

Het kan !

'Second opinion' naar de 'QuickScan' van ProRail betreffende
de realiteitszin van een rechte gecombineerde onderdoorgang
bij NS Station Elst



Datum: 19 augustus 2014
Opgesteld door: Jan Navis, Ard op de Weegh en Ton Meboer

1. Voorgeschiedenis tunnel(s)

In Elst speelt de discussie over ongelijkvloerse spoorwegovergangen al tientallen jaren. Gesproken werd over de Rijksweg-Noord, de Groenestraat en de overgang bij het station. In de afgelopen jaren is er bij dit onderwerp veel veranderd. Door de ontwikkeling van de Westeraam als woonwijk voor 5000 inwoners werd de tunnel in het verlengde van de Griegstraat (Dauw) noodzakelijk en de overgang in de Groenestraat is inmiddels vervangen door het Olympiaviaduct. Beide nieuwe overgangen hebben bijgedragen aan een vermindering van de verkeersdruk bij het NS-station.

Met het oog op een tunnel bij het NS-station zijn de Van Oldebarneveltstraat en Johan de Wittstraat indertijd zodanig aangelegd dat er voldoende ruimte zou zijn voor een tunnel in de Nieuwe Aamsestraat. Helaas heeft de besluitvorming over zo'n tunnel erg lang op zich laten wachten.

Recent is de aanleg van een ongelijkvloerse spoorwegovergang in Rijksweg-Noord urgent verklaard. Een studie daarnaar kan versneld worden ingezet. Het kan dus gebeuren dat Elst over ruim 3 jaar binnen circa 2 kilometer 5 ongelijkvloerse kruisingen met het spoor heeft.

2. Situatie tot in 2009

Tot in 2009 zijn er plannen ontwikkeld voor een rechte tunnel voor alle verkeer op de plaats van de huidige spoorwegovergang in de Nieuwe Aamsestraat. Tegelijkertijd werd een stedenbouwkundige visie ontwikkeld voor het gebied rondom NS-station. Het oude rangeerterrein was inmiddels in gebruik genomen als parkeerterrein, maar het geheel maakte geen aantrekkelijke indruk.

De ontwikkeling van de stedenbouwkundige visie mondde tenslotte uit in twee bestemmingsplannen. Eén voor een nieuw gemeentehuis en één voor de infrastructuur, kantoren en een P&R-faciliteit. De toekomstige ligging van het gemeentehuis maakte aanpassing van de wegen en daarmee van de tunnel noodzakelijk. Het idee ontstond van een langzaamverkeer- en een afzonderlijke snelverkeertunnel. Daarmee ontstond de mogelijkheid van een plein voor het HdG en moest het snelverkeer via een zogenoemde "slingertunnel" om de kantoren en het HdG.

Gelet op de samenhang van beide bestemmingsplannen werden zij in elkaar geschoven en door de raad in mei 2012 aangenomen.

3. De vernietiging van delen van het bp Elst Centraal

Tegen dit integrale bestemmingsplan ontstond veel maatschappelijke onvrede bij inwoners en enkele bedrijven en wethouder Van Baal wenste in 2011 voor dit bestemmingsplan en het (dure) nieuwe HdG geen verantwoordelijkheid te nemen en stapte uit het college. Zijn plaats werd ingenomen door GBO dat vooral streefde naar een snelle gereedkoming van de infrastructuur.

De maatschappelijke weerstand mondde tenslotte uit in een langdurige beroepsprocedure en de vernietiging van de bestemmingen "Maatschappelijk" (het HdG) en "Kantoren" en enkele planregels. Toen na de verkiezingen van maart 2014 bleek dat er geen meerderheid meer was voor de plannen van een HdG bij het NS-station, verdween ook de noodzaak van een "slingertunnel" die nergens meer omheen slingerde.

4. Voor en na de verkiezingen: BAM versus ProRail

In de verkiezingsstrijd heeft het CDA zich gemanifesteerd als de partij die tegen het HdG, tegen de slingertunnel en voor snelle realisatie van de tunnelinfra is. Door toekomstig wethouder Van Baal is voor de verkiezingen aangedrongen op een QuickScan naar de mogelijkheden van één gecombineerde (rechte) tunnel in plaats van de geplande twee tunnels.

