



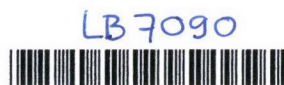
Haaren
Helvoirt
Esch
Biezenmortel

gemeente
Haaren

Ingekomen

12 JUN 2014

Provincie Noord-Brabant



3604809

DIV_C

grf

Provincie Noord-Brabant
t.a.v. de leden van Provinciale Staten
Postbus 90.151
5200 MC 's-HERTOGENBOSCH

Uw kenmerk	:		Behandeld door	:	Astrid Goijaarts
Uw brief van	:		Bijlagen	:	2
Ons kenmerk	:	UIT2014/27503/OW	Datum	:	10 juni 2014
Zaaknummer	:	Z06258 (bij beantwoording vermelden)	Verzonden d.d.	:	11 JUNI 2014
Onderwerp	:	Standpunt Gedeputeerde Staten Programma Hoogfrequent Spoorvervoer			

Geachte Statenleden,

Woensdagmiddag 4 juni jl. zijn wij geïnformeerd over het standpunt van Gedeputeerde Staten (GS) met betrekking tot het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. Onderdeel daarvan is een voorstel over de financiering van de oplossingen op deze corridor, waaronder de financiering van de oplossing voor de problematiek rond de spoorwegovergang Runsdijk in Esch. Dit naar aanleiding van de brief van de regiogemeenten 's-Hertogenbosch, Vught, Haaren en Boxtel van 16 mei jl.

Op 13 juni a.s. wordt het voorstel van GS besproken in de Statencommissie Mobiliteit en Financiën. Kort daarna, op 16 juni 2014, neemt de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu een besluit over het maatregelenpakket PHS. Twee belangrijke stappen in de besluitvorming rondom PHS voor onze regio en voor ons aanleiding om op dit moment uw aandacht te vragen voor de situatie in Esch.

Wij zijn verheugd dat Gedeputeerde Staten de problematiek rondom de spoorwegovergang erkent en bereid is mee te financieren aan de oplossing. De inhoud van het standpunt van Gedeputeerde Staten heeft ons echter toch verbaasd.

Via deze brief willen wij u graag informeren over de overwegingen die ten grondslag liggen aan onze verbazing over het voorstel dat GS aan u hebben voorgelegd. Wij vragen u onze overwegingen te betrekken in uw besluitvorming over het PHS-dossier, in het bijzonder de hoogte van de provinciale bijdrage aan de oplossing voor de gemeente Haaren.

Aanleiding.

Wij zien het economisch en maatschappelijk belang van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer op internationaal, landelijk en provinciaal niveau voor het goederen- en personenvervoer. In de brief van 16 mei jl. van de vier regiogemeenten, 's-Hertogenbosch, Vught, Haaren en Boxtel, aan GS is dat ook aangegeven (zie bijlage 1).

Onderdeel van PHS is de spoorboog bij Meteren, deze spoorboog verbindt het tracé Meteren-Boxtel aan de Betuweroute. Hierdoor kan de drukke Brabantroute worden ontlast van goederentreinen en wordt de kans verlaagd op een ongeval met gevaarlijke stoffen in de stedelijk verdichte gebieden, onder meer in Breda en Tilburg. Dit betekent echter dat de lijn 's-Hertogenbosch-Vught-Esch-Boxtel aanzienlijk meer goederentreinen te verwerken krijgt, bovenop de extra persontreinen die in het kader van PHS gaan rijden.

Zonder adequate inpassing is PHS dan ook een onaanvaardbaar grote inbreuk op onze regio en vormt een bedreiging voor de leefbaarheid en economische ontwikkeling door de toename van onder andere geluid, trillingen en barrièrewerking. Het grote maatschappelijk belang rechtvaardigt onzes inziens een rechtevenredige investering binnen PHS om de nadelige gevolgen voor onze

gemeenten –en daarmee de inwoners- weg te nemen. Deze verantwoordelijkheid gaat verder dan alleen de maatregelen die wettelijk noodzakelijk zijn. Ook bovenwettelijke maatregelen kunnen nodig zijn om de leefbaarheid te beheersen. Gebeurt dit niet of onvoldoende dan wordt het oplossen van problemen in het stedelijk gebied deels afgewenteld op de Meierij/Het Groene Woud en haar inwoners.

Problematiek Haaren - Esch

De huidige overweg Runsdijk zorgt al jaren voor problemen op gebied van de veiligheid en leefbaarheid, als gevolg van zowel het weg- als spoorverkeer, voor de gebruikers van deze overweg en de directe omgeving. In de toekomstige situatie met PHS, waarbij het treinverkeer verder wordt geïntensiveerd, wordt het oplossen van deze knelpunten nog urgenter. Dit komt wat betreft leefbaarheid in Esch nog boven op de leefbaarheidsproblemen als gevolg van sluip(vracht)verkeer in Esch. Voor nadere informatie over deze problematiek wordt verwezen naar bijlage 2: de samenvatting "Variantenstudie Esch overweg Runsdijk".

Daarnaast zal Haaren bij realisatie van PHS eveneens geconfronteerd worden met een soortgelijke problematiek als in Vught. De gemeente Haaren is in de studies naar het PHS niet als knelpunt genoemd, maar het spoor schampt het dorp Esch. In Esch spelen soortgelijke problemen rond het spoor als in Vught, maar dan in het klein. Een aantal woningen staat dermate dicht op het spoor dat overlast van geluid en trillingen niet is te voorkomen. Gedeputeerde Staten gaf dit aan in de brief die zij u stuurde op 10 juni 2013.

Naast de oplossing voor de problematiek rond de overweg Runsdijk, dienen ook maatregelen op gebied van geluid, stof en trillingen binnen PHS voor de inwoners van Esch te worden geborgd. Op dit moment is hierover nog geen duidelijkheid omdat de onderzoeken in het kader van de MER voor het traject Haaren – Boxtel nog uitgevoerd moeten worden. Indien uit de nog uit te voeren MER blijkt dat in Haaren de normen voor geluid- en/of trillingen worden overschreden, dient het Ministerie de kosten dragen om tot passende maatregelen te komen. Deze afspraak zal tussen partijen op 16 juni a.s. vastgelegd moeten worden. Ook hierin verwachten wij evenals andere gemeenten ondersteuning van de Provincie.

Bijdrage Haaren aan de oplossing spoorwegovergang Runsdijk

De gemeente zet in op een haalbare en duurzame oplossing in combinatie met realistische investeringskosten (zie bijlage 2). De gemeente Haaren accepteert dat, kijkend naar de oplossingen voor PHS, van haar een zekere inspanning gevraagd kan worden. De gemeente Haaren tekent hierbij aan dat zij in het kader van de oplossingsrichtingen voor de N65, al "aan de lat staan" voor 30% van de kosten van de totaaloplossing (€ 3 mln. op de € 10 mln.), waar andere gemeenten van provincie en Rijk een ruimhartiger bijdrage ontvangen.

Voor de gemeenten Haaren en Boxtel gaat GS uit van een verdeling van 50% - 50%. De kostenverdeling tussen provincie en gemeente die GS voorstelt voor een mogelijke verdiepte ligging van het spoor in de gemeente Vught is 90% - 10%. De door GS in haar standpunt genoemde verschillen in percentuele bijdrage van gemeenten, zijn voor de gemeenten Haaren en Boxtel onbegrijpelijk en maatschappelijk niet te verantwoorden.

