

UITVOERING CRAAG-BENUTTING

CRAAG staat voor Corridor Regio Amsterdam-Almere-'t Gooi. Het is de naam van het door Verkeer en Waterstaat indertijd opgestarte project om oplossingen uit te werken voor de verkeersproblematiek in deze regio. Van dit veelomvattende project is overgebleven het project CRAAG-benutting dat de weginfrastructuur globaal binnen de bestaande grenzen van de planologische verkeersbestemming optimaliseert. Dit project dient te worden uitgevoerd in het kader van de spoedwet ZSM (Zichtbaar, snel en meetbaar).

Inhoud

De benuttingsmaatregelen bestaan met name uit het tot spitsstrook ombouwen van vluchtstroken. Soms is daar een meer ingrijpende herindeling van het dwarsprofiel van de weg voor nodig. Niet op alle plaatsen kan een spitsstrook worden gerealiseerd doordat de ruimte in het profiel ontbreekt. Het ombouwen van vluchtstroken in spitsstroken vereist het aanleggen van pechhavens. Verder dient signalering te worden aangepast of aangelegd.

Tussen de Brug Amsterdam-Rijnkanaal en Almere vinden de volgende aanpassingen plaats. De beschrijving wordt verduidelijkt in de twee bijgevoegde figuren die geschematiseerd de te realiseren situatie in de ochtend- en de avondspits weergeven.

Eerst worden beschreven de aanpassingen op de rijbaan in de richting Almere:

- op de Brug Amsterdam-Rijnkanaal krijgt de weg 5 permanente rijstroken. In verband hiermee wordt de constructie van de brug verzwaaard door het aanbrengen van tuien;
- tussen het Amsterdam-Rijnkanaal en de brug over de Vecht splitst de rijbaan zich in een wisselbaan met 2 stroken (open in de avondspits, thans 1 strook) en een baan met 3 permanent beschikbare stroken. De wisselbaan, kan net als nu, in deze richting alleen worden gebruikt in de richting van 't Gooi;
- bij de oprit Muiderberg voegt een permanente extra rijstrook in en vanaf de daarop volgende verzorgingsplaats een spitsstrook;
- van de 5 stroken op de hoofdrijbaan (waarvan 1 spitsstrook) buigen er bij het knooppunt Muiderberg 3 (waarvan 1 spitsstrook) af naar Almere (thans 2 stroken);
- daarbij voegt zich de strook van 't Gooi naar Almere, zodat op de Hollandse brug er 4 stroken liggen, waarvan 1 spitsstrook. Deze situatie loopt door tot de afslag Almere-Stad West. Daarna gaan 2 rijstroken door.

Het voordeel voor Flevoland van deze reconstructie bestaat in deze richting uit:

- in de spits een extra rijstrook Amsterdam-Almere in het knooppunt Muiderberg;
- ontlasting van de hoofdrijbaan op de A1 in de avondspits doordat voor het verkeer richting 't Gooi een extra rijstrook beschikbaar is op de wisselstrook.

In de richting Almere-Amsterdam gaat het om de volgende aanpassingen:

- zolang er geen nieuwe Hollandse brug is, is er geen ruimte voor een extra rijstrook op het traject tot het knooppunt Muiderberg. De beschikbare ruimte in het dwarsprofiel wordt gebruikt om de spitsstrook in de andere richting te realiseren;
- in de ochtendspits leidt 1 rijstrook naar de tweestrooks wisselbaan op de A1. Dit is ook vanuit 't Gooi het geval. Deze situatie geldt gedurende de gehele ochtendspits (nu heeft het verkeer Almere-Amsterdam alleen tot 9 uur de beschikking over de wisselstrook). De fly-over van Almere naar de spitsstrook is te smal om twee rijstroken vanuit Almere naar de wisselstrook te leiden;
- de 2 stroken op de wisselbaan zijn in de ochtendspits in deze richting geopend;
- de situatie op de hoofdrijbaan verandert op het verdere traject richting Amsterdam verder niet. Waar ruimte aanwezig is wordt deze gebruikt voor het realiseren van de verdubbeling van de wisselstrook;
- nadat de spitsbaan is geëindigd, zijn 5 permanente rijstroken aanwezig.

Het voordeel voor Flevoland van deze reconstructie bestaat in deze richting uit:

- het gedurende de gehele ochtendspits beschikbaar zijn van de spitsstrook. Aangezien in de huidige situatie de spitsstrook het grootste deel van de ochtendspits, namelijk tot 9 uur, voor het Flevolandse verkeer open is, is dit een zeer beperkt voordeel. Het voordeel voor het Gooise verkeer is groter. Deze verhouding kan worden beïnvloed door met de rijstrooksignalering de rechter rijstrook van 't Gooi naar Amsterdam voor het knooppunt Muiderberg af te kruisen. Het verkeer dat op de hoofdrijbaan vanuit Flevoland de A6 naar Amsterdam oprijdt (2 stroken), hoeft dan niet te weven met het Gooise verkeer (1 strook) (na samenvoeging 3 stroken beschikbaar). Deze maatregel heeft een zekere spanning met een andere maatregel die in het kader van CRAAG benutting wordt genomen, namelijk het voorzien van de A1 in 't Gooi van spitsstroken. Er zullen in dit verband duidelijke afspraken moeten worden gemaakt met Rijkswaterstaat over het protocol voor de inzet van de rijstrooksignalering.

