

Verkenning problematische situatie rond de spoorwegovergang bij de kruising Sint Anthonisweg / Spoorstraat en Schilderspad.

Dinsdag 3 september ben ik tussen 14:00 u en 16:30 u in Boxmeer geweest, op uitnodiging van de Wijkverenigingen Boxmeer West en Noord, om de als problematisch ervaren situatie rond de spoorwegovergang bij de kruising Sint Anthonisweg / Spoorstraat nader te bekijken, waarbij ik “en passant” de schoolomgeving van de Basisschool de Peppels (hoek Rembrandt van Rijn straat / Frans Halsstraat) heb bezocht.

Om met de laatste te beginnen, dit betreft een tamelijk algemeen bekende situatie met een school die leerlingen uit een wijdere omgeving trekt, dus relatief veel wegbreng- en ophaalverkeer, veelal met auto's. Dit is een situatie die in Nederland veel meer voorkomt, met nogal eens problematisch oversteekgedrag waar dan weer bij voorkeur snelle, soms onveilige en soms dure oplossingen voor worden gecreëerd. Als afzetplek wordt bij de Peppels veelal een parkeerpleintje aan de overkant van deze school in de Rembrandt van Rijnstraat gebruikt, wat leidt tot (potentieel chaotisch) oversteekgedrag van leerlingen in de spitsen, ter plekke onveilig, want zebra ontbreekt! De straat is vanwege het woon-werkverkeer van de wijk in de spitsen eigenlijk nu al te druk om een veilige afzet van deze leerlingen te garanderen, zeker zo zonder zebra. De Frans Halsstraat is ter plekke afgesloten voor doorgaand verkeer wat wellicht een mogelijkheid geeft om op het braakliggend terrein tegenover de school een kleine rotonde (“ovaltonde”) met “kiss & ride” plekken te maken.

De Sint Anthonisweg / Spoorstraat is hoofdingangsweg (en –uitgang) van Boxmeer vanaf de snelweg, reden waarom de spoorwegovergang relatief veel verkeer kent dat een “haastig” karakter heeft. De fietsende scholieren in de spitsen 's ochtends en 's middags vanaf en naar het Schilderspad verergert dat dermate dat het de overweg een uitermate onveilig aanblik geeft. Dit komt onder meer doordat fietsers in groepen de neiging hebben zich als groep ander gedrag aan te meten, minder conform de regels. Er steken niet individuele fietsers over, maar een groep, wat het onveilig karakter vergroot. De praktijk is dan dat het grotendeels helemaal niet zo onveilig is als het lijkt omdat iedereen heel goed moet uitkijken, naar elkaar moet kijken, de snelheid moet aanpassen, waarbij een groep zich vaak wel “wat minder intelligent” gedraagt. Daarom vinden er relatief dan weinig ernstige incidenten plaats in zulke situaties door een soort “Shared Space” karakter. Aan de (brede) randen van deze spitsen zijn de risico's daarom wellicht een stuk groter.

Ik begreep van de vertegenwoordigers van de wijkverenigingen dat diverse plannen inmiddels de revue zijn gepasseerd, die niet alle even goed uitgewerkt zijn. Uit de betreffende stukken van de Gemeenteraad blijkt dat de vele betrokken partijen worstelen met het probleem waarbij de onderlinge communicatie niet altijd even helder is. De Gemeente heeft als oplossing voor dit probleem nu bedacht om het Schilderspad af te sluiten en de fietsers over de Rembrandt van Rijnstraat te leiden naar een kruispunt met de Spoorstraat, en via een Verkeerslicht vandaar van- en naar de scholen in de buurt van het station te leiden. Eerder heb ik in feite al geconcludeerd dat de Rembrandt van Rijnstraat zeker niet drukker zou moeten worden, reden waarom dit niet een goede oplossing lijkt. Een tweede reden waarom dit niet bepaald een ideale oplossing is, volgt uit het feit dat deze groepen fietsers alsnog de Spoorstraat moeten oversteken. Voor een deel gaan ze eerst rechtdoor bij het Verkeerslicht aan het eind van de Rembrandt van Rijnstraat, als het Verkeerslicht groen geeft. Maar deels zullen ze ook eerst rechtsaf slaan, soms ook bij rood licht want dat is de weg van de minste weerstand, al is dat eigenlijk tegen de verkeersregels, en ze steken dan pas alsnog de Spoorstraat over, toch weer bij de spoorwegovergang. In het eerste geval moeten de scholieren wachten en een kleine omweg fietsen, type gedrag wat je niet altijd moet verwachten, terwijl in het tweede geval de hele oplossing niet heeft gewerkt. Zie ook Figuur 2 in het Arcadis Rapport, waaruit blijkt dat het probleem vooral wordt verplaatst, en wel naar een punt dat gezien de krappe en