Voorgaande ook gelet op het feit dat PHS heeft een forse impact op de leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid in het dorp Esch. Een dorp dat geconfronteerd wordt met een toename in spoorverkeer waar zij niet om heeft gevraagd. Het is maatschappelijk eveneens niet te verantwoorden dat onder meer de gemeente Haaren –en dus haar inwoners- een forse bijdrage moet leveren aan de oplossing van dit probleem, terwijl de gemeenten elders in Brabant daar grote voordelen van ondervinden.

Hogere provinciale bijdrage voor oplossing Haaren

Wij zijn verheugd dat Gedeputeerde Staten de problematiek rondom de spoorwegovergang erkent en bereid is mee te financieren aan de oplossing. Wij zijn echter van mening dat er voldoende overwegingen en argumenten zijn om in deze specifieke situatie af te wijken van de 50% - 50% verdeling tussen provincie en gemeente, zoals GS aan u voorstelt:

1. Realisatie van het PHS-tracé Meteren-Boxtel verlaagt de kans op een ongeval met gevaarlijke stoffen in de stedelijk verdichte gebieden, onder meer in Breda en Tilburg. Dit

is voor de provincie Noord-Brabant een belangrijke doelstelling. Dit betekent echter dat de lijn 's-Hertogenbosch-Vught-Esch-Boxtel aanzienlijk meer goederen- en personentreinen te verwerken krijgt. Kortom PHS heeft een forse impact op de leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid in het dorp Esch, dat geconfronteerd wordt met een toename in spoorverkeer waar zij niet om heeft gevraagd en geen voordelen van ondervindt. Het is maatschappelijk niet te verantwoorden dat onder meer de gemeente Haaren een forse bijdrage moet leveren aan de oplossing van dit probleem, terwijl de gemeenten elders in Brabant daar grote voordelen van ondervinden.

2. Voor de gemeenten Haaren en Boxtel gaat GS uit van een verdeling van 50% - 50%. De kostenverdeling tussen provincie en gemeente die GS voorstelt voor een mogelijke verdiepte ligging van het spoor in de gemeente Vught is 90% - 10%. De door GS in haar standpunt genoemde verschillen in percentuele bijdrage van gemeenten, zijn voor de gemeenten Haaren en Boxtel onbegrijpelijk en maatschappelijk niet te verantwoorden.
3. De gevolgen van het spoorvervoer en PHS voor de gemeente Haaren zijn, in het klein, vergelijkbaar met de problematiek op andere delen van de corridor. Overlast van onder andere geluid en trillingen als gevolg van de toename van het aantal treinen en het herrouteren van het goederenvervoer, lijkt niet te voorkomen. Indien uit de nog uit te voeren milieuonderzoeken een toename van overlast blijkt en tevens blijkt dat normen worden overschreden, dient het Rijk de kosten te dragen om tot passende maatregelen te komen.

Wij vertrouwen erop dat u overweging en argumenten in deze brief betreft bij uw oordeelsvorming over de hoogte van de provinciale bijdrage aan de oplossing voor de spoorwegovergang Runsdijk in Esch.

Succesvolle en maatschappelijk verantwoorde besluitvorming over PHS door de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu op 16 juni a.s. is daarmee voor onze regio een belangrijke stap dichterbij.

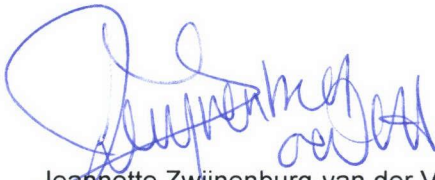
Meer informatie

Heeft u nog vragen? Neemt u dan contact op met de portefeuillehouder Eric van den Dungen, te bereiken via telefoonnummer 0411-627254 of via e-mail E.vd.Dungen@Haaren.nl.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders,



Joan van den Akker
secretaris



Jeannette Zwijnenburg-van der Vliet
burgemeester

gemeente

BOXTEL



gemeente
Haaren



's-Hertogenbosch

Vught



College van Gedeputeerde Staten van de Provincie Noord-Brabant
t.a.v. de heer R. van Heugten
Postbus 90151
5200 MC 's-Hertogenbosch

Uw datum / kenmerk:

Registratiedatum:

Ons kenmerk:

Datum:

Burgerservice nummer:

16 mei 2014

16 mei 2014

Behandeld door:

Telefoonnummer:

Bijlagen:

Verzenddatum:

Coriene Brons

(0411) 65 59 39

Onderwerp: PHS Meteren - Boxtel

Geachte heer van Heugten,

Volgens de huidige planning zijn het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, de Provincie Noord-Brabant en gemeenten voornemens om op 16 juni 2014 afspraken in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) vast te leggen voor het Brabantse deel van de corridor Meteren - Boxtel. Ter voorbereiding hiervan vindt op dit moment intensief ambtelijk en bestuurlijk overleg plaats.

In dat kader willen wij *'de regiogemeenten 's-Hertogenbosch, Vught, Haaren en Boxtel'* u informeren over de benodigde oplossingen in onze gemeenten, u inzicht geven in de investeringskosten van deze oplossingen en in de bijdragen vanuit de gemeenten. Voorgaande zoals besproken in het bestuurlijk overleg van woensdag 14 mei 2014.

Inleiding

Het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer moet er toe leiden dat vanaf 2020:

- ten behoeve van het reizigersvervoer tussen de belangrijkste grote steden 6 intercity's en 2 tot 6 sprinters per uur gaan rijden;
- ten behoeve van de economische ontwikkeling tot een toekomstvast routing van het goederenvervoer wordt gekomen, waarbij zoveel mogelijk goederenvervoer via de Betuweroute gaat rijden.

Wij zien het economisch en maatschappelijk belang van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer op internationaal, landelijk en provinciaal niveau voor het goederen- en personenvervoer. De realisatie van het PHS helpt om de positie van Noord-Brabant als 2e economie van Nederland te versterken. Door haar strategische ligging ten opzichte van de Vlaamse Ruit, de Randstad en het Ruhrgebied trekt de provincie Noord-Brabant hoogwaardige bedrijven en kennis aan die er toe bijdragen dat ze momenteel de 2e economie van Nederland

vormt. Het PHS helpt om hiertoe goede verbindingen tussen multimodale knooppunten voor het reizigers- en goederenvervoer te realiseren. Dat versterkt het spoor als ruggengraat van het Brabantse openbaar vervoerssysteem en als factor van belang voor de sociaal-economische ontwikkeling van Brabant.

De spoorboog bij Meteren verbindt het tracé Meteren-Boxtel aan de Betuweroute. Hierdoor kan de drukke Brabandrouten worden ontlast van goederentreinen. Realisatie van het PHS-tracé Meteren-Boxtel verlaagt de kans op een ongeval met gevaarlijke stoffen in de stedelijk verdichte gebieden, onder meer in Breda en Tilburg. Dit betekent echter dat de lijn 's-Hertogenbosch-Vught-Esch-Boxtel aanzienlijk meer goederen- en personentreinen te verwerken krijgt. Zonder adequate inpassing is PHS dan ook een onaanvaardbaar grote inbreuk op onze regio en vormt een bedreiging voor de leefbaarheid en economische ontwikkeling door de toename van onder andere geluid, trillingen en barrièrewerking.

Het grote maatschappelijk belang rechtvaardigt ons inziens een rechtevenredige investering binnen PHS om de nadelige gevolgen voor onze gemeenten weg te nemen. Deze verantwoordelijkheid gaat verder dan alleen de maatregelen die wettelijk noodzakelijk zijn. Ook bovenwettelijke maatregelen kunnen nodig zijn om de leefbaarheid te beheersen.

