Johan (bewoner Leenhoflaan)
- Lex Meijdam (bewoner Leenhoflaan)
- Riens Timmer (bewoner Eindhovenseweg)
- Wijnand de Vries (bewoner Essche Heike)
- Rikie Schoenmakers (bewoner de Braken)
- Ben v.d. Meijden (vertegenwoordiger ZLTO)

Werkgroep verkeersmaatregelen Tongeren

De werkgroep verkeersmaatregelen Tongeren (werkgroep VMT) heeft in de afgelopen periode actief meegedacht over de verdere uitwerking van de oplossing binnen de vastgestelde kaders van het Maatregelenpakket PHS Boxtel.

Zij brengt in het navolgende over deze materie, waaronder het voorlopig ontwerp van de verkeersmaatregelen in Tongeren, advies uit aan het bestuur van de gemeente Boxtel. Het gebied Tongeren is de locatie begrensd door de spoorlijnen Den Bosch-Boxtel, Oisterwijk-Boxtel en de gemeentegrens met Haaren, de grens met de voormalige gemeente Esch.

ADVIES

(het advies van de werkgroep VMT aan het bestuur van de gemeente Boxtel)

De leden van de werkgroep VMT vertegenwoordigen verschillende geledingen.

De werkgroep VMT komt op basis van de in het vervolg uitgeschreven bevindingen tot een UNANIEM ADVIES dat als volgt luidt:

1. Leg de VLK aan, maar handhaaf de dubbele overweg ook voor gemotoriseerd verkeer, behoudens vrachtverkeer, tot het moment dat een betere en veiligere oplossing is gevonden en gerealiseerd voor het gebied Tongeren/Boxtel Noord-West. Kies voor een flinke veilige weg met goede doorstroming richting Boxtel-Noord en de A2. Haal middels de VLK het verkeer bij de dubbele overweg weg, dan kan bestemmingsverkeer en langzaamverkeer prima over de huidige gelijkvloerse overgangen afgewikkeld worden. Met andere woorden de dubbele overweg eerst sluiten voor gemotoriseerd verkeer nadat er sprake is van een verzekerde, toekomstbestendige, duurzame verkeersoplossing voor de oost-west-relaties in heel Boxtel voor het passeren van het spoor;

2. sluit het gebied Tongeren middels een rotonde ter hoogte van de firma Van Pinxteren (straat Tongeren) aan op de VLK. Zorg dat dit gerealiseerd is vóór de opening van de VLK. Zorg ervoor dat tijdens de realisatie van VLK ook vracht- en landbouwverkeer de mogelijkheid heeft om een alternatieve route te nemen. Houdt er rekening mee dat de huidige overweg ter hoogte van de firma Van Pinxteren zeer beperkt toegankelijk is voor vrachtverkeer.
3. zorg voor een veilige fietsroute binnen het gebied Tongeren. De primaire fietsverbinding Oisterwijk-Boxtel-Centrum, ook bestemd voor scholieren, dient via Tongeren geleid te worden;
4. stel vast dat de bestaande en de in het concept-ontwerp Tongeren opgenomen verkeersinfrastructuur fysiek niet geschikt is om alle verkeerssoorten in de te verwachten hoeveelheid op een acceptabele en veilige manier af te wikkelen en dat de leefbaarheid in maar ook buiten Tongeren daarmee onder druk komt te staan;
5. stel vast dat het huidige taakstellend budget bij lange na niet voldoende is voor realisatie van het project. Ga met de partners om de tafel en zoek naar mogelijkheden voor aanpassing van het taakstellend budget om te komen tot een volwaardig alternatief;
6. kies voor een echte oplossing in plaats van het verplaatsen van het probleem (verkeersdruk) bij de dubbele overweg naar een beperkt aantal spoorpassages elders. In het traject Den Bosch – Boxtel resteren slechts twee overgangen in woongebied (Essche Heike en Leenhoflaan) en in het traject Boxtel-Oisterwijk rest slechts één volwaardige gelijkvloerse overgang (D'Ekker (VLK));
7. doe geen concessies aan maatvoering, inrichting, snelheidsregime en bestemming van toeleidende wegen zoals opgenomen in vigerende bestemmingsplannen;
8. gebruik voor de berekening van verkeersintensiteiten eenduidige, betrouwbare en heldere basisgegevens.

Conclusie:

werk toe naar een duurzame alternatieve route van VLK richting A2.

Bevindingen

Inleiding

Achtergrond

De gemeente Boxtel, het Rijk, de provincie Noord-Brabant en ProRail hebben gezamenlijk het onderzoek naar een oplossing voor het knelpunt rondom de dubbele overweg opgepakt. Dit heeft geresulteerd in de Rapportage 'Variantenstudie dubbele overweg Tongersestraat Boxtel' uit oktober 2013. Op basis hiervan is door de gemeenteraad in november 2013 een voorkeursvariant vastgesteld.

De vastgestelde voorkeursvariant is vervolgens uitgewerkt in het Maatregelenpakket PHS Boxtel en vastgelegd in de bestuursovereenkomst die in mei 2015 getekend is tussen het Rijk, provincie en de gemeente Boxtel.

