

Samenvatting 'Adviesrapportage Bromtol, Variantenstudie, oktober 2019 - januari 2020'

13-1-2020

Deze samenvatting bevat de aanleiding, het proces, de inhoudelijke afwegingen en de conclusies die gemaakt zijn voor het advies in de 'herbezinning' reconstructie Bromtol in Oosterhout.

Aanleiding

De verkeersafwikkeling op vijftaks-rotonde Bromtol laat al geruime tijd te wensen over, dit geldt ook voor de staat van onderhoud van de rotonde. Het is de wens van de gemeente om de capaciteit van de rotonde te vergroten en de doorstroming te verbeteren.

De afgelopen jaren zijn meerdere oplossingsvarianten voor de Bromtol de revue gepasseerd. Uiteindelijk had een viertaks-turborotonde, in combinatie met het omleggen van de Stelvenseweg naar het zuiden en een nieuw kruispunt Weststadweg-Logistiekweg, de voorkeur van de gemeenteraad (raadsbesluit 2016). Bij uitwerking van deze voorkeursvariant bleef de ruimtelijke en verkeersveilige inpassing van de turborotonde een aandachtspunt, specifiek de verkeersveiligheid van fietsers/voetgangers. Daarnaast kwam de voorkeursvariant niet tegemoet aan de wens om een aansluiting van de Stelvenseweg, als vijfde tak op rotonde, te handhaven.

Door marktontwikkelingen is het project in 2019 tegen het licht gehouden. De kosten van deze oplossing vielen, vanwege marktontwikkelingen en verdere detaillering van het ontwerp, hoger uit dan vooraf gecalculeerd. Dit zorgde ervoor dat de verhouding tussen kosten en het oplossend vermogen (met name voor fietsveiligheid) niet meer in balans waren. Dit heeft de raad ertoe gezet om een 'herbezinning' van het gehele ontwerp uit te voeren. Een vijftaks-turborotonde is daarbij gehanteerd als vertrekpunt.

Het doel van deze variantenstudie was dan ook het optimaliseren van een toekomstbestendige doorstroming tot 2040 op de Bromtol, met een verkeersveilige oplossing voor overstekende fietsers/voetgangers en een aansluiting van de Stelvenseweg. Adviesbureau Accent adviseurs heeft de variantenstudie voor de gemeente begeleid.

Proces

Tijdens een bureaustudie zijn de ontvangen gegevens en onderzoek rapportages geanalyseerd. Daarbij is een heroverweging van de reeds uitgevoerde onderzoeken gedaan en gekeken welke maatregelen en oplossingsrichtingen bruikbaar waren in het vervolgproces.

In twee werksessies, op 28 en 29 oktober 2019, zijn de bevindingen en de bureaustudie gepresenteerd aan een externe werkgroep met belanghebbenden en aan de gemeenteraad. Tijdens de sessies werden de aanwezigen meegenomen in het proces tot nu toe, de gestelde kaders en het te realiseren doel: een gedragen voorkeursvariant voor De Bromtol. De aanwezige belanghebbenden en de gemeenteraad zijn uitgedaagd om - binnen de kaders - mee te denken. Tijdens de werksessies was er ruimte voor het indienen van standpunten, knelpunten, belangen, wensen, ambities en mogelijke oplossingsrichtingen.

In de daarop volgende weken zijn de opgehaalde informatie en de mogelijke scenario's uit de sessies inhoudelijk beoordeeld. Niet realistische scenario's vielen daarbij af. Daarbij is vooral gekeken naar ruimtelijke inpasbaarheid, doorstroming en kosten. Samen met technisch ontwerp bureau Exante zijn scenario's uitgewerkt naar ontwerp tekeningen. Met behulp van het rekenmodel 'rotondeverkenner' is globaal de doorstroming getoetst. Ook is een zeer globale kosteninschatting per scenario gemaakt. Dit gaf inzicht in de haalbaarheid van de scenario's.

Het proces en het tussentijdse advies om verder te gaan met twee voorkeursvarianten is aan het college gepresenteerd op 19 november. Vervolgens werden op dinsdag 26 november de voorlopige resultaten van de variantenstudie toegelicht aan de werkgroep en op dinsdag 3 december aan de gemeenteraad.

Vervolgens zijn de twee voorkeursvarianten uitgewerkt in gedetailleerde schetsontwerpen, kostenramingen en dynamische verkeersmodelsimulaties. Op basis daarvan is het advies uitgewerkt voor de uiteindelijke voorkeursvariant, aangevuld met aanbevelingen. Het voorlopige advies is toegelicht aan de gemeenteraad in een derde werksessie op dinsdag 8 januari 2020.

Variantenstudie

In de variantenstudie is rekening gehouden met de volgende kaders en uitgangspunten:

- Huidige verkeersstromen (op basis van verkeerstellingen);
- Toekomstige verkeersstromen (op basis van verwachte groei en ontwikkelingen);
- Uitvoeringskrediet;
- Grenzen EVZ, eigendomsgrenzen;
- Afgekaderd plangebied;
- Kunstwerk 'de Bromtol' handhaven.

