

Zaaknummer: 1330693,
Portefeuillehouder: Fred van Nistelrooij
Team: RMEO-Inrichting, Verkeer en Reiniging
Steller: Tijs van Erve
Betrokken medewerker(s): Jack Dörfel, Tijs van Erve, Tim van Wijk

Openbaar

Onderwerp

Projectopdracht verkeersplan Ladonk

Samenvatting

Voor een goede afwikkeling op Ladonk is het nodig dat we apart kijken naar de bereikbaarheid voor de fietser, de voetganger, het vrachtverkeer en het overig verkeer. Voor fietsers en voetgangers is slechts sporadisch sprake van eigen infrastructuur en voor het gemotoriseerd verkeer ontbreekt een heldere wegenstructuur over het bedrijventerrein. Dat willen we verbeteren en starten daarvoor een verkeersstudie ten behoeve van het opstellen van een verkeersplan Ladonk. Het verkeersplan moet inzicht bieden in de (toekomstige) verkeersstromen op en over het bedrijventerrein.

Bij het opstellen van het verkeersplan worden ook de effecten van de lopende ontwikkelingen, zoals PHS-Boxtel en GreenTech Park Brabant inzichtelijk gemaakt. Daarnaast wordt er een participatietraject opgetuigd waarin onder andere de klankbordgroep Ladonk een rol krijgt. Hiermee worden de knelpunten, oplossingsrichtingen en de invloed daarvan op het verkeersplan besproken.

Dit zorgt voor een gedragen verkeersplan voor het bedrijventerrein Ladonk, dat is afgestemd op de huidige situatie en toekomstige ontwikkelingen van de verschillende gebruikers. Inclusief een maatregelenpakket met de benodigde maatregelen om hier invulling aan te geven, voorzien van prioritering en financiële consequenties.

Voorstel college

1. De projectopdracht 'Verkeersplan Ladonk' (bijlage I) vast te stellen en het project te starten;
2. In te stemmen met het gebiedsgericht inzetten van de beschikbare budgetten (en daarmee prioriteren van onderdelen van het plan) en deze direct aanwenden als dekking voor het opstellen van het Verkeersplan Ladonk.

Inleiding

Mobiliteit en infrastructuur hebben vol de aandacht. Veel aspecten hangen met elkaar samen. We schetsen kort de samenhang. In de voorbereiding zijn de onderwerpen nadrukkelijk op elkaar afgestemd, maar de stand van zaken en planning verschillen veel van elkaar. Daarom worden verschillende onderdelen separaat ter besluitvorming voorgelegd.

Mobiliteitsplan Boxtel 2040

We bezig met het opstellen van een plan over de mobiliteit in 2040 voor heel Boxtel. De participatie daarvan is afgerond en in het eerste kwartaal van 2024 wordt het ter besluitvorming voorgelegd. Het mobiliteitsplan behandelt op hoofdlijnen hoe wij naar de toekomst kijken en de verschillende vervoerswijzen in Boxtel aandacht geven. Daarbij staan verkeersveiligheid, bereikbaarheid en mobiliteitstransitie naar schone vervoerswijzen centraal.

PHS-Boxtel

Het bedrijventerrein Ladonk is van economisch belang voor Boxtel en vraagt om specifieke aandacht met betrekking tot de bereikbaarheid. Het maatregelenpakket van PHS-Boxtel bevat onderdelen ter verbetering hiervan. Er wordt gewerkt aan de ontsluiting aan de zuidoostelijke kant, de optimalisatie van de Keulsebaan en aan de noordwestelijke kant komt de VLK. De verkeersafwikkeling op het bedrijventerrein zelf maakt geen onderdeel uit van deze plannen.

Verkeersplan Ladonk

Voor een goede afwikkeling op Ladonk is het nodig dat we apart kijken naar de bereikbaarheid voor de fietser, de voetganger, het vrachtverkeer en het overig verkeer. Voor fietsers en voetgangers is slechts sporadisch sprake van eigen infrastructuur en voor het gemotoriseerd verkeer ontbreekt een heldere wegenstructuur over het bedrijventerrein. Dat willen we verbeteren en starten daarvoor een verkeersstudie ten behoeve van het opstellen van een verkeersplan Ladonk. Het verkeersplan moet inzicht bieden in de (toekomstige) verkeersstromen op en over het bedrijventerrein.

