



Raadsinformatiebrief

Onderwerp : **bestuursopdracht Prins Bernhardrotonde**

Portefeuillehouder : drs. D.D. Straat

B&W besluit d.d. :

26 NOV 2013

Aan de leden van de gemeenteraad Zaanstad,

Inleiding

In april 2012 heeft het college een bestuursopdracht (2012/58543) gegeven om een oplossing te vinden voor het verwachte capaciteitsprobleem op het Prins Bernhardplein. Dit naar aanleiding van de uitkomsten van het knelpuntenonderzoek (RIB 2013/153002) en de verwachte ontwikkelingen rondom het ZMC (Zaans Medisch Centrum), het VVZ terrein (het terrein van het voormalige voetbalvereniging Zaanadam) en overige projecten in de stad. Het gaat hierbij nadrukkelijk om een structurele oplossing voor de lange termijn. De opdracht luidt:

Het nader bepalen van de omvang en ontwikkeling van het verwachte infrastructuurknelpunt Prins Bernhardrotonde, het onderzoeken van mogelijke oplossingen voor dit knelpunt, het adviseren van een voorkeursvariant en het inpassen van de HOV (Hoogwaardig Openbaar Vervoer) verbinding naar Station Kogerveld in deze variant.

In het onderzoek dient rekening te worden gehouden met:

- Resultaten van de lopende globale studie 'infraknelpuntenmonitor' waarin de knelpunten in heel Zaanstad in beeld worden gebracht;
- Overige infrastructurele ontwikkelingen in Zaanstad;
- De verwachte herontwikkeling van het ZMC;
- De verwachte ontwikkeling van het VVZ terrein (het terrein achter het brandweergebouw nabij de Prins Bernhardrotonde).

Argumenten

Vier meest kansrijke alternatieven ontwikkeld en doorgerekend

Uit de studie naar het Prins Bernhardplein blijkt dat in het studiejaar 2030 zonder flinke aanpassingen het verkeer op het Prins Bernhardplein vast loopt. Wanneer de grens van de capaciteit van het Prins Bernhardplein wordt bereikt is niet onderzocht. Met het vaststellen van het knelpunt is een veelheid van ideeën en mogelijke oplossingen teruggebracht tot de drie alternatieven die het meest kansrijk leken. In een later stadium is nog een vierde variant toegevoegd. Van deze vierde variant zijn alleen de verkeerskundige effecten bepaald. Als planningshorizon is het jaar 2030 aangehouden. Er zijn twee varianten bedacht op de plek van het Prins Bernhardplein zelf en twee met een oplossing die hierbuiten ligt. De volgende alternatieven zijn onderzocht:

- Turborotonde met extra linksaffer vanaf de A7 naar de Julianaweg en fietsers ongelijkvloers;
- Turborotonde zonder linksaffer naar de Julianaweg en zonder rechtsaffer vanaf de Julianaweg naar de A7 en fietsers ongelijkvloers;
- Gouw variant;
- Kruispunt A7.

Een samenvatting van de bevindingen van het onderzoek staat in onderstaande tabel

Op deze raadsinformatiebrief volgt geen actie van de Agendacommissie. Zonodig kunt u aanvullende informatie inwinnen bij de behandelend ambtenaar. Wenst u naar aanleiding van de informatie nadere vragen te stellen aan de portefeuillehouder of een politieke discussie met de portefeuillehouder en/of raadsfracties, dan kunt u bij de Agendacommissie om agendering verzoeken mits onder vermelding van "wat u vraagt aan wie" inclusief een korte concrete toelichting.