Sinds de voorkeursbeslissing PHS is door gemeenten zowel ambtelijk als bestuurlijk fors geïnvesteerd en intensief met verschillende partijen samengewerkt om tot adequate oplossingen te komen. Deze inspanning is door gemeenten gedaan in de wetenschap van de woorden van de minister dat er financiële ruimte binnen het PHS-budget is om knelpunten aan te pakken en maatwerk te leveren onder voorwaarde van medefinanciering door de regio (Provincie en Gemeenten). Ook de Provincie heeft aangegeven hierin haar verantwoordelijkheid te willen en zullen nemen.

Wij zijn bereid binnen de maatschappelijk verantwoorde mogelijkheden die we hiervoor hebben, naar draagkracht mede te investeren in de oplossing voor de knelpunten in onze gemeenten. De bijdragen zijn gebaseerd op een uiterste inspanning van de betrokken gemeenten om wat maximaal haalbaar is in te brengen. Daarbij spelen de volgende aspecten een rol:

- de bezuinigingen van rijkswege;
- de risico's rond transitie van Rijk naar Gemeenten;
- de baten die PHS nationaal en provinciaal heeft door:
 - de verbeterde bereikbaarheid van de havens voor goederenvervoer;
 - de verbeterde verbinding voor personenvervoer op de corridor Amsterdam-Eindhoven en de corridor Rotterdam-Eindhoven;
 - de ontlasting van Dordrecht, Tilburg en Breda, die daarmee een groter ontwikkel potentieel krijgen.

Op basis van de samenwerking tot op heden gaan wij er vanuit dat de Provincie eveneens haar verantwoordelijkheid neemt voor de regionale bijdrage en mede invulling geeft aan het hiervoor genoemde het maatwerk, zowel van Ministerie als Provincie.

Situatie gemeenten

Hieronder wordt per gemeente de benodigde oplossing kort beschreven, de investeringskosten die hieraan zijn verbonden en de bijdrage van de betreffende gemeente aan de oplossing.

Boxtel

In het kader van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) is door de gemeente Boxtel, ProRail en het ministerie van IenM en in afstemming met de provincie Noord-Brabant, gezamenlijk de problematiek ter hoogte van de dubbele overweg Tongersestraat in Boxtel aangepakt. Kern van deze problematiek is dat de huidige dubbele spoorwegovergang reeds jaren voor veel vertraging voor het gemotoriseerde en langzaam verkeer zorgt en knelpunten op het gebied van leefbaarheid en veiligheid veroorzaakt. In de toekomstige situatie met PHS, waarbij het treinverkeer op de lijn Den Bosch – Eindhoven wordt geïntensiveerd, wordt het oplossen van deze knelpunten nog urgenter.

De resultaten van een eveneens gezamenlijk en intensief traject van burgerparticipatie zijn in een variantenstudie, in opdracht van de hiervoor genoemde partijen, nader onderzocht en uitgewerkt.

Eén van de door de gemeente Boxtel gestelde randvoorwaarden bij het zoeken naar een haalbare en duurzame oplossing, is een realistisch, financieel kader. Met dit realisme en optimalisatie van de verschillende onderzochte oplossingsrichtingen is de gemeente Boxtel samen met haar partners tot een voorkeursvariant gekomen die binnen het financiële kader haalbaar lijkt te zijn. Een voorkeursvariant die ruim binnen het in uw Statenbrief van 10 juni 2013 genoemde bedrag van € 50 mln. valt.

Op basis van deze variantenstudie is door de gemeenteraad van Boxtel op 26 november 2013 een inhoudelijke keuze gemaakt voor de omleidingsvariant B14/B15. Het ministerie van IenM, Provincie en ProRail zijn hierbij intensief betrokken. Tijdens de bestuursconferentie PHS op 18 december 2013 hebben partijen afgesproken deze oplossing verder uit te werken, vooruitlopend op en parallel aan het vastleggen van afspraken over de financiering van de oplossing tussen partijen.

De voorkeursvariant gaat uit van het sluiten van de dubbele overweg Tongersestraat, het omleiden van verkeer en handhaven van een verbinding voor langzaam verkeer door aanleg van een tunnel ter plaatse van de dubbele overweg. De voorkeursvariant kent de volgende onderdelen:

- Fietstunnel ter plaatse van de Tongersestraat tussen Breukelsestraat en Kapelweg en met een aansluiting op Tongeren;
- Opheffen van beide gelijkvloerse overwegen op de Tongersestraat;
- Aanleg van de Verbindingsweg Ladonk - Kapelweg (VLK);
- Opwaardering Keulsebaan naar 2x2 rijstroken vanaf de Parallelweg-Zuid tot en met aansluitingen A2;
- Aanpassingen Tongeren met aanleg vrij liggend fietspad, fietssuggestiestroken, keerlus en aansluiting op VLK.

Door het realiseren van de voorkeursvariant wordt de complexe situatie (combinatie van gemotoriseerd verkeer en spoor) ter plaatse van de dubbele overweg in de Tongersestraat opgelost. Hiermee wordt de gevaarlijke verkeerssituatie opgelost en de leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid binnen Boxtel verbeterd. Ook de positie van bedrijventerrein Ladonk-Vorst verbetert aanzienlijk, wat zorgt voor een belangrijke economische impuls. Daarnaast levert dit een positieve bijdrage aan de beschikbaarheid, betrouwbaarheid en veiligheid van het spoor.

Bovendien sluit de voorkeursvariant aan op het provinciaal beleid ten aanzien van verkeer, leefbaarheid en bereikbaarheid.

Naast de oplossing voor de problematiek rond de dubbele overweg in de Tongersestraat, dienen ook maatregelen op gebied van geluid, stof en trillingen binnen PHS voor onze inwoners te worden geborgd. Op dit moment is hierover nog geen duidelijkheid omdat de onderzoeken in het kader van de MER voor het traject Haaren – Boxtel nog uitgevoerd moeten worden.

Investeringskosten

De investeringskosten van de voorkeursvariant bedragen ca. € 38.4 miljoen.

Bijdrage gemeente Boxtel

De gemeente heeft ingezet op een haalbare en duurzame oplossing in combinatie met een realistisch, financieel kader. Vanzelfsprekend is de gemeente Boxtel daarnaast bereid, binnen de maatschappelijk verantwoorde mogelijkheden die we hiervoor hebben, mede te investeren in een integrale oplossing. Hiervoor is een bedrag van € 2.7 miljoen in de begroting gereserveerd.

Haaren (Esch)

De huidige overweg Runsdijk zorgt al jaren voor problemen op gebied van de veiligheid en leefbaarheid, als gevolg van zowel het weg- als spoorverkeer, voor de gebruikers van deze overweg en de directe omgeving. In de toekomstige situatie met PHS, waarbij het treinverkeer verder wordt geïntensiveerd, wordt het oplossen van deze knelpunten nog urgenter. Dit komt wat betreft leefbaarheid in Esch nog boven op de leefbaarheidsproblemen als gevolg van sluip(vracht)verkeer in Esch.

Doelstelling is een duurzame, haalbare en realistische oplossing voor de knelpuntsituatie rond de overweg Runsdijk in Haaren, zonder dat daardoor bovenregionaal (sluip)verkeer wordt aangetrokken. Hiervoor wordt op dit moment een beknopte variantenstudie uitgevoerd.

