

Notitie / Memo

HaskoningDHV Nederland B.V.
Transport & Planning

Aan: Gemeente Heiloo
Van: Lieke Hüsslage, Oscar van der Oord, Danielle van Grieken
Datum: 14 augustus 2018
Kopie:
Ons kenmerk: BF8545T&PNT1807201631
Classificatie: Projectgerelateerd

Onderwerp: Notitie Variant 15

Aan de noordzijde van de Vennewatersweg wordt Zuiderloo ontwikkeld, aan de zuidzijde van de Vennewatersweg wordt Zandzoom ontwikkeld. Beide woonwijken dienen op de Vennewatersweg twee ontsluitingen te krijgen. Om te zorgen voor een veilige en goede afwikkeling van het verkeer van/naar deze twee woonwijken zijn in de verkeersstudie Vennewatersweg (26 oktober 2017) verschillende netwerkvarianten met elkaar vergeleken. Aanvullend op de verkeersstudie Vennewatersweg is op verzoek van de wethouder de minimale variant (0+) beoordeeld (19 december 2017). Vervolgens is een 14^e variant voorgesteld door de wethouder. Tijdens het startoverleg van variant 14 kwam een 15^e variant ter sprake. Tussen de (voorkeurs-)varianten 9, 13, 14 en 15 kan de gemeenteraad besluiten welke varianten nader uitgewerkt worden. In deze notitie gaan wij in op de beoordeling en het ontwerp van variant 15.

1 Variant 15

Variant 15 heeft aspecten van zowel variant 9 als variant 13. Aan de noordzijde van de Vennewatersweg wordt de Hoogeweg afgebogen naar de westelijke ontsluiting van Zuiderloo. De Hoogeweg (zuid) sluit nog wel direct aan op Vennewatersweg.



2 Netwerk variant beoordeling

Variant 15 is, net als in de verkeersstudie, beoordeeld op stedenbouwkundig/landschappelijke inpassing, verkeerskundige effecten en ruimtelijke inpassing.

Stedenbouw en landschappelijke inpassing

Het doortrekken van zichtlijnen en assen is een belangrijk ontwerppunt. De netwerkvarianten waarbij de ontsluiting Zandzoom en Zuiderloo op elkaar zijn aangesloten hebben een positieve score. De netwerkvarianten waarbij een drietakskruispunt op de Vennewatersweg is, zijn negatief beoordeeld. Daarnaast is het doortrekken van het profiel van de Hoogeweg ook een belangrijk aspect.

In variant 15 liggen de oostelijke ontsluitingen van de woonwijk tegenover elkaar met een viertak-kruispunt. Wel zijn er drietak-kruispunten op de Vennewatersweg aanwezig ter hoogte van de Hoogeweg (zuid) en de nieuwe (extra) ontsluiting naar Zuiderloo. Variant 15 is hierop dus negatief beoordeeld.

De Hoogeweg is een belangrijke historische lint en ligt centraal op de noord-zuid lopende strandwal. Het is dus belangrijk dat deze lijn zichtbaar blijft. Alle varianten waarbij de Hoogeweg niet meer doorgetrokken is, zijn in de rapportage "Verkeersstudie Vennewatersweg" (26 oktober 2017) negatief beoordeeld. Ook in variant 15 is de historische lijn onderbroken en dus negatief beoordeeld.

Verkeerskundige aspecten

Voor het beoordelen van de verkeerskundige aspecten wordt naar drie verschillende criteria gekeken:

- De verkeersveiligheid van het langzaam verkeer
- De verkeersveiligheid van het gemotoriseerd verkeer
- De verkeersafwikkeling en doorstroming

Verkeersveiligheid langzaam verkeer (voetganger, fiets, bromfiets, etc.)