Voor zo'n QuickScan had de toekomstige wethouder ook al een bureau in gedachten: BAM. Met BAM werden eind 2011 aandachtspunten voor zo'n quick scan geformuleerd. Het ging daarbij om het volgende:

- *verkeerstellingen in het gebied zijn beschikbaar;*
- *de tunnel moet geschikt zijn voor alle verkeer, inclusief een vrij liggend fietspad;*
- *er moet aandacht zijn voor de verkeersafwikkeling in de directe omgeving;*
- *de rapportage wordt voorzien van tekeningen, omschrijvingen van de varianten, een onderbouwing van de voor- en nadelen van de varianten;*
- *ramingen van de realisatiebudgetten.*

Gebruik zou worden gemaakt van het ontwerp van de gecombineerde auto- en fietstunnel zoals deze tot 2009 als voorkeursvariant had gegolden.

Wat schetst onze verbazing als na het aantreden van het nieuwe college de opdracht voor een QuickScan gaat naar ProRail, het bureau dat de afgelopen jaren continu heeft gewerkt aan de realisering van de twee tunnels waaronder de 'slingertunnel'. Daarmee is een objectieve benadering in de Quick scan uitgesloten.

Over de opdracht aan ProRail is op 10 juni 2014 in het college besloten. De scan moet antwoord geven op de volgende vragen:

- *hoe ziet een gecombineerde 'rechte' onderdoorgang er schetsmatig uit en past deze dan binnen de grenzen van het huidige bestemmingsplan?*
- *welke gevolgen heeft een aanpassing van het ontwerp op de planning van de realisatie van de onderdoorgangen en het opheffen van de huidige overweg?*
- *wat zijn indicatief de financiële gevolgen van een gecombineerde 'rechte' onderdoorgang?*

Indien de scan was uitgevoerd op basis van de oorspronkelijke opdracht voor BAM, dan zou die scan meer duidelijkheid hebben opgeleverd dan met de scan die nu door ProRail is uitgevoerd. De BAM zou een onafhankelijker partij geweest zijn.

Het rapport met de QuickScan verschijnt tenslotte op 17 juni 2014.

5 Analyse quick scan

Wat opvalt aan de QuickScan is dat vooral de aandacht voortdurend is gericht op waarom veranderingen naar één rechte tunnel NIET kunnen. Dit heeft mede te maken met de grenzen van de opdracht die ProRail heeft gekregen.

Hiernaast wordt in de Quick-scan onvoldoende of geen rekening gehouden met een aanpassing in de planvorming als gevolg van het niet doorgaan van de plannen van een HdG bij het NS-station. Een zogenaamde herijking van het plan rondom het stationsgebied is wenselijk, zeker omdat de drager van het plan, het Huis der Gemeente (HdG), niet door gaat. Dit heeft vooral te maken met de kaders van de opdracht die ProRail mee heeft gekregen. Op dit moment wordt er nog erg vastgehouden aan hetgeen door het vorige college is gepland en wordt en door het nieuwe college nagestreefd en ontbreekt de wil om op een andere manier naar oplossingen te kijken.

Tevens zijn er diverse inhoudelijke opmerkingen te maken over de argumenten in en conclusies van het rapport.

Een voorbeeld: “De autotunnel heeft als functie om verkeersstromen zoveel mogelijk en direct naar de rondweg te sturen.” Als je die functie beoogt, dan moet je misschien helemaal geen autotunnel aanleggen. Dan gaat alles wat het dorp uitkomt rechtstreeks via beide Rijkswegen het dorp uit en alles wat uit Westeraan komt via de A325, Olympiasingel en Rijksweg-Zuid. Een optie is dan: leg snel de tunnel in Rijksweg-Noord aan en je hebt bij het station misschien geen autotunnel meer nodig. Tenslotte is er ook nog voor lokaal verkeer een (beperkt bruikbare) tunnel in de Griegstraat.

Analyse van de quick scan levert het volgende op:

- de aandacht is vooral gericht op waarom een verandering naar een rechte tunnel niet kan
- bij de realisatie van 2 separate tunnels is het totale tunneloppervlak ongeveer 2,5 keer zo groot ten opzichte van één gecombineerde rechte tunnel;
- een tijds-onderbouwing ontbreekt volledig
- niet alle mogelijkheden uit het bestemmingsplan zijn gebruikt om een gecombineerde tunnel mogelijk te maken;
- bij de kostenberekening ontbreekt de onderbouwing;
- bij het niet toepassen van de afwijkingsregels ontbreekt de verwijzing naar de desbetreffende jurisprudentie;
- de treinvrije periodes in 2015 die niet gehaald worden, zijn nog niet zeker (memo van ProRail d.d. 6 februari 2014);
- over het hoofd wordt gezien dat ook in de nu geplande procedures nog veel oponthoud kan ontstaan (beroepsprocedures, slecht weer e.d.).