Belangrijke elementen bij het vinden van een passende oplossing zijn:

1. het scheiden van langzaam en snelverkeer waardoor de verkeersveiligheid, met name voor kwetsbare weggebruikers ten opzichte van het vrachtverkeer, verbetert;
2. het beschikbaar krijgen van meer en overzichtelijke opstelruimte voor de spoorwegovergang in het belang van de veiligheid van spoor- en wegverkeer;
3. het verbeteren van de situatie (verkeersveiligheid en spoor) zonder dat deze aantrekkelijker wordt als sluiproute voor bovenlokaal verkeer;
4. verbeteren van de leefbaarheid;
5. hanteerbare kosten.

Het eerste concept van de variantenstudie is gereed. De variantenstudie wordt in de week van 19 mei 2014 (week 21) afgerond.

De bijzondere situatie van de problematiek willen wij in dit kader nog eens extra onder uw aandacht brengen door een citaat uit uw Statenbrief van 10 juni 2013.

“De gemeente Haaren is in de studies naar het PHS niet als knelpunt genoemd. Het spoor schampt het dorpje Esch. Toch spelen in Esch soortgelijke problemen rond het spoor als in Vught, maar dan in het klein. Een aantal woningen staat dermate dicht op het spoor dat overlast

van geluid en trillingen niet is te voorkomen. De aansluiting van de kruising Heikant-Runsdijk op de spoorwegovergang in Esch levert gevaarlijke situaties op voor fietsers en vrachtverkeer." Naast de oplossing voor de problematiek rond de dubbele overweg Runsdijk, dienen ook maatregelen op gebied van geluid, stof en trillingen binnen PHS voor de inwoners van Esch te worden geborgd. Op dit moment is hierover nog geen duidelijkheid omdat de onderzoeken in het kader van de MER voor het traject Haaren – Bortel nog uitgevoerd moeten worden.

Investeringskosten

Op basis van de concept variantenstudie d.d. 6 mei 2014, kan worden geconcludeerd dat de investeringskosten voor de voorkeursvariant rond € 3.4 miljoen bedragen.

Bijdrage gemeente Haaren

De gemeente zet in op een haalbare en duurzame oplossing in combinatie met realistische investeringskosten. De gemeente Haaren accepteert dat, sec kijkend naar de oplossingen voor PHS, van haar een zekere inspanning gevraagd kan worden. De gemeente Haaren tekent hierbij aan dat zij in het kader van de oplossingsrichtingen voor de N65, al "aan de lat staan" voor 33% van de kosten van de totaaloplossing (€ 3 mln. op de € 10 mln.), waar andere gemeenten van provincie en Rijk een ruimshartiger bijdrage ontvangen. De gemeente Haaren kan zich zowel financieel als politiek niet veroorloven om ook in het PHS dossier een percentueel hogere bijdrage aan de oplossing te leveren dan andere gemeenten. De mogelijkheden van een bijdrage door Haaren worden momenteel bekeken. Deze mogelijkheden worden in politieke zin ook beperkt door het feit dat, anders dan andere gemeenten, de gemeente Haaren geen enkel voordeel heeft van het spoor en derhalve in het PHS-proces uitsluitend meer overlast krijgt.

Vught

Alleen een verdiepte ligging biedt een oplossing voor Vught. Vanuit de verschillende invalshoeken en doelstellingen is er een keuze tussen V3+, V4+ en V5+. Vanuit het perspectief van bouwbaarheid en meerkosten is voor Vught variant V3+ een verdedigbare oplossing. Dat is de ondergrens voor de gemeente Vught. De gemeente Vught heeft fors bijgedragen aan de oplossing van de N65 met € 10 miljoen aan investeringsbijdrage plus bijdragen aan de plankosten van de Verkenning voor de N65.

Investeringskosten

De investeringskosten van de hiervoor genoemde varianten zijn opgenomen in de variantennota en het Informatiedocument ten behoeve van besluitvorming variantenkeuze PHS Meteren – Bortel. Voor de variant V3+ bedragen de investeringskosten € 545 tot € 561 miljoen (bandbreedte vanwege de onzekerheid trillingen).

Bijdrage Vught

Onder het voorbehoud van besluitvorming in de gemeenteraad ziet Vught zijn bijdrage aan de PHS-maatregelen als volgt.

Vught is bereid om, naast de bijdrage van € 10 miljoen in de N65 ook € 10 miljoen bij te dragen aan PHS. De bijdrage van Vught is als volgt uit te splitsen:

- De onderdoorgang Wolfskamerweg uit MER halen en realiseren onder verantwoordelijkheid van gemeente Vught met bijdragen vanuit Rijk en Provincie. Besparing is dan 21% BTW

zijnde € 3 miljoen bij huidige bouwkosten van circa € 15 miljoen. Bijdrage Vught € 2,5 miljoen.

- Bijdrage Vught aan de bouwkosten, inclusief dekplaten over het spoor, in relatie tot herinrichting, € 3 miljoen.
- Bijdrage aan herinrichting en aanpassing infrastructuur rondom het spoor € 4,5 miljoen.

Dit laatste mede in relatie tot de doelstellingen van een op te richten ontwikkelmaatschappij. Deze maatschappij richt zich op de (tijdelijke) herhuisvesting en herinrichting van de spoorzone. Ook faciliteert deze maatschappij een snellere en efficiëntere bouwtijd.

De gemeente Vught verbindt de volgende randvoorwaarden aan de hiervoor genoemde bijdrage:

1. Keuze voor variant V3+ of de bijbehorende sub-variant
2. Aanvullend onderzoek subvariant "verdiept naast bestaand spoor". Deze subvariant op V3+ levert besparingen op tussen € 15- 25 miljoen en een verkorting van de bouwtijd met minimaal een half jaar.
3. Uitwerking van een goede inpassing voor Klein Brabant.

's-Hertogenbosch

De gemeente 's-Hertogenbosch wordt over een lengte van 8 km doorsneden door het spoortraject Meteren-Boxtel. Er leven er ruim 9.500 bewoners binnen de geluidcontouren van dit spoortraject. Ondersteund door Rijk en Provincie investeert de gemeente vanaf midden jaren '90 fors in de ontwikkeling van de spoorzone, waaronder Paleiskwartier, Kop van 't Zand, Maasboulevard en Boschveld en Orthen-Links die in het kader van het GSB-beleid worden aangepakt. Na de afronding van deze projecten wonen er 12.500 bewoners binnen de Bossche spoorzone.

Voor 's-Hertogenbosch in het bijzonder geldt dat zij binnen enkele jaren wordt geconfronteerd met twee tracébesluiten op het spoor. De werkzaamheden in het kader van Sporen in Den Bosch (SiDB) zijn nog niet afgerond, PHS is nu in voorbereiding. De (effecten van) beide plannen kunnen niet los van elkaar worden gezien. De gemeente 's-Hertogenbosch zet zich daarom in op de bescherming van de leefbaarheid en veiligheid binnen de volledige spoorzone. Hiervoor wordt een zeer effectieve en doelmatige oplossing voorgesteld, namelijk het 'gedifferentieerd rijden' van goederenvervoer. Concreet vragen we een beperking van de maximale rijdsnelheid tot 40 km/h binnen het stedelijk gebied van 's-Hertogenbosch, in de avond- en nachtperiode. Dit is de meest kwetsbare periode voor de bewoners qua rust en veiligheid. Bovendien is de intensiteit van het reizigersvervoer veel lager dan overdag waardoor er voldoende capaciteit op het spoor is om de goederentreinen met een lagere snelheid door 's-Hertogenbosch te laten rijden.