De verkeersveiligheid voor het langzaam verkeer gaat in principe achteruit door de verhoogde intensiteiten van gemotoriseerd verkeer op de Vennewatersweg. Door een toename van deze intensiteiten neemt de kans op ongevallen toe. Echter, door een juiste kruispuntvorm te kiezen kan de verkeersveiligheid voor het langzaam wel zo optimaal mogelijk worden ingericht.

Variant 15 is positief beoordeeld omdat de fietsers vanaf de Hoogeweg de mogelijkheid hebben om de Vennewatersweg via de ongelijkvloerse oversteek langs het spoor kunnen oversteken.

Verkeersveiligheid gemotoriseerd verkeer

Voor de verkeersveiligheid van het gemotoriseerd verkeer is het belangrijk dat:

- Op de Vennewatersweg niet te veel kruispunten aanwezig zijn;
- De kruispunten onderling niet te dicht op elkaar liggen;
- De kruispunten niet conflicteren met de spooronderdoorgang.

In principe geldt hoe minder kruispunten, hoe minder conflictpunten er zijn. Minder conflictpunten verkleint de kans op ongevallen. Via het verkeersmodel is nagegaan wat de afstanden zijn tussen de kruispunten. In variant 15 zijn er 6 kruispunten op de Vennewatersweg, waarbij de onderlinge afstand tussen de twee drie-tak-kruispunten te klein zijn. De verkeersveiligheid voor gemotoriseerd verkeer daarom krijgt variant 15 een licht negatieve beoordeling.

Verkeersafwikkeling

Met het verkeersmodel VMRA (etmaal prognosejaar 2030) zijn tijdens de verkeersstudie de varianten doorgerekend op verkeersafwikkeling en doorstroming. In het prognosejaar 2030 zijn alle nieuwe ontwikkelingen, inclusief de realisatie van Zuiderloo en Zandzoom, opgenomen. Ten behoeve van deze

studie naar de ontsluiting op de Vennewatersweg zijn alleen netwerkaanpassingen doorgevoerd, waarbij de kruispunten aan het verkeersmodel zijn toegevoegd.

Geconcludeerd wordt dat op wegvakniveau de intensiteiten goed afgewikkeld kunnen worden in alle varianten. Kruispunten kunnen de bottleneck vormen in de verkeersafwikkeling. Bij de keuze van de kruispuntoplossingen wordt zowel de verkeersveiligheid als de verkeersafwikkeling betrokken.

Ruimtelijke inpassing

Onder het criterium ruimtelijke inpassing houden we rekening met efficiënt ruimtegebruik en de investeringskosten. Variant 15 is licht negatief beoordeelt vanwege de afbuiging van de Hoogeweg naar de westelijke ontsluiting van Zuiderloo. Dit vergt extra ruimte, waardoor zowel in Zandzoom als in Zuiderloo minder grond ontwikkeld kan worden.

Conclusie netwerkvariant beoordeling

Onderstaande tabel toont de beoordeling per criterium van alle varianten waaronder variant 15.

Beoordeling	0+	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Stedenbouwkundige en landschappelijke inpassing	+	+	--	--	--	+	--	++	--	+	--	--	+	--	--	--
3-tak kruispunten aanwezig			ja	ja	ja									ja	ja	ja
Verschoven kruispunt Hoogeweg aanwezig							ja		ja		ja	ja		ja		
Wordt de dijklint Hoogeweg gevolgd?	ja	ja				ja		Ja*		ja			ja			
Verkeerskundige aspecten	-	-	--	--	-	0	--	-	+	0	+	+	+	+	+	-
Verkeersveiligheid langzaam verkeer	-	-	-	-	-	-	-	--	+	-	++	+	++	+	+	+
Verkeersveiligheid gemotoriseerd verkeer	-	-	--	--	-	+	--	+	+	+	0	++	+	+	+	-
Aantal kruispunten op Vennewatersweg	6	6	7	7	6	5	7	5	5	5	5	4	5	4	5	6
Minimale kruispuntafstand (in meters)	70	70	40	70	100	210	40	210	210	210	140	280	210	210	210	125
Verkeersafwikkeling en doorstroming	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ruimtelijke inpassing	0	0	0	0	-	-	0	-	-	-	--	--	--	--	--	-