Er zijn veel goede redenen om een gecombineerde rechte tunnel aan te leggen:

- geen onlogische doorsnijding van een later te ontwikkelen gebied, omdat de onlogische doorsnijding door twee tunnels en extra wegen het exploitatiemodel/de exploitatie van Elst Centraal aanzienlijk zal belemmeren. Door de extra geluidscontouren ruimtebeslag zijn er in de toekomst aanzienlijk minder uitgeefbare vierkante meters grond.
- een gecombineerde rechte tunnel past in het huidige stratenpatroon en draagt bij aan een goede “leesbaarheid” van de entree van Elst vanuit de N325;
- er kan een kortere tunnel worden aangelegd;
- betere en snellere bereikbaarheid van hulpdiensten, met name in de LVT;
- een gecombineerde rechte tunnel is makkelijker en veiliger te nemen door grotere voertuigen zoals gelede bussen en grotere brandweervoertuigen; men denke hier aan de ongelukken in de slingertunnel bij het Willemsplein in Arnhem.
- er zijn meer passages in een gecombineerde tunnel waardoor er meer sociale controle is dan bij twee aparte tunnels.
- doordat er geen extra “slinger-” omweg hoeft te worden gereden en geen scherpe bocht hoeft te worden gemaakt waarbij afgeremd en opgetrokken hoeft te worden, wordt er minder brandstof verbruikt en is de rechte gecombineerde tunnel milieu vriendelijker.

Een vraagstelling zoals: “Op welke wijze is een rechte gecombineerde tunnel mogelijk?” zou hele andere resultaten kunnen opleveren.

Dit heeft BBO zich afgevraagd en heeft geresulteerd in een “Nader onderzoek”.

7. 'Nader onderzoek'

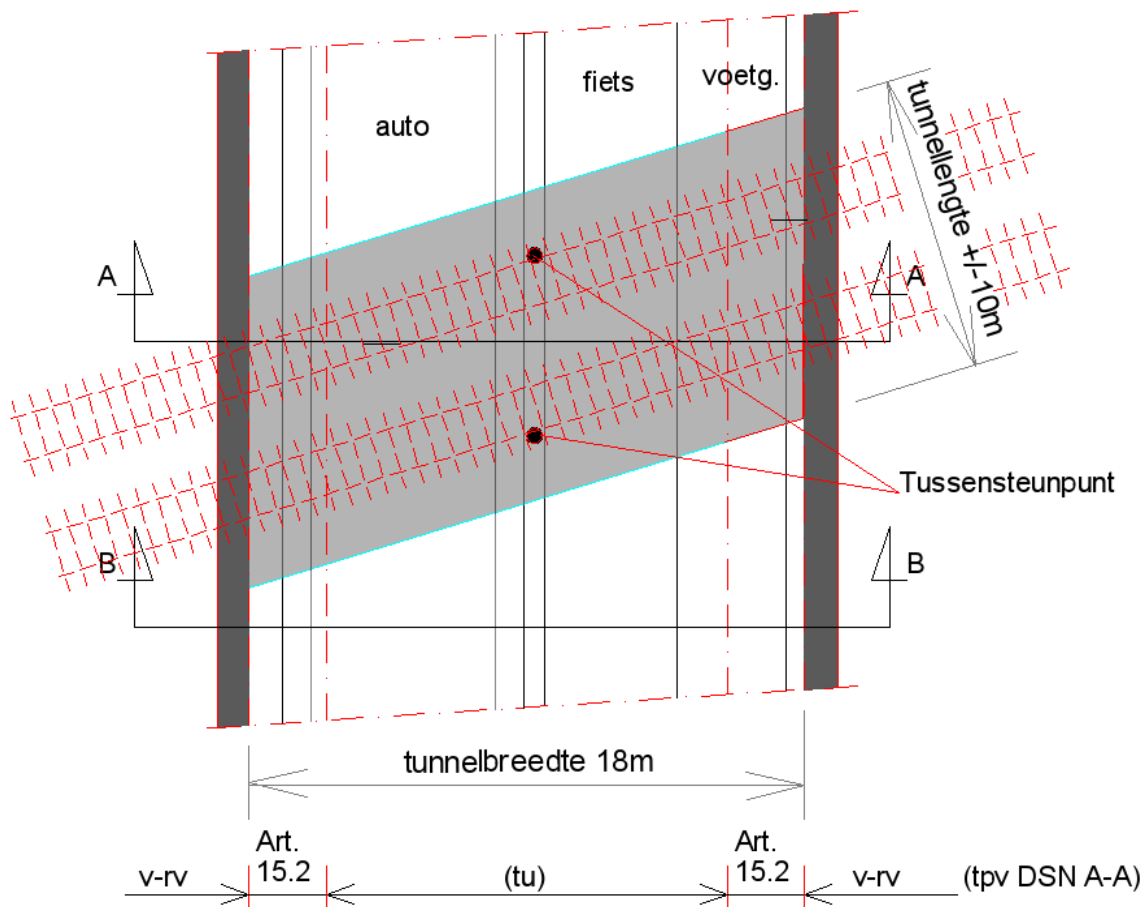
In deze paragraaf trekt BBO de conclusie dat:

- een gecombineerde tunnel binnen het huidige bestemmingsplan mogelijk is,
- een gecombineerde tunnel veiliger en goedkoper kan

Hierbij zijn de uitgangspunten uit het QuickScan rapport gebruikt.

We laten nu eerst de verschillende opties voor een combitunnel de revue passeren. Bij de doorsneden verwijzen we naar onderstaande plattegrond (de lijnen A - A en B - B)

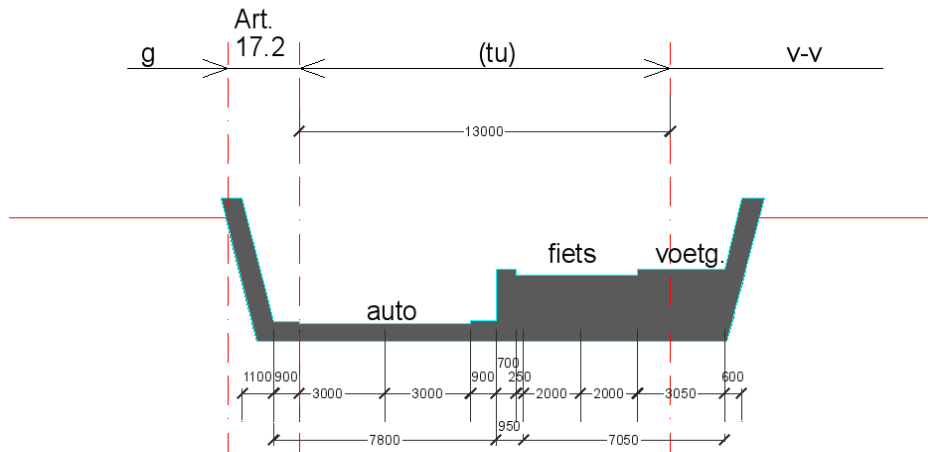
PLATTEGROND COMBITUNNEL



Optie A is de Combinatietunnel in zijn breedste vorm. Het is de samenvoeging van de LVT met de 'slingertunnel' in één buis. De uitgangspunten uit de QuickScan van ProRail zijn gehanteerd. Een vraag die hier gesteld kan worden is of de constructie van de tunnel nu wel of niet tot de tunnel wordt gerekend. Volgens Van Daele is een tunnel een ondergrondse gang voor een weg; de vrije ruimte is dus de tunnel en niet de constructie.