Gedifferentieerd rijden is nu alleen mogelijk als de veiligheid op het spoor in het geding is. Ook trillingen, geluid en (verhoging) externe veiligheid zouden een afwegingscriterium moeten zijn voor gedifferentieerd rijden, met name daar waar wettelijke maatregelen als "niet doelmatig" worden beschouwd. Om gedifferentieerd rijden door te kunnen voeren, is er een wetswijziging nodig van de Spoorwegwet en een wijziging van het Besluit spoorverkeer. We vragen de medewerking van de Provincie voor een effectieve lobby richting het Rijk, om deze wettelijke beperkingen op te heffen.

De gemeente 's-Hertogenbosch heeft de ambitie om in het stadsdeel Maaspoort een extra NS-station te realiseren. Station Maaspoort past in het Mobiliteitsbeleid provincie Noord-Brabant en gemeente 's-Hertogenbosch. In het Meerjarenplan van OV-Netwerk Brabantstad is station Maaspoort al enige jaren als gewenst station opgenomen. Door PHS dreigt de toekomstige inpassing van station Maaspoort onmogelijk dan wel onbetaalbaar te worden gemaakt. We vragen de Provincie om medewerking aan een effectieve lobby richting het Rijk, om bij de planvorming van PHS rekening te houden met de (mogelijke) toekomstige inpassing van station Maaspoort.

Investeringskosten

De investeringskosten van gedifferentieerd rijden bedragen voor de overheden € 0,-. Voor station Maaspoort zijn er nog geen investeringskosten gemoeid.

Bijdrage gemeente 's-Hertogenbosch

In het Bereikbaarheidsprogramma Koersnota is voor de periode ná 2015 € 5 miljoen opgenomen voor Station Maaspoort (waarvan 40% subsidie). Mocht het station haalbaar zijn (en er is medewerking vanuit I&M, NS en ProRail) dan volgt een politieke afweging over de exacte hoogte en de dekking van de gemeentelijke bijdrage.

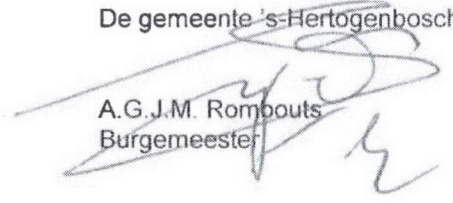
Tot slot

Wij gaan er vanuit dat deze informatie bijdraagt aan het op korte termijn inzichtelijk krijgen van de bijdrage vanuit de regio (Provincie en gemeenten), zodat de afspraken in het kader van PHS op 16 juni 2014 kunnen worden vastgelegd.

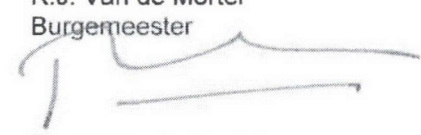
Graag ontvangen wij uw reactie op deze brief, zoals besproken tijdens het bestuurlijk overleg van 14 mei 2014, vóór het overleg met de Directeur- generaal bereikbaarheid mevrouw L.M.C. Ongerling van het ministerie van Infrastructuur en Milieu op dinsdag 20 mei 2014.

Met vriendelijke groet,

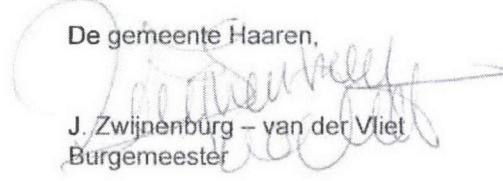
De gemeente 's-Hertogenbosch,


A.G.J.M. Rombouts
Burgemeester

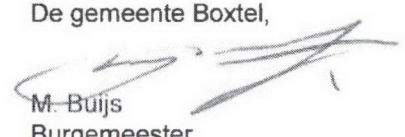
De gemeente Vught,


R.J. Van de Mortel
Burgemeester

De gemeente Haaren,


J. Zwijnenburg - van der Vliet
Burgemeester

De gemeente Boxtel,


M. Buijs
Burgemeester



Samenvatting Concept Variantenstudie Esch Overweg Runsdijk

Samenvatting, op basis van de concept eindrapportage Variantenstudie Esch Overweg Runsdijk van RoyalHaskoning DHV, d.d. 15 mei 2014

Concept – In bewerking

d.d. 20 mei 2014

Inhoudsopgave

1. *Inleiding*
 - 1.1. Inleiding
 - 1.2. Aanleiding – relatie PHS
 - 1.3. Probleemstelling
 - 1.4. Doelstelling
2. *Oplossingsrichtingen en varianten*
 - 2.1. Uitgangspunten oplossingsrichting
 - 2.2. Beschrijving 2 oplossingsrichtingen en 4 varianten
3. *Eerste beoordeling varianten*
 - 3.1. Verkeer / Oplossend vermogen
 - 3.2. Beleidskader
 - 3.3. Leefbaarheid
 - 3.4. Ruimtelijke effecten
 - 3.6. Kosten
4. *Voorlopige conclusies en aanbevelingen*
 - 4.1. Voorlopige conclusies en aanbevelingen
 - 4.2. Afronding variantenstudie spoorwegovergang Esch



1. Inleiding

1.1. Inleiding

Voor de spooroverweg Runsdijk bij Esch wordt gezocht naar een oplossing om de knelpunten op het gebied van veiligheid en leefbaarheid op te lossen.

Royal Haskoning DHV is gevraagd hiervoor een beknopte variantenstudie te doen en een kostenraming op te stellen. In dit document wordt de inhoud van concept eindrapportage van de variantenstudie, die nog in bewerking is, beschreven.

Voor nadere informatie wordt verwezen naar de concept “Variantenstudie Spoorwegovergang Esch” d.d. 15 mei 2014 van Royal Haskoning DHV.

1.2. Aanleiding – relatie PHS

De spoorwegovergang Runsdijk-Gestelseweg vormt de hoofdroute vanuit Esch naar de Rijksweg A2. De situatie ter plaatse van de spoorwegovergang Runsdijk-Gestelseweg is gevaarlijk, zowel voor het wegverkeer als voor het treinverkeer. De afstand tussen de kruising Heikant-Runsdijk en de spoorwegovergang is van oudsher minimaal: de Heikant loopt langs het spoor en sluit direct bij de spoorwegovergang aan op de Runsdijk. Hier speelt mee dat links op de hoek bebouwing dicht op de weg staat waardoor er weinig zicht is. Deze onveilige situatie wordt verergerd door de krappe bocht die het vrachtverkeer ter beschikking heeft naar de Heikant om het spoor te kunnen passeren. Vooral bij sluiting van de spoorbomen ontstaan gevaarlijke situaties.

Dit wordt versterkt doordat er ter plaatse van de overweg geen scheiding is tussen langzaam- en gemotoriseerd verkeer: Fietzers en vrachtverkeer mengen zich op een weg met een beperkt profiel.

In feite kan de spoorwegovergang als een flessenhals worden getypeerd: verkeer vanuit het zuiden (Heikant) en westen (Runsdijk) komt bij elkaar en moet op dezelfde plaats het spoor oversteken. Vanuit het oosten wordt het vrij liggend fietspad langs de Gestelseweg de rijbaan op geleid en moet samen met het snelverkeer op dezelfde plaats het spoor oversteken.

