



Gemeente Bergambacht

Aan de gemeenteraad

Onderwerp: onderzoekresultaat voor een voetgangers-/fietstunnel onder de rotonde Dijklaan/N210

Inleiding

In februari 2014 hebben wij u geïnformeerd over het standpunt van de provincie over de noodzaak van alsmede de medewerking aan een ongelijkvloerse kruising bij de rotonde Dijklaan /N210.

In essentie komt het erop neer dat de provincie thans de noodzaak van de aanleg van een tunnel niet onderschrijft. Wel is het toegestaan een tunnel te maken mits wordt voldaan aan het provinciale handboek wegontwerp en rekening wordt gehouden met toekomstige aanpassingen aan de provinciale weg. Ook is meegegeven dat een goed busstation behouden moet blijven. De gemeente zal de kosten voor haar rekening moeten nemen.

Nadien zijn wij aan de slag gegaan met medewerkers van de provincie en een ingenieursbureau.

De trajectstudie van de provincie

Allereerst is er in het najaar van 2014 een trajectstudie gehouden voor de N210, waaronder het gedeelte dat in de gemeente Bergambacht ligt. Er is zodoende ook een beeld verkregen rondom de situatie bij de rotonde Dijklaan. De provincie heeft de verzamelde gegevens doorgerekend en de uitkomst ervan is dat de capaciteit van de huidige rotonde vanaf 2020 onvoldoende is. Dat kan worden opgelost met een bypass aan één zijde (de westtak) van de rotonde. Maar ook die oplossing is op den duur onvoldoende. In 2030 zal de huidige rotonde moeten worden uitgevoerd als een ei-rotonde. Dat betekent dat de N210 4-baans wordt ter hoogte van de rotonde. De rotonde zelf krijgt twee cirkels. Derhalve moet bij het ontwerpen van een ongelijkvloerse kruising rekening worden gehouden met een heel groot ruimtebeslag.

Openbaar vervoer

Bergambacht is een belangrijk knooppunt in het openbaar vervoersnet. Er halteren bij de rotonde 5 buslijnen waardoor er ook veel overstappers zijn. De provincie legt thans een netwerk voor hoogwaardig randstedelijk openbaar vervoer aan (R-net).

Ambtelijk is gemeld dat Bergambacht is opgenomen in de 2^e tranche van uitvoering. Die staat gepland in de periode vanaf 2020. Bij hoogwaardig openbaar vervoer hoort ook een comfortabel busstation. Dat vraagt ook ruimte.

Schetsontwerpen.

Het ingenieursbureau heeft twee schetsontwerpen gemaakt met mogelijkheden voor het halteren van bussen in combinatie met een ei-rotonde. Eén schets met een tunnel en één schets zonder tunnel.

Documentnummer:		Dossiernummer
REFNUMBER		Zaak_id

Voorlopige beoordeling

hellingbaan bij de tunnel

De tunnel zelf zal vanwege het grote ruimtebeslag van een ei-rotonde in het overdekte gedeelte langer worden. Dat gaat ten koste van het onoverdekte gedeelte waar de stijging/daling moet worden gemaakt. Die korte afstand betekent dus hogere stijging- en dalingspercentages. Dit is niet verantwoord en loopt uit de norm die de provincie hanteert. Ter plaatse ontbreekt de ruimte om een langere hellingbaan te maken.

Ligging en ontsluiting van het busstation

Omdat de rotonde een binnen- en een buitencirkel krijgt, geeft het ontsluiten van het busstation op de rotonde beperkingen. Bussen die op de aansluiting van een rotonde ook “schuin” over moeten steken via de buitenbaan naar de binnenbaan vormen een gevaar voor de verkeersveiligheid. Om dit te voorkomen moet het busstation anders worden vormgegeven. Maar ter plaatse ontbreekt daarvoor de ruimte. Immers de N210 wordt 4-baans en de rotonde wordt eens zo groot. Dan blijft er niet veel ruimte over voor een comfortabel busstation, zelfs niet na aankoop van de woningen aan de Parallelweg 47/49.

Het gevolg daarvan is dan dat de bussen in de omgeving van de tunnel gespreid moeten halteren. 2 buslijnen aan de N210, 2 op een verkleind busstation en 1 halte op de Parallelweg nabij de Schoolstraat. Zichtlijnen voor automobilisten verslechteren daardoor. Overstappende passagiers moeten een flink eind wandelen door de tunnel. In de tunnel moet voor de voetgangers een haaks gelegen trapopgang richting de zuidwestzijde van de N210 komen. Dat komt de sociale veiligheid niet ten goede en is voor de mindervalide mensen niet goed te doen.

Variant zonder tunnel

Bij de variant zonder tunnel verandert er voor het busstation niet veel. Die problemen blijven nagenoeg gelijk. De oversteek gelijkvloers is in twee richtingen en komt dan aan de westzijde van de rotonde. Vanwege een beperkte breedte van de N210 zijn er dan twee keer twee banen naast elkaar wat leidt tot een verhoogde kans op afdekongevallen. Kortom, dat is geen veilige oplossing.

Onze conclusie

De beperkte ruimte ter plaatse maakt het niet goed mogelijk een ongelijkvloerse ondergrondse oversteek te maken voor al het langzame verkeer als rekening moet worden gehouden met de aanleg van een ei-rotonde en een goed busstation.

Evenmin is het mogelijk om op maaiveld een ei-rotonde te bouwen in combinatie met een busstation voor een R-net voor het openbaar vervoer.

Hoe verder?

Zoals u bekend is werken wij aan een aanpassing van de rotonde met toeleidende wegen. Voor de korte termijn zal hiervan een verbetering van de verkeersveiligheid uitgaan.

Voor de lange termijn is de situatie dermate complex dat verwacht mag worden dat aanvullende studies nodig zullen zijn. Het capaciteitsprobleem dat vanaf 2020 ontstaat wordt vooral veroorzaakt door het doorgaande verkeer op de N210. Wij kunnen ons voorstellen dat de provincie dan ook aanvullend onderzoek zal doen. De vraag daarbij is dan of de doorstroming is te verbeteren anders dan via de aanleg van een 4-baansweg en een dubbelstrooksrotonde.

Bergambacht, 2 december 2014.
Burgemeester en wethouders.