Fasering

Het project omvat als belangrijkste deelprojecten:

- Gaaspendammerweg
- A4-A10
- A1, Diemen-Muiderberg.

De uitvoering van elk van deze deelprojecten levert ter plaatse en in de omgeving zoveel verkeershinder op dat uitgangspunt moet zijn er geen twee tegelijk uit te voeren.

De uitvoering van het deelproject Gaaspendammerweg in de zomer van 2005 ligt vast. Dit heeft onder andere te maken met de samenloop met onderhoudswerkzaamheden. Gezien procedurele en technische voorbereiding is het niet mogelijk een ander deelproject nog voordien uit te voeren.

Rijkswaterstaat heeft gekozen voor uitvoering van de aanpassing van de A1, Diemen-Muiderberg aansluitend op het deelproject Gaaspendammerweg in het najaar 2005 en het voorjaar 2006. Dat betekent enerzijds een relatief spoedige aanpak van de A1, anderzijds dat de werkzaamheden plaatsvinden in de drukste perioden van het jaar met alle gevolgen voor de verkeersafwikkeling van dien.

Door de provincie is met Rijkswaterstaat over de fasering overlegd. Insteek daarbij was een zo spoedig mogelijke uitvoering van de voor Flevoland van belang zijnde onderdelen van CRAAG benutting te bewerkstelligen en een uitvoering in de rustigste periode, dat wil zeggen de zomer. In dit overleg is door de HID Rijkswaterstaat Noord-Holland aan de gedeputeerde De Raad toegezegd uit te laten zoeken of de verdubbeling van de wisselstrook in de tijd naar voren zou kunnen worden gehaald. De definitieve uitkomst van deze exercitie is nog niet bekend.

Procedure

De uitvoering van het project in het kader van de Spoedwet ZSM biedt enerzijds de mogelijkheid om de voorbereidingsduur te beperken, anderzijds blijkt in de praktijk dat de specifieke omschrijvingen die in de wet zijn opgenomen bij de voorbereiding knellend kunnen zijn, hetgeen juridische problemen oplevert. Dit laatste heeft bij de Gaaspendammerweg tot vertraging geleid.

In de procedure staat centraal het OntwerpWegAanpassingsBesluit (OWAB). Vanaf de start van de inspraak doorloopt dit een procedure van 44 weken. Na het doorlopen van deze procedures is nog minimaal 8 weken nodig voor aanbesteding en werkvoorbereiding door de aannemer, zodat de totale doorlooptijd vanaf start inspraak op een jaar komt.

Ondertussen is de eerste OWAB-procedure, namelijk die voor de Gaaspendammerweg gestart, volgens planning volgt die voor Diemen-Muiderberg in maart 2004.

Tijdelijke maatregel

In het overleg met Rijkswaterstaat in het kader van het onderzoek naar de gevraagde eerdere uitvoering van de uitbreiding van de wisselbaan is een maatregel naar voren gekomen die mogelijk in afwachting van de uitvoering van CRAAG benutting enig soulaas

kan bieden voor de verkeersafwikkeling. (zie bijlage Rood kruis Muiderberg). De maatregel houdt in dat:

- de wisselstrook in de ochtendspits volledig wordt toegewezen aan het verkeer uit 't Gooi;
- daarbij op de hoofdrijbaan komend uit 't Gooi de rechterrijstrook door de rijstrooksignalering wordt afgekruid en dus niet door het verkeer kan worden gebruikt.

Voordeel van deze oplossing zou gelegen moeten zijn in het voorkomen van weefbewegingen op het traject tussen het knooppunt Muiderberg en het Shell-station (richting Amsterdam). Zonder deze maatregel dient het verkeer uit Flevoland zich hier deels in te voegen in 2 volbezette rijstroken vanuit 't Gooi. De verwachting dat deze maatregel succesvol kan zijn, wordt gebaseerd op een vergelijkbare maatregel die is genomen bij het knooppunt Diemen en de evaluatie van een situatie die zich onlangs binnen het normale gebruik van de rijstrooksignalering heeft voorgedaan.

Rijkswaterstaat stelt voor op korte termijn de maatregel een maand op proef te nemen en afhankelijk van het resultaat al dan niet de maatregel tot aan de realisering van CRAAG benutting te handhaven. Voordat definitief tot de proef zal worden besloten wordt met betrokken partijen overlegd.

Ambtelijk wordt vanuit Flevoland positief op het nemen van deze proef gereageerd.

Bestuurlijke gevoeligheid ligt in het feit dat zo de hele wisselbaan "aan 't Gooi wordt weggeven", in afwijking van de eerder afgesproken toedeling. Anderzijds wordt op deze wijze in feite een voorschot genomen op de maatregel (afkruisen rijstrook 't Gooi) die in het bovenstaande ten behoeve van een betere afwikkeling van het Flevolandse verkeer voor de situatie na de uitvoering van CRAAG benutting is bepleit.

12-3-4,
H. Snel