Het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS), voorziet in een herrouting van het goederenvervoer en een toename van het reizigersvervoer. Dit betekent dat de lijn 's-Hertogenbosch-Vught-Esch-Boxtel aanzienlijk meer goederen- en personen treinen krijgt te verwerken. Als gevolg van PHS zal de overweg vaker gesloten zijn. Daardoor neemt de barrièrewerking toe en wordt de veiligheid en leefbaarheid op en rondom de spoorwegovergang Runsdijk-Gestelseweg naar verwachting een ernstig knelpunt.

1.3. Probleemstelling

De huidige overweg Runsdijk zorgt al jaren voor problemen op gebied van de veiligheid en leefbaarheid, als gevolg van zowel het weg- als spoorverkeer, voor de gebruikers van deze overweg en de directe omgeving. In de toekomstige situatie met PHS, waarbij het treinverkeer verder wordt geïntensiveerd, wordt het oplossen van deze knelpunten nog urgenter.

1.4. Doelstelling

Het vinden van een duurzame, haalbare en realistische oplossing voor de knelpuntsituatie rond de overweg Runsdijk in Haaren zonder dat daardoor bovenregionaal (sluip)verkeer wordt aangetrokken.

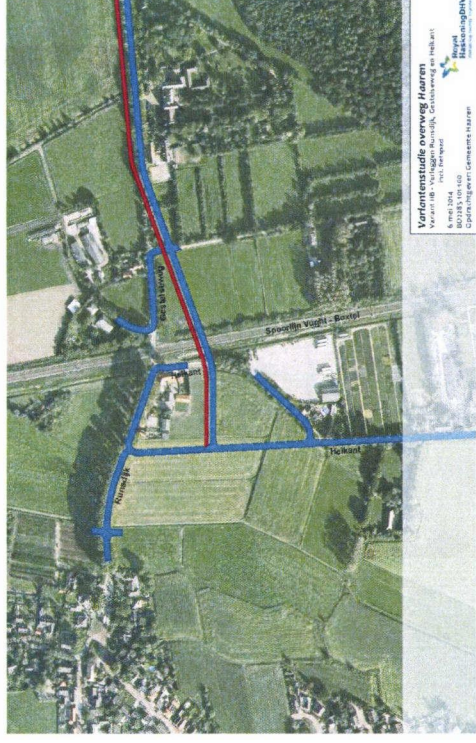
Variant 1B

2. Oplossingsrichtingen en varianten

Oplossingsrichting II

De overweg wordt verplaatst naar het zuiden en de Gestelseweg wordt afgebogen naar de nieuwe overweg. Waar de Heikant nu naast het spoor loopt wordt deze in westelijke richting opgeschoven en aangesloten op de Runsdijk.

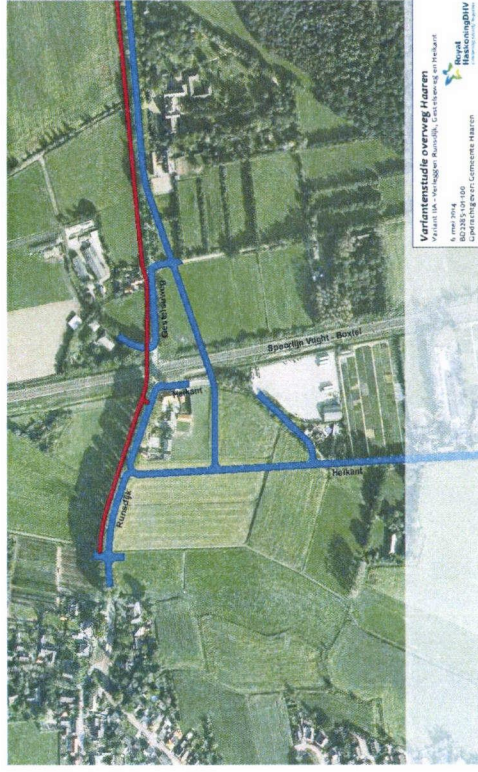
- **Variant IIA.** Het fietspad blijft wel op huidig tracé (er ontstaan feitelijk 2 overgangen ca. 70 m uit elkaar).
- **Variant IIB.** Het fietspad loopt mee met de nieuwe weg naar de nieuwe spoorwegovergang en loopt , gescheiden van de rijbaan door tot de aansluiting van de omgelegde Heikant.



Variant IIB

Een ongelijkvloerse kruising met het spoor is op dit moment buiten beschouwing gelaten, primair in verband met de kosten en de kans op een mogelijk verkeersaantrekkend effect. Niet uitgesloten wordt dat dit op termijn toch aan de orde is. ProRail streeft in verband met de veiligheid namelijk naar ongelijkvloerse kruisingen, met name op deze belangrijke PHS-corridor.

De vier varianten zijn voor deze studie nog slechts globaal uitgewerkt (zie afbeeldingen 2.1 -2.4) om een eerste beeld te krijgen van kosten en effecten.



3. Eerste beoordeling varianten

In deze eerste beoordeling is gekeken naar de volgende aspecten:

1. Verkeer/oplossend vermogen
2. Beleidskader
3. Leefbaarheid
4. Ruimtelijke effecten - inpasbaarheid
5. Kosten

3.1. Verkeer oplossend vermogen

Criteria:

- Verkeersafwikkeling en mate van scheiding verkeersoorten
- Verbetering opstelruimte
- Kans op sluipverkeer/vruchtverkeer door de kern

Scheiding verkeersoorten

In alle varianten is sprake van de aanleg van een vrijliggend fietspad. In de varianten IA en IB loopt het fietspad dan door tot de dorpsrand van Esch. Bij de varianten IIA en IIB tot aan de aansluiting op de Heikant. Doordat bij de spoorwegovergang in alle gevallen de fietsers en voetgangers gescheiden zijn van het auto verkeer ontstaat een verkeersveiligere situatie. Bij variant IIA is de scheiding het verst doorgevoerd doordat het autoverkeer in zuidelijke richting afbuigt en het fietspad langs de Gestelseweg. Bij variant IIB ontstaat een afbuiging in de fietsroute van de directe lijn die de Runsdijk-Gestelseweg nu vormt. Dit is voor fietsers minder aantrekkelijk. Voor fietsers is variant IIA het gunstigst.

Voor de algehele verkeersafwikkeling oogt oplossingsrichting I het meest eenvoudig met die kanttekening dat de route Runsdijk - Gestelseweg de hoofdroute blijft, terwijl bij oplossingsrichting II een keuzepunt ontstaat bij de nieuwe T-aansluiting op de Heikant.

Verbetering opstelruimte

De verbetering van de opstelruimte is bij oplossingsrichting II het grootst. Bij variant IA is deze het minst omdat de afstand van de verschoven Heikant tot de spoorwegovergang nog steeds beperkt is.

Variant IB is iets minder gunstig dan IIA en IIB omdat bij eerst genoemde variant sprake is van inritten naar percelen direct aan weerszijden van de spoorwegovergang.

Kans op sluipverkeer/vruchtverkeer door de kern

De kans op sluipverkeer is mede afhankelijk van de verdere routekeuze mogelijkheden rondom Esch. Bij oplossingsrichting I wijzigt de situatie voor sluipverkeer zich niet wezenlijk. Doordat het fietsverkeer van de rijbaan gaat wordt de doorstroming verbeterd. Daardoor wordt de route in principe aantrekkelijker voor sluipverkeer. Als gevolg van het PHS zal de overweg echter vaker gesloten zijn hetgeen een extra belemmering oplevert. Per saldo lijkt de route minder aantrekkelijk voor sluipverkeer te worden.

