



**RWS BEDRIJFSINFORMATIE**  
Arcadis Nederland B.V.  
Maarten Bulsink

**Rijkswaterstaat Zuid-Nederland**  
Projectteam A2 Het Vonderen  
– Kerensheide

Avenue Ceramique 125  
6221 KV MAASTRICHT  
Postbus 25  
6200 MA MAASTRICHT  
T 088 7974150  
a2-vk@rws.nl  
www.rijkswaterstaat.nl

# memo

VVA Toets op het 2e concept integraal ontwerp

**Datum**  
30 maart 2016

**Bijlage(n)**

Beste Maarten,

Hierbij de resultaten van de VVA toets op het 2<sup>e</sup> concept integraal ontwerp.

## Beoordelingsproces

N.a.v. het beoordelen van het audit rapport en toetsen van de reactienota ON heeft OG geconstateerd dat het proces voorafgaand aan de uitvoering van VVA1 niet verlopen is conform in de VS beschreven proces- en producteisen m.b.t. de VVA. De ON was verplicht voorafgaand aan de uitvoering van VVA1 het ontwerp en de integrale ontwerpnota (concept) ter goedkeuring bij de OG in te dienen.

Door de gemiste stap in het proces ontstond een risico dat het ontwerp niet op het voldoende niveau uitgewerkt is.

*Naar het oordeel van de OG is de ON verplicht om de gemiste stap in het proces alsnog te repareren en het ontwerp incl. de integrale ontwerpnota bij de OG ter toetsingen de goedkeuring in te dienen. Eventuele bevindingen die uit deze beoordeling naar voren komen en in relatie zijn met de verkeersveiligheid dient de ON ter beoordeling aan het auditteam voor te leggen en de bevindingen van het auditteam terugkoppelen aan de OG.*

De ON heeft op 21.03.2016. de documenten ten behoeve van de VVA toets ingediend.

Het betreft:

- Overzichtstekeningen met daarop in vlakken aangegeven de landschappelijke inpassing (OTB-WE-1-DES-001 t/m022; d.d. 08.02.2016..
- Ontwerpnota (078758442 versie A; d.d. 18.12.2015.). De bijlagen ontbraken echter!

In het kader van het afgestemde reparatieproces, heeft de OG toets op het 2<sup>e</sup> concept van het Integraal ontwerp gedaan. De resultaten van de toets zijn hieronder aangegeven.

**Toets resultaten VVA toets***Opmerking:*

Gezien deze toets als een reparatieslag in het toets proces plaats heeft gevonden komen hier mogelijk ook bevindingen voor die gelijk zijn aan een aantal VVE bevindingen! Naar het oordeel van de OG dienen echter de onderstaande bevindingen aan het auditteam voorgelegd te worden.

**Datum**  
30 maart 2016

| Nummer | Bevindingen   | Opmerking |
|--------|---|-----------|
| 1      | Op de hoofdrijbaan links tussen verzorgingsplaats Bosserhof en knooppunt Het Vonderen ligt een relatief kort asymmetrisch weefvak, waarbij vrachtverkeer vanaf de verzorgingsplaats richting de A2 twee rijstrookwisselingen moet uitvoeren en daarbij kruist met verkeer vanaf de A2 richting A73. Omdat dit vrachtverkeer ter plaatse van het weefvak nog snelheid moet maken, moeten de rijstrookwisselingen bij relatief lage snelheid worden uitgevoerd. Als gevolg hiervan neemt de kans op flankongeval toe. |           |
| 2      | Op de hoofdrijbaan links tussen aansluiting Echt en verzorgingsplaats Bosserhof ligt een relatief kort weefvak, waarbij geen optimale bewegwijzering gerealiseerd kan worden.<br>Het doel van de bewegwijzering is om het verkeer op een veilige wijze naar zijn bestemming te leiden. Geen optimale bewegwijzering kan gedragskundige consequenties voor de uitvoering van de rijtaak hebben en tot onveilige situaties leiden.  |           |
| 3      | De afrit Echt vanaf de hoofdrijbaan rechts kent een vrijwel recht horizontaal alignement en een neergaande helling. Als gevolg hiervan is er een verhoogde kans dat weggebruikers met hoge snelheid de rotonde onder aan de afrit naderen en de macht over het stuur verliezen bij het oprijden van de rotonde. Ook kan de snelheid van het verkeer op de afrit verkeerd worden ingeschat door fietsers die in westelijke richting de afrit oversteken waardoor een (ernstig) flankongeval ontstaat.                |           |
| 4      | De afrit Echt vanaf de hoofdrijbaan links kent eerst een relatief lang en vrijwel recht horizontaal alignement gevolgd door een relatief krappe S-bocht. Als gevolg van de neergaande helling en de begroeiing in de buitenberm hebben weggebruikers beperkt zicht op het verloop van de afrit. Hierdoor ontstaat een verhoogde kans dat weggebruikers een te hoge snelheid aanhouden en de macht over het stuur verliezen.   |           |

| Nummer | Bevindingen   | Opmerking |
|--------|---|-----------|
| 5      | <p>Op de hoofdrijbaan links tussen aansluiting Roosteren en verzorgingsplaats 't Anker ligt een relatief kort weefvak, waarbij geen optimale bewegwijzering gerealiseerd kan worden.</p> <p>Het doel van de bewegwijzering is om het verkeer op een veilige wijze naar zijn bestemming te leiden. Geen optimale bewegwijzering kan gedragskundige consequenties voor de uitvoering van de rijtaak hebben en tot onveilige situaties leiden.</p>   |           |
| 6      | <p>Langs de Holtumerweg is geen voetpad ontworpen waardoor de veiligheid van de wandelaars niet geborgd is. De Holtumerweg is een recreatieve route en daardoor dient deze route ook ruimte aan de wandelaars bieden. Dit in relatie tot de mitigerende/compenserende maatregelen i.v.m. te vervallen KW Holtum.</p>  |           |
| 7      | <p>Aansluiting/kruispunt van de Oude postbaan direct aan het KW levert zichtproblemen op waardoor de verkeersveiligheid in het ontwerp onvoldoende is geborgd.</p>  |           |
| 8      | <p>De integrale ontwerpnota (geleverde versie) houdt alleen de ontwerpbeschrijvingen en geen inhoudelijk afwegingen dan wel onderbouwingen van genomen keuzes.</p> <p>De keuzes en besluiten in de loop van het ontwerpproces worden in de ontwerpnota onderbouwd en verantwoord. De onderbouwing en verantwoording behelst met name een toetsing van de verkeersveiligheidsaspecten en het (indien nodig) benoemen van passende maatregelen om eventuele nadelige <b>effecten op de verkeersveiligheid</b> te mitigeren of compenseren en het gewenste veiligheids- of afwikkelingsniveau te behalen.</p> <p>In de ontwerpnota dienen de verkeersveiligheidseffecten van de ontwerpkeuzes integraal beschouwd te worden en per ontwerponderdeel binnen de randvoorwaarden en ruimtelijke beperkingen vanuit de projectomgeving geplaatst te worden.</p> <p>Voor de ontwerponderdelen die niet aan de verkeersveiligheids-, doorstromings- of projecteisen voldoen (onder andere afwijkingen van de richtlijnen) dienen compenserende maatregelen voorgesteld te worden en in het ontwerpproces doorgevoerd te worden om een voldoende verkeersveilig ontwerp te kunnen realiseren.</p> |           |

**Datum**  
30 maart 2016

Ir. Zoran Kenjic  
*Technisch Adviseur*