3 Ontwerptoelichting SO-niveau variant 15

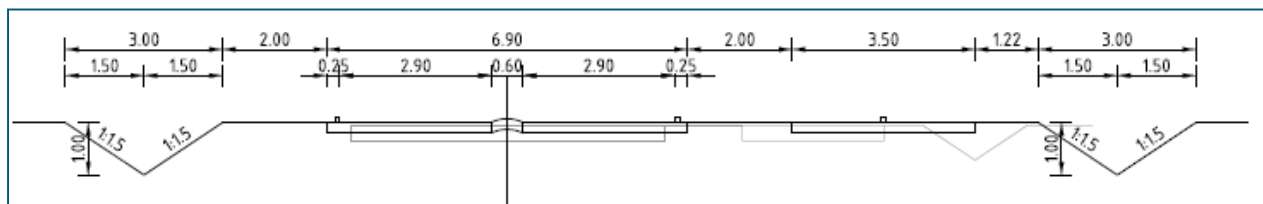
Het complete ontwerp is opgenomen in de bijlage. Hieronder wordt ingegaan op het dwarsprofiel en wordt per kruispunt een korte toelichting gegeven:

- B: Kruispunt Vennewatersweg – Zuiderloo / Zandzoom
- C: Kruispunt Vennewatersweg – Hoogeweg
- F: Kruispunt Vennewatersweg – Zuiderloo (nieuw)

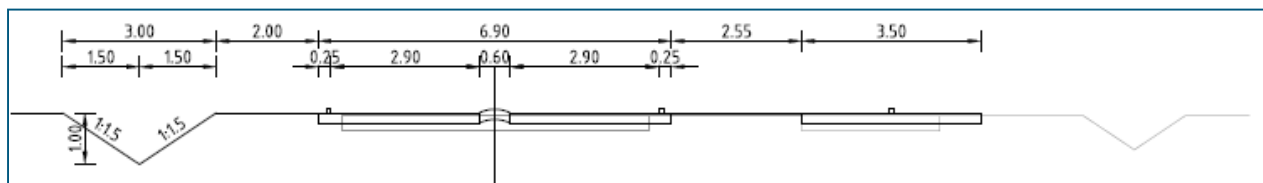
Dwarsprofiel

Het dwarsprofiel van de Vennewatersweg komt overeen met de dwarsprofielen voor variant 9 en 13. De Vennewatersweg bestaat uit een rijbaan met twee rijstroken die gescheiden worden door een rijrichtingscheiding in de vorm van een bolgestraat gedeelte van 60 cm. De rijstroken zelf zijn 2,90 meter breed met aan de buitenzijde belijning en een redresseerstrook van 15 cm.

Figuren 3-1 en 3-2 geven het principedwarsprofiel weer.