Het Maatregelenpakket PHS Boxtel bestaat uit vijf samenhangende deelprojecten:

- Opheffen van beide overwegen in de Tongersestraat.
- Aanleg van de Verbindingsweg Ladonk - Kapelweg (VLK) en de daarbij horende aanpassingen aan de overwegen.
- **Verkeersmaatregelen in buurtschap Tongeren ten behoeve de bereikbaarheid, de snelheidsbeperking voor gemotoriseerd verkeer en veiligheid voor fietsers.**
- Opwaardering van de Keulsebaan, zodat er meer capaciteit ontstaat voor het verkeer.
- Realisatie van een fietstunnel onder het spoor in de Tongersestraat.

Op advies van de Klankbordgroep PHS deelgebied Boxtel – Haaren (Esch) zijn voor onder andere de deelprojecten in Boxtel vier werkgroepen opgericht die meedenken en adviseren over de inhoud van de uitwerking van deze deelprojecten. Voor het deelproject Verkeersmaatregelen Tongeren is de werkgroep in het najaar van 2016 gestart.

Werkgroep verkeersmaatregelen Tongeren

Aan de leden van de werkgroep verkeersmaatregelen Tongeren (werkgroep VMT) is in de afgelopen periode gevraagd om actief mee te denken over de verdere uitwerking van de oplossing binnen de vastgestelde kaders en de met elkaar overeengekomen afspraken en spelregels.

De projectorganisatie PHS Boxtel, een samenwerkingsverband tussen ProRail en de gemeenten, faciliteert de bijeenkomsten en zorgt ervoor dat er voldoende inhoudelijke expertise aanwezig is tijdens de bijeenkomsten van de werkgroep. De werkgroep brengt via de projectorganisatie advies uit aan het bestuur over het voorlopig ontwerp van de verkeersmaatregelen in Tongeren.

Tijdens de bijeenkomsten van de werkgroep VMT is gebleken dat meedenken en adviseren binnen de vastgestelde kaders niet eenvoudig is.

Afbakening van het gebied waarover de werkgroep VMT een advies uitbrengt.

Door de projectorganisatie is aan de werkgroep VMT meegegeven zich te beperken tot een advies over maatregelen binnen het gebied Tongeren, begrensd door de spoorlijnen Den Bosch-Boxtel, Oisterwijk-Boxtel en de gemeentegrens met Haaren, de grens met de voormalige gemeente Esch (de zogenaamde scope).

De werkgroep VMT is van mening dat deze beperking niet acceptabel is omdat daarmee de consequenties van de maatregelen niet in beeld komen en een noodzakelijke en deugdelijke afweging van vóór- en nadelen ontbreekt.

Het voorgenomen afsluiten voor gemotoriseerd verkeer van de dubbele overweg heeft consequenties voor heel Boxtel. De ruimtelijke, maatschappelijke en financiële consequenties van deze sluiting dienen vooraf compleet en helder in beeld gebracht te zijn. Het advies van de werkgroep VMT reikt verder dan louter het gebied Tongeren.

Grondslag voor het advies

De bevindingen van de werkgroep VMT hebben betrekking op het maatregelenpakket PHS Boxtel in het algemeen en op het voorlopig ontwerp Verkeersmaatregelen Tongeren.

De werkgroep VMT komt tot de volgende bevindingen [a., b., etc.]:

Algemeen

- a. het Maatregelenpakket PHS Boxtel leidt tot een verschuiving en een aanmerkelijke toename van verkeer op de wegen in en buiten Tongeren. Binnen het gebied Tongeren geldt dit met name op de wegen Mezenlaan, Essche Heike, Tongeren, Esschebaan, De Braken en het achterland waaronder Luissel, Nergena, Kalksheuvel en Roond. Buiten het gebied Tongeren zullen in het bijzonder de toeleidende wegen in Boxtel-Noord naar de spoorwegovergangen Essche Heike en Leenhoflaan geconfronteerd worden met een aanzienlijke toename van verkeersintensiteiten. Hierbij valt te denken aan Essche Heike, Molenwijkseweg, Parkweg, Leenhoflaan, Redoutestraat, Ronduutje, enz. De werkgroep VMT is van mening dat de huidige en de in het concept-ontwerp Tongeren opgenomen verkeersinfrastructuur fysiek niet toereikend is om de geprognosticeerde verkeersintensiteiten te verwerken. De leefbaarheid in maar ook buiten Tongeren komt daarbij onevenredig onder druk te staan;
- b. de vastgestelde kaders “Het Maatregelenpakket PHS Boxtel” zijn ruim onvoldoende om te komen tot een robuuste, verkeersveilige, toekomstbestendige oplossing voor een duurzame verkeersinfrastructuur van Boxtel die recht doet aan de verwachtingen die de inwoners van Boxtel en in het bijzonder die van Tongeren en Boxtel-Noord mochten hebben bij een keuze voor het afsluiten van de dubbele overweg voor gemotoriseerd verkeer;
- c. het door de projectorganisatie aan de werkgroep VMT voorgehouden argument dat realisatie van het Maatregelenpakket PHS Boxtel een belangrijke eerste stap is die we, zeker gezien de financiële middelen die ter beschikking zijn gesteld door andere partijen, niet moeten laten schieten is voor de werkgroep VMT zeer bedenkelijk. De werkgroep heeft kritiek op dit argument aangezien onbekend is welk bedrag na realisatie elders geïnvesteerd moet worden om de gehele gewijzigde verkeersinfrastructuur te laten functioneren. Voor alle door de gemeente Boxtel uit te voeren projecten is (slechts) 19,2 mio beschikbaar. De bijdrage van het rijk (ca 20 mio) is er enkel voor de realisatie van de fietstunnel;
- d. marginale aanpassingen geven geen robuuste en duurzame oplossing voor de langere termijn. De keuze om de dubbele overweg af te sluiten voor gemotoriseerd is onvoldoende onderbouwd, zeer arbitrair, zonder de consequenties te overzien, zonder zicht op een goed, volwaardig, stabiel en toekomstbestendig alternatief;
- e. op geen enkele manier wordt rekening gehouden met zaken welke zijn gelegen buiten de directe invloedssfeer van het spoor. Op geen enkele manier blijkt in hoeverre er rekening is gehouden met de financiële, ruimtelijke en maatschappelijke consequenties van het afsluiten voor gemotoriseerd verkeer van de dubbele overweg voor Boxtel als geheel;
- f. de werkgroep VMT acht het een bezwaarlijk gebrek dat er een actuele integrale visie op de verkeersstructuur van Boxtel bij het afsluiten voor gemotoriseerd verkeer van de dubbele overweg ontbreekt;
- g. met het huidige plan voor het afsluiten voor gemotoriseerd verkeer van de dubbele overweg wordt gekozen voor een eenzijdige oplossing ten faveure van de problematiek van ProRail. Met deze afsluiting kan ProRail zeker voor een komende periode van 50