<i>Criteria</i>	<i>Turbo met linksaf</i>	<i>Turbo zonder linksaf</i>	<i>Gouwalternatief</i>	<i>Kruispunt A7</i>
Bereikbaarheid:				
- Reistijden	Voldoet redelijk.	Voldoet matig.	Voldoet niet.	Voldoet niet.
Doorstroming:				
- Cyclustijd	Voldoet.	Voldoet.	Voldoet, maar blijvend congestie na brug-opening	Voldoet, maar blijvend congestie na brug-opening
- Fiets	Goed.	Goed.	Matig (zoals huidig).	Matig (zoals huidig).
- HOV	Goed. (hinder mogelijk bij brugopening)	Goed. (hinder mogelijk bij brugopening)	Goed. (andere route).	Goed. (hinder bij brugopening)
Ruimte	Impact rond plein: - plein groter - veel bomen - p.p. rond plein - parkeren McDonalds - deel K. Lotsyalaan	Impact rond plein: - plein (veel) groter - veel bomen - p.p. rond plein - deel K. Lotsyalaan	Impact bij Gouw: - nieuwe verbindingsweg - nieuwe brug over Gouw - bomen langs Gouw - fietsroute K. Lotsyalaan - bevoorradingsweg ZMC - Pascal College - Gebouw Jehovahgetuigen	Impact ten costen van Gouw: - tankstations A7 - sportterrein College - schietvereniging - sportterrein noord - Pascalstraat met p.p. - bomen Julianaweg - nieuwe brug over Gouw
Veiligheid				
- Auto	Positief.	Positief.	Neutraal.	Niet beoordeeld.
- Fietzers	Positief.	Positief.	Neutraal.	
- HOV	Neutraal.	Neutraal.	Neutraal.	
Leefbaarheid				
- Geluid	Mogelijke NO GO	Mogelijke NO GO	Neutraal	Niet beoordeeld.
- Lucht	Geen overschrijding.	Geen overschrijding.	Geen overschrijding.	
- Barrière	Positief.	Positief.	Neutraal.	
- Visueel	Biedt kansen.	Biedt kansen.	Impact bij Gouw.	
Fasering	Lastig maar niet onmogelijk, veel en langdurig overlast.	Lastig maar niet onmogelijk, veel en langdurig overlast.	Relatief weinig impact.	Niet beoordeeld.
Kosten	€ 23,3 miljoen (excl. verwerving)	€ 24,2 miljoen. (excl. verwerving)	€ 19,0 miljoen. (excl. verwerving)	Niet beoordeeld.

Tabel 6.1 Samenvatting belangrijkste effecten

Geen van de varianten voldoet aan de uitgangspunten

Vooraf zijn criteria opgesteld voor het beoordelen van de varianten. Deze criteria hadden onder andere betrekking op de reistijd op de meest gebruikte routes, de ruimtelijke gevolgen, de leefbaarheid en hoe goed zo'n alternatief te realiseren is. Geen van de varianten voldoet hier volledig aan. De turbovariant met linksaffer (variant 1) realiseert de beste doorstroming. Variant drie en vier scoren qua doorstroming onvoldoende, want deze herstellen niet meer nadat de Prins Bernhardbrug open is geweest. Onderstaande tabel geeft een overzicht van de conclusies bij de diverse varianten.

Om er zeker van te zijn dat de varianten ook voldoen indien het verkeer wat meer toeneemt dan verwacht, of om eventueel extra verkeer als gevolg van DVM (dynamische verkeersmaatregelen) maatregelen op te kunnen vangen is een robuustheidstoets uitgevoerd. Deze extra capaciteit is wenselijk in verband met de zware belasting van de kruising bij de Vijfhoek. De robuustheidstoets houdt in dat alle verkeersprognoses met 10% worden verhoogd. Geen van de oplossingen blijkt in de robuustheidstoets te zorgen voor voldoende capaciteit.

Interactie tussen brugopeningen en het Prins Bernhardplein zorgt voor moeilijk op te lossen knelpunt in doorstroming.

Voor alle varianten geldt dat de meest vertragingen ontstaan op de verbindingen met de Van Goghweg. De capaciteitsproblemen zijn dan ook niet zozeer een gevolg van de normale spitsintensiteiten, maar ontstaan wanneer de brug open is. Het verwerken van de wachtrijen die daardoor ontstaan is de bottleneck van het systeem. Dit roept de vraag op, of het zinvol is om na te gaan wat de mogelijkheden zijn om het brugopeningsregime aan te passen. Bij een simulatie waarbij de brug niet opengaat voldeden alle alternatieven wel qua doorstroming.

De gevolgen van 'Vaart in de Zaan' op de brugopeningen en daarmee op het wegverkeer zijn niet onderzocht. Geconcludeerd moet worden dat een verkeersontwerp dat de wachtrijen als gevolg van brugopeningen wel kan verwerken voor de rest van de tijd sterk is overgedimensioneerd en daarmee waarschijnlijk weinig kostenefficiënt. Er is niet gesimuleerd of alleen een wijziging van brugopeningsregime zonder aanpassingen aan het Prins Bernhardplein ook voldoende effect heeft.

