

Raadsvoorstel

Reg.nr. : 9703440
B&W verg. : 14 april 2020
Commissie : Omgeving

Onderwerp: Spoorwegoverweg Orthen: op weg naar een toekomst vaste oplossing

Cie_verg. : 26 mei 2020

Raadsverg. : 10 juni 2020

1) Status

Op grond van uw bevoegdheid kaders voor beleid op hoofdlijnen te stellen, bieden wij uw raad ter vaststelling deze nota aan over een toekomstvaste, veilige, bereikbare en leefbare oplossing voor de overweg Orthen.

2) Samenvatting

We willen graag dat het prettig wonen, leven en werken is in 's-Hertogenbosch. Waarbij bereikbaarheid samengaat met comfortabel en veilig vervoer voor iedereen in een leefbare omgeving. Samen met inwoners, bedrijven en anderen zorgen we ervoor dat 's-Hertogenbosch prima bereikbaar, veilig en leefbaar blijft. Gebaseerd op deze ambities leggen wij uw raad onze voorkeursoplossing voor op het dossier "spoorwegovergang Orthen"

De veiligheid op de spoorwegovergang Orthen heeft al sinds 2015 de aandacht. In Orthen konden wij als wegbeheerder en spoorwegbeheerder ProRail de veiligheid op de oorspronkelijke scheve spooroverweg niet voldoende waarborgen. Daarom besloten wij samen met ProRail om de overweg spoedig te sluiten voor gemotoriseerd verkeer en voor het langzaam verkeer te voorzien in een haakse oversteek. En daarnaast te zoeken naar een toekomstvaste, veilige en bereikbare oplossing voor de middellange en lange termijn met als uitgangspunt een ongelijkvloerse oplossing.

In de afgelopen periode hebben wij gewerkt aan een structurele oplossing voor de laatste gelijkvloerse overweg op deze belangrijke spoorlijn in onze gemeente. Dat hebben we samen met ProRail en belanghebbenden (bewoners, stakeholders Wandelbond, Fietzersbond en de Provincie Noord-Brabant) gedaan. Met als uitgangspunten veiligheid, bereikbaarheid, leefbaarheid en financiële haalbaarheid. Onafhankelijk adviesbureau Arcadis heeft ons en ProRail hierin geadviseerd. Waarbij we ons realiseren dat we nog niet over middelen voor een oplossing beschikken, deze zijn nog niet gealloceerd.

We hebben 4 varianten onderzocht. Twee varianten maken gebruik van de gelijkvloerse spoorweg oversteek en twee varianten zijn ongelijkvloers. In de ongelijkvloerse varianten wordt de bestaande overweg dan opgeheven.

Vanwege blijvende onveiligheidsaspecten in combinatie met het vlinderen van de overweg en lange dichtligtijden vallen voor ons de varianten 1 en 2, de gelijkvloerse kruisingen, af. Variant 3 en 4 blijven dan over. Beiden varianten zijn vanuit verkeerskundig oogpunt acceptabel. Deze beide varianten dragen ook bij aan de gezondheid van de bewoners, omdat het de mogelijkheden voor maatregelen gericht op reductie van spoorweglawaaai vergroot.

Echter, gelet op het ontbreken van financiële dekking brengt dit ook een dilemma mee, vanwege de grote investering die gevraagd wordt bij variant 3 in verhouding tot het aantal verkeersbewegingen. Variant 4 kan echter niet rekenen op draagvlak van bewoners, de Fietzersbond, De Wandelbond en is in onze visie niet ideaal, omdat de interwijkverbinding voor het langzame verkeer verbroken wordt. Dit is anders bij variant 3. Doordat er sprake is van maximale verkeersveiligheid voor de meest kwetsbare verkeersdeelnemers, de oplossing meer steun krijgt van bewoners en andere stakeholders en omdat de interwijkverbinding in tact blijft. Bovendien kan in variant 3 rekening worden gehouden met gebiedsontwikkeling in de omgeving (Orthen-Links) waardoor de oplossing beter benut kan worden. We spreken daarom onze voorkeur uit voor variant 3: een definitieve toekomstvaste oplossing in de vorm van het opheffen van de bestaande spooroverweg en de aanleg van een fiets- en voetgangerstunnel in de directe omgeving van de overweg Orthen.

Binnen de meerjarenbegroting 2020-2023 zijn geen middelen voorzien voor één van de onderzochte varianten. Daarom stellen wij voor om deze variant uit te werken met een financiële dekking. Dit zullen we doen door met het Rijk, ProRail en de provincie nader overleg te voeren. Het ontbrekende gemeentelijke deel van de investering zal worden ingebracht op de geijkte momenten van onze planning- en controlcyclus.

Wij zullen ook na de vaststelling van de voorkeursvariant bewoners en belanghebbenden actief betrekken bij het verdere proces.

3) Voorstel:

Het college stelt de gemeenteraad voor het volgende te besluiten:

1. Het realiseren van een lange termijn oplossing met als uitgangspunt een ongelijkvloerse kruising voor langzaam verkeer voor de spoorwegovergang Orthen om daarmee te komen tot een veilige, bereikbare verbinding en aansluiting van Orthen waarmee de leefbaarheid in stand wordt gehouden;
2. Alle inzichten afwegende (De conclusies van het rapport van Arcadis, het standpunt van spoorwegbeheerder ProRail, de input van bewoners in het verkeersatelier en de input van andere stakeholders (zoals de Wandelbond, Fietzersbond en de hulpdiensten)) te kiezen voor Variant 3 bestaande uit twee samenhangende onderdelen;
 - III. Het sluiten van de huidige Spoorwegoverweg Orthen voor alle verkeer en;
 - IV. De aanleg van een fiets- voetgangerstunnel in de omgeving van de huidige overweg, rekening houdend met toekomstige gebiedsontwikkeling in Orthen-Links.
3. Variant 3 samen met ProRail fysiek en financieel verder uit werken in overleg met belanghebbenden en andere stakeholders;
4. Actief te zoeken met Rijk, Provincie en ProRail naar een sluitende dekking.

: Sier

Steller

Tel. : 615 5680

E-mail : j.sier@s-hertogenbosch.nl

4) Inleiding

In onze gemeente ligt op de spoorlijn Utrecht - 's-Hertogenbosch - Eindhoven in Orthen één van de nog zeven gelijkvloerse spoorwegovergangen. Hier kruist het gemotoriseerd en langzaam verkeer het treinverkeer.

De veiligheid op de spoorwegovergang Orthen heeft al geruime tijd de aandacht. Met name voor fietsers, in het bijzonder bij slecht weer, is de spoorwegovergang een gevaarlijke oversteek vanwege de schuine ligging van de oversteek in combinatie met gladheid. Die combinatie heeft geleid tot ernstige valpartijen. Wij namen als wegbeheerder samen met ProRail, spoorbeheerder, gezamenlijk maatregelen ter verbetering van de fietsveiligheid. Voor het eerst in 2015 met een eenvoudige korte termijnmaatregel in de vorm van markeringen en bebording.