OPTIE A: COMBITUNNEL IN BREEDSTE VERSIE

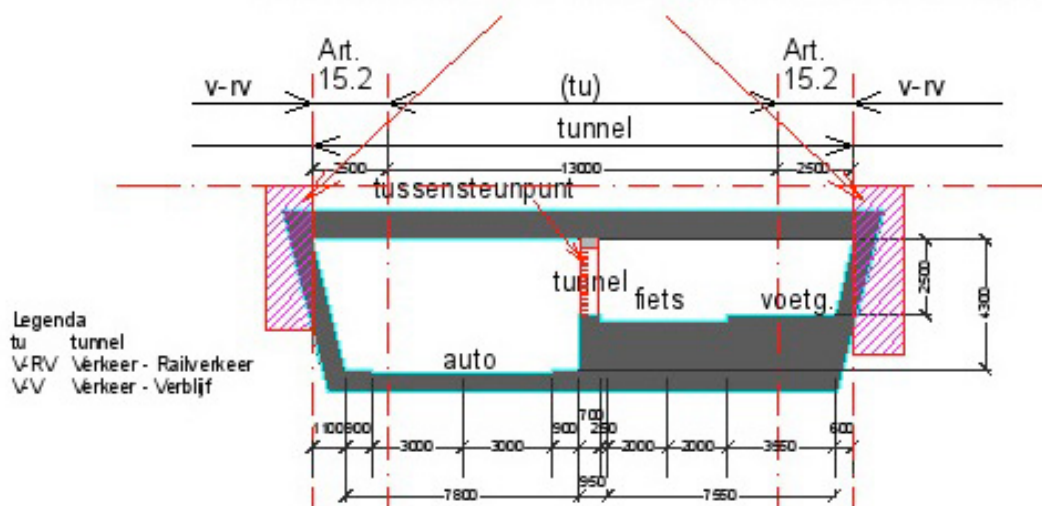
Doorsnede B-B



OPTIE A: COMBITUNNEL IN BREEDSTE VERSIE

Doorsnede A - A

Het constructie deel in de arcering kan onder de bestemming v-vr vallen.



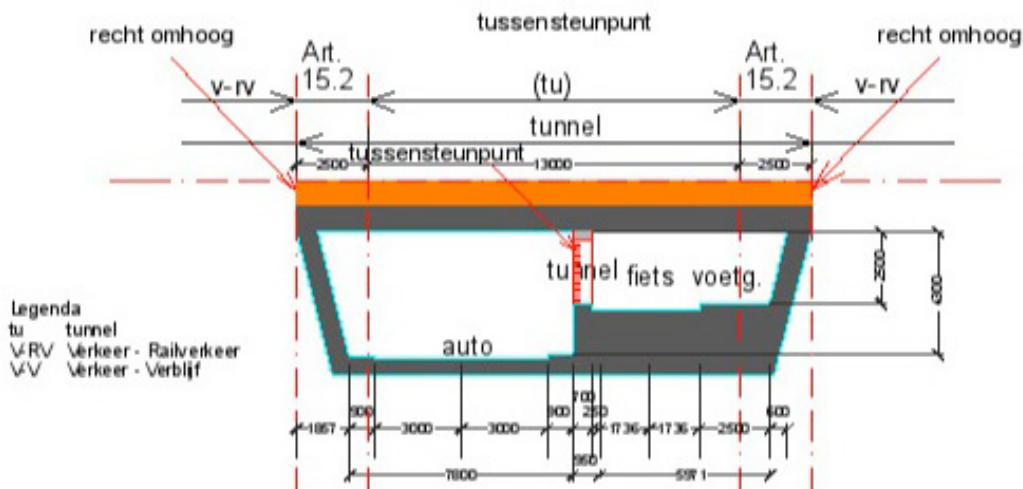
De rood gearceerde delen van de constructie kunnen vallen onder de bestemming Verkeer-Railverkeer.

De opties B, C en D zijn gemaakt voor het geval de constructie van optie A niet kan vallen onder de bestemming Verkeer-Railverkeer.

Optie B is de Combinatietunnel waarbij voet- en fietspaden iets smaller zijn uitgevoerd. Deze variant valt geheel binnen de vrijstelling volgens Art .15.2.