jaren ongehinderd voort. De consequenties voor de verkeersinfrastructuur van Boxtel blijven geheel buiten beeld;

- h. het is niet toelaatbaar dat Boxtel thans opgezaaid wordt met verkeersinfrastructuurproblemen waarvan de impact voor een komende termijn van tenminste 50 jaren niet inzichtelijk is;
- i. de geprognosticeerde verkeersintensiteiten zijn discutabel/onbetrouwbaar. De tijdens de voorbereidingen in werkgroep VMT gebruikte cijfermatige onderbouwing van verkeersintensiteiten laat zeer te wensen over. In de gehanteerde lijsten van Arcadis/Goudappel staan weer andere cijfers dan in BASEC, in Move '31 weer heel andere cijfers, een veel negatiever beeld. Inmiddels is bekend dat in Move '31 veel hogere verkeersintensiteiten worden aangegeven.

Bij wijze van voorbeeld geven wij de relevante verschillen op telpunt 25 Leenhoflaan. Kolom A: info MOVE'31; Kolom B: info Voorlopig Ontwerp Tongeren (Figuur 2 Verkeersintensiteiten 2028 inclusief VLK, sluiting dubbele overweg en verkeersmaatregelen Tongeren)

	A	B
huidige intensiteit (2015/2016):	2300	1760*
*dit aantal komt niet overeen met feitelijke telling in BASEC		
autonoom excl .PHS/TALK of verb.A2-N618 (2028):	2500	2450**
** verkeersstudie VLK Boxtel 18 april 2017, bureau Arcadis		
na realisatie PHS/TALK excl. Verb. A2-N618 (2028):	4900	3430
na realisatie PHS/TALK incl. Verb. A2-N618 (2028):	4700	????

Het in MOVE'31 genoteerde aantal van 4900 is aanzienlijk hoger dan het aantal dat voorkomt in de toelichting bij het voorlopig ontwerp verkeersmaatregelen Tongeren:3430 en ook aanzienlijk meer (63%) dan het aantal dat gehanteerd dient te worden bij woonstraat binnen de bebouwde kom: 30km/h bij < 3000 mvt/etmaal (het gebied ten oosten van de spoorlijn); wanneer het verkeer op de Leenhoflaan flink toeneemt, zal dit directe invloed hebben op Tongeren.

De werkgroep VMT acht het noodzakelijk dat voor de berekening van verkeersintensiteiten eenduidige, betrouwbare en heldere basisgegevens gebruikt worden;

- j. voorgestelde verkeersoplossingen dienen te voldoen aan de ambitie uit GVVP 2008/2020: weren gebiedsvreemd doorgaand(vracht-)verkeer door verblijfsgebieden, dit geldt ook voor toeleidende wegen;
- k. doe geen concessies aan maatvoering, inrichting, snelheidsregime en bestemming van toeleidende wegen -ook die van buiten de scope- zoals opgenomen in vigerende bestemmingsplannen;
- l. de werkgroep VMT acht het een gemiste kans dat niet reeds thans gekozen is voor een robuuste tunnelpassage VLK in het spoor Boxtel-Oisterwijk ter hoogte van D'Ekker. Het zal te gelegener tijd problematisch zijn om de nieuwe gelijkvloerse overweg om te vormen zonder de doorstroming via VLK geweldig te frustreren;
- m. het merendeel van de werkgroep VMT (12 van de 13 personen) is van mening dat gezocht dient te worden naar een structurele en robuuste aansluiting van Boxtel-West richting A2 afslag 25. Één lid van de werkgroep VMT geeft aan voor een structurele oplossing voor het verkeer Boxtel-West en de A2 de voorkeur te geven aan de zuidelijke route (via VLK) richting afslag 26, maar dan wel professioneel (doorgaande weg, 2 x 2 rijstroken etc.). Een nieuwe ontsluiting aan de noordkant van Boxtel met een extra tunnel voor gemotoriseerd verkeer en een volledig nieuwe doorgaande weg naar de A2 zal, volgens zijn inschatting, aanmerkelijk meer investeringen vereisen.