Rekening houdend met het bovenstaande zijn na de eerste werksessie drie mogelijke scenario's bekeken, namelijk:

1. Vijftaks-turborotonde met 1 fietstunnel.
2. Ovonde.
3. Rotonde met autotunnel west-zuid.

Een rotonde met een autotunnel viel al snel af vanwege de grote ruimtelijke impact en te hoge kosten. De andere twee scenario's zijn later uitgewerkt in varianten en uitgebreid beoordeeld op ruimtelijke impact, doorstroming en kosten. Zo zijn, zowel voor de vijftaks-turborotonde als voor de ovonde, schetsontwerpen en kostenramingen opgesteld. Bovendien zijn beide varianten gesimuleerd in een dynamisch verkeersmodel om de doorstroming inzichtelijk te maken. De resultaten van de verkeersmodelstudie zijn terug te lezen in bijlage 2 van de adviesrapportage (rapportage DTV consultants 'Rapport verkeerstudie Bromtol' januari 2020).

Beoordeling voorkeursvariant

De twee varianten zijn globaal beoordeeld op vooraf bepaalde criteria. Verkeersveiligheid, doorstroming en kosten zijn vooraf als meest belangrijk bestempeld. Onderstaande tabel geeft aan hoe de twee varianten scoren ten opzichte van elkaar op de criteria die vooraf bepaald zijn.

	Vijftaks-turborotonde	Ovonde
Verkeersveiligheid	Goed	Goed
Ontsluiting	Goed	Goed
Uitvoerbaarheid tijd	Oplosbaar	Geen probleem
Onderhoud	Goed	Erg goed
Comfort	Redelijk	Goed
Draagvlak	Zeer goed	Redelijk
Doorstroming	Zeer goed	Redelijk
Kosten	€ 5.150.000,-	€ 4.000.000,-

tabel 1: beoordeling varianten

De conclusie is dat de vijftaks-turborotonde voor doorstroming, het belangrijkste criterium, veel beter scoort dan de ovonde. De verkeersveiligheid is bij beide varianten goed. Qua kosten vallen beide varianten binnen de financiële kaders, hoewel de ovonde goedkoper is.

Advies: aanleg vijftaks-turborotonde

Het advies is over te gaan tot de aanleg van een vijftaks-turborotonde. Deze variant heeft objectief de voorkeur omdat deze de huidige doorstromingsproblemen volledig oplost (doelstelling). Zelfs in een worst case-scenario wikkelt deze variant in 2040 het verkeer af. Daarmee is dit een robuuste oplossing voor de lange termijn. Door de toepassing van een fietstunnel is het voor fietsers en voetgangers mogelijk om op veilige wijze van Den Hout naar het industrieterrein en/of Drimmelen te gaan.

Bovendien kent deze variant veel draagvlak in de omgeving en bij de raad. Niet voor niets was een vijftaks-turborotonde vanaf het begin al een vertrekpunt. Ten opzichte van de voorkeursvariant van 2016 houdt deze variant een vijfde aansluiting op de rotonde, waarmee de bereikbaarheid van Den Hout via de Stelvenseweg behouden blijft. De kosten blijven, conform kostenraming, binnen de financiële kaders van de gemeente.

Alternatief

Het is een overweging om, vooral vanuit kostenperspectief, alsnog te kiezen voor een ovonde. Zoals aangegeven is in de simulatie gerekend met een worst case scenario, daarbij stroomt de ovonde door tot 2030-2035. Het kan zijn dat de aangenomen groei van het verkeer niet doorzet, waardoor de ovonde langer mee kan dan nu wordt aangenomen. Met de aanleg van een ovonde neemt de gemeente wel een risico dat de doorstroming op termijn niet voldoende zou zijn. Maar een keuze voor deze variant bespaart ruim één miljoen euro ten opzichte van een vijftaks-turborotonde. Het kan dus zijn dat deze besparing beloond wordt, wanneer de groei van het verkeer minder hard gaat. Bovendien, in het geval dat de aangenomen groei wel plaatsvindt en de doorstroming niet meer optimaal is, dan is er een back-up plan mogelijk. Dit betreft een extra ontsluiting van het industrieterrein (Logistiekweg) op de Weststadweg-Zuid. De kosten voor deze aansluiting zijn naar verwachting wel iets hoger dan de besparing.

Aanbevelingen

In de verdere uitwerking van het project naar definitief ontwerp en uitvoeringsontwerp is het advies om rekening te houden met goede bewegwijzering en bebording en een verkeersveilige vormgeving van de langzaam verkeer oversteken. Doorstroming tijdens de ombouw verdient veel aandacht, dit moet breed afgestemd worden, o.a. met het industrieterrein, Den Hout, Rijkswaterstaat en aanliggende gemeenten.

Ten slotte is het monitoren van de verkeersstromen wenselijk, zowel voor, tijdens en na de ombouw, om onderbouwde keuzes te kunnen maken. Denk daarbij o.a. aan het monitoren van sluipverkeer door Den Hout, in relatie tot de wens voor het afwaarderen van de sluiproute (o.a. via Hespelaar – Vrachelsestraat).

Wanneer de keuze toch op het alternatief ovonde valt, dan is het advies om in te blijven zetten op het beperken van autoverkeer op de Bromtol door het sturen van verkeersstromen in het netwerk Weststadweg via A59-A27. Dit kan bijvoorbeeld door inzet op een werkgeversaanpak (bijv. fietsen werknemers stimuleren) en het verminderen van transportbewegingen tijdens de spitsuren.

Ook hierbij geldt dat het monitoren van de verkeersstromen wenselijk is. Dit in samenhang met de aanbeveling om een back-up plan, namelijk een nieuwe verbinding vanuit Weststadweg naar Logistiekweg, in gang te zetten wanneer de capaciteitsgrenzen van de ovonde bijna bereikt zijn.