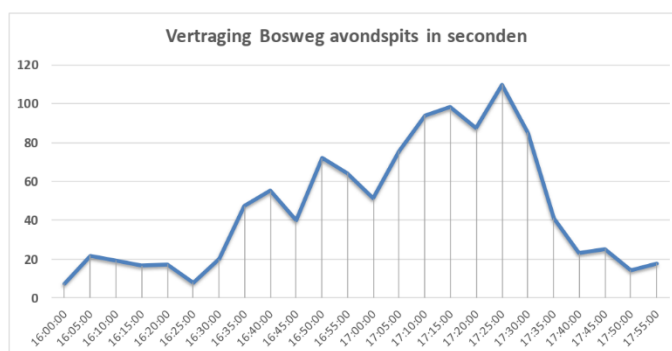


DATUM	17-10-2019
AAN	Klik hier als u tekst wilt invoeren.
VAN	Stuurgroep Maarsbergen
DOORKIESNUMMER	Klik hier als u tekst wilt invoeren.
ONDERWERP	Uitkomsten verkeersanalyse Sweco Maarsbergen

Op 2 oktober heeft Sweco de resultaten van een verkeerskundige analyse over het Voorlopig Ontwerp opgeleverd. Op 17 oktober 2019 heeft de stuurgroep overleg gevoerd over de uitkomst van de analyse. In dit memo staan kort de uitkomsten van de verkeerskundige analyse en de gevolgen van de verschillende keuzen die nu voorliggen. De memo sluit af met een afweging van de keuzen en voorgenomen besluit.

Uitkomsten verkeerskundige analyse

De verkeerskundige analyse toont aan dat het huidige verkeerskundig ontwerp voor het grootste gedeelte van de dag voor een vertragingvrije verkeersafwikkeling op de noordelijke rotonde zorgt in het planjaar 2031. Alleen in de avondspits ontstaan op de Bosweg wachtrijen voor de noordelijke rotonde. De wachtrij is maximaal 200 meter lang en levert in het drukste uur van de avondspits gemiddeld 75 seconden vertraging op. Dit overschrijdt de in Nederland geldende norm van een maximale vertraging van 20 seconden. Bij een vertraging van meer dan 50 seconden zijn maatregelen noodzakelijk. Met het overschrijden van deze norm komt de verkeersveiligheid in het geding. Dit heeft te maken met risiconemend gedrag van de weggebruiker door vertraging. In bijgaande grafiek is het verloop van de vertraging gedurende de gehele avondspits weergegeven.



Kanttekeningen bij de analyse

Bij de verkeerskundige analyse passen twee kanttekeningen.

1. Het gaat om prognoses. Een verkeersanalyse is een benadering van de toekomstige werkelijkheid, in dit geval over 10 jaar. De uitkomsten kunnen in de werkelijkheid anders uitpakken. Dat betekent dat de uitkomsten weliswaar heel serieus, maar niet als absolute waarheid genomen moeten worden. Bovendien kiezen automobilisten hun route mede naar aanleiding van de congestie die zij verwachten. Die routekeuze kan maar ten dele gemodelleerd worden.
2. Omdat de analyse onderdeel wordt van het Provinciaal Inpassingsplan, is bij de analyse gerekend met de maximaal mogelijke verkeersproductie, conform de eisen van de Wet ruimtelijke ordening. Zo is bijvoorbeeld de nog niet gerealiseerde bouw van hotel Nuijssenborgh in het centrum van Maarsbergen in het verkeersmodel meegenomen als volledig functionerende verkeersbron.

Mitigerende maatregelen

Sweco noemt twee kansrijke maatregelen die de wachttijden op de Bosweg kunnen verminderen:

1. een bypass vanaf de Bosweg richting tunnelbak, waardoor verkeer vanaf de Bosweg niet op de rotonde komt;

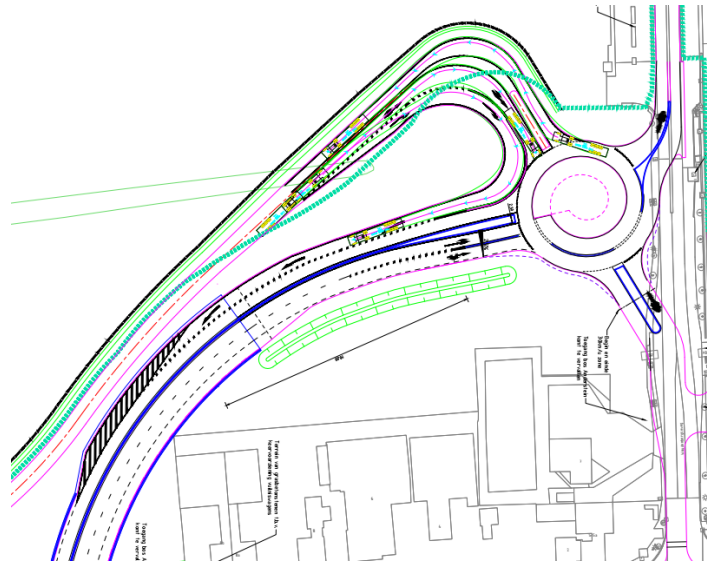
- na realisatie inrichtingsmaatregelen treffen zoals bijvoorbeeld een rotonde- doseerinstallatie, waarmee verkeer gedoseerd op de rotonde wordt toegelaten. Het doel daarvan is dat het verkeer op de rotondetak met de langere wachttijden beter kan afwikkelen, waarbij de wachttijden op deze rotondetak binnen de normen blijven.