Fietsverbinding Lennisheuvel - Ossenpadtunnel

We hebben op dit moment al voldoende inzicht in hoe we het kruispunt Keulsebaan-Boseind willen inzetten als onderdeel van de fietsverbinding Lennisheuvel-Ossenpadtunnel. Daarvoor is het niet nodig te wachten op een vastgesteld verkeersplan en/of mobiliteitsplan. Er liggen voldoende studies en analyses voor dit deel van Ladonk. We weten dat er vanuit Lennisheuvel een sterke voorkeur is voor een tunnel, maar het realiseren van die tunnel levert forse technische uitdagingen op. Die leiden tot forse financiële consequenties. Een verkeersregelininstallatie geeft dezelfde veiligheid maar is aanzienlijk makkelijker te realiseren en ook goedkoper. Het kruispunt is daarnaast ook een belangrijk onderdeel van de bereikbaarheid van Vion. Het combineren van de verbetering van de fietsverbinding met de aanpassing voor de bereikbaarheid van Vion levert voor beiden voordelen op.

Ontsluiting GreenTech Park Brabant

Inmiddels heeft het college ook ingestemd met de ontwikkeling GreenTech Park Brabant. De huidige ontsluiting daarvan gaat via de rotonde Vorst. Deze voldoet voor gemotoriseerd verkeer, maar bij een toename van het fietsverkeer ontstaat een ongewenste situatie. Daarom zijn alternatieven hiervoor onderzocht. Een relatief eenvoudig realiseerbaar alternatief is de aanleg van een fietsverbinding langs het spoorviaduct over de Keulsebaan. Mogelijk kan deze verbinding in de toekomst een rol spelen binnen het toeristisch fietsnetwerk Boxtel.

Dit collegevoorstel gaat specifiek over verkeersplan Ladonk.

Verkeersplan Ladonk

In de huidige situatie spelen verschillende aandachtspunten op Ladonk. Zo ontbreekt een heldere structuur, zijn een aantal knelpunten aanwezig en wil men meer aandacht voor fietsers en voetgangers op het bedrijventerrein.

Naast de huidige problematiek spelen ook een aantal belangrijke ontwikkelingen. De dubbele overweg bij Tongeren (Tongersestraat) wordt gesloten vanwege het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) van het ministerie van I&M. Om het verkeer rondom Boxtel weer in goede banen te leiden, is het

Maatregelenpakket PHS Boxtel opgesteld met als doel een verbeterde verbindingfunctie te realiseren tussen de A2, Ladonk en de Kapelweg. De Keulsebaan wordt daartoe verbreed en de weg Colenhoef op Ladonk wordt verbonden met huidige Kapelweg, de zogenaamde verbindingsweg Ladonk-Kapelweg (VLK). De dubbele overweg wordt gesloten zodra de VLK gereed is.

Zodra de VLK gereed is, gaat over de wegen Schouwrooij, Industrieweg en Ladonkseweg meer verkeer rijden (mogelijke nieuwe hoofdroutes). Na het sluiten van de overwegen Tongersestraat ontstaan bovendien nieuwe verkeersbewegingen van, naar en vooral over Ladonk. Daarnaast gaat er minder verkeer over de van Salmstraat en de Mijlstraat. Het Buurtschap Kalksheuvel gaat ook profiteren van de nieuwe infrastructuur.

De hierboven genoemde knelpunten en ontwikkelingen rondom het bedrijventerrein vormen integraal onderdeel van de gebiedsgerichte aanpak. Het opstellen van het verkeersplan draagt bij aan een meer integrale oplossing voor het bedrijventerrein Ladonk.