Deze maatregelen bleken toch niet voldoende effect te sorteren. Nieuwe valpartijen, die ernstig hadden kunnen aflopen, deden zich opnieuw voor. Daarom besloten ProRail en wij gezamenlijk om de overweg in 2018 voorlopig te sluiten voor gemotoriseerd verkeer (reg.nr. 7403018 "Overweg Orthen").

Door dit verkeersbesluit is fysieke ruimte ontstaan. De ruimte die hierdoor ontstond is benut om de schuine oversteek voor het fietsverkeer meer haaks te maken. De overweg Orthen is vanaf dat moment veiliger geworden voor langzaam verkeer en het spoorverkeer.

Doel van dit voorstel – kernopgave

Daarnaast zijn we gaan zoeken naar een toekomstvaste, veilige en bereikbare oplossing voor de lange termijn. Adviesbureau Arcadis heeft ons en ProRail hierin geadviseerd. De studie van Arcadis is inmiddels afgerond. De rapportages zijn in de bijlagen opgenomen. In de rapportages zijn vier varianten beschreven en beoordeeld. Naast de rapportages behoren ook de verslagen van het overleg met belanghebbenden (zoals omwonenden, Fietsersbond, Wandelbond en de hulpdiensten) tot de relevante documenten.

De kernopgave die wij ons hebben gesteld is om samen met ProRail, bewoners en andere belanghebbenden de benodigde maatregelen voor de veiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid voor de middellange en lange termijn uit te werken. Tot de kernopgave behoort ook om varianten te beschouwen die zicht geven op financiële haalbaarheid, zeker omdat in de (meerjaren)begroting 2020 geen middelen zijn gealloceerd.

5) Huidige situatie en toekomstige ontwikkelingen Overweg Orthen

In deze paragraaf beschrijven we kort de meest essentiële onderdelen van de huidige situatie (2019). Voor meer uitgebreide informatie verwijzen wij naar het bijgevoegde rapport van Arcadis.

5.1 Weg- en verkeerssituatie

Inrichting

Orthen, van oudsher een dijkdorp, wordt gekenmerkt door de lintbebouwing aan weerszijde van het oude dijklichaam en de daarop aanwezige weg Orthen. Deze weg is ingericht als een 30 km/uur erftoegangsweg. Er is één rijbaan waar ook het langzaam verkeer gebruik van maakt. Aan de oostzijde van het spoor heeft de weg Orthen voetpaden, op de overweg is aan de noordzijde het voetpad met belijning op de bevloering doorgezet.



Figuur

1: situatie 2017

Orthen heeft aan de westzijde 109 adressen en aan de oostzijde van het spoor 51 adressen. Orthen kent sociale cohesie en de huidige verbinding heeft een historische karakter. Op dit moment is de geluidssituatie door het spoorweglawaaï niet optimaal.

Huidige tijdelijke situatie

De overweg is op dit moment afgesloten voor gemotoriseerd verkeer en alleen toegankelijk voor langzaam verkeer (fietsers en voetgangers). Er is nu een langzaamverkeeroverweg onder een haaksere hoek met het spoor. Daardoor is de kans dat fietsers met een wiel in de spoorgroef komen sterk afgenomen. We hebben de Ertveldweg opengesteld voor alle verkeer en de breedtebeperking opgeheven. Het verkeer vanuit Orthen-noord heeft daardoor de mogelijkheid om richting het centrum (en verder naar het zuiden) te rijden. Om het vrachtverkeer vanuit Orthennoord te ontmoedigen en de leef kwaliteit te waarborgen stelden we een breedtebeperking in voor voertuigen breder dan 2,20m.

Verkeersstromen

In 2018 vond een verkeerstelling plaats op het kruispunt Ertveldweg – Orthenweg. Uit deze telling zijn tevens de verkeersbewegingen bij spoorwegovergang Orthen af te leiden. De resultaten staan in onderstaande tabel. De spoorwegovergang is in deze situatie volledig opengesteld (zonder afsluitingen of verkeersmaatregelen).

Plaatje:

27 februari 2018

Richting

Noordwest

Zuidoost

Totaal

Ochtendspits (07:00-09:00)

Motorvoertuigen Fiets

37

48

85

8

98

106

Avondspits (16:00-19:00)

Motorvoertuigen Fiets

106

98

204

57

15

72

De intensiteit van de weg (circa 1000 /etmaal) past bij een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom. Het is een niet heel druk gebruikte overweg. De verkeersstromen zijn duidelijk gericht op het verkeer vanuit de noordzijde van Orthen naar het zuiden en richting de Ertveldweg.

De route over de weg Orthen maakt onderdeel uit van de fietsroute naar diverse scholen in 'sHertogenbosch voor leerlingen komende uit de richting Hedel/Zaltbommel. Ter plaatse van de overweg vindt de scheiding plaats van leerlingen die naar de scholen gaan die aan de westzijde en oostzijde van het spoor liggen. De fietsstroom is hoog in de ochtendspits. Dit geldt voor de beide verkeersstromen. De fietsstroom zorgt regelmatig voor een grotere groep wachtende fietsers voor de overweg.

In de overweg liggen twee sporen in een flauwe (oostelijke) bocht. Daarom ligt het spoor scheef en schuin. Langs de zuidoostzijde van het spoor staat richting het zuiden een geluidsscherm die het zicht voor de machinist op het wachtenden verkeer op Orthen-zuidzijde (deels) ontnemt.

De overweg ligt op de spoorlijn Utrecht – 's-Hertogenbosch, met circa twintig treinen per uur (zestien reizigerstreinen en goederentreinen).

De gemiddelde dichtligtijd (=tijd dat de spoorbomen neergelaten zijn) van de overweg is op dit moment bij één treinpassage rond de 1 minuut en 20 seconden. Door de hoge treinfrequentie komt het regelmatig voor dat er tijdens een overwegsluiting meerdere treinen passeren. In deze situatie loopt de dichtligtijd sterk op. De spreiding in dichtligtijden is daardoor hoog. In de huidige situatie is de overweg ongeveer een klein half uur van het uur gesloten voor het langzaamverkeer.

5.3 Toekomstige ontwikkelingen en lopende projecten in de directe omgeving

Er spelen enkele toekomstige (autonome) ontwikkelingen in de directe omgeving die van invloed kunnen zijn op spoorwegovergang Orthen. Hoewel ze niet de primaire reden om de overweg aan te pakken, nemen we ze wel mee als te toetsen ontwikkeling. We houden daarmee de afweging over de vier varianten zo zuiver mogelijk zonder de ogen te sluiten voor optimalisaties die nog mogelijk zijn. In het kader van het [landelijke traject OV Toekomstbeeld 2040](#) kunnen ook nog nieuwe ontwikkelingen optreden, maar deze plannen zijn nog in ontwikkeling en daarom als niet-harde plannen buiten beschouwing gelaten.