Figuur 3-1 Principe dwarsprofiel Vennewatersweg met verschuiving bermsloot



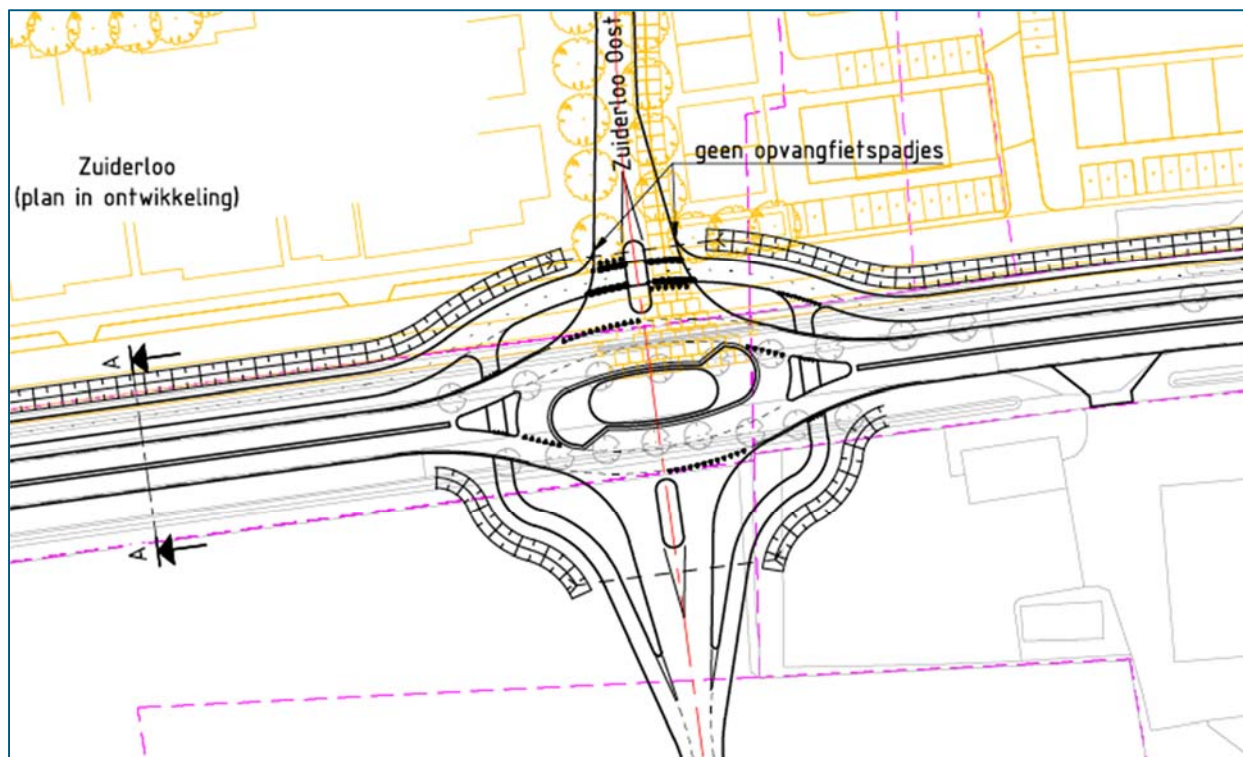
Figuur 3-2 Principe dwarsprofiel Vennewatersweg zonder verschuiving bermsloot

B: kruispunt Vennewatersweg – Zuiderloo / Zandzoom

Bij dit kruispunt wordt een voorrangspointje aangelegd vergelijkbaar met de voorkeursvariant. Dit ontwerp is in figuur 3-3 uitgewerkt.