Oplossingsrichting II is voor sluipverkeer nog iets minder aantrekkelijk omdat de route langer wordt en minder logisch is.

Vruchtverkeer dat nu door de kern Esch rijdt heeft geen alternatief en zal door de kern blijven rijden. Het betreft in hoofdzaak verkeer dat van het bedrijventerrein aan de zuidzijde van Esch naar de A2 wil. Bij oplossingsrichting II ontstaat een bewust keuzepunt. Indien op termijn een verbinding gemaakt kan worden van de Leunisdijk/Eschebaan naar de Heikant ontstaat een alternatief voor het vruchtverkeer om buiten de kern om naar de A2 te rijden.

Bij oplossingsrichting I kan deze route ook worden ingezet, maar blijft de oude route een makkelijk alternatief. Hier zullen eerder flankerende maatregelen nodig zijn.

3. Eerste beoordeling varianten

3.2. Beleidskader

Criteria:

- Passend binnen doelstellingen PHS
- Passend binnen een langere termijn visie van gemeente/provincie
- Bestemmingsplan
- Bereikbaarheid hulpdiensten

Passend binnen de doelstellingen PHS

De aanwezigheid van gelijkvloerse spoorwegkruisingen is in het kader van het PHS feitelijk niet gewenst. Op dit aspect scoren de variant in principe gelijk. Verschil bestaat in het feit dat bij variant IIA de spoorwegkruisingen voor langzaam en snelverkeer verder uit elkaar liggen. Hierdoor ontstaan twee kruisingen kort na elkaar. Dit wordt door ProRail als zeer onwenselijk gezien.

Passend binnen langere termijn visie

Er is geen langere termijn beleid dat voor deze overgang direct relevant is. Wel wordt Esch als karakteristiek Brabants dorp gezien en is de veiligheid, leefbaarheid en gezondheid in het geding. De varianten zijn hierin op zichzelf niet onderscheidend.

Deze situatie kan veranderen indien bij Variant IIB, mogelijk op langere termijn, een verbinding van de Heikant naar de Esschebaan wordt beschouwd. Dan ontstaat een situatie die de route door het dorp wezenlijk kan ontlasten. Dit kan bij de afwegingen relevant zijn omdat de gemeente Haaren een structuurvisie voorbereidt waarin expliciet aandacht wordt besteed aan het verbeteren van de verkeerssituatie in Esch.

Bestemmingsplan

Het studiegebied ligt binnen bestemmingsplan Buitengebied van de gemeente Haaren, uit 2011. Geen van de varianten kan binnen het vigerende bestemmingsplan worden gerealiseerd. De afwijkingen zijn bij de varianten IIA en IIB het grootst en bij IA het minst.

Bereikbaarheid hulpdiensten

De varianten zijn hierin op zichzelf niet onderscheidend. De verschillen worden als verwaarloosbaar aangemerkt.

3.3. Leefbaarheid

Bij het aspect leefbaarheid kan gekeken worden naar:

- Veiligheid
- Geluid
- Trillingen
- Luchtkwaliteit

Bij de beoordeling van de effecten voor de leefbaarheid zijn de effecten van Het PHS zelf buiten beschouwing gelaten omdat dat geen verschil maakt voor de varianten. Er is gekeken naar de vraag of de varianten significante verschillen in de leefbaarheid te weeg kunnen brengen. Het gaat daarbij enerzijds om de leefbaarheid voor de bewoners van de woningen in de directe omgeving van de spoorweginval en anderzijds om de leefbaarheid in de ruimere omgeving: het dorp Esch. Het betreft hier met het autoverkeer samenhangende effecten die lokaal verschillen kunnen opleveren.

Per variant zijn deze aspecten bekeken. Hierbij spelen het verleggen van de verkeersstroom in zuidelijke richting (oplossingsrichting II) en het, geheel of gedeeltelijk, amoveren van woningen (oplossingsrichting I) een rol. Voor nadere informatie wordt verwezen naar de variantenstudie Esch Overweg Rundsijk.

3.4. Ruimtelijke effecten

Hiervoor zijn de volgende aspecten globaal bekeken:

Landschap en Stedenbouw, inpasbaarheid (civiel), Natuur en Ecologie, Water.

3. Eerste beoordeling varianten

Landschap en Stedenbouw

De oplossingsrichting I blijft het dichtst bij de huidige ruimtelijke structuur en tast het verkavelingspatroon minder aan dan oplossingsrichting II.

Variant IA leidt tot een restruimte tussen het spoor en de verschoven Heikant. Bij variant IB is het verloop van de Heikant vanuit verkeerskundig oogpunt niet meer heel logisch. Overwogen kan worden deze geheel recht door te trekken, direct langs de kavelsloot die naar de Runsdijk loopt.

Bij oplossingsrichting II wordt een groter gebied door de ingreep geraakt waarbij oude patronen worden aangetast en bomenrijen moeten worden doorsneden. Hierdoor ontstaan restruimtes en minder goed bruikbare percelen. Enige optimalisatie is overigens nog denkbaar. Daarnaast zou het realiseren van nevendoelen (bijv. waterberging) nog kunnen worden beschouwd.

Inpasbaarheid

Bij de varianten IA, IB en IIA speelt de inpasbaarheid van het vrijliggend fietspad een rol. Doortrekking leidt mogelijk tot aantasting van de directe woonomgeving (tuin) van bewoners. Uit eerder overleg is echter bekend dat het vinden van een oplossing hier bespreekbaar is.

Dit is bij variant IIB is niet noodzakelijk. Hier kan de ingreep beperkt blijven tot onbebouwde (agrarische) percelen.

Bij de inpasbaarheid kan ook wat zich onder de grond bevindt een rol spelen. Op basis van een Klic-melding is gebleken dat nabij de spoorwegovergang één of meer buisleidingen met gevaarlijke inhoud en/of kabels van grote waarde liggen, waarvan Gasunie de beheerder is. Hoewel dit de inpasbaarheid niet onmogelijk maakt, kan er wel sprake zijn van hoge kosten indien de leidingen moeten worden verplaatst.

Bij de varianten IA en IB is de kans op extra kosten in verband met aanwezige kabels en leidingen groter omdat er meer kabels en leidingen in de grond zitten, zowel parallel aan het spoor als langs de Gestelseseweg en de Heikant. Bij de uitwerking van iedere variant is dit daarom een aandachtspunt.

Natuur en ecologie

Aan weerszijden van de spoorlijn is sprake van een landschapszoekgebied. De agrarische gronden tussen de Heikant en de dorpsrand van Esch zijn aangemerkt als botanisch waardevol gras- en akkerland. Bovendien loopt over deze gronden van noord naar zuid een ecologische verbindingzone.

Ook de graslanden langs de spoorlijn ten zuiden van de Gestelseseweg zijn aangemerkt als botanisch waardevol grasland.

De kans op aantasting van natuur en ecologie is bij oplossingsrichting I geringer dan bij II omdat geen sprake is van doorsnijding van waardevolle botanische gras- en akkerlanden en aantasting van bomenrijen die voor verschillende diersoorten van belang kunnen zijn (bijv. kleine zoogdieren, vogels, vleermuizen).

Water

In het provinciaal waterplan zijn tussen Esch en de spoorlijn zones aangegeven voor herstel en behoud watersystemen (rode arcering), regionaal waterbergingsgebied (diagonale paarse arcering), en reservering waterberging (verticaal paarse arcering).