Specifiek TONGEREN (voorlopig ontwerp Verkeersmaatregelen Tongeren)

De werkgroep VMT heeft kennis genomen van :

* de tekeningen behorende bij Voorontwerp aanpassing Tongeren : tekening nr. 2017-0808 (1 van 2) en nr. 2017-0809 (2 van 2) d.d. 13-06-2017 alsmede tek.nr. 2017-0648 d.d. 11-05-2017 (rotonde aansluiting VLK-Tongeren)

* de Toelichting voorlopig ontwerp verkeersmaatregelen Tongeren van: Projectteam Tongeren d.d. 20 juni 2017

en komt tot de volgende bevindingen [a), b), etc.]:

- a) conform de Bestuursovereenkomst moet het advies van de werkgroep VMT zich beperken tot maatregelen binnen het gebied Tongeren, begrensd door de spoorlijnen Den Bosch-Boxtel, Oisterwijk-Boxtel en de gemeentegrens met Haaren, de grens met de voormalige gemeente Esch, de zogenaamde scope. Daar houdt het gebied en de verkeersoverlast echter niet op. Denk bijvoorbeeld aan de wegen ten oosten van de spoorlijn Den Bosch-Boxtel, Essche Heike, Molenwijkseweg, Parkweg, Leenhoflaan, Redoutestraat, Rondutje, enz.
De werkgroep VMT is van mening dat deze beperking niet acceptabel is omdat daarmee de consequenties van de maatregelen niet in beeld komen en een noodzakelijke en deugdelijke afweging van vóór- en nadelen ontbreekt;
- b) bij afsluiten voor gemotoriseerd verkeer van de dubbele overweg is de resterende huidige en de in het concept-ontwerp Tongeren opgenomen verkeersinfrastructuur fysiek niet toereikend om de geprognosticeerde verkeersintensiteiten te verwerken. De leefbaarheid in maar ook buiten Tongeren komt daarmee onder grote druk te staan.
Aansluiting van Tongeren op de VLK dient te gebeuren middels een rotonde ter hoogte van de firma Van Pinxteren. Deze aansluiting dient gereed te zijn vóór de opening van de VLK. Dit om het knelpunt bij de dubbele overweg op te lossen en vracht- en landbouwverkeer de mogelijkheid te bieden om een alternatieve route te nemen. De huidige overweg ter hoogte van de firma Van Pinxteren is zeer beperkt toegankelijk voor vrachtverkeer;
- c) gekozen dient te worden voor een echte oplossing in plaats van het verplaatsen van het probleem (verkeersdruk) bij de dubbele overweg naar een beperkt aantal spoorpassages elders. In het traject Den Bosch – Boxtel resteren slechts twee overgangen in woongebied (Essche Heike en Leenhoflaan) en in het traject Boxtel-Oisterwijk gaan we van 3 gelijkvloerse overwegen, terug naar 1 (D'Ekker). Daarbij komt er een gedeeltelijk extra weg in de vorm van VLK. Daarna moet het verkeer over de bestaande wegen die in het geheel niet toereikend zijn. Deze wegen kunnen niet ontmoedigd worden, omdat het doorgaande routes moeten blijven. Je kunt routes voor bestemmingsverkeer ontmoedigen, maar doorgaande routes die geen alternatief kennen, kunnen nooit naar tevredenheid ontmoedigd worden;
- d) de geprognosticeerde verkeersintensiteiten zijn discutabel/onbetrouwbaar. De tijdens de voorbereidingen in werkgroep VMT gebruikte cijfermatige onderbouwing van verkeersintensiteiten laat zeer te wensen over. In de gehanteerde lijsten Arcadis/Goudappel staan weer andere cijfers dan in BASEC, in Move '31 weer heel andere cijfers. Inmiddels is bekend dat in Move '31 veel hogere verkeersintensiteiten worden aangegeven. Uit de cijfers zoals opgenomen in MOVE'31 blijkt dat de verkeersdruk op het gebied Tongeren aanmerkelijk hoger uit zal komen dan in de toelichting bij het voorlopig ontwerp verkeersmaatregelen Tongeren wordt gesuggereerd. Zie hiervoor ook de opmerking bij "Algemeen" (onder i.);