Programma Hoogfrequent Spoor en Meerjarenprogramma Geluidsanering

Binnen het project Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) Meteren – Bortel voorziet het Rijk een verdere toename van het aantal (goederen)treinen naar 24 per uur in beide richtingen samen in 2026. De dichtligtijd van de overweg zal hierdoor verder toenemen (naar verwachting tot meer dan een half uur, afhankelijk van de exacte treindienstregeling), waardoor de beschikbaarheid van de overweg voor het wegverkeer vermindert. Volgens Arcadis is bij een dergelijke hoge treinfrequentie de kans groot dat de overweg gaat “vlinderen” (snel open- en dichtgaande bewegingen). Niet alle verkeersdeelnemers op de weg hebben de discipline om te wachten tot de rode lichten gedoofd zijn, waarmee de kans op onveilige verkeerssituaties groter wordt.

Verschillende woningen hebben door het spoorweggeluid een te hoge geluidsbelasting. Dat heeft effect op de gezondheid van bewoners en de woon- en leefkwaliteit. Vanuit het programma PHS en [Meerjarenprogramma Geluidsanering \(MJPG\)](#) bekijkt ProRail het plaatsen van geluidsschermen aan de noordwestzijde van de spoorbaan. Hiervoor moet rekening worden gehouden met een extra ruimtereservering langs het spoor. Door aanwezigheid van de overweg kunnen in de directe omgeving van de overweg geen geluidsschermen geplaatst worden.

Snelfietsroute 's-Hertogenbosch – Zaltbommel

Uw raad nam op 7 april 2020 het voorstel aan om de snelfietsroute te realiseren tussen Zaltbommel en 's-Hertogenbosch (zie [reg.nr. 9667179](#)). Er komt langs de Ertveldweg een vrijliggend fietspad. De weg Orthen (westzijde spoor) wordt ingericht als fietsstraat. In alle varianten voor de spoorwegovergang is rekening gehouden met de komst van de snelfietsroute. Als gevolg van de realisatie van een snelfietsroute is de verwachting dat er een toename zal zijn van het aantal fietsers. De route van de snelfietsroute kruist het spoor niet. Echter de locatie van de overweg is gezien de huidige fietsstromen wel een duidelijk knooppunt in de fietsstromen voor schoolgaande jongeren aan de west- en de oostzijde van het spoor.

Gebiedsontwikkeling Orthen-Links

Aan de oostzijde van het spoor vindt op de locatie van het WeenerXL een belangrijke ruimtelijke ontwikkeling plaats. Om de woningbouwproductie in de gemeente op peil te houden is deze locatie een van de nieuwe bouwlocaties voor het bouwen van nieuwe woningen.

6) Procesgang (uitvoering van de participatie)

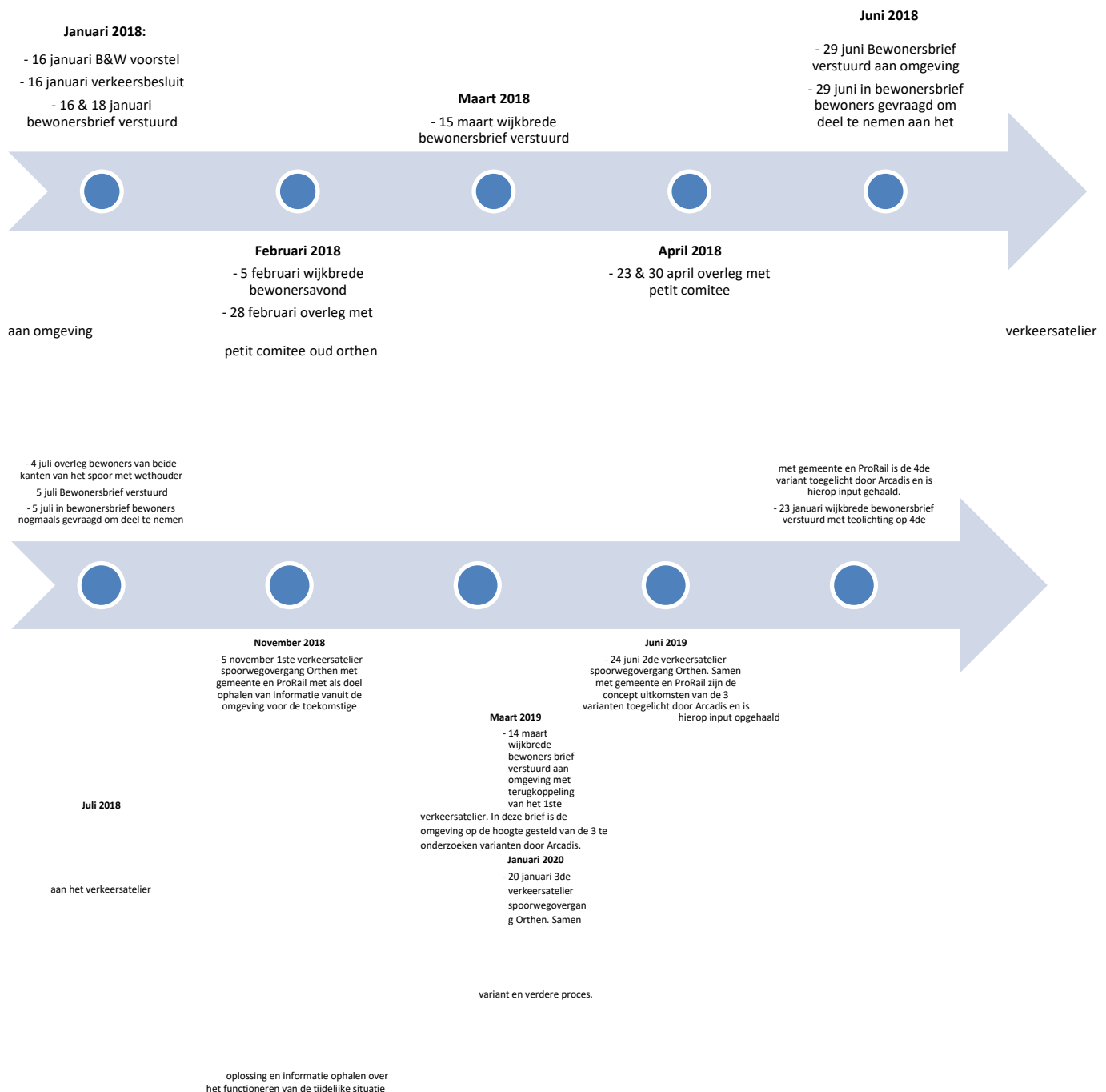
Wij vinden een goed participatietraject belangrijk met bewoners en andere belanghebbenden. Daarom hebben wij ingestoken op een proces van co-creatie en reflectie, met de hulp van een onafhankelijk bureau Arcadis. Wij hebben het bureau opdracht gegeven om varianten te onderzoeken. En tevens om de inzichten en perspectieven van de bewoners/belanghebbenden te verzamelen en vast te leggen. Daarmee worden alle onderzoeksresultaten, feiten, omstandigheden en opvattingen in kaart gebracht en kan de totale opbrengst betrokken worden bij de brede integrale afweging.