onoverzichtelijke ruimte een nieuw probleem voor de verkeersveiligheid creëert. Bovendien dwingt de voorgestelde route de fietsers om een flink aantal kruisingen over te steken in de wijken aan weerszijden van de Spoorstraat, wat de verkeersveiligheid bepaald niet ten goede komt.

Voor een alternatieve oplossing is er gekeken naar een tunnel in het Schilderspad onder de Spoorstraat door, maar dat stuit op fysieke problemen (van riolen en een persleiding), die (te) kostbaar blijken om te neutraliseren. De spoorwegovergang zelf onder-tunnelen is wellicht een nog veel betere oplossing (die momenteel naar tevredenheid van iedereen in Groningen bij de Paterswoldseweg wordt gerealiseerd). Maar dat is ongetwijfeld ook een kostbare oplossing.

Aangezien deze laatste oplossingen dus om die reden zijn afgefallen, is er in het verleden ook gekeken naar een noordelijke omrijd-route voor het snelverkeer, door of wellicht zelfs om de wijken ten noordwesten van de Spoorstraat. Dit zal met een afsluiting van de spoorwegovergang Sint Anthonisweg / Spoorstraat gerealiseerd (kunnen) worden. De route om de wijken heen is wellicht het meest wenselijk maar ongetwijfeld moeilijk te realiseren en kostbaar. De route door de twee wijken zou via de Hollesteege en de Floralaan moeten lopen. Daarvan is zeker een bezwaar dat de Hollesteege nu deels een fietsroute is, die dan tamelijk radicaal aangepast moet worden. Een ander bezwaar, vanuit de wijk, zal ongetwijfeld de toenemende drukte zijn. Een tussenvorm, ook niet ideaal, maar die aan een aantal bezwaren tegemoet komt, zou kunnen zijn om de route naar het centrum, Boxmeer in, gewoon via Sint Anthonisweg / Spoorstraat te laten lopen, laatste stukje Sint Anthonisweg is dan éénrichtingverkeer. De terugweg van het Centrum, Boxmeer uit, gaat dan via de Beugenseweg, deels naar de A77 (voor de noordelijke richting), deels door de Hollesteege en Floralaan naar de A73 (voor de zuidelijke richting). Met deze oplossing blijft de uitweg / omrijdweg door de wijk redelijk luw, en is het probleem van de chaos in de ergste spits, 's ochtends aanzienlijk minder, aangezien Boxmeer uit (de bulk van het woon-werkverkeer) niet meer door de Spoorstraat kan. De fietsers die het Schilderspad uitkomen hebben in dat geval altijd nog maar met één stroom auto's te maken, die bovendien veel minder heftig is.

Geen enkele van de oplossingen is ideaal, de meeste zijn duur wat helaas vaak de drijfveer is om niet voor de beste oplossing te gaan. De beste oplossing zou m.i. het onder-tunnelen van de spoorwegovergang Sint Anthonisweg / Spoorstraat zijn. In Groningen is uiteindelijk wel gekozen voor een dergelijke oplossing, een aanpassing die structureel verkeersveilig is en perfect past in het streven van ProRail om drukke kruisingen van trein en wegverkeer vrij van interactie te maken. Op de lange duur zal deze oplossing kosteneffectief blijken te zijn.

Groningen, 17 september 2019

K.A. Brookhuis, Hoogleraar Verkeerspsychologie Rijksuniversiteit Groningen