

Het College van Burgemeester en Wethouders van de
gemeente 's-Hertogenbosch
t.a.v. wethouder dhr. Hoskam
Postbus 12345
5200 GZ 's-HERTOGENBOSCH

Contactpersoon
mw. L. Kusters
T 073 681 78 34

Datum
2 april 2012

Classificatie
-

Ons kenmerk
-

Uw kenmerk
-

Bijlage(n)
-

minuut

effecten verbreding N279 op A2 en A50

Getypt door/paraaf

-

Vervolg op

-

Vergeleken door/paraaf

-

Rappeldatum

-

Verzonden door/paraaf

-

Verzenddatum

-

Ondertekening door/paraaf

Jan Hendrik Dronkers

Verzendwijze

-

Medewerking van/paraaf

-

Na verzending retour aan

-

Afschrift aan

Gert Jan Nass
Robert Cellissen
Anita Besselsen
Lisanne Kusters

Adres

-

> Retouradres Postbus 90157 5200 MJ 's-Hertogenbosch

Het College van Burgemeester en Wethouders van de
gemeente 's-Hertogenbosch
t.a.v. wethouder dhr. Hoskam
Postbus 12345
5200 GZ 's-HERTOGENBOSCH

**RWS Dienst Noord-
Brabant**

Zuidwal 58
5211 JK 's-Hertogenbosch
Postbus 90157
5200 MJ 's-Hertogenbosch
T 073 681 78 17
F 073 681 73 75

Contactpersoon

mw. L. Kusters
T 073 681 78 34
lisanne.kusters@rws.nl

Datum 2 april 2012
Onderwerp effecten verbreding N279 op A2 en A50

Ons kenmerk

-

Uw kenmerk

-

Bijlage(n)

-

Geachte heer Hoskam,

Op 19 januari 2012 hebben wij gesproken over de verbreding van de N279 Noord tussen 's-Hertogenbosch en Veghel. Er is afgesproken dat Rijkswaterstaat een robuustheidstoets uitvoert met betrekking tot het functioneren van de A2 bij 's-Hertogenbosch en de A50 bij Veghel als gevolg van de verbreding van de provinciale weg N279.

Rijkswaterstaat heeft deze robuustheidstoets meegenomen in de aanloop naar het Voorontwerp Provinciaal InpassingsPlan (VoPIP). Met deze brief wil ik u laten weten wat de conclusies zijn. Desgewenst kunt u deze gebruiken op het Voorontwerp Provinciaal InpassingsPlan (VoPIP) voor de N279 Noord richting Provincie.

Voor de robuustheidstoets zijn de volgende stukken gezien:

- 1) "Gefaseerde aanleg N279, Verkenning verkeerskundige maatregelen", 5 september 2011.
- 2) "Verkeersafwikkeling N279, 5 september 2011", bijlage bij (1)
- 3) "Resultaten cocon-berekeningen", bijlage bij (1)
- 4) MER N279 's-Hertogenbosch-Veghel, 9 januari 2012
- 5) "verkeerskundig functioneren voorkeursalternatief, 15 maart 2012
- 6) "Verkeersafwikkeling aansluitingen op A2", 14 maart 2012
- 7) "Verkeersafwikkeling aansluitingen op A50, 14 maart 2012.
- 8) "Resultaten dynamische simulatie N279 Noord", Bijlage 13 bij het PIP, 9 januari 2012.

Wat in zijn algemeenheid opvalt is dat de samenhang en coherentie tussen de stukken van het VoPIP nog gebreken vertoont. Rijkswaterstaat zal dit ook aangeven in de reactie op het VoPIP richting de provincie Noord-Brabant.

1. Effecten op de A2 Rondweg 's-Hertogenbosch

RWS Dienst Noord-
Brabant

Datum
2 april 2012

Ons kenmerk
-

In de **autonome situatie** is sprake van een hoge verkeersdruk op de parallelrijbanen van 's-Hertogenbosch. De verkeersdruk blijft echter binnen de Rijksnorm.

De **gekozen uitvoeringsvariant** van de verbreding van de N279 heeft **extra congestie** op de A2 als gevolg.

Het is aan de provincie Noord-Brabant, als veroorzaker van deze extra congestie, om een oplossing voor de A2, binnen de scope van het project N279 Noord op te pakken.

Verkeersdruk

De hoge verkeersdruk op de parallelbanen van de A2 komt ook naar voren in het Nederlands Regionaal Model 2011 (NRM2011). Het Rijk gebruikt het NRM om uitspraken te doen over het toekomstig functioneren van het rijkswegennet.