OPTIE B: COMBITUNNEL; VOET-EN FIETSPAD SMALLER

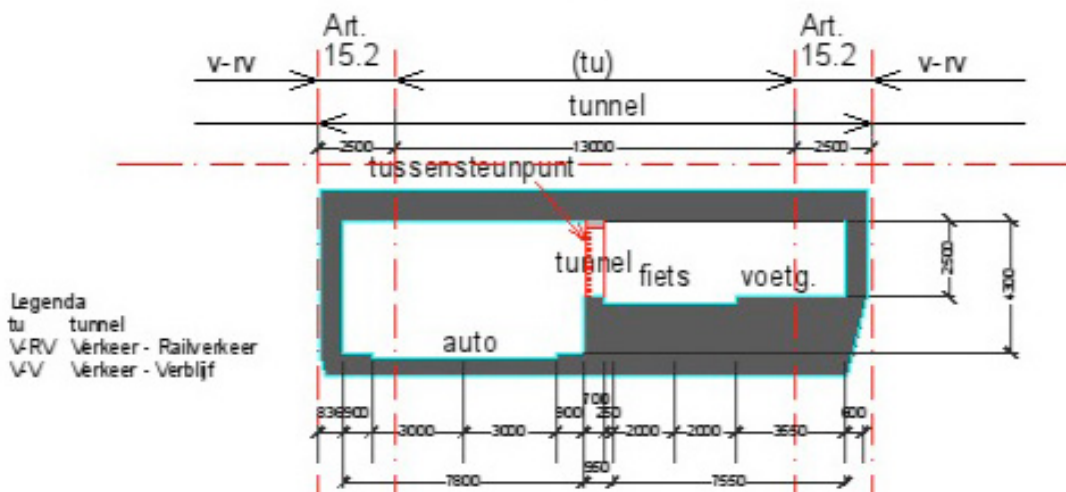
Doorsnede A - A



Optie C: deze ondergang heeft beneden dezelfde maten als de optie A, maar is nu uitgevoerd met rechte wanden. Technisch gezien kun je een onderdoorgang prima uitvoeren met rechte wanden. Uit het oogpunt van sociale veiligheid wordt de voorkeur gegeven aan schuine wanden, maar indien er sprake is van een gecombineerde onderdoorgang wordt veel beter voldaan aan de eis van sociale veiligheid. De combitunnel is breed, kort en overzichtelijk. Hulpdiensten kunnen ingeval van een calamiteit de ongevalplek van diverse kanten benaderen.

