

Memo van de gedeputeerde

C.A. van der Maat

Gedeputeerde Mobiliteit en Samenwerking

Onderwerp

Motie 'Keerboogknooppunt Hooipolder'

Geachte Statenleden,

Tijdens de bespreking van de [Begroting 2019](#) op 9 november jl. werd ons college, door middel van de [motie](#) 'Keerboogknooppunt Hooipolder', verzocht het alternatief ontwerp van de heer Van den Berg voor het knooppunt verkeerskundig te laten bestuderen en in overleg te treden met Rijkswaterstaat. Met deze memo informeer ik uw Staten over de besluiten over knooppunt Hooipolder en de (verkeerskundige) analyse van het alternatief ontwerp, in samenspraak met Rijkswaterstaat.

Hooipolderplusplan

Knooppunt Hooipolder, dat wordt aangepakt volgens het Hooipolderplusplan, is onderdeel van het Tracébesluit A27 dat in december 2019 door de minister wordt vastgesteld. Het Hooipolderplusplan is robuuste oplossing en mag gezien worden als eerste fase van de volledige ombouw naar een verkeerslichtvrij knooppunt Hooipolder. Wanneer de tweede fase gerealiseerd wordt is onbekend.

Aangetoond is dat door deze eerste fase knooppunt Hooipolder volgens de prognoses tot 2040 effectief kan blijven functioneren en er geen structurele congestie op zal treden. Bovendien betekent het Hooipolderplusplan dat de aanpak van knooppunt Hooipolder naar voren kan worden gehaald in de tijd, binnen de totaalplanning voor de A27 (gereed 2026 i.p.v. 2029), zodat de congestie op de A59 zo snel als mogelijk is opgelost. Volgens de prioritering van landelijke knelpunten is dit het maximaal haalbare gebleken.

Keerboogknooppunt Hooipolder

In het licht van bovenstaand voorkeursalternatief is het alternatief ontwerp 'keerboogknooppunt Hooipolder' van de heer Van den Berg met Rijkswaterstaat besproken en getoetst of het idee toepasbaar is ter verbetering of aanvulling van de bestaande plannen. De verkeerskundige conclusie is dat het alternatief veel afwijkt van de standaardoplossingen die in Nederland worden toegepast bij knooppunten. Hierdoor is het risico vrij groot dat de weggebruikers de situatie niet begrijpen en daarmee de verkeersveiligheid in het geding is. Daarbij komt dat de weefvakken en bogen dubbelbaans en de weefvakken een aanzienlijke lengte (>1 kilometer) zouden moeten worden om de verkeersstromen acceptabel af te wikkelen. Dit heeft te maken met het grote verkeersaanbod, het feit dat meerdere rijrichtingen gecombineerd gebruikmaken van dezelfde rijbanen en dat extra ruimte nodig is voor afremmend (vracht)verkeer vanwege de scherpe bochten.

Datum

18 december 2018

Documentnummer

4457281

Aan

Provinciale Staten van
Noord-Brabant

Kopie aan

Gedeputeerde Staten

Van

C.A. van der Maat

Telefoon

(073) 681 20 54

Email

cvdmaat@brabant.nl

Bijlage(n)

-

Daarnaast vraagt de inpassing van de keerbogen een ruimtebeslag waarmee we aanzienlijk afwijken van de grenzen van het Tracébesluit. Procedureel is het onmogelijk het Hooipolderplusplan geheel of gedeeltelijk hiervoor aan te passen. Een wijziging in het ontwerp zou namelijk leiden tot een verdere vertraging en dat is – zoals ook in de motie benoemd – niet wenselijk.

Datum

18 december 2018

Documentnummer

4457281

Desondanks wil ik de heer Van den Berg danken voor zijn alternatief ontwerp en zijn positief kritische insteek om ons te blijven uitdagen te streven naar het best haalbare resultaat.

Met vriendelijke groet,

C.A. van der Maat