In rapport (4)¹ bladzijde 86 staat dat: *"in alternatief 100MIN de I/C-verhoudingen vrijwel gelijk blijven op de Rondweg A2 's-Hertogenbosch. Op de A2 tussen de aansluiting N279 en knooppunt Hintham zou een lichte verbetering optreden."*

Rijkswaterstaat deelt deze conclusie niet.

Ook is deze conclusie in tegenspraak met de informatie uit rapport (2)² op pagina 53-54. Opwaardering van de N279 zorgt wel degelijk voor een toename van het verkeer op de Rondweg A2 's-Hertogenbosch. Uit rapport (2)² blijkt dat in het 100MIN alternatief de I/C-verhouding in 2020 stijgt.

Op enkele wegvakken wordt een kritische waarde (I/C-verhouding >0,95) overschreden. Dit is vooral het geval op de A2 tussen St Michelsgestel en de aansluiting met de N279.

FOSIM

Het model FOSIM is gebruikt om de verkeersafwikkeling op de A2 in beeld te brengen. Op basis hiervan wordt geconcludeerd in rapport (4)¹, op pagina 50, dat in alle alternatieven het verkeersbeeld op de A2 niet noemenswaardig verslechtert.

Rijkswaterstaat deelt deze conclusie niet.

Er is wel degelijk sprake van een stijging van de I/C-verhouding in een gemiddelde spits tot boven een kritische waarde (zie vorige paragraaf).

Aanvullende maatregelen op de A2 zijn noodzakelijk.

In rapport (6)³ doet de provincie aanbevelingen voor mogelijke mitigerende maatregelen op de A2 (bijvoorbeeld verlengen van de toerit N279, realisatie van een weefvak tussen aansluiting St Michielsgestel en N279).

Dergelijke maatregelen horen binnen de scope van het project en dus binnen het project opgepakt te worden.

Het model FOSIM is gehanteerd om de capaciteit op het hoofdwegennet meer in detail te berekenen. Hierbij is het belangrijk om te melden dat er in de

¹ MER N279 's-Hertogenbosch-Veghel, 9 januari 2012

² "Verkeersafwikkeling N279, 5 september 2011", bijlage bij (1)

³ "Verkeersafwikkeling aansluitingen op A2", 14 maart 2012

onderzoeken, zoals gedocumenteerd in de rapporten (6)⁴ en (7)⁵, niet is uitgegaan van de gebruikelijke, gemiddelde spitsperiode.

Hier komt men tot een onjuiste conclusie.

Maatregelen

Er wordt geconcludeerd (onderzocht in rapport (6)⁴) dat:

- 1) het noodzakelijk is de enkelstrooks invoeger bij de aansluiting N279 op de A2 in noordelijke richting te verdubbelen.
- 2) de verdubbeling van de invoeger geen ander verkeersbeeld op de A2 oplevert.

Het is echter niet juist om te concluderen dat de verdubbeling van de invoeger geen ander verkeersbeeld op de A2 oplevert. Het is namelijk niet juist om de intensiteit in beide situaties gelijk te veronderstellen.

Omdat de enkele invoeger niet voldoende is om het verkeer af te wikkelen zal hierdoor congestie op de N279 ontstaan: de toestroom richting de A2 wordt immers beperkt. Pas bij een verdubbeling van de invoeger is een volledige uitstroom naar de A2 mogelijk en kan de verwachte intensiteit worden afgewikkeld en kan hierdoor congestie op A2 ontstaan.

De intensiteit in de situatie met enkele invoeger wordt dus overschat.

Het is daarmee te verwachten dat het verkeersbeeld op de A2 wel degelijk zal veranderen door de dubbele invoeger en dus extra congestie tot gevolg zal hebben.

Daarnaast wordt niet duidelijk gemaakt op welke wijze de verdubbeling van de invoeger wordt ingepast op de A2. Verder leiden we uit het verkeerstechnisch ontwerp af (bijlage 5 van het VoPIP) dat een mogelijke verdubbeling van de invoeger en inpassing hiervan op de A2 niet tot de scope van het project behoort. Dit zou wel het geval moeten zijn.

De gekozen uitvoeringsvariant (100MIN) van de verbreding van de N279 heeft extra congestie op de A2 als gevolg. Het is aan de veroorzaker van deze congestie – in dit geval de provincie Noord-Brabant – om oplossingen ter bevordering van de doorstroming binnen het project op te pakken.

RWS Dienst Noord-
Brabant

Datum
2 april 2012

Ons kenmerk
-

⁴ "Verkeersafwikkeling aansluitingen op A2", 14 maart 2012

⁵ "Verkeersafwikkeling aansluitingen op A50", 14 maart 2012.