OPTIE C: COMBITUNNEL MET RECHTE WANDEN

Doorsnede A - A



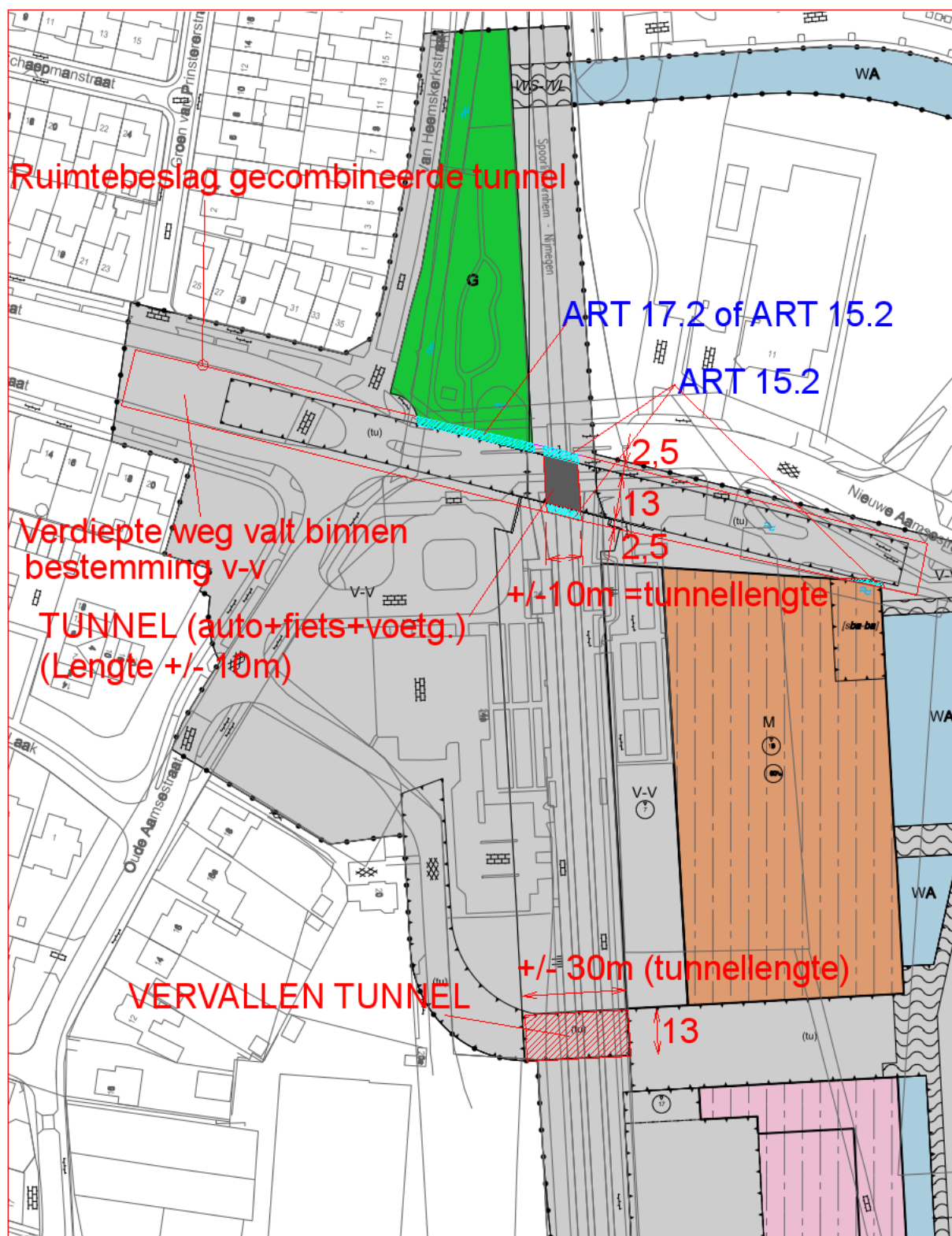
OPTIE D: COMBITUNNEL CONFORM TUNNEL WESTERAAM



De vier opties vereisen ieder hun eigen maten. In onderstaande verbeelding zijn de verschillen van Optie A t.o.v. het plan met 2 tunnels in rood aangegeven. De gebieden in gearceerd blauw verwijzen naar de artikelen in het bestemmingsplan, die een gecombineerde tunnel in dit gebied mogelijk maken.

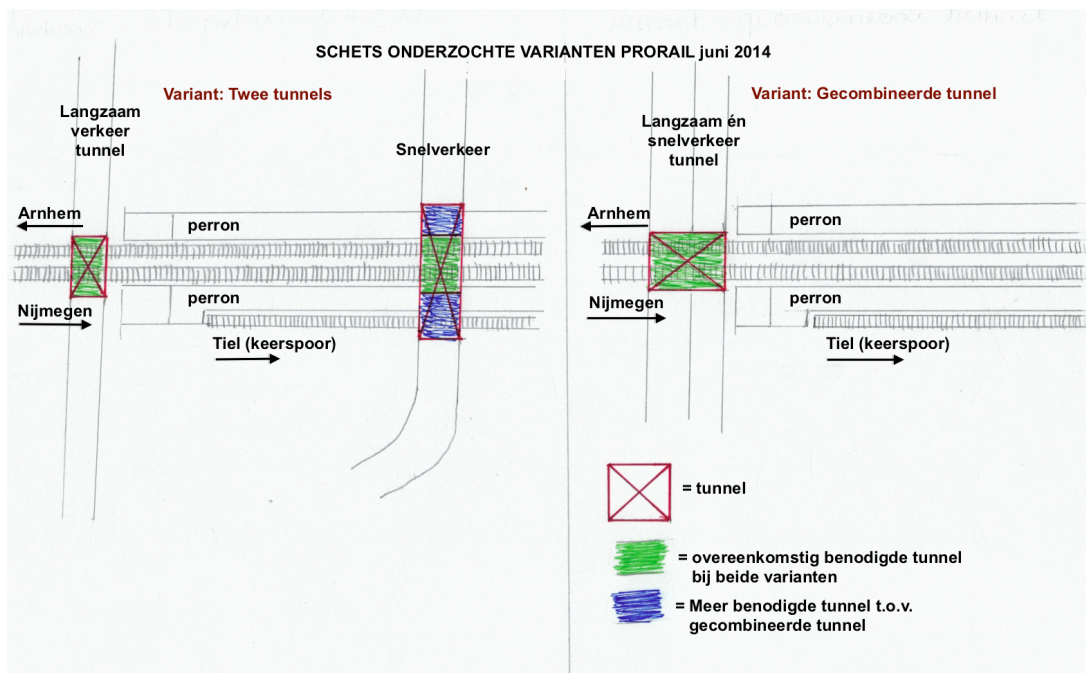
In deze verbeelding worden in oranje “Maatschappelijk” en in roze “Kantoren” nog als bestemmingen genoemd. Deze zijn door de ABRvS in juli 2013 vernietigd.

VERBEELDING BESTEMMINGSPLAN ELST CENTRAAL



Omdat een plaatje meestal meer zegt dan een tekst, laten we onderstaand een schets zien gebaseerd op de tekeningen van ProRail en vergeleken met de in dit rapport gepresenteerde opties. De varianten met 2 en met 1 tunnel zijn met elkaar vergeleken. Gekeken is naar de oppervlaktes benodigd voor de tunneldelen. Omdat de gecombineerde tunnel onder slechts 2 sporen loopt en de 'slingertunnel' onder 3 sporen plus 2 perrons, zal duidelijk zijn dat de in blauw gearceerde stukken bij de 'slingertunnel' extra zijn t.o.v. een tunnel voor alle verkeer in de Nieuwe Aamsestraat.