- e) conform de Bestuursovereenkomst is er voor maatregelen Tongeren een budget beschikbaar van 1,8 miljoen. De werkgroep VMT is van oordeel dat met dat geld nimmer een oplossing is te bedenken die voldoet aan de verwachtingen. Overigens ontbreekt er in het geheel een deugdelijke financiële onderbouwing voor de in het conceptontwerp Tongeren opgenomen aanpassingen;
- f) In het GVVP van 2008 is reeds aangegeven dat toename van verkeersintensiteit -door beperking aantal spoorwegovergangen- op onder andere de Mezenlaan ongewenst is omdat dit strijdig is met de gewenste verblijfskwaliteit. De wegen in het gebied Tongeren kunnen niet gelden als alternatieve routes voor gemotoriseerd verkeer bij het volledig sluiten voor gemotoriseerd verkeer van de dubbele overweg.
Het is voor de werkgroep VMT niet acceptabel dat thans, ongemotiveerd, zonder een deugdelijke onderbouwing de strijdigheid met de gewenste verblijfskwaliteit in het gebied Tongeren onbenoemd blijft;
- g) door de projectleiding is reeds op voorhand aangegeven dat een verkeer-faciliterend ontwerp zeker niet zou passen binnen het taakstellend budget. Een verkeer-ontmoedigend ontwerp zou mogelijk binnen het taakstellend budget passen. Vastgesteld is dat zeker in het gebied Tongeren de bestaande wegenstructuur niet geschikt is om alle verkeerssoorten in de te verwachten hoeveelheid op een acceptabele manier af te wikkelen.
De werkgroep VMT is van mening dat de budgettaire beperking een zware belemmering is voor een realistisch toekomstbestendig ontwerp. De werkgroep ziet het als een gebrek dat een faciliterend ontwerp met bijbehorend kostenplaatje ontbreekt. Immers er is zo geen zicht op een eventuele overschrijding van het taakstellend budget;
- h) in de ontwerptoelichting voorlopig ontwerp verkeersmaatregelen Tongeren wordt gesteld:
“.....Voor Tongeren is enerzijds de bereikbaarheid van belang en anderzijds moet de toename van gemotoriseerd verkeer door het gebied worden beperkt. Daarnaast is de veiligheid voor fietsers een belangrijk punt. Bij het tot stand komen van het maatregelpakket is destijds concreet ingezet op een nieuwe oostelijke aansluiting van het gebied Tongeren op de VLK, snelheidsremmende maatregelen in het gebied Tongeren en het borgen van de veiligheid van fietsverkeer door de primaire fietsroute over de Kapelweg door buurtschap Kalksheuvel te leiden.....”.
De werkgroep VMT wijst erop dat in de bestuursovereenkomst is opgenomen dat er aanpassingen voor Tongeren nodig zijn t.b.v. veiligheid fietsverkeer en snelheidsbeperking gemotoriseerd verkeer. Dit betekent niet dat het fietsverkeer door maatregelen gedwongen zou moeten worden om richting centrum een oneigenlijke route via Kalksheuvel te volgen. De fietsers zouden daarvoor op korte afstand tweemaal het spoor Boxtel-Oisterwijk moeten passeren ! Reeds vanaf de overdracht van de gerenoveerde Kapelweg vanaf de overweg Kapelweg richting Haaren is er steeds de intentie geweest om de Kapelweg inclusief het vrijliggend fietspad vanaf deze overweg aan de noordkant van de spoorlijn Boxtel-Oisterwijk door te trekken naar de weg Tongeren nabij de overweg d’Ekker, om vervolgens logischerwijs het fietsverkeer -bewoners, scholieren en recreanten- via Tongeren naar het Centrum te geleiden. De werkgroep VMT is van mening dat de primaire fietsverbinding Oisterwijk-Boxtel-Centrum via Tongeren geleid dient te worden;
- i) zorg ervoor dat toeleidende wegen (ook die van buiten de scope) niet zodanig gefaciliteerd worden dat daardoor een aantrekkende werking ontstaat voor gebiedsvreemd doorgaand verkeer in Tongeren. De werkgroep VMT wijst erop dat er in het “Voorontwerp aanpassing Tongeren” faciliterende maatregelen buiten het gebied Tongeren worden voorgesteld die haaks staan op het voornemen om het doorgaande verkeer in Tongeren te ontmoedigen.
- j) in de ontwerptoelichting voorlopig ontwerp verkeersmaatregelen Tongeren wordt gesteld dat buiten de kaders gewenste aanpassingen aan de infrastructuur, vertaling van beleid

en gevolgen van het maatregelpakket PHS Boxtel binnen en buiten de projectgebiedsgrens onderzocht en afgewogen dienen te worden binnen de actualisatie van het gemeentelijk mobiliteitsplan Move'31. Dit zou ook gelden voor een verdere beoordeling van de verkeersprognose en afweging van benodigde structurele maatregelen binnen maar ook buiten het gebied Tongeren.

De werkgroep VMT is van mening dat er door deze houding problemen vooruitgeschoven worden en voorbij gegaan wordt aan de wezenlijke problematiek die ontstaat door het PHS-gebeuren. De werkgroep VMT acht dit niet toelaatbaar.