2. Effecten op A50

RWS Dienst Noord-
Brabant

In de autonome situatie zijn rondom de aansluiting N279 op de A50 weinig problemen te verwachten. Het NRM2011 onderschrijft dit. De 100MIN variant zorgt echter voor een toename van het verkeer op de A50.

Datum
2 april 2012

Ons kenmerk
-

Het is aan de provincie Noord-Brabant, als veroorzaker van deze extra congestie, om een oplossing voor de A50 binnen de scope van het project N279 Noord op te pakken.

In rapport (4)⁶ op pagina 86 staat dat alternatief 100MIN een lichte verslechtering van de IC-verhoudingen op de A50 laat zien. Verder staat in rapport (7)⁷ dat door de opwaardering van de N279 zowel in de ochtend- als avondspits problemen ontstaan op de A50 tussen aansluiting N279 en Eerde.

Het is aan de initiatiefnemer om maatregelen te treffen.

Maatregelen op de A50, die deze problemen oplossen, horen binnen de scope van dit provinciale project te worden opgepakt.

3. Functioneren kruispunten bij aansluiting A2 en A50

Uit de stukken is niet goed op te maken of de kruisingen bij de A2 en A50 op lange termijn (tot 2025) goed functioneren.

In 2020 hebben de kruisingen al te maken met hoge verzadigingsgraden en is de restcapaciteit beperkt. Er lijkt dus geen sprake van een robuuste oplossing tot 2025.

Te meer omdat:

- * Er wordt uitgegaan van een groei van 5% tussen 2020 en 2025.
- * De vervoersvraag in de 100MIN wordt onderschat doordat uitgegaan wordt van de vervoersvraag horende bij het 80km/u alternatief (3a). Aanvullend onderzoek⁸ heeft laten zien dat deze onderschatting op etmaalniveau 1-4% is.
- * Verbreding van de N279 tussen Veghel en Helmond (Noordoostcorridor) zal leiden tot een groei van 10% (rapport (4)⁶) op de N279 tussen 's-Hertogenbosch en Veghel.

Voor het beoordelen van het functioneren van de kruispunten bij de A2 is rapport (3)⁹ en (8)¹⁰ gebruikt. Uit rapport (8)⁹ kan worden afgeleid dat het 100MIN alternatief voor de N279 tussen 's-Hertogenbosch en Veghel tot 2025 probleemoplossend is.

Hier is echter niet uit op te maken of de kruisingen bij de A2 en A50 ook na 2020 goed functioneren in het 100MIN alternatief.

De geleverde informatie uit rapport (8)⁹ zegt namelijk niets over mogelijke wachtrijen op de wegen naar de N279 toe (bijvoorbeeld de toeritten vanaf de A2 en A50, de Maastrichtseweg vanuit 's-Hertogenbosch of de N279 vanuit Veghel).

⁶ MER N279 's-Hertogenbosch-Veghel, 9 januari 2012

⁷ "Verkeersafwikkeling aansluitingen op A50, 14 maart 2012.

⁸ Verkeerskundig functioneren voorkeursalternatief, Haskoning 15 maart 2012

⁹ "Resultaten cocon-berekeningen", bijlage bij (1)

¹⁰ "Resultaten dynamische simulatie N279 Noord", Bijlage 13 bij het PIP, 9 januari 2012.

Rapport (3)¹¹ biedt hier wel inzicht in.

Hierin is voor de vier kruisingen bij de A2 en A50 aangegeven wat **in 2020** de verzadigingsgraden per richting zijn. Hieruit blijkt dat de kruisingen in 2020 te maken hebben met hoge verzadigingsgraden op de verschillende takken¹². Het verkeer is in 2020 af te wikkelen, maar de restcapaciteit is beperkt.

**RWS Dienst Noord-
Brabant**

Datum
2 april 2012

Ons kenmerk
-

Tot zover mijn bevindingen.

Ik hoop u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben en uitvoering te hebben gegeven aan de gemaakte afspraak.

Mocht u nog vragen of opmerkingen hebben, dan kunt u contact opnemen met mevrouw ir. L. Kusters, adviseur bij de afdeling planvorming en advies, Rijkswaterstaat Noord-Brabant (telefoon 06-46 14 96 55 en e-mail lisanne.kusters@rws.nl).

Met vriendelijke groet,

DE DIRECTEUR-GENERAAL RIJKSWATERSTAAT,

De heer mr. ing. J. H. Dronkers

¹¹ Verkeerskundig functioneren voorkeursalternatief, Haskoning 15 maart 2012

¹² De kruising "A50 West" heeft in 2020 op vijf van de zes signaalgroepen een verzadigingsgraad groter dan 80%.