Wij betrokken de fietsersbond, de Wandelbond, de hulpdiensten en ProRail als stakeholder voor de beoordeling van het onderdeel fietsen, de landelijke wandelroute, de bereikbaarheid en de spoorbelangen.

Wij hebben concreet uitvoering gegeven aan het proces van burgerparticipatie door op verschillende momenten met bewoners en belanghebbenden in klein en in groot verband ambtelijk en bestuurlijk te spreken. Alle bewoners aan de oost- en westzijde van het spoor zijn uitgenodigd, en de uitnodigingen zijn ook op de gebruikelijke wijze verschenen op de gemeentelijk kanalen.

In de aanloop naar de start van het zoekproces voerden wij eerst keukentafelgesprekken met een aantal betrokken bewoners aan de westzijde van het spoor in Oud Orthen. Ook de inbreng van bewoners aan de oostzijde is belangrijk voor een integrale afweging. Daarom hebben we na de keukentafelgesprekken ingestoken op verkeersateliers waarvoor alle bewoners zijn uitgenodigd.

In de verkeersateliers zijn de inzichten en perspectieven van bewoners van beide zijden van het spoor opgehaald. In de verkeersateliers boden wij ruimte voor toelichting, discussie en meningsvorming. In het proces hebben wij op enkele momenten bestuurlijk overleg gevoerd met spoorbeheerder ProRail.



Het eerste verkeersatelier was bedoeld voor co-creatie en leidde tot het onderzoek op drie varianten. Het tweede verkeersatelier betrof de presentatie van de uitkomsten van studie naar de drie varianten en het vastleggen van de opvattingen van de buurt. Op basis daarvan heeft Arcadis

in september een advies uitgebracht over de varianten, waarin de bijdragen van bewoners zijn betrokken.

Arcadis deed daarbij een aanbeveling om nader onderzoek te doen naar een vierde variant. Met name omdat het adviesbureau concludeerde dat variant 1 en 2 niet voldoen aan deze opgave voor veiligheid (zowel spoor- als wegverkeer) en dat variant 3 de juiste en structurele oplossing is op het gebied van veiligheid niet binnen 5 jaar aangelegd kan worden.

Een vierde variant die gebruik maakt van bestaande onderdoorgangen (Treurenburg en/of Zandzuigerstraat) en een volledige afsluiting van de spoorwegovergang voor alle verkeer.

Gezien dit advies hebben we, in afstemming met ProRail, Arcadis medio september de opdracht gegeven om dat onderzoek uit te voeren. Arcadis heeft van ons en ProRail de opdracht gekregen om ook deze (vierde) variant te onderzoeken. De voorwaarde die wij hebben gesteld is dat de vierde variant op gelijke wijze wordt besproken met de belanghebbenden/bewoners zoals de andere varianten zijn besproken. Dat betekent dat de inzichten en opvattingen van de vierde variant op gelijke wijze betrokken worden in de belangenafweging.

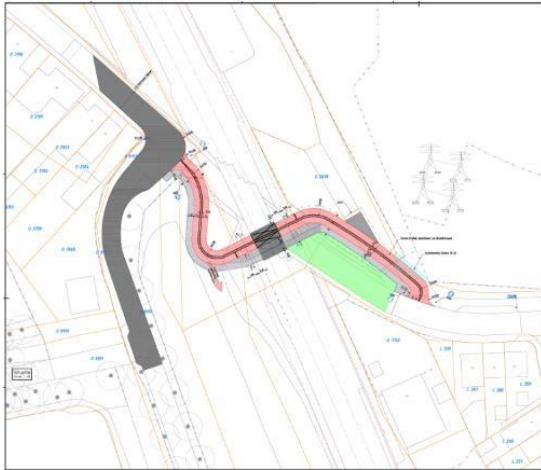
Op maandag 20 januari jl. zijn door Arcadis de uitkomsten van het onderzoek naar de vierde variant besproken met de deelnemers van het verkeersatelier zodat zij ook hier hun input op konden geven. Gemeente en ProRail waren hier ook bestuurlijk bij aanwezig. De bevindingen en inbreng van de deelnemers van het verkeersatelier zijn verwerkt door Arcadis en in het eindrapport opgenomen.

7) Beschrijving van de onderzochte oplossingen

Wij hebben in samenwerking met ProRail opdracht gegeven aan Arcadis om een drietal varianten te onderzoeken. Zoals hierboven beschreven is gedurende het proces een vierde variant toegevoegd. Een ongelijkvloerse overgang voor alle verkeer (autotunnel) is *niet* onderzocht. De kosten voor een autotunnel zijn hoog en de kosten staan niet in verhouding tot het lage verkeersgebruik en er zijn goede alternatieven aanwezig. Het schrappen van deze variant vond plaats met instemming van de belanghebbenden en is per brief (19 maart 2019) bevestigd.

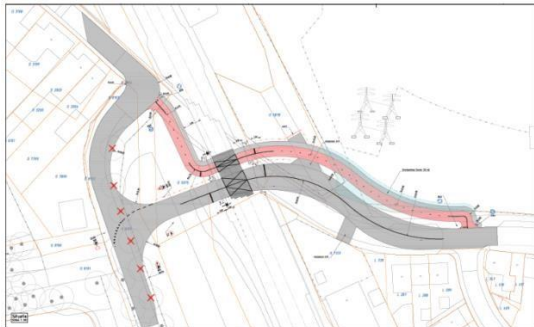
Arcadis heeft haar bevindingen neergelegd in “Variantenstudie overweg ORTHEN, 21 Oktober 2019 en “overweg ORTHEN - Variant 4 Aanvullende onderzoek” (zie bijlagen). Wij beschrijven de vier varianten kort. Voor een meer uitgebreide beschrijving verwijzen wij naar de bijlagen.

7.1 Variant 1: tijdelijke situatie overweg langzaam verkeer ombouwen naar een definitieve situatie



In deze variant wordt de tijdelijke situatie geoptimaliseerd. De overweg blijft afgesloten voor gemotoriseerd verkeer en alleen toegankelijk voor langzaam verkeer (fietsers en voetgangers). De fietsoversteek wordt haaks op het spoor gesitueerd waardoor valgevaar is geminimaliseerd. Aan de zuidzijde van het fietspad wordt een volwaardig voetpad aangelegd dat evenals het fietspad wordt uitgerust met een actieve spoorwegbeveiliging. Hiermee ontstaat ook een goede voetgangers verbinding.