CONCLUSIE

De werkgroep VMT komt op basis van de in het voorgaande uitgeschreven bevindingen tot een UNANIEM ADVIES dat als volgt luidt:

1. Leg de VLK aan, maar handhaaf de dubbele overweg ook voor gemotoriseerd verkeer, behoudens vrachtverkeer, tot het moment dat een betere en veiligere oplossing is gevonden en gerealiseerd voor het gebied Tongeren/Boxtel Noord-West. Dus een flinke veilige weg met goede doorstroming richting Boxtel-Noord en de A2. Haal middels de VLK het verkeer bij de dubbele overweg weg, dan kan bestemmingsverkeer en langzaamverkeer prima over de huidige gelijkvloerse overgangen afgewikkeld worden. Met andere woorden de dubbele overweg eerst sluiten voor gemotoriseerd verkeer nadat er sprake is van een verzekerde, toekomstbestendige, duurzame verkeersoplossing voor de oost-west-relaties in heel Boxtel voor het passeren van het spoor;
2. sluit het gebied Tongeren middels een rotonde ter hoogte van de firma Van Pinxteren (straat Tongeren) aan op de VLK. Zorg dat dit gerealiseerd is vóór de opening van de VLK. Zorg ervoor dat tijdens de realisatie van VLK ook vracht- en landbouwverkeer de mogelijkheid heeft om een alternatieve route te nemen. Houdt er rekening mee dat de huidige overweg ter hoogte van de firma Van Pinxteren zeer beperkt toegankelijk is voor vrachtverkeer;
3. zorg voor een veilige fietsroute binnen het gebied Tongeren. De primaire fietsverbinding Oisterwijk-Boxtel-Centrum, ook bestemd voor scholieren, dient via Tongeren geleid te worden;
4. stel vast dat de bestaande en de in het concept-ontwerp Tongeren opgenomen verkeersinfrastructuur fysiek niet geschikt is om alle verkeerssoorten in de te verwachten hoeveelheid op een acceptabele en veilige manier af te wikkelen en dat de leefbaarheid in maar ook buiten Tongeren daarmee onder druk komt te staan;
5. stel vast dat het huidige taakstellend budget bij lange na niet voldoende is voor realisatie van het project. Ga met de partners om de tafel en zoek naar mogelijkheden voor aanpassing van het taakstellend budget om te komen tot een volwaardig alternatief;
6. kies voor een echte oplossing in plaats van het verplaatsen van het probleem (verkeersdruk) bij de dubbele overweg naar een beperkt aantal spoorpassages elders. In het traject Den Bosch – Boxtel resteren slechts twee overgangen in woongebied (Essche Heike en Leenhoflaan) en in het traject Boxtel-Oisterwijk rest slechts één volwaardige gelijkvloerse overgang (D'Ekker (VLK));
7. doe geen concessies aan maatvoering, inrichting, snelheidsregime en bestemming van toeleidende wegen zoals opgenomen in vigerende bestemmingsplannen;
8. gebruik voor de berekening van verkeersintensiteiten eenduidige, betrouwbare en heldere basisgegevens.

Conclusie:

werk toe naar een duurzame alternatieve route van VLK richting A2

Reactie op advies Werkgroep Tongeren

Van: Projectorganisatie Maatregelenpakket PHS Boxtel

Aan: De werkgroep Tongeren

Datum: 10 november 2017

Onderwerp

Reactie op het advies van de werkgroep Verkeersmaatregelen Tongeren

Samenvatting

Op 10 september 2017 heeft de werkgroep Tongeren advies uitgebracht over het voorlopig ontwerp van de verkeersmaatregelen in het buurtschap Tongeren. Dit advies is door de werkgroep op 27 september 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 beslispunt toegevoegd bij het collegevoorstel tot vaststelling van het Voorlopig Ontwerp.

In deze notitie wordt expliciet ingegaan op de belangrijkste punten uit het advies van de werkgroep,

Inhoud

Alvorens in te gaan op de acht specifieke punten in de samenvatting van het advies willen we op de eerste plaats de werkgroep bedanken voor de inzet en betrokkenheid.

Bij de start van de werkgroep in het najaar van 2016 is duidelijk aangegeven dat de kaders/scope vanuit de Bestuursovereenkomst voor het deelproject Verkeersmaatregelen Tongeren strak zijn afgebakend en er zeer beperkte bewegingsruimte is. Al eerder is geconstateerd dat, gelet op deze kaders, dit geen gemakkelijke opgave is voor de werkgroep. Uit de inhoud van het advies, vooral gericht op zorgen en voorstellen die buiten de kaders van de opgave liggen, blijkt dit ook.

Het is duidelijk dat met de realisatie van de deelprojecten uit het maatregelenpakket PHS niet alle knelpunten in Boxtel met betrekking tot de infrastructuur worden opgelost. Voor een deel zijn dit namelijk ook bestaande knelpunten of knelpunten als gevolg van autonome ontwikkelingen. De zorg hiervoor wordt door het college en de raad onderkend. Er is dan ook inmiddels gestart met de actualisatie van de mobiliteitsvisie MOVE'31. In dat kader worden resterende en/of toekomstige knelpunten na realisatie van het PHS-Boxtel maatregelenpakket in de verkeersstructuur van Boxtel in beeld gebracht. Onderzocht wordt welke maatregelen nodig zijn, vervolgens worden de kosten en prioriteiten bepaald en wordt een geactualiseerd uitvoeringsprogramma opgesteld.

Reactie Advies

1. *Leg de VLK aan, maar handhaaf de dubbele overweg ook voor gemotoriseerd verkeer, behoudens vrachtverkeer, tot het moment dat een betere en veiligere oplossing is gevonden en gerealiseerd voor het gebied Tongeren/Boxtel Noordwest. Dus een flinke veilige weg met goede doorstroming richting Boxtel-Noord en de A2. Haal middels de VLK*

Reactie op advies Werkgroep Tongeren

het verkeer bij de dubbele overweg weg, dan kan bestemmingsverkeer en langzaam verkeer prima over de huidige gelijkvloerse overgangen afgewikkeld worden. Met andere woorden de dubbele overweg eerst sluiten voor gemotoriseerd verkeer nadat er sprake is van een verzekerde, toekomstbestendige, duurzame verkeersoplossing voor de oost-west-relaties in heel Boxtel voor het passeren van het spoor.