De reservering loopt tot aan de Heikant. Dit betekent dat alle varianten aan deze zone raken, omdat in alle gevallen sprake is van aanpassing en verschuiving van de Heikant. Mogelijk ligt hier echter ook een kans omdat de aanpassing van de infrastructuur wellicht gecombineerd kan worden met de realisatie van waterbergingsgebied, bijvoorbeeld op vrijkomende gronden tussen het spoor en de verplaatste Heikant. Bezien kan worden of dit ook verbonden kan worden met natuurontwikkeling.

3. Eerste beoordeling varianten

3.5. Kosten

Samenvatting SSK		Totaal			
Overweg Esch					
versie	raming	v0.2	v0.2	v0.2	v0.2
Investeringskosten (indeling naar categorie):		variant IA	variant IB	variant IIA	variant IIB
Investeringskosten exclusief BTW		€ 2.365.250	€ 3.152.896	€ 2.260.848	€ 2.582.645
BTW		€ 243.792	€ 266.179	€ 443.931	€ 512.780
Investeringskosten inclusief BTW		€ 2.609.042	€ 3.419.075	€ 2.704.779	€ 3.095.425
Investeringskosten incl. BTW verdeeld over de 2 objecten					
Civiele werkzaamheden		€ 2.172.310	€ 2.990.812	€ 1.462.439	€ 1.411.441
Spoorwerkzaamheden		€ 436.732	€ 428.263	€ 1.242.341	€ 1.683.984
totaal, incl. BTW		€ 2.609.042	€ 3.419.075	€ 2.704.779	€ 3.095.425

Om inzicht te krijgen in de kosten van de verschillende varianten zijn globale kostenramingen opgesteld.

Daarbij is voor de aanlegkosten onderscheid gemaakt in direct aan het spoor gerelateerde kosten (spoorwerkzaamheden) en daaruit volgende kosten voor aanpassing infrastructuur (civiele werkzaamheden).

De bandbreedte waarbinnen de varianten zich bewegen is 2,6 – 3,4 miljoen euro. Op de kosten van de varianten IA en IB is de amovering van de woningen Runsdijk-Heikant van grote invloed. Bij de varianten IIA en IIB zijn de bouwkosten substantieel hoger. Deze tellen ook door in de engineeringkosten, bijkomende kosten en BTW.

4. Voorlopige Conclusies en Aanbevelingen

4.1. Voorlopige conclusies

Oplossingsrichting I

Binnen oplossingsrichting I valt variant B duurder uit dan variant A. Een belangrijk verschil wordt gemaakt in de vastgoedkosten. Variant IB is duurder doordat als uitgangspunt is genomen dat alle woningen tussen de verschoven Heikant en het spoor worden geamoveerd. De hiermee gemoeide kosten bedragen meer dan de helft van het totaal. Hiermee worden echter wel belangrijke veiligheids- en leefbaarheidsproblemen opgelost en bovendien ontstaat een veel betere verkeersafwikkeling bij de spoorwegovergang. Er ontstaat voldoende opstelruimte voor de overweg en door het vrij liggend fietspad verdwijnt de flessenhals en neemt de verkeersveiligheid toe.

Oplossingsrichting II

Binnen oplossingsrichting II heeft het verplaatsen van alleen de weg (IIA) als nadeel dat er twee spoorwegovergangen op korte afstand ontstaan en juist op een tracé waar gelijkvloerse kruisingen ongewenst zijn. Dit strookt niet met het beleid dat in het kader van het PHS wordt gehanteerd door het Ministerie van I&M en ProRail, namelijk op drukke corridors zoals Den Bosch-Eindhoven verminderen van gelijkvloerse overwegen.

Het met de omgeleide weg mee laten lopen van het fietspad (IIB) heeft als nadeel dat de fietsroute naar het dorp een minder direct verloop krijgt (omrijden). Deze oplossingsrichting biedt wel extra mogelijkheden om vrachtverkeer (op termijn) een alternatief buiten de kern om te bieden.

Kosten

De oplossingsrichtingen I en II zitten qua kosten binnen dezelfde bandbreedte: € 2,6 – € 3,4 miljoen. Duidelijke verschillen zijn er als het gaat om de gevolgen voor de omgeving.

Algemene conclusies

Oplossingsrichting II heeft grotere gevolgen voor de ruimtelijke inpassing en aantasting van natuur, landschap en waterbergingsgebied. Daarbij wordt de leefbaarheid voor de bewoners van de woningen nabij het spoor beperkt nauwelijks verbeterd. Qua verkeersafwikkeling biedt oplossingsrichting II vergelijkbare kwaliteit als IB.

Op basis van de informatie die in korte tijd is verzameld, wordt geconcludeerd dat oplossingsrichting II geen substantiële voordelen biedt ten opzichte van oplossingsrichting I.

Binnen oplossingsrichting I verdient B de voorkeur boven A omdat die een betere verkeerssituatie oplevert en door amovering van de woningen veiligheids- en leefbaarheidsknelpunten oplost.

Op langere termijn bezien blijft met variant IB de mogelijkheid open blijft om, indien dat noodzakelijk blijkt, het tracé van oplossingsrichting II te gebruiken om een ongelijkvloerse kruising te realiseren. Dit biedt voordelen bij de aanleg en de mogelijkheid te faseren in de tijd en gelegenheid om middelen bijeen te brengen voor flankerende maatregelen die bij een ongelijkvloerse kruising noodzakelijk zijn om het aantrekken van sluipverkeer te voorkomen.

4.2. Aanbevelingen

Aanbevolen wordt om als voorlopige voorkeur variant IB aan te houden. Aandachtspunt hierbij is de motivering van de amovering van de woningen Runsdijk-Heikant. Dit is mede afhankelijk van de onderzoeksresultaten van het MER voor de PHS. Hieruit moet blijken of als gevolg van het PHS bij de betreffende woningen nog sprake kan zijn van acceptabele leefbaarheidsomstandigheden. Detail hierbij is dat de woningen vallen binnen verschillende bestemmingen hetgeen tot andere toetsingscriteria kan leiden

4. Voorlopige Conclusies en Aanbevelingen

We adviseren om te onderzoeken of de eventueel noodzakelijke maatregelen om de leefbaarheidsomstandigheden op een aanvaardbaar (wettelijk vereist) niveau te brengen, gecombineerd kunnen worden met de voorkeur voor variant IB. Op die manier kan een optimale oplossing worden nagestreefd.

Uit cultuurhistorisch oogpunt is het de vraag of dit moet leiden tot sloop van alle opstallen of dat ander gebruik, bijvoorbeeld van het pand op de hoek Runsdijk-Heikant, nog mogelijkheden en restwaarde oplevert. Ook dit vraagt een nadere verkenning van wenselijkheid en mogelijkheden.

Tenslotte bevelen we aan te verkennen in hoeverre de varianten combineerbaar zijn met andere opgaven en initiatieven ter plaatse zoals de waterbergingsopgave, natuurontwikkeling en verbetering landschapskwaliteit (landschapszoekgebied).

4.2. Afronding Variantenstudie spoorwegovergang Esch

Zoals eerder in deze notitie aangegeven is de variantenstudie Esch nog in bewerking. Deze notitie geeft een samenvatting van de stand van zaken op dit moment.

Naar verwachting wordt de Variantenstudie van RoyalHaskoning DHV in week 23 afgerond. De eindrapportage vormt de basis voor de verdere uitwerking van de voorkeursoplossingsrichting.