Effecten eigendomsgrenzen

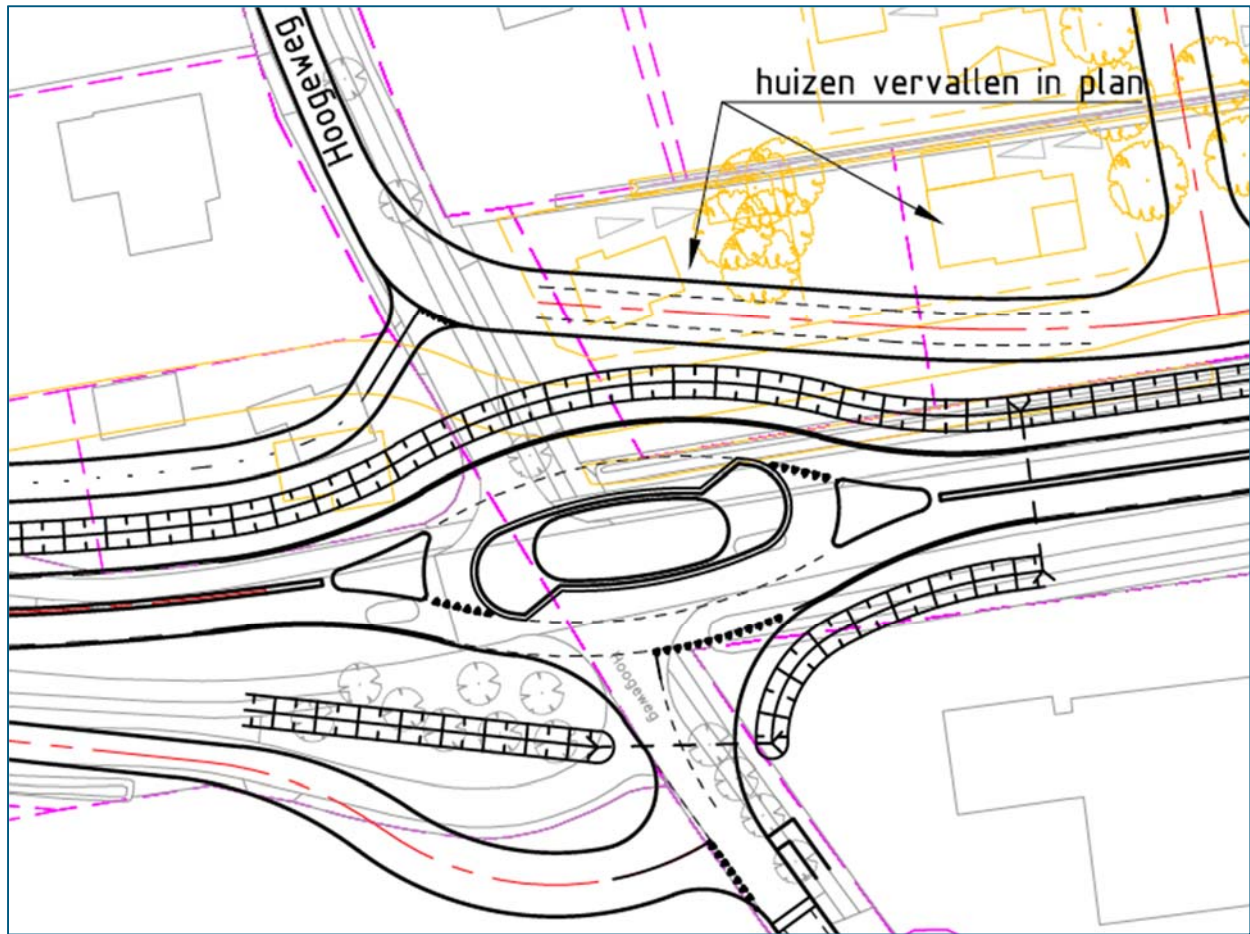
Het voorrangspointje kan ingepast worden, maar daarvoor wordt bij enkele percelen de eigendomsgrenzen overschreden. Aan zowel de noordzijde als de zuidzijde zijn dit percelen die in eigendom zijn van de gemeente met het oog om tot ontwikkeling te brengen.



Figuur 3-3 Kruispunt Vennewatersweg – Zuiderloo / Zandzoom

C: Kruispunt Vennewatersweg – Hoogeweg

Bij dit kruispunt wordt een voorrangspointje aangelegd. De noordzijde van dit kruispunt is vergelijkbaar met variant 13. De zuidzijde (De Hoogeweg) sluit met een drietak-kruispunt aan op de Vennewatersweg. De Hoogeweg (noord) sluit aan op de parallelweg (noord). Voor fietsers is er geen oversteek over de Vennewatersweg. Zij kunnen deze kruisen via de ongelijkvloerse oversteek langs het spoor, of via het de oostelijke kruispunt Zandzoom / Zuiderloo. Dit ontwerp is uitgewerkt in figuur 3-4.