Duidelijk is dat de huidige wegenstructuur binnen en buiten het buurtschap Tongeren (Boxtel Noordwest) niet optimaal is om het verwachte verkeersaanbod te verwerken. De gemeenteraad heeft dat in het verleden in de besluitvorming rondom vaststelling van de voorkeursvariant maatregelenpakket PHS-Boxtel ook mee afgewogen. Voor het buurtschap Tongeren is op basis hiervan de koers ingezet op het ontmoedigen van doorgaand verkeer met bijbehorend budget. In dit proces is gebleken dat de deelbelangen verschillend zijn en soms zelfs haaks op elkaar staan. Als bestuur hebben we de verantwoordelijkheid om daarin goed afgewogen keuzes te maken, deze zo breed mogelijk te toetsen en daarna besluiten te nemen. Dit is recent met vaststelling van het bestemmingsplan VLK, de overige (verkeers)besluiten en de bijbehorende beantwoording van de zienswijze, nogmaals bekrachtigd.

Dit besluit schept duidelijkheid. Er kan worden voortgebouwd op vastgesteld beleid en genomen besluiten. Vanuit het bestuur is er ook nadrukkelijk aandacht voor de zorgen die er leven. Deze hebben een plek gekregen binnen het proces om te komen tot het nieuwe mobiliteitsplan MOVE'31.

Inmiddels is de actualisatie van het verkeersbeleid (MOVE'31) opgestart en moeten er nog besluiten worden genomen rondom een eventuele ontwikkeling van de Oksel. Hieruit zal blijken of en op welke wijze er in een robuuste infrastructuur in de noordwesthoek van Boxtel moet worden voorzien en welke financiële middelen daarvoor vrij moeten worden gemaakt. De in het advies van de werkgroep genoemde duurzame verkeersoplossing voor de oost-west relatie is hierin dus een belangrijk element.

Op deze toekomstige besluitvorming kan op dit moment niet worden geanticipeerd. Eerst wachten op het duidelijk worden en uitwerken van toekomstige kansen en ontwikkelingen is geen optie. Het uitgangspunt voor het project Verkeersmaatregelen Tongeren op dit moment is conform de Bestuursovereenkomst: "de bereikbaarheid voor bestemmingsverkeer in combinatie met het ontmoedigen van doorgaand verkeer (en niet het faciliteren van dit verkeer)". Daarin voorziet het voorliggende ontwerp.

- 2. Sluit het gebied Tongeren middels een rotonde ter hoogte van de firma Van Pinxteren (straat Tongeren) aan op de VLK. Zorg dat dit gerealiseerd is vóór de opening van de VLK. Zorg ervoor dat tijdens de realisatie van VLK ook vracht- en landbouwverkeer de mogelijkheid heeft om een alternatieve route te nemen. Houdt er rekening mee dat de huidige overweg ter hoogte van de firma Van Pinxteren zeer beperkt toegankelijk is voor vrachtverkeer.*

Zoals eerder tijdens de werkgroep bijeenkomsten is gemeld, valt de discussie rondom de kruispuntvorm binnen de afweging faciliteren of ontmoedigen. De projectopdracht voor Tongeren vanuit de bestuursovereenkomst is helder. Deze gaat uit van ontmoedigen via de

Reactie op advies Werkgroep Tongeren

bestaande wegenstructuren in het gebied. Hierbij past een voorrangskruising. Een rotonde benadrukt vanaf de VLK een verkeersstructuur naar/door het buurtschap Tongeren en heeft als gevolg daarvan juist een aantrekkende werking voor verkeer. Daarnaast is het de vraag wat de meest geschikte locatie is van een mogelijk toekomstige rotonde. Dit moet blijken uit de keuzes vanuit MOVE'31 en een woningbouw ontwikkeling in de Oksel.

Deze argumenten afwegend gaat het ontwerp uit van een voorrangskruising en niet van de aanleg van een rotonde.

3. *Zorg voor een veilige fietsroute binnen het buurtschap Tongeren. De primaire fietsverbinding Oisterwijk-Boxtel-Centrum, ook bestemd voor scholieren, dient via Tongeren geleid te worden.*

Uitgangspunt is dat de doorgaande regionale fietsroute via de Kapelweg door het buurtschap Kalksheuvel wordt gefaciliteerd en dat daarmee een veilig alternatieve fietsroute wordt geboden. Dit is ook vastgelegd in beleid (Boxtel Bicycle),

De zorg voor de veiligheid van de fietser op de wegen in het buurtschap Tongeren herkennen wij. Voor de weg Tongeren geldt dit wanneer, conform het advies van de werkgroep, Tongeren direct wordt aangesloten op de VLK en de dubbele overweg nog niet is afgesloten.

Andere wegen, zoals de Mezenlaan, zijn voor de fietser in dit ontmoedigende ontwerp niet optimaal. Gelet op keuzes die nog gemaakt moeten worden binnen MOVE'31 en rondom de mogelijke woningbouw ontwikkeling in de Oksel, kan op dit moment binnen de kaders van onze opgave geen optimale situatie voor de fietser worden geboden.