Beoogd resultaat

Een gedragen verkeersplan voor het bedrijventerrein Ladonk, dat is afgestemd op de huidige situatie en toekomstige ontwikkelingen van de verschillende gebruikers. Inclusief een maatregelenpakket met de benodigde maatregelen om hier invulling aan te geven, voorzien van prioritering en financiële consequenties.

Argumenten

- 1.1 *De huidige en toekomstige knelpunten op Ladonk vragen om een integrale benadering om te komen tot oplossingen*
In de huidige situatie zijn er verkeerskundige knelpunten op Ladonk. Daarnaast ontbreekt een heldere structuur op Ladonk. Door aanleg van de Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg (VLK) gaat veel extra verkeer gebruik maken van de Schouwrooij en de Industrieweg. Verschillende wegen zijn in de huidige situatie nog niet ingericht op het extra verkeer.
- 1.2 *Het vaststellen van de projectopdracht door het college legt de randvoorwaarden vast en geeft richting aan de uitwerking*
De projectopdracht is opgesteld om de benodigde ontwerpwerkzaamheden effectief te kunnen starten. Daarnaast is het te volgen ontwerpproces hiermee vooraf inzichtelijk voor het college. In de projectopdracht zijn de doelen, het gewenste resultaat, de relaties met lopende zaken, de aanpak, de planning en de financiën geformuleerd. Met de vaststelling geeft het college formeel opdracht voor de start van het project.
- 1.3 *Het procesplan wordt ondersteund door klankbord Ladonk*
Het processchema van deze projectopdracht is op 31 oktober 2022 besproken met de werkgroep fiets en voetgangers (onderdeel van klankbordgroep Ladonk). Zij vinden het een goed en begrijpelijk proces en geven aan bij de eerste participatiestap hun advies als inbreng aan te bieden.
- 1.4 *Dit participatieproces zorgt voor meer draagvlak bij belanghebbenden*
Na een eerste interne inventarisatie wordt eerst breed opgehaald wat er allemaal leeft onder de belanghebbenden. Bij de eerste versie van het verkeerskundig plan volgt een terugkoppeling. Daarbij geven we duidelijk aan wat met de input uit de eerste stap is gedaan. Dit sluit aan bij stap 3 op de participatieladder ('adviseren').
- 2.1 *Gebiedsgerichte inzet van het budget biedt flexibiliteit*
We zijn het project gestart met losse onderdelen. Inmiddels is duidelijk dat een gebiedsgerichte aanpak onmisbaar is. Zo zal eerst de hoofdroute bekeken worden. Het is belangrijk dat die route is opgewaardeerd voordat de Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg (VLK) klaar is.

2.2 *De voorbereiding kan direct starten*

Gebiedsgericht inzetten van het budget betekent ook dat de voorbereiding direct kan starten. We hebben 2 raamovereenkomsten waar deze opdracht onder kan vallen. Gezien het raakvlak met de PHS en onze ervaring met het bureau Kragten stellen wij voor de opdracht met hen te starten. De opdracht loopt dan één op één via de raamovereenkomst ingenieursdiensten PHS.

Kanttelingen

1.1 *Bij grote afwijkingen moet de projectopdracht aangepast worden.*

Als tijdens het project blijkt dat de afspraken uit de projectopdracht niet gehandhaafd kunnen blijven is het zaak om de projectopdracht bij te stellen en opnieuw voor te leggen ter vaststelling. Daarmee borgen we de doelstelling van het project.

1.1 *Het participatieproces is geen garantie voor draagvlak bij alle stakeholders*

Het betrekken van de stakeholders bij de ontwikkelingen van het bedrijventerrein is heel belangrijk. Dat kan leiden tot tegengestelde belangen. Om dit te beheersen is het van belang goede afwegingen te maken tussen de oplossingsrichtingen. Brede instemming van de afwegingen is waardevol voor het verloop van het proces. Het bevordert het draagvlak maar maakt ook dat op onderdelen afwijkend kan worden gekozen.