7.2 Variant 2: overweg haaks leggen en openstellen voor auto's en fietsers



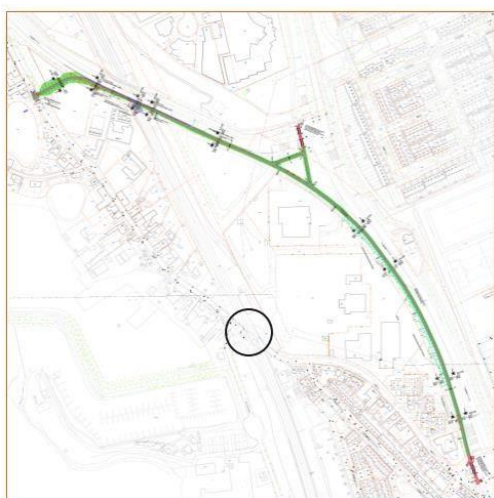
In deze variant is de overweg opengesteld voor zowel gemotoriseerd als langzaam verkeer. Om de veiligheid op de overweg te vergroten worden de verkeersstromen ruim voor de overweg van elkaar gescheiden. Langzaam verkeer passeert de overweg haaks op het spoor middels het vrij liggende fietspad dat is uitgerust met spoorwegbeveiliging

7.3 Variant 3: overweg sluiten en vervangen door een fiets- en voetgangerstunnel



In deze variant is de overweg geheel opgeheven. Langzaam verkeer kruist het spoor door een fiets- en voetgangerstunnel. De tunnel ligt in de nabijheid van de bestaande overweg. Gemotoriseerd verkeer kan het spoor niet passeren. Bewust is de onderdoorgang breder gemaakt. Daardoor is er goed overzicht voor fietsers die de tunnel ingaan of uitkomen, wat van belang is voor de sociale veiligheid. Voetgangers kunnen aan de oostzijde parallel aan het fietspad de tunnel passeren.

7.4 Variant 4: benutten bestaande onderdoorgangen Treurenburg (en Zandzuigerstraat)



Bij de 4e variant wordt de overweg net als in variant 3 in zijn geheel opgeheven en vervangen door bestaande onderdoorgangen Treurenburg en Zandzuigerstraat.

Aan de oostzijde eindigt Orthen dan in een doodlopende weg.

Het nieuwe tweezijdige fietspad heeft een lengte van ca. 900 meter en een breedte van 3,50 meter. Bij de doorsteek van Orthen naar Treurenburg moeten bomen worden verwijderd. Om het hoogteverschil tussen de oude dijk (hoger) naar Treurenburg (lager) moet de nodige grond worden aangevuld. Door de beperkte breedte van de onderdoorgang Treurenburg, versmalt het fietspad van 3,50 meter naar 2,30 meter over een korte afstand.

8) Uitkomsten onderzoek, participatie en stakeholdersadviezen

In dit hoofdstuk geven wij de uitkomsten weer van de onderzoeksresultaten en presenteren we de inzichten en perspectieven van de bewoners/belanghebbenden en ProRail.

8.1) Resultaat onderzoek Arcadis

Arcadis heeft in haar rapportages een beoordeling van de varianten gegeven aan de hand van elf toetsingscriteria. De toetsingscriteria "wegverkeer", "spoorverkeer", "veiligheid", "toekomstvastheid", "impact op de omgeving", "uitvoerbaarheid/planning" en "kosten" behoren tot de kernopgave voor de beoordeling en de onderbouwing van ons voorkeursmodel. In

onderstaande tabel zijn deze, primaire, toetsingscriteria overgenomen uit de beoordelingstabellen van Arcadis door de eindscore uit te drukken in “plussen” en “minnen”.

varianten	V1	V2	V3	V4
Wegverkeer (langzaam verkeer)	+	+	++	-
Wegverkeer (gemotoriseerd verkeer)	-	0	-	-
spoorverkeer	0	-	++	++
Veiligheid (weg)	++	+	++	++
Veiligheid (spoor)	+	0	++	++
toekomstvastheid	-	-	++	++
Impact op omgeving (oostzijde van het spoor)	+	0	+	+
Impact op omgeving (westzijde van het spoor)	-	0	-	-
Uitvoerbaarheid / planning	-	-	--	0
resultaat	1+	1-	7+	6+

Tabel1: Onderzoekresultaten Arcadis rapporten

Arcadis beoordeelt variant 1 goed op langzaam verkeer, veiligheid weg en impact op de omgeving Orthen-oost, neutraal op spoorverkeer en negatief op omrijden voor het gemotoriseerd verkeer, toekomstvastheid en impact op Orthen-west.

Arcadis beoordeelt variant 2 goed op langzaam verkeer, veiligheid weg, neutraal op het gemotoriseerd verkeer, veiligheid spoor en de impact op de omgeving en negatief op het spoorverkeer, toekomstvastheid en uitvoerbaarheid/planning.

Arcadis beoordeelt variant 3 goed op langzaam verkeer, veiligheid weg en spoor, toekomstvastheid, impact op de omgeving voor Orthen-oost en negatief op het omrijden autoverkeer, impact op Orthen-west en de uitvoerbaarheid/planning.

Arcadis beoordeelt variant 4 goed op spoorverkeer, veiligheid weg en spoor, toekomstvastheid, impact op de omgeving voor Orthen-oost, neutraal op de uitvoerbaarheid/planning, negatief op het omrijden voor het langzaam verkeer en het autoverkeer en de impact op Orthen-west.

8.2) Participatie: verkregen inzichten en perspectieven bewoners en belanghebbenden

Hieronder bespreken wij de uitkomsten per variant vanuit de inzichten en perspectieven van ProRail, bewoners, en andere belanghebbenden (Fietzersbond, Wandelbond), hulpdiensten (Brandweer en Politie) en de afvalstoffendienst.

Variant 1:

ProRail: Deze variant biedt t.o.v. de oorspronkelijke situatie (schuine overweg voor alle verkeer) veiligheidswinst, als gevolg van het haaks leggen van de overweg voor alleen langzaam verkeer. Variant 1 scoort negatief op toekomstvastheid vanwege toenemende dichtligtijden. **Bewoners** via de deelnemers van het verkeerssatelier, bewoners aan de westzijde van de spoorwegovergang willen graag met de auto over de spoorwegovergang kunnen rijden om hun bedrijven en woningen via de kortste route te bereiken. Omdat dit in variant 1 niet kan is dit een bezwaar.

De deelnemers van de oostzijde van de spoorwegovergang gaven het signaal af dat ze liever geen doorgaand gemotoriseerd verkeer over de spoorwegovergang willen hebben vanwege de veroorzaakte hinder en spreken hun voorkeur juist daarom uit voor variant 1

Overige belanghebbenden: De Fietzersbond geeft aan het gevaar van een gelijkvloerse oversteek in de buurt van een bocht in de rails te blijven zien. Door het toenemend treinverkeer (programma hoogfrequent spoor, meer goederenvervoer via boog van Meteren) zal het comfort van een gelijkvloerse oversteek ook nog verder afnemen. De wandelbond kan zich vinden in variant 1.

De **hulpdiensten** (Politie, Brandweer) geven aan dat vanuit verkeersveiligheid een gelijkvloerse spoorwegovergang niet de voorkeur heeft.

Afvalstoffendienst: De voorkeur gaat uit naar de situatie zoals deze nu is, met afsluiting van het spoor voor gemotoriseerd verkeer. Variant 1 past in de visie van de afvalstoffendienst.

Variant 2:

ProRail: Deze variant biedt t.o.v. de oorspronkelijke situatie (schuine overweg voor alle verkeer) beperkte veiligheidswinst, als gevolg van het haaks leggen van de overweg. Variant 2 scoort negatief op toekomstvastheid vanwege toenemende dichtligtijden van de overweg, waardoor de beschikbaarheid van de overweg voor het wegverkeer vermindert

ProRail is in deze variant niet bereid tot een bijdrage omdat de oplossing niet bijdraagt aan een veilige toekomstvaste oplossing.