Opening nieuwe ZMC en AHXL zorgt nog niet direct voor problemen op Prins Bernhardplein.

Het ziekenhuis moet voor 2017 worden gerealiseerd. De ontsluiting van het ZMC zal voor die tijd moeten worden aangepast. De oplossingen voor het Prins Bernhardplein zijn echter zodanig complex en kostbaar dat het niet realistisch is te verwachten dat deze dan al gerealiseerd zijn. Er zijn wel een aantal korte termijnmaatregelen mogelijk die, zo is de verwachting, voldoende ruimte bieden voor de toename van het verkeer als gevolg van het toevoegen van de zorgboulevard en de XL supermarkt. Hierbij valt te denken aan het installeren van een voertuigafhankelijke verkeersregeling en het aanleggen van extra rijstroken. Hiervoor is al een budget van € 1 mln. euro gereserveerd. De verwachting hiermee is dat de structurele oplossingen voor het Prins Bernhardplein in de tijd los kan worden gezien van de ontwikkeling van het ZMC.

Aanpak/uitvoering

Verder onderzoek naar aanpassing brugopeningsregime en verkeersoplossing noodzakelijk

Hoewel de studie niet direct een oplossing heeft opgeleverd, heeft het wel inzicht verschaft in de problematiek van het verkeersknelpunt dat is te verwachten. De mogelijkheden om tot een oplossing te komen zijn nog niet uitgeput. Er zal daarom met een breder blikveld naar het probleem worden gekeken. Mogelijk te onderzoeken zijn het vervangen van de rotonde door twee T-aansluitingen via het VVZ terrein, aan het afsluiten van één van de takken naar het Prins Bernhardplein, een optimalisering van de eerder afgevalen noord-zuid tunnelvariant, of aan het direct ontsluiten van Zaandam oost vanaf het knooppunt Zaandam door aan te haken bij de MIRT studie.

Daarnaast wordt onderzocht of een ander brugopeningsregime mogelijk is zodat de investeringen in de infrastructuur bij het Prins Bernhardplein beperkt kunnen worden.

Financiële en Juridische consequenties

Voor de verdere studie is € 30.000 gereserveerd

Betreft:

Aangenomen motie: bestuursopdracht Prins Bernhardtrotunde

Behandelend afdelingshoofd: Arnoud Beens, (075) 6816435, a.beens@zaanstad.nl

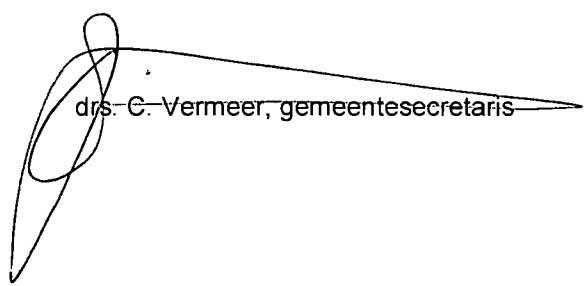
Bijgaande stukken: Tekeningen van de alternatieven (2013/281271, 2013/281281, 2013/281285 en 2013/281292)