Op dit moment wordt in het Pro-Rail rapport gesteld (en onvoldoende onderbouwd) dat de slinger-tunnel variant 25 % goedkoper kan worden gemaakt terwijl 250% meer tunnel moet worden gemaakt ten opzichte van een rechte gecombineerde tunnel. Hierbij is alleen nog maar de tunnel gekeken en niet het minder aantal m2 keerwanden, wegen en aankoop grond die bij een gecombineerde tunnel niet noodzakelijk zijn.



7. De alternatieven vergeleken

In onderstaande matrix worden de belangrijkste verschillen tussen een gecombineerde tunnel en de dubbele tunnels vergeleken.

	<i>Combitunnel</i>	<i>Dubbele tunnels</i>	
<i>Aantal</i>	1	2	
<i>Type</i>	Alle verkeer	Voetgangers en fietsers	(Vracht)auto's en bussen
<i>Breedte tunnel</i>	ca. 18 m	ca. 11 m	ca. 11 m
<i>Lengte tunnel</i>	ca. 10 m	ca. 10 m	ca. 30 m
<i>Benodigd tunnel-oppervlak</i>	ca. 180 m ²	ca. 110 m ²	ca. 390 m ²
<i>Inrit</i>	2 zijden recht	2 zijden recht	1 zijde recht 1 zijde bocht
<i>Kosten</i> (bron: Quick scan ProRail)	125% t.o.v. dubbele tunnel	100%	

8. Vertragingen?

In het collegeprogramma 2014-2018 zijn afspraken gemaakt over de realisering van de onderdoorgangen bij het NS-station. Er staat het volgende in: "De realiteitszin van een rechte (mogelijk gecombineerd voetgangers en auto's) tunnel bij Elst Centraal met spoed onderzoeken. Dit mag niet leiden tot onaanvaardbare vertraging; het uitgangspunt is dat de tunnelinfra voor 31 december 2016 gerealiseerd is."

In een memo van ProRail van 6 februari 2014 staat over de realisering van de dubbele tunnels evenwel het volgende: "Op dit moment is de meest reële verwachting dat er een TreinVrijePeriode van 128 uur in de herfstvakantie van 2015 kan worden toegekend voor het plaatsen van funderingen en damwanden en een 76-urige TVP in april/mei 2016 voor het inschuiven van de spoordekken over de onderdoorgangen. Dit is echter onder voorbehoud van de lopende landelijke afstemming met vervoerders. De oplevering van de onderdoorgangen schuift dan door van het derde kwartaal van 2016 naar het vierde kwartaal van 2016."

Dat wordt ons inziens dus krap, zeker als we het volgende in ogenschouw nemen.

De provincie heeft mede namens de stadsregio, verzocht om nu reeds rekening te houden met de intakking van het derde spoor. Het college van B&W van Overbetuwe heeft aangegeven het doortrekken van het derde spoor ruimtelijk en procedureel te willen faciliteren.

Door het verzoek van de provincie heeft ProRail een belangrijk plannings- en realisatieconflict gesignaleerd tussen enerzijds de vastgelegde planning voor de onderdoorgangen en anderzijds het verzoek van de provincie. Een van de conclusies die daarbij zijn getrokken is dat het ongewenst is om een keuze te maken voor situering van de trappen en lift in de LVT aan de zijde van het derde spoor vóórdat de keuze is gemaakt m.b.t. het al dan niet doortrekken van het derde spoor. Deze keuze kan pas gemaakt worden op basis van de op te starten Planstudie voor de verbinding Tiel - Arnhem. Deze Planstudie kan tot en met besluitvorming door de provincie medio 2015 gereed zijn. Deze gang van zaken vormt een bedreiging voor de realisatie in 2016 van de tunnels.

Tenslotte is het mogelijk dat forse vertragingen ontstaan doordat burgers die bezwaar maken in het gelijk worden gesteld door de bestuursrechter en dat reeds gevolgde procedures opnieuw moeten, dan wel door opgelegde voorlopige voorzieningen geen voortgang kan worden gerealiseerd.

9. Conclusie

Uit het voorgaande trekken we slechts één, naar de burgers te verantwoorden, conclusie: geef de voorkeur aan een rechte gecombineerde tunnel voor alle verkeer! Twee tunnels bij het station, als rudiment van het plan Elst Centraal, zijn onlogisch en niet uit te leggen aan de burger.

Namens de BBO-fractie

Ard op de Weegh, Ton Meboer en Jan Navis
19 augustus 2014.