Bewoners (verkeersatelier): variant 2 heeft de instemming van bewoners aan de westzijde van het spoor. Bewoners aan de oostzijde van de spoorwegovergang gaven het signaal af dat ze liever geen doorgaand gemotoriseerd verkeer over de spoorwegovergang willen hebben vanwege de hinder die dit verkeer veroorzaakt en kiezen daarom niet voor variant 2.

Overige belanghebbenden: De Fietzersbond geeft aan het gevaar van een gelijkvloerse oversteek in de buurt van een bocht in de rails te blijven zien. Door het toenemend treinverkeer (programma hoogfrequent spoor, meer goederenvervoer via boog van Meteren) zal het comfort van een gelijkvloerse oversteek ook nog verder afnemen. De wandelbond kan zich vinden in variant 2.

De **hulpdiensten** (Politie, Brandweer) geven aan dat vanuit verkeersveiligheid een gelijkvloerse spoorwegovergang niet de voorkeur heeft.

Afvalstoffendienst: Omdat de voorkeur uit gaat naar de situatie met een voor het gemotoriseerd verkeer gesloten overweg, past variant 2 niet de visie van de afvalstoffendienst.

Variant 3:

ProRail vindt dat deze variant voor fietsers en voetgangers een alternatieve ontsluiting van de overweg biedt, met een optimale veiligheidswinst voor de spoorwegveiligheid en verkeersveiligheid, die toekomstvast is.

Bewoners noemen als bezwaar de sociale veiligheid. De bewoners aan de westzijde van de spoorwegovergang willen graag met de auto over de spoorwegovergang kunnen rijden. Omdat dit in variant 3 niet meer kan is dit voor hen een bezwaar vanwege de verminderde bereikbaarheid. Variant 3 komt tegemoet aan het weren van doorgaand verkeer voor de bewoners van de oostzijde van het spoor.

Overige belanghebbenden: De Fietzersbond spreekt een voorkeur uit voor variant 3. De wandelbond kan zich vinden in variant 3 omdat de landelijke wandelroute "Maarten van Rossum"pad in tact blijft.

De **hulpdiensten** hebben een voorkeur voor een definitieve sluiting van de spoorovergang, daarin past variant 3.

Afvalstoffendienst: De voorkeur gaat uit naar de situatie met afsluiting van het spoor voor gemotoriseerd verkeer. Variant 3 past in de visie van de afvalstoffendienst.

Variant 4:

ProRail stelt dat deze variant voor fietsers en voetgangers een alternatieve ontsluiting van de overweg biedt, met een optimale veiligheidswinst voor de spoorwegveiligheid en verkeersveiligheid die toekomstvast is en relatief sneller (binnen enkele jaren) te realiseren is.

Bewoners aan de westzijde van de spoorwegovergang willen graag met de auto over de spoorwegovergang kunnen rijden, dat kan in niet in variant 4 en is bezwaarlijk voor hen. Enkele bewoners geven ook aan dat variant 4 leidt tot langer omlopen ten opzichte van de huidige situatie en tot een toename van het gevoel van sociale onveiligheid.

Overige belanghebbenden: De Fietsersbond en Wandelbond wijzen variant 4 af vanwege omrijden en omlopen voor lopers en fietsers, en de kans op een toename van de verkeersonveiligheid.

De **Hulpdiensten** hebben een voorkeur voor een definitieve sluiting van de spoorovergang en daarin past variant 4.

Afvalstoffendienst: De voorkeur gaat uit naar de situatie met afsluiting van het spoor voor gemotoriseerd verkeer. Variant 4 past in de visie van de afvalstoffendienst.

9) Financiële haalbaarheid van de varianten

Voor alle varianten geldt dat binnen de (meerjaren)begroting 2020-2023 geen financiële middelen zijn voorzien. Wij zullen dus, daar waar mogelijk, een beroep (moeten) doen op (onderhouds)bijdragen en geldende subsidieregelingen van derden om de voorkeursvariant financieel gedekt te krijgen. Deze derde partijen zijn Rijk, ProRail en Provincie die met ons en met elkaar afspraken moeten maken over de financiële bijdrage van de (voorkeurs) variant. De bijdrage- en subsidieregelingen kunnen per variant verschillen. Dat verschil wordt bepaald door de mate waarin de variant bijdraagt aan de doelstellingen van de desbetreffende beschikkende partij.

Hoe ziet een mogelijke dekking van de geschatte kosten bij de verschillende varianten eruit?
Welke subsidieregelingen zijn er?

Bij het Rijk kunnen wij een aanvraag indienen om opgenomen te worden in het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO). De bijdrage is nooit hoger dan 50% van de totale kosten en er is kans dat de bijdrage tot een plafondbedrag is gemaximaliseerd. Onderzocht moet worden of het Rijk voor dit project bereid is om, aanvullend, maatwerk te leveren indien de variant PHS-positieve onderdelen kent.

“Bij een positieve beoordeling/beschikking door het Rijk op de LVO-aanvraag, is er een mogelijkheid dat ook de provincie Noord-Brabant een bijdrage levert. Deze bijdrage is op basis van ervaringen in andere gemeenten in Brabant maximaal 50% van de bijdrage door het Ministerie.”

ProRail heeft geen eigen bijdrage regeling. ProRail heeft wel beheer- en onderhoudsfondsen voor elke overweg. Bij een sanering van een overweg vallen deze beheers- en onderhoudskosten weg. Deze kosten kan ProRail inzetten als bijdrage in de te saneren overweg.

Het restant moet worden opgebracht door de gemeente. In het meest gunstigst geval zal de gemeente 25% voor haar rekening moeten nemen.

Geraamde kosten en geschatte bijdrage

Per variant heeft Arcadis op basis van het schetsontwerp een raming gemaakt met een bandbreedte waarbinnen de kosten zullen vallen. Deze ramingen kennen een grote onzekerheidsmarge, rekening houdend met de risico's van grondaankoop, tijdelijke voorzieningen, etc. In de kostenraming zijn alle kosten opgenomen voor het aanpassen van wegen en fietsvoorzieningen.

In onderstaande tabel zijn de kosten inclusief BTW opgenomen en de door Arcadis geschatte kans op bijdragen van derden.

	Geraamde kosten incl BTW in euro's (in miljoen)	Bijdrage derden	Ten laste van gemeente in euro's (in miljoen)
Variant 1	€ 1,3 - € 2,3	Max. 37,5%	€ 0,83 - € 1,46
Variant 2	€ 2,2 - € 3,8	0%	€ 2,20 - € 3,80
Variant 3	€ 6,7 - € 11,8	Max. 75%	€ 1,60 - € 2,95
Variant 4	€ 1,7 - € 2,9	Max. 75%	€ 0,43 - € 0,73

10) Voorkeursvariant

De start van het proces is begonnen met een verkeersonveilige situatie voor het langzaam verkeer. De uitkomst moet in elk geval bijdragen aan een toename van de verkeersveiligheid met name voor het langzaam verkeer op de langere termijn.