Van deze twee maatregelen heeft de bypass de meeste impact op het Provinciaal Inpassingsplan, waarvan het voorontwerp volgens planning in november 2019 aan GS ter vaststelling wordt voorgelegd. Inrichtingsmaatregelen hebben geen invloed op het Provinciaal Inpassingsplan en kunnen ook in een later stadium getroffen worden. Daarom gaat het vervolg alleen in op een bypass.

Bypass

De provincie heeft een bypass ontworpen die tegemoet komt aan de suggestie van Sweco. Zie bijgaande detailtekening. De tekening maakt duidelijk dat de bypass veel ruimte inneemt buiten de huidige (groen gestippelde) systeemgrens. De invoegstrook (met verdrijfvlak) van de bypass vereist een verbreding van de tunnelmond, waardoor de Bosweg in zijn geheel een stuk naar het noordwesten verschuift. Ook wordt de aansluiting op de rotonde een stuk groter dan in het huidige VO, omdat nu twee rijstroken met een bocht op de noordelijke rotonde aankomen en de voertuigen elkaar in de bocht niet mogen hinderen. In totaal zal voor het aanleggen van de bypass ongeveer 2.500 m² meer grond van landgoed Anderstein moeten worden aangekocht.

Wanneer de rotonde opschuift naar het zuiden, opdat minder grond hoeft te worden aangekocht, geeft dat slechts beperkt soelaas. Er zal altijd extra grond nodig zijn. Voor het ontwerp betekent een verschuiving naar het zuiden bovendien verkeerskundig gezien een verslechtering omdat rijrichting en bewegwijzering onduidelijker worden en er minder ruimte is voor een overgang van de tunnel naar de rotonde. Wordt gekozen voor een bypass, dan is dus een uitbreiding van het ontwerp naar het noordwesten de aangewezen oplossing.



Gevolgen van het opnemen van een bypass in het ontwerp

Het gunstige gevolg van de bypass is dat de wachttijd nergens boven de 20 seconden uitkomt, wat als een vertragsvrije verkeersafwikkeling wordt gezien. Ook technisch is de bypass goed te realiseren. Er ontstaan echter op andere aspecten serieuze problemen wanneer een bypass in het ontwerp wordt opgenomen. Hieronder de effecten die het projectteam in beeld heeft gebracht.

Tijd

Wanneer de bypass in het ontwerp wordt opgenomen, treedt een vertraging van minimaal 6 maanden op, mogelijk een jaar, vanwege in ieder geval (maar niet alleen):

- Aanpassen ontwerp
- Opnieuw verrichten van conditionerende onderzoeken (geluid, luchtkwaliteit, waterhuishouding, milieu, lichthinder, kabels & leidingen, natuur en –compensatie en mogelijk nog andere)
- Gedeeltelijk opnieuw opstellen voorontwerp Provinciaal Inpassingsplan
- Participatietraject, eventueel opnieuw ronde met Q-team
- Mogelijk naar Provinciale Staten voor meer budget

Geld

- 2500 m² grond extra verwerven.

- De kosten voor de hierboven genoemde onderzoeken moeten geheel of gedeeltelijk opnieuw gemaakt worden.
- De projectorganisatie moet bij vertraging langer in stand worden gehouden.
- De kosten van de realisatie van de bypass kunnen op deze korte termijn niet geraamd worden, omdat daarvoor een gedetailleerd ontwerp nodig is. De verwachting is dat ze significant zijn.

Afweging

In de vergadering van Provinciale Staten op 10 december 2018, toen een besluit voorlag over het verwijderen van de tankstations in Maarsbergen, is als relevante overweging in het Statenbesluit opgenomen dat het project nu snel richting realisatie dient te gaan, vanwege de onveiligheid op de overweg. Dat argument is ook bij de afweging omtrent de bypass valide. De stuurgroep vindt het ongewenst om de huidige veiligheidsrisico's op de overweg 6 maanden tot een jaar langer in stand te houden.

De vertraging van gemiddeld 75 seconden bij de noordelijke rotonde op de Bosweg voldoet niet aan de in Nederland gehanteerde norm van maximaal 20 seconden. Dit levert een verkeersveiligheidsrisico op. Dit risico kan beheerst worden door het plaatsen van een rotonde doseerinstallatie. Een verkeerslicht op de noordtak van de rotonde kan het verkeer voor een korte periode tegenhouden zodat het verkeer op de Bosweg afgewikkeld wordt zonder dat de vertraging hier oploopt tot het punt dat risiconemend gedrag door de weggebruiker overwogen wordt. Vertraging op de Bosweg wordt hiermee verminderd. Vertraging op de noordelijke tak van de rotonde neemt hierdoor echter toe. Vanwege het feit dat het hier (op dat moment) gaat over een geregelde situatie, is de kans op risiconemend gedrag hier minder groot. Het voordeel van deze beheersmaatregel is dat na realisatie van de ongelijkvloerse spoor kruising en de noordelijke rotonde de verkeerssituatie gemonitord kan worden. De verwachting is op basis van de huidige verkeersprognoses dat de berekende vertraging pas tegen 2030 optreedt. Tot die tijd dient de verkeerssituatie ter plaatse en het verloop van de verkeersintensiteiten gemonitord te worden.

Realiseren van de bypass kost meer geld dan waarmee bij het vaststellen van het budget in 2018 rekening is gehouden. Bovendien staat dat budget nu al onder druk vanwege de door het Q-team voorgestelde aanpassingen die in de stuurgroep zijn gehonoreerd. Dat betekent zeer waarschijnlijk dat extra budget zal moeten worden gevraagd aan Provinciale Staten. Dat geeft een reëel risico op een nieuwe politieke discussie over de spooronderdoorgang Maarsbergen.

Voorgenomen besluit

Doorgaan met het huidige VO, zonder bypass op de noordelijke rotonde en accepteren dat mogelijk in 2031 op de nieuwe Bosweg een wachtrij ontstaat.