2.1 *Het verkeersbudget is niet toereikend om alle verkeersknelpunten meteen op te lossen*

Er is geld vanuit verkeer beschikbaar op de begroting voor onderzoek en investeringen. Het verkeersplan zal inzicht geven in wenselijke aanpassingen voor het gehele bedrijventerrein en daarbij een prioritering aanbrengen. Deze prioritering is nodig, omdat onvoldoende budget beschikbaar is om het volledige plan te realiseren. Dit is een bestuurlijke afweging. Voor de langere termijn borgen we dat de verschillende eisen en wensen, afwegingen en keuzes goed vastgelegd worden.

2.1 *Het verkeersbudget is niet toereikend om wensen van andere beleidsvelden uit te voeren*

Het proces leidt tot een verkeersplan, maar er zal ook breder gekeken worden. Daarmee ontstaan verwachtingen bij andere beleidsvelden waar nu geen middelen voor beschikbaar zijn. Het verkeersbudget wordt ingezet als gebiedsgericht budget.

Op grote delen van het bedrijventerrein ontbreekt een adequate fundering, die voldoende geschikt is voor het huidige zware vrachtverkeer. Dit kan ertoe leiden dat relatief grote reconstructies nodig zijn die extra geld kosten. Daarnaast zetten we in op het realiseren van onze duurzame ambities. Deze kunnen niet direct vanuit het verkeersbudget bekostigd worden. Daartoe zullen additionele middelen vanuit andere beleidsvelden moeten worden ingezet. We informeren u over deze afwegingen bij de tussenrapportage.

Financiën

Er zijn diverse kredieten beschikbaar gesteld voor onderdelen van Ladonk voor in totaal € 3.500.000.

De beschikbare middelen worden flexibel ingezet om de knelpunten op Ladonk op te lossen. We zijn het project gestart met losse onderdelen die nu leiden tot het inrichten van een meer gebiedsgerichte aanpak. Het geld blijft daarbij wel binnen het thema verkeer en binnen Ladonk. Voor de voorbereiding zijn op enkele posten al kleine uitgaven geboekt in 2021 en 2022. Verschuivingen worden bij de definitieve vaststelling ter besluitvorming voorgelegd.

Kosten

Het opstellen van het verkeersplan Ladonk kost naar verwachting € 100.000,- en daarvoor is dekking beschikbaar binnen het budget Verkeersmaatregelen. Daarnaast is, onder andere via subsidie, budget beschikbaar voor de eerste maatregelen die met prioriteit uit het plan volgen. Voor aanvullende maatregelen stellen wij een uitvoeringsprogramma op. De financiële middelen die nodig zijn voor uitvoering van deze maatregelen worden ter besluitvorming voorgelegd aan de raad.

Uitvoering

Na vaststelling wordt het proces met het ingenieursbureau Kragten gestart. Samen met het ingenieursbureau wordt ook een concrete planning van de verschillende fases opgesteld.

Communicatie

In de projectopdracht staat het participatieproces beschreven. Er wordt veel aandacht besteed aan communicatie bij de vorming van het verkeersplan Ladonk.

Uitgebreide participatie

Om tot een gedragen verkeersplan te komen vindt een uitgebreid participatietraject plaats. We halen in een eerste bijeenkomst(en) met de omgeving (o.a. Klankbordgroep Ladonk) de uitdagingen of opgaven en adviezen op. Het concept verkeersplan met daarin mogelijke scenario's voor de structuur bespreken we met de gemeenteraad. Ook informeren we de raad over het participatietraject met de omgeving. Vervolgens wordt het concept verkeersplan met daarin de probleemstelling en wegenstructuur in een tweede bijeenkomst aan de omgeving voorgelegd. Het definitieve advies over de wegenstructuur in het verkeersplan wordt vervolgens aan het college voorgelegd, waarbij ook het draagvlak vanuit de tweede bijeenkomst met het college wordt gedeeld. Hierna worden de financiën inzichtelijk en de prioritering van de maatregelen inzichtelijk gemaakt waarna besluitvorming over het verkeersplan plaats kan vinden via het college en de raad.

Bijlagen

Bijlage I: Projectopdracht 'Verkeersplan Ladonk'