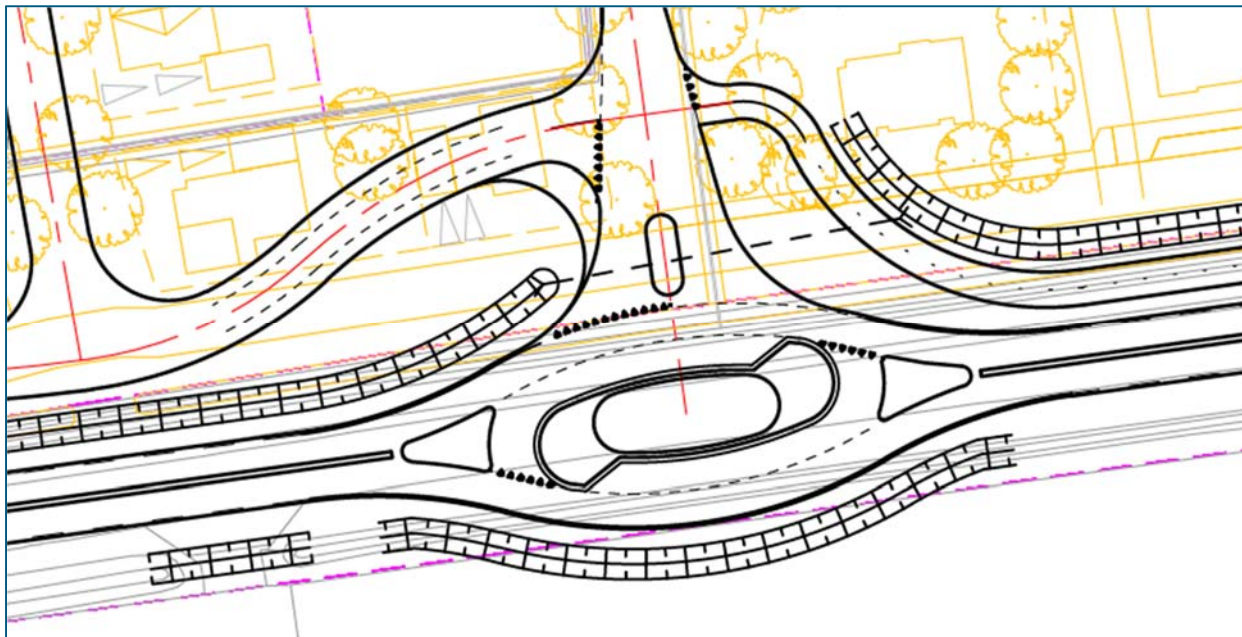
Figuur 3-4 Kruispunt Vennewatersweg – Hoogeweg

Effecten eigendomsgrenzen

Het voorrangspointje kan ingepast worden, maar daarvoor wordt bij enkele percelen de eigendomsgrens overschreden. Een van deze percelen is bebouwd met een woning die geamoveerd dient te worden. In een latere uitwerking dient een verdere optimalisatiebetracht te worden zodat hoge verwervingskosten vermeden kunnen worden.

F: kruispunt Vennewatersweg – Zuiderloo

Bij dit nieuwe kruispunt wordt een voorrangspointje aangelegd. Aan de noordzijde wordt de parallelweg aangesloten, de zuidzijde krijgt geen aansluiting. Voor fietsers is er geen oversteek over de Vennewatersweg. Zij kunnen deze kruisen via de ongelijkvloerse oversteek langs het spoor, of via het de oostelijke kruispunt Zandzoom / Zuiderloo. Dit ontwerp is in figuur 3-5 uitgewerkt.