4. *Stel vast dat de bestaande en de in het concept-ontwerp Tongeren opgenomen verkeersinfrastructuur fysiek niet geschikt is om alle verkeerssoorten in de te verwachten hoeveelheid op een acceptabele en veilige manier af te wikkelen en dat de leefbaarheid in maar ook buiten Tongeren daarmee onder druk komt te staan.*

We onderkennen dat de situatie in het buurtschap Tongeren op onderdelen niet optimaal is. Dit vindt zijn oorzaak mede in de wens om de bereikbaarheid van het buurtschap Tongeren te borgen via een directe aansluiting op de VLK. Dat daarmee de samenhangende en verwachte toename van het verkeer door het buurtschap Tongeren past, is zoals aangegeven niet optimaal, maar past wel binnen de in het huidige GVVP opgenomen wegcategorisering en doelstelling van ontmoedigen van doorgaand verkeer.

Zoals hiervoor aangegeven, is gestart met de actualisatie van het gemeentelijk verkeers- en vervoersplan (MOVE'31). De in het advies genoemde duurzame verkeersoplossing voor Boxtel Noordwest (de oost-west relatie) is hierin een belangrijk element. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar de reactie onder punt 1 en punt 3.

5. *Stel vast dat het huidige taakstellend budget bij lange na niet voldoende is voor realisatie van het project. Ga met de partners om de tafel en zoek naar mogelijkheden voor aanpassing van het taakstellend budget om te komen tot een volwaardig alternatief.*

Reactie op advies Werkgroep Tongeren

Het is duidelijk dat met de realisatie van de deelprojecten van het maatregelenpakket PHS niet alle knelpunten in Boxtel met betrekking tot de infrastructuur worden opgelost en zelfs nieuwe aandachtspunten veroorzaakt. Echter, ook is duidelijk dat deze knelpunten vooral bestaande knelpunten zijn en knelpunten als gevolg van autonome groei. Naast de deelprojecten vanuit het Maatregelenpakket, die bijdragen aan de oplossing van een aantal belangrijke knelpunten, wordt daarom nu gewerkt aan MOVE'31. Hierin wordt verder gekeken naar de verkeersstructuur na onder meer de realisatie van het PHS maatregelenpakket.

In dat kader worden resterende en/of toekomstige knelpunten in de verkeersstructuur van Boxtel in beeld gebracht. Onderzocht wordt welke maatregelen nodig zijn, vervolgens worden de kosten en prioriteiten bepaald en wordt een geactualiseerd uitvoeringsprogramma opgesteld. De provincie is daarbij voor de gemeente een belangrijke partner. In dit kader is de gemeente ook al in gesprek met de provincie.

6. *Kies voor een echte oplossing in plaats van het verplaatsen van het probleem (verkeersdruk) bij de dubbele overweg naar een beperkt aantal spoorpassages elders. In het traject Den Bosch – Boxtel resteren slechts twee overgangen in woongebied (Essche Heike en Leenhoflaan) en in het traject Boxtel-Oisterwijk rest slechts één volwaardige gelijkvloerse overgang (D'Ekker VLK).*

Verwezen wordt naar de reactie onder punt 1.

7. *Doe geen concessies aan maatvoering, inrichting, snelheidsregime en bestemming van toeleidende wegen zoals opgenomen in vigerende bestemmingsplannen.*

Gelet op keuzes die nog gemaakt moeten worden binnen MOVE'31, rondom een mogelijke woningbouw ontwikkeling in de Oksel en de kaders vanuit de bestuursovereenkomst voor Tongeren, kunnen in het ontwerp voor Tongeren niet alle eisen en wensen worden opgenomen. Het uitgangspunt voor Tongeren is nog steeds ontmoedigen en niet faciliteren. Daarin voorziet het voorliggende ontwerp.

8. *Gebruik voor de berekening van verkeersintensiteiten eenduidige, betrouwbare en heldere basisgegevens.*

De regio en de gemeente Boxtel werken met het vigerende verkeersmodel van de regio 's-Hertogenbosch (2014). Dit regionaal verkeersmodel is geactualiseerd op basis van de laatste inzichten ten aanzien van actuele en toekomstige ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen in de regio. Daarnaast is het maatregelenpakket PHS Boxtel erin verwerkt. Het verkeersmodel biedt hiermee goede en actuele verkeersprognoses voor de toekomst. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar paragraaf 2.7. Algemeen deel Nota van zienswijzen en wijzigingen Coördinatieprocedure deelprojecten 1 en 2 van het Maatregelenpakket PHS Boxtel (www.boxtel.nl/phs).

Reactie op advies Werkgroep Tongeren

Reactie Conclusie Advies

Werk toe naar een duurzame alternatieve route van VLK richting A2.

Een verkeersopgave voor het gebied Noordwest Boxtel wordt onderkend en onderzocht in het kader van MOVE'31. Onze ambitie is vervolgens om maatregelen op te nemen in een uitvoeringsprogramma, die in aanvulling op het Maatregelenpakket PHS Boxtel een verdere bijdrage leveren aan een duurzame en robuuste verkeersstructuur voor Boxtel.