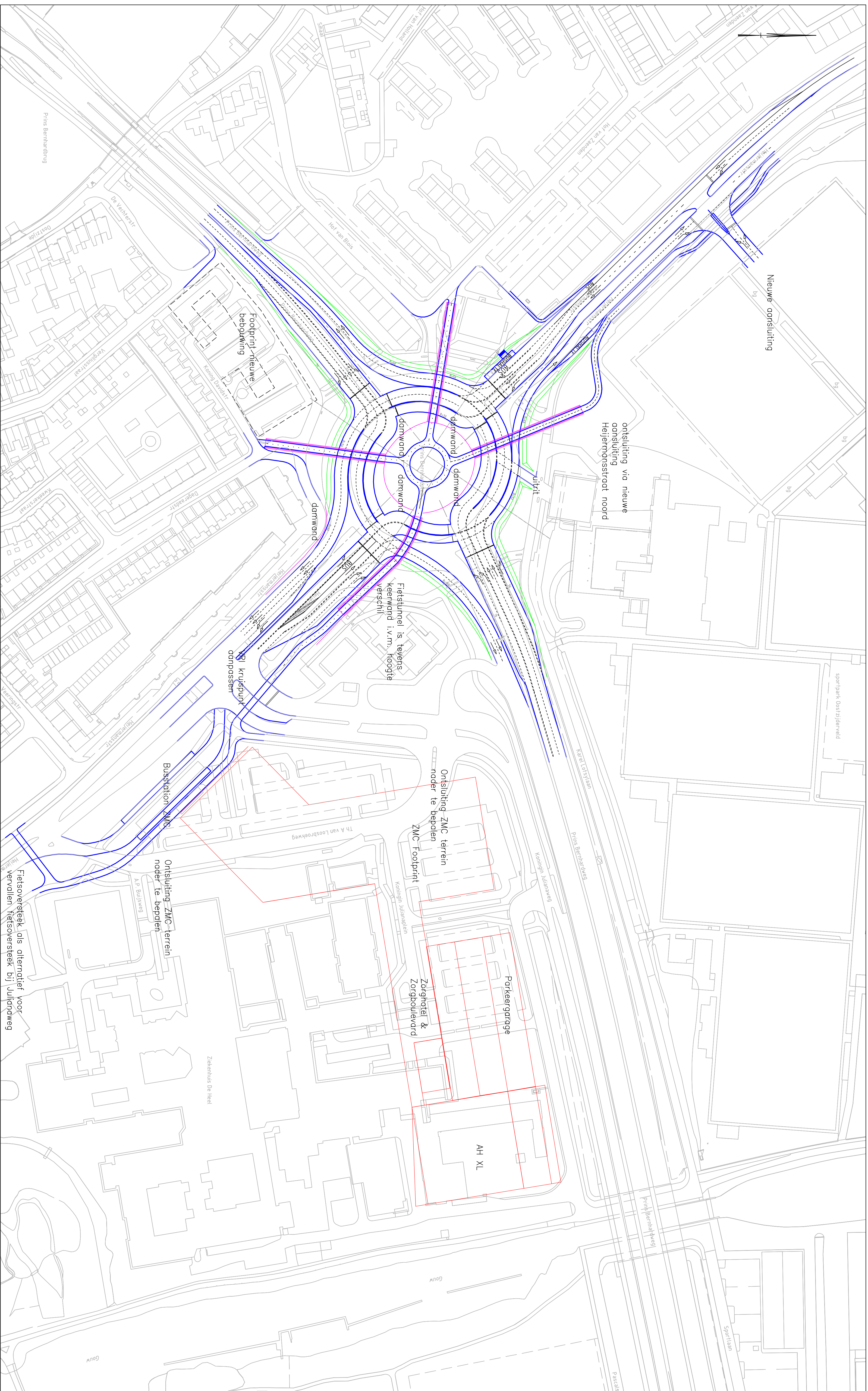
Hoogachtend,

burgemeester en wethouders van Zaanstad,

i.o. 