Wij vinden dat iedereen snel, betrouwbaar en veilig van A naar B moet kunnen. Daar spannen we ons samen met inwoners en bezoekers en met verschillende partners in 's-Hertogenbosch, Provincie en Rijk voor in. Dan gaat het over een goede bereikbaarheid. Wij vinden ook leefbaarheid belangrijk waarbij gebieden sociaal-cultureel en historisch goed verbonden zijn met elkaar. In dat kader dragen goede veilige en comfortabele loop- en fietsverbindingen bij aan de samenhang tussen gebieden.

Specifiek voor de overweg Orthen is de opgave om maatregelen te treffen die naast de *veiligheid en bereikbaarheid* ook de *leefbaarheid* duurzaam verbeteren met uitzicht op financiële haalbaarheid.

In Variant 1 zal de verkeersveiligheid verbeteren ten opzichte van de oorspronkelijke situatie maar nooit volledig gegarandeerd kunnen worden. Er blijven veiligheidsrisico's bestaan onder andere vanwege het vlinderen van de overweg en de lange dichtligtijden. Met een kans op meer goederentreinen is het risico aanwezig dat onveilig verkeersgedrag zal toenemen. Wij vinden variant 1 daarom niet duurzaam. Dat de autobereikbaarheid minder wordt, vinden wij – gelet op het alternatief en de ervaring die met de omleiding is opgedaan – verantwoord en passend in ons mobiliteitsbeleid. De gebieden aan de westzijde en de oostzijde blijven fysiek met elkaar

verbonden hetgeen de leefbaarheid niet zal verslechteren. Er is geen ruimte voor maatregelen om de geluidhinder te reduceren.

De afname van doorgaand autoverkeer kan de leefbaarheid mogelijk versterken. We delen daarover de opvatting van de bewoners van de oostzijde van het spoor inzake afname van het sluipverkeer.

Wij zullen als gemeente een financiële bijdrage op het totaal van maximaal € 2,3 miljoen moeten leveren die ligt tussen € 0,83 miljoen en € 1,46 miljoen

Ook bij Variant 2 bestaat de kans op het blijvend bestaan van verkeersonveiligheid. Er blijven veiligheidsrisico's bestaan onder andere vanwege het vlinderen van de overweg en de lange dichtligtijden. Dat is ook de opvatting van spoorbeheerder ProRail. Deze variant is daarmee niet duurzaam. De leefbaarheid (verbinding oost- en westzijde spoor) blijft in variant 2 tussen beide gebieden intact. De autobereikbaarheid is goed te noemen en kan enkel rekenen op draagvlak van bewoners aan de westzijde van het spoor. Er is geen ruimte voor maatregelen om de geluidhinder te reduceren. Spoorbeheerder ProRail, het Rijk en de Provincie zien in deze oplossing geen toegevoegde waarde en dragen daarom ook niet financieel bij. Wij zullen als gemeente een financiële bijdrage op het totaal van maximaal € 3,80 miljoen moeten leveren die ligt tussen € 2,20 miljoen en € 3,80 miljoen.

Variant 3 en variant 4 scoren beiden goed op verkeersveiligheid en leefbaarheid.

Onze aanpak op verkeersveiligheid is gericht op het minimaliseren van risico's en het treffen van fysieke maatregelen die effect hebben. Deze varianten sluit hier op aan en passen bij deze aanpak. Het kwetsbare langzaamverkeer kruist het spoorwegverkeer niet langer. De kans op onveilige situaties wordt daarmee volledig geminimaliseerd.

Met het doortrekken van de geluidschermen wordt de geluidhinder minder. Het verminderen van geluidshinder draagt bij aan de gezondheid van bewoners rondom het spoor en de leefbaarheid. Als oplossing vanuit de spoorse belangen is deze oplossing duurzaam. Het verschaft daarmee zekerheid dat de verkeersveiligheid van de spoorwegovergang definitief is opgelost. Daarom zijn de partijen Rijk, ProRail en Provincie bereid om voor beide varianten een hogere bijdrage toe te kennen. Echter, gelet op het ontbreken van financiële dekking brengt dit ook een dilemma mee, vanwege de grote investering die gevraagd wordt bij variant 3 in verhouding tot het aantal verkeersbewegingen.

In variant 3 scoort hoog op verkeersveiligheid, we behouden de sociale cohesie binnen Orthen en verhogen de leefbaarheid. De autobereikbaarheid scoort minder. Dat vinden wij net als in variant 1 – mede gelet op het alternatief en de ervaring die met de omleiding is opgedaan – verantwoord en passend in ons mobiliteitsbeleid. De verkeersveiligheid wordt door de aanleg van de tunnel voor het langzaamverkeer, waaronder ook scholieren, sterk vergroot.

De gebieden aan de westzijde en de oostzijde blijven fysiek met elkaar verbonden via een tunnel voor voetgangers en fietsers. Zo blijft de sociale cohesie en de historische karakter van Orthen en daarmee de leefbaarheid in tact. Met mogelijke optimalisaties rondom de ligging van de tunnel is de samenhang met de gebiedsontwikkeling Orthen-Links, en daarmee een extra gebruik, mogelijk zelfs nog te versterken. De afname van doorgaand autoverkeer kan de leefbaarheid tussen de gebieden voor verschillende bewoners mogelijk versterken door de afname van het sluipverkeer. Bewoners hebben aangegeven dat zij bij de tunnel variant vrezen voor sociale onveiligheid. Wij vinden dit een opgave die bij de verdere uitwerking betrokken moet worden met passende oplossingen.

Omdat geluidschermen nu doorgetrokken kunnen worden verbeterd daarmee ook de leefbaarheid. Wij zullen als gemeente in deze variant op het totaal van maximaal € 11,8 miljoen een financiële bijdrage moeten leveren die ligt tussen € 1,60 miljoen en € 2,95 miljoen.

variant 4 scoort ten opzichte van variant 3 minder goed op het omrijden en omlopen van het auto- en het langzaam verkeer en de ontkoppeling van twee gebiedsdelen Orthen-oost en Orthen-west. Met betrekking tot de autobereikbaarheid vinden wij dat aanvaardbaar. Voor wandelaars en fietsers wordt de leefbaarheid en de bereikbaarheid zodanig verminderd dat daarmee de sociale samenhang tussen beide gebieden grotendeels wegvalt. In deze variant zullen bomen gekapt en verplant moeten worden. Voor het kappen van bomen zal gecompenseerd worden. Wij zullen als gemeente een financiële bijdrage op het totaal van maximaal € 2,9 miljoen moeten leveren die ligt tussen € 0,43 miljoen en € 0,73 miljoen.

Wij staan voor een opgave om een langlopend probleem van verkeersveiligheid duurzaam op te lossen. Een probleem waarin we bij onze keuze ook rekening moeten houden en verantwoordelijkheid voelen voor de (gezamenlijke) belangen van het Rijk en ProRail met betrekking tot spoorwegveiligheid, reiszekerheid en het stimuleren van het OV.