Figuur 3-5 Kruispunt Vennewatersweg – Zuiderloo

Effecten eigendomsgrenzen

Het voorrangspointje kan ingepast worden, maar daarvoor wordt bij enkele percelen de eigendomsgrenzen overschreden. Aan zowel de noordzijde als de zuidzijde zijn dit percelen die in eigendom zijn van de gemeente met het oog om tot ontwikkeling te brengen. Vooral aan de noordzijde van het kruispunt moeten de beoogde ontwikkelingen aangepast worden.

4 Kostenraming

Onderstaande tabel geeft het eindresultaat van de SSK-kostenraming voor variant 15. Deze kosten zijn afgerond en exclusief grondverwerving.

Object:	Type kruispunt	Voorkeursvariant - Totaal investeringskosten	Variant 12 - Totaal investeringskosten	Variant 13 - Totaal investeringskosten	Variant 14 - Totaal investeringskosten	Variant 15 - Totaal investeringskosten
A. Kennemerstraatweg - Vennewatersweg	Turborotonde	€ 1.100.000	€ 1.100.000	€ 1.100.000	€ 1.100.000	€ 1.100.000
B. Zuiderloo oost – Vennewatersweg	Voorrangspointje	€ 1.100.000	€ 1.100.000	€ 1.100.000	€ 1.100.000	€ 1.100.000
C. Hoogeweg - Vennewatersweg var. 9 en 12	Voorrangspointje	€ 1.100.000	€ 1.100.000	€ 1.100.000	€ 1.100.000	€ 1.100.000
C. Hoogeweg - Vennewatersweg var. 13	Wegvak	€ 1.100.000	€ 1.100.000	€ 1.100.000	€ 1.100.000	€ 1.100.000
C. Hoogeweg - Vennewatersweg var. 14	Voorrangskruispunt	€ 1.100.000	€ 1.100.000	€ 1.100.000	€ 1.100.000	€ 1.100.000
C. Hoogeweg - Vennewatersweg var. 15	Voorrangskruispunt	€ 1.100.000	€ 1.100.000	€ 1.100.000	€ 1.100.000	€ 1.100.000
D. Westerweg - Vennewatersweg	Voorrangspointje	€ 1.100.000	€ 1.100.000	€ 1.100.000	€ 1.100.000	€ 1.100.000
E. Lijnbaan - Vennewatersweg	Voorrangskruispunt	€ 1.100.000	€ 1.100.000	€ 1.100.000	€ 1.100.000	€ 1.100.000
Wegvakken oostelijk van spoorlijn (9,12,13,14)		€ 1.100.000	€ 1.100.000	€ 1.100.000	€ 1.100.000	€ 1.100.000
Wegvakken oostelijk van spoorlijn (15)		€ 1.100.000	€ 1.100.000	€ 1.100.000	€ 1.100.000	€ 1.100.000
Wegvak westelijk van spoorlijn		€ 1.100.000	€ 1.100.000	€ 1.100.000	€ 1.100.000	€ 1.100.000
Fietsstraat var.9		€ 1.100.000	€ 1.100.000	€ 1.100.000	€ 1.100.000	€ 1.100.000
Fietstunnel var.12		€ 1.100.000	€ 1.100.000	€ 1.100.000	€ 1.100.000	€ 1.100.000
Parallelwegen var. 13		€ 1.100.000	€ 1.100.000	€ 1.100.000	€ 1.100.000	€ 1.100.000
parallelweg var. 14		€ 1.100.000	€ 1.100.000	€ 1.100.000	€ 1.100.000	€ 1.100.000
parallelweg var. 15		€ 1.100.000	€ 1.100.000	€ 1.100.000	€ 1.100.000	€ 1.100.000
F. Vennewatersweg - Zuiderloo nieuw var. 15		€ 1.100.000	€ 1.100.000	€ 1.100.000	€ 1.100.000	€ 1.100.000
Totaal project (excl. BTW, excl. vastgoed)		€ 11.000.000	€ 11.000.000	€ 11.000.000	€ 11.000.000	€ 11.000.000

Bijlagen

1. Ontwerp variant 15
2. SSK-raming