mr. G.H. Faber, burgemeester

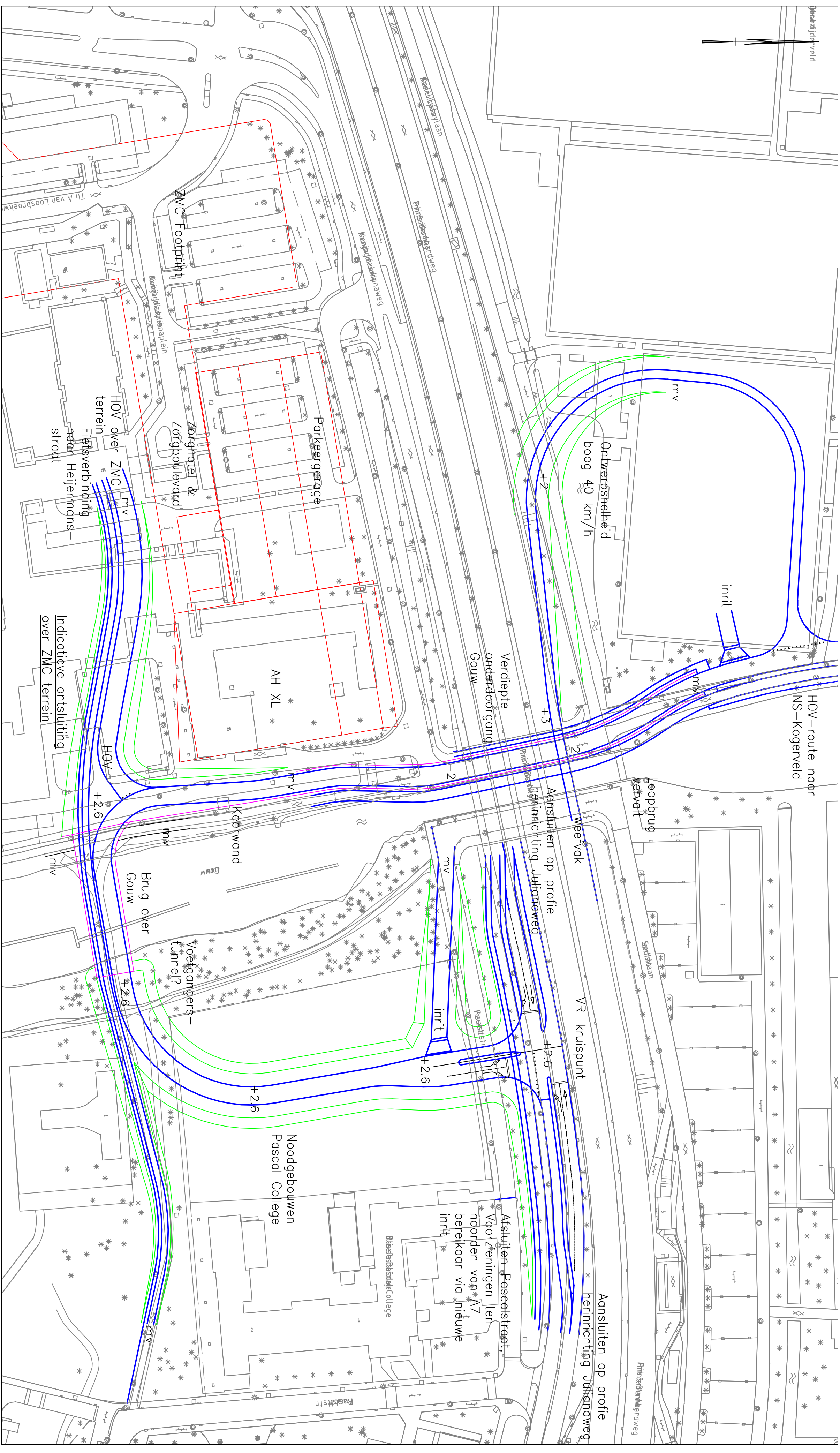

drs. C. Vermeer, gemeentesecretaris

VERKLARING

-  = Schetsontwerp nieuwe situatie
-  = Kunstwerk (tunnelbak)
-  = Talud nieuwe situatie
-  = Footprint nieuwe bebouwing

0	Eerste aflevering	0 van 491 vol	W. Herman	W. Herman	
formaat	resolutie	omvang/vrijg	geplaatst	afbeeld	datum
A1	1:1000	school	kaart	shaker	van oplichtpower
					Germelede Zaanstad

documenttitel	documentnr	projectnummer	telefoonnummer
Definitief	1	BB3575-101-100 / 002	