Variant 3 heeft daarom, onder het voorbehoud van het vooruitzicht op een sluitende financiële dekking, inhoudelijk sterk onze voorkeur. Het afsluiten voor alle verkeer zorgt voor een verkeersveilige situatie. Orthen heeft een bijzonder en historisch karakter. We vinden het met bewoners belangrijk dat deze belangrijke sociale en historische verbinding zo veel als mogelijk in stand blijft. Zo behouden we namelijk het bijzondere karakter van Orthen. Variant 3 voldoet hier in grote mate aan. Hoewel bewoners aan de westzijde van het spoor het niet prettig vinden dat het gemotoriseerd verkeer in deze variant geen gebruik kan maken van deze verbinding, zorgen we er voor dat het langzaamverkeer veilig, eenvoudig en comfortabel van oost naar west en vice versa kan komen. De hulpdiensten en de Wandel- en Fietsersbond, die ook de waarde van de verbinding benadrukken, kunnen hiermee instemmen. Bijkomend voordeel voor de leefbaarheid in Orthen kan zijn dat door het sluiten van de overweg er ook fysieke ruimte ontstaat om te kijken naar een oplossing voor de geluidhinder van het spoorwegverkeer, zoals bijvoorbeeld geluidschermen. Dat voordeel kan tevens benut worden bij de gebiedsontwikkeling in de omgeving. En we blijven met de ondertunneling bijdragen aan een goede bereikbaarheid voor het langzaamverkeer. Zij kunnen door de tunnel zonder omrijdverlies of wachttijd voor het spoorverkeer snel en comfortabel van a naar b.

11) Financiële paragraaf

Voor alle varianten geldt dat binnen de (meerjaren)begroting 2020-2023 geen financiële middelen zijn voorzien.

Voordat gestart kan worden met realisatie zal eerst een sluitende financiële dekking voor de investeringskosten gevonden moeten worden. Hiervoor zullen wij met onze partners op hoofdlijnen concrete afspraken maken die worden vastgelegd in een intentieovereenkomst. Wij zullen meer zekerheid willen hebben over de hoogte van het investeringsbedrag. Dat vraagt om nader onderzoek. Dan wordt ook duidelijk welke bijdrage van de gemeente wordt verlangd.

Wij zullen uw raad over de uitkomsten van dat onderzoek informeren. Het ontbrekende gemeentelijke deel van de investering zal worden ingebracht op de geijkte momenten van onze planning- en controlcyclus.

De gemeentelijke kosten van het nader verkennende onderzoek naar variant 3 worden geraamd op € 50.000,-. Deze kosten kunnen ten laste worden gebracht van het investeringsplan 2020 in de voorkomende post "Aanpak Onveilige Infrastructuur".

12) Risico paragraaf

In deze fase zijn er nog onzekerheden. Onzekerheden op inhoudelijk, technisch, financieel en procedureel gebied. Wij zullen die onzekerheden gaan verkleinen middels aanvullend onderzoek. Wij zullen tevens beheersmaatregelen opnemen.

We gaan optimalisaties doorvoeren waardoor meergebruik ontstaat. We zullen de kostenramingen verfijnen en de bandbreedte verkleinen. Binnen de alsdan bekende financiële marges zullen we financiële afspraken op hoofdlijnen moeten gaan maken met betrokken partijen Rijk, ProRail en Provincie. Dit alles met het oog op het vergroten van het rendement van de investering.

13) Duurzaamheid

De voorkeursvariant 3 past in de vier ambities en de onderliggende doelen uit de Visie Duurzaam 's-Hertogenbosch:

1. een gezonde, groene en klimaatbestendige leefomgeving. Door het opheffen van de spoorwegovergang is het mogelijk om de geluidsschermen volledig door te trekken langs het spoor. Het geluidsniveau op de woningen ten gevolge van het railverkeer levert een positieve bijdrage aan het leefklimaat in Orthen.
2. Een vitale bodem en ondergrond met een goede balans tussen benutten en beschermen. Uit eerder onderzoek is gebleken dat er sprake is van asbest vervuiling in de grond rondom de spoorwegovergang. Het opheffen van de spoorwegovergang biedt de mogelijkheid om dit asbest op te ruimen wat bijdraagt aan de gezondheid en vitaliteit van de bodem.
3. maximale inzet op waardebehoud van grondstoffen. Bij de aanleg van de voorkeursvariant zal gebruik worden gemaakt van duurzame materialen en dient de aannemer CO2 neutraal te werken.
4. een duurzame mobiliteit. De aanleg van een fiets-voetgangerstunnel levert een positieve bijdrage aan het fiets en wandelklimaat in de gemeente 's-Hertogenbosch.

14) Communicatie

Wij willen concrete afspraken maken over de technische, financiële, juridische en procedurele onderdelen van de variant. De vervolgstappen zullen wij wederom in samenspraak met de omgeving en andere stakeholders uitwerken.

Burgemeester en wethouders van 's-Hertogenbosch,
De secretaris, De burgemeester,

drs. B. van der Ploeg

drs. J.M.L.N. Mikkers

Bijlagen:

Bijlage 1: Rapportage Arcadis varianten studie overweg Orthen
Bijlage 2: Rapportage Arcadis overweg Orthen variant 4
Bijlage 3: Verslagen verkeersateliers
Bijlage 4: Brief Fietzersbond
Bijlage 5: Brief Wandelbond
Bijlage 6: Reactie ProRail

De gemeenteraad van 's-Hertogenbosch in zijn openbare vergadering van 10 juni 2020;

gezien het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 14 april 2020, reg.nr. 9703440;

Besluit

1. Het realiseren van een lange termijn oplossing met als uitgangspunt een ongelijkvloerse kruising voor langzaam verkeer voor de spoorwegovergang Orthen om daarmee te komen tot een veilige, bereikbare verbinding en aansluiting van Orthen waarmee de leefbaarheid in stand wordt gehouden;
2. Alle inzichten afwegende (De conclusies van het rapport van Arcadis, het standpunt van spoorwegbeheerder ProRail, de input van bewoners in het verkeersatelier en de input van andere stakeholders (zoals de Wandelbond, Fietzersbond en de hulpdiensten)) te kiezen voor Variant 3 bestaande uit twee samenhangende onderdelen;
 - V. Het sluiten van de huidige Spoorwegoverweg Orthen voor alle verkeer en;
 - VI. De aanleg van een fiets- voetgangerstunnel in de omgeving van de huidige overweg, rekening houdend met toekomstige gebiedsontwikkeling in Orthen-Links.
3. Variant 3 samen met ProRail fysiek en financieel verder uit werken in overleg met belanghebbenden en andere stakeholders;
4. Actief te zoeken met Rijk, Provincie en ProRail naar een sluitende dekking.

's-Hertogenbosch,
De gemeenteraad voornoemd,
De griffier,

De voorzitter,

drs. W.G. Amesz

drs. J.M.L.N. Mikkers

