

DATUM	14-11-2018
AAN	Cie MME, afschrift aan gemeenteraad Utrechtse Heuvelrug
VAN	Gedeputeerde D.D. Straat
DOORKIESNUMMER	
ONDERWERP	Beantwoording vragen informatiesessie Commissie MME en gemeenteraad (6-11-2018)

Geachte leden van de commissie MME,

Dit memo geeft antwoorden op de vragen die tijdens de informatiesessie voor commissie- en raadsleden op 6 november jongstleden niet ter plekke beantwoord konden worden.

De raming is voor een deel hoger vanwege scope uitwerkingen. Welke posten zitten daar in?

Het gaat om de volgende posten, die conform de SSK methodiek omgerekend zijn naar totale investeringskosten:

Aanpassen kruispunt Tuindorpweg-Haarweg (verwijderen VRI, uitbreken asfalt, verhoogd kruispuntvlak)	€ 0,25 mln
Abri en vrijliggende haltes met middengeleider (haltes en abri aanbrengen, uitbreken asfalt, aanbrengen asfalt en middengeleider)	€ 0,4 mln
Meerkosten doortrekken fietsviaduct Tuindorpweg (extra keerwanden op Tuindorpweg)	€ 0,1 mln
Aanpassen inschatting GWS (langere fietstunnelbak, drainage, langere autotunnelbak)	€ 1,7 mln
Geluidwerende voorzieningen 3 meter hoog (ten noorden van spoorlijn 140 meter, ten zuiden van spoorlijn 70 meter)	€ 0,87 mln
Totaal investeringskosten	€ 3,3 mln

Van de geluidwerende voorzieningen is nu nog niet bekend of ze nodig zijn. Geluidsberekeningen op het Voorlopig Ontwerp zijn voorzien voor het eerste kwartaal 2019.

Is er in de verkeerskundige analyses rekening gehouden met de nieuwste verkeersprognoses?

De verkeerskundige analyses, die onder meer gebruikt gaan worden voor de geluidsberekeningen, worden op dit moment opgesteld op basis van het vigerende VRU model 3.3. GUO.

Adviesbureau Sweco heeft een verkeerskundige analyse gemaakt van de 'verbeterde Westvariant', waarin gesproken wordt over een snelheid van 50 km/h. Waarom is de ontwerpsnelheid dan toch 60 km/h?

De berekeningen van Sweco gaan over de effecten van de nieuwe rotonde op de rijtijden van de routes op de bestaande wegen die ook op de rotonde uitkomen, dit zijn gemeentelijke wegen binnen de bebouwde kom waar inderdaad een snelheid van 50 km/h geldt. Dit rapport gaat dus niet over de provinciale weg waar de tunnelbak in komt, die buiten de bebouwde kom komt te liggen en waar een snelheid van 60 km/h wordt aangehouden.

Is het mogelijk om de bushaltes centraler in het dorp Maarsbergen te positioneren?

Tijdens de inloopbijeenkomst op 11 april 2018 is een aantal wensen ingediend met betrekking tot de bushaltes. Deze wensen richtten zich op een veilige oversteek door bijvoorbeeld het plaatsen van een VRI en op het plaatsen van fietsenstallingen. Als reactie hierop is er aangegeven dat er een bushalte moet komen voor twee lijndiensten, de locatie hiervoor ligt nog niet vast. Voorstellen voor de locatie worden met direct betrokkenen besproken. Of een fietsenstalling bij de bushalte gewenst en ruimtelijk inpasbaar is, zal uit nader onderzoek moeten blijken.

Diverse mogelijkheden voor het situeren van de bushaltes zijn onderzocht. Bij de uitwerking zijn ook de OV-concessiebeheerder en de OV-maatschappij geconsulteerd en door hen is aangegeven dat lijn 280 een snelbus betreft en dat deze gebruik zal maken van de snelst mogelijke route. Een verlegging van buslijn 82 ligt niet in de verwachting door het tijdverlies en de verre van 'busvriendelijke' route.

De locatie die nu bepaald is komt tegemoet aan de wens van een aantal inwoners om meteen een geschikte oversteek te maken naar het Andersteinbos. Door het iets uitbuigen van de weg ontstaat ruimte voor een midden-eiland, zodat een veilige oversteek ontstaat naar bushalte en naar het Andersteinbos. Bovendien zal de uitbuiging een snelheidsremmende werking hebben.

Tijdens de inloopbijeenkomsten op 11 en 13 september 2018 is de locatie van de bushalte gepresenteerd en besproken. Aangezien meerdere locaties onderzocht zijn en blijkt dat dit de enige geschikte locatie is, was het niet mogelijk verschillende oplossingsrichtingen voor te leggen. Tijdens de informatiebijeenkomst is aangegeven dat we uiteraard voor open staan voor andere ideeën.

Nadere bestudering van de reizigersaantallen leert dat het aantal instappers voor de twee buslijnen ongeveer 25 tot 30 reizigers per werkdag bedraagt. Ongeveer de helft van hen stapt in tussen 7:00 en 9:00 uur.

In hoeverre is er in het ontwerp en de uitwerking daarvan rekening gehouden met landbouwverkeer?

Nu geldt voor landbouwverkeer een rijverbod op hoofdrijbaan van de N226, vanaf de Griftdijk tot aan de kerk in Maarsbergen, waarbij het landbouwverkeer over de parallelweg wordt geleid. Het verbod voor landbouwverkeer op de N226 ten noorden van de nieuwe rotonde blijft in de toekomstige situatie gehandhaafd. Doorgaand landbouwverkeer dat uit het noorden komt rijdt straks vanaf de parallelweg de kruising met de Haarweg op en nadert de nieuwe rotonde vanuit het zuiden. Vandaar kan men linksaf de tunnelbak inrijden. Voor landbouwverkeer vanuit het zuiden geldt de omgekeerde route. Deze rijroute doet het meest recht aan de bestaande rijroute.

Het ontwerp van Westvariant met gesloten Tuindorppweg (aansluiting van de parallelweg op de rotonde vanaf de Zuidzijde, de rotonde, de tunnelbak en de aansluiting op de kluirotonde) voldoet aan de ontwerprichtlijnen en is dus ook geschikt voor landbouwverkeer.