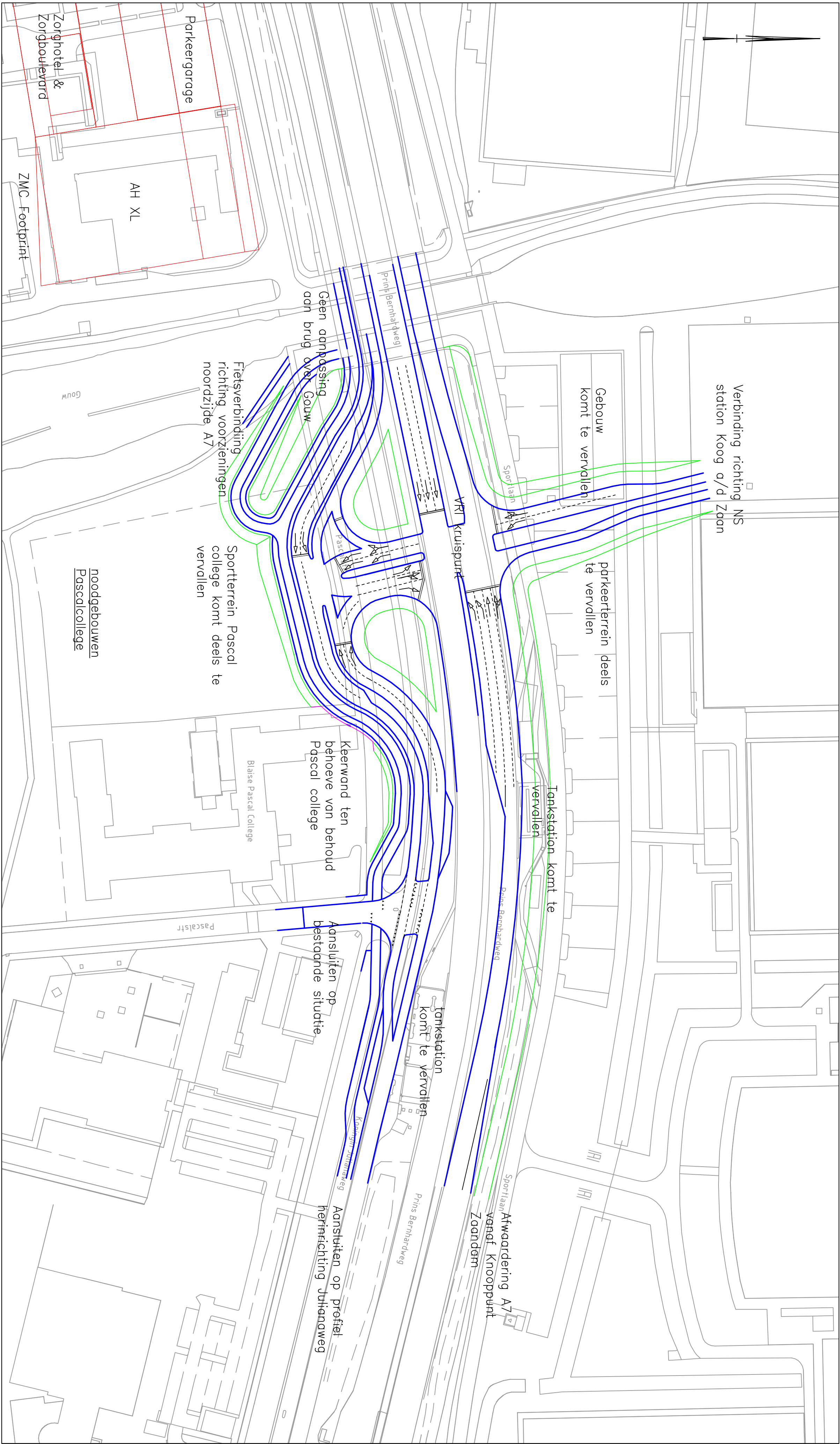
VERKLARING

-  = Schetsontwerp nieuwe situatie
 = Kunstwerk
 = Talud nieuwe situatie
 = Footprint nieuwe bebouwing

0	Eerste uitgave	O. van der Oord		W. Homan	W. Homan	datum
revisie	omschrijving	getekend		geoorloofd	akkoord	
format	schaal	nase	blaatz.	van	opdrachtgever	
A2	1:1000				Gemeente Zaanstad	

project	Verkeersstudie Prins Bernhardplein		
	Oplossingsvariant 3		
omschrijving	Extra afrit A7 inclusief ondoordoor gang Gouw en volledige aansluiting op heringerichte Koningin Julianaweg inclusief HOV en fietsverbinding over ZIMC-terrein		
documentstatus	documentversie	projectnummer	tekeningsnummer
Definitief	1	BB3575-101-100	/ 003

Filmenr.: C:\Users\NL46432\Desktop\BB3575 basis variant 3



VERKLARING

- [Blue outline] = Schetsontwerp nieuwe situatie
- [Pink outline] = Kunstwerk
- [Green outline] = Talud nieuwe situatie
- [Grey outline] = Footprint nieuwe bebouwing

0	Eerste uitgave		O. van der Oord		G.H. Hageman	W.H. Honan	
revisie	omschrijving	schaal	geleend		bladm.	van	datum
format			fase				
A2		1:1000				Gemeente Zaanstad	



Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together

HaskoningDHV Nederland B.V.
Transport & Assetmanagement

project			
Verkeersstudie Prins Bernhardplein			
Oplossingsvariant 4			
omschrijving	documentstatus	documentversie	projectnummer
Extra kruispunt op de A7 ten oosten van de Gouw aansluiting op de Koningin Julianaweg en VZ-terrein	1		BB3575-101-100 / 004