

NOTITIE ONTWERP VARIANT 7

Onderwerp	Nadere beschouwing variant 7
Project	A8-A9
Projectcode	ZZIM8000-16-201
Auteur(s)	Aries van Beinum
Datum verslag	17 maart 2017
Bijlage(n)	-

1 INLEIDING

Voor de verbinding A8-A9 zijn momenteel in opdracht van de Provincie Noord Holland drie varianten in onderzoek, die allen op veel bezwaren vanuit politiek en omgeving stuiten:

- 2: 0+ variant
- 3: Golfbaanvariant
- 5: Heemskerkvariant

Witteveen+Bos ziet kansen voor een alternatief met meer draagvlak en heeft daartoe variant 7 verder uitgewerkt. Om de impact op omwonenden, leefbaarheid, landschap, erfgoed en kosten te verminderen is deze variant uitgewerkt als een 80 km/uur weg.



Figuur 1. Tracékaart A8-A9

2 MEERWAARDE VARIANT 7

Verkorting reistijd doorgaand verkeer

De doorgaande route loopt om Assendelft heen, zonder verkeerslichten. Hierdoor wordt de reistijd aanzienlijk korter en bovendien betrouwbaarder dan in de huidige situatie.

De reistijdverkorting die een eventuele verhoging naar 100 km/uur zou kunnen opleveren, is voor de individuele automobilist nihil, terwijl de impact op het milieu en de omgeving groot is. Daarbij zorgt een snellere doorstroming voor extra congestie verderop in het tracé op de A8, bijvoorbeeld bij Zaandam of het Coenplein. Een 80 km/uur verbinding levert daarom een aanzienlijke verbetering tegen minimale impact.

80 km/uur vergroot leefbaarheid en verkeersveiligheid

Door de weg uit te voeren als 80 km/uur wordt de impact op het milieu verkleind. Daarnaast veroorzaakt de weg minder geluidsoverlast en luchtverontreiniging. Doordat de weg minder ruimte in beslag neemt, blijft meer ruimte over voor het landschap.

Verbetering leefbaarheid Krommenie en Assendelft

De doorgaande route loopt om Assendelft heen, waardoor alleen lokaal verkeer gebruik zal maken van de route door Krommenie. Hierdoor verbetert de luchtkwaliteit in Krommenie en Assendelft en vermindert de geluidshinder. De veiligheid rondom de lokale weg wordt sterk verbeterd ten opzichte van de huidige situatie. Door de afwaardering van de huidige N203 wordt het mogelijk de kernen beter te verbinden. Alle voordelen zorgen dat de leefbaarheid vooruit gaat.

Verbeterde ontsluiting nieuwe wijk Kreekrijk

Doordat de weg langs de nieuwe wijk loopt, kunnen nieuwe ontsluitingen worden vormgegeven waardoor de bereikbaarheid van de wijk verbeterd. Om de wijk te aan te sluiten op de natuur van de Omzoom is een verbinding voorzien. Doordat de bestaande N203 kan worden afgewaardeerd, kan de wijk aan de bovenkant beter worden verbonden met Krommenie.

Open polder en bescherming werelderfgoed

De aantasting van het landschap wordt tot een minimum beperkt, omdat de weg direct tegen de bebouwing wordt aangelegd. De polder blijft hiermee open en de kwaliteit van het landschap en de natuur behouden. Doordat de weg de polder niet doorkruist blijft de indeling percelen van agrarische bedrijven behouden. Omdat de weg achter het Fort aan den Ham loopt, wordt de stelling van Amsterdam niet doorsneden en worden de kwaliteiten van het werelderfgoed beschermd.

Duurzamer door korte route en gebruik bestaande infrastructuur

Deze variant maakt maximaal gebruik van de bestaande infrastructuur, door snel aan te sluiten op de bestaande N203. Hierdoor wordt de bestaande weg benut en is zo min mogelijk nieuw asfalt nodig. Doordat de weg als 80 km/uur wordt uitgevoerd is eveneens minder nieuw materiaal nodig. Het spaarzame gebruik van grondstoffen maakt variant 7 duurzamer dan de overige varianten.



Figuur 1: eerste schets variant 7

3 UITWERKING VARIANT 7

Witteveen+Bos heeft onderzocht welke mogelijke manieren er zijn om variant 7 te realiseren. Hierbij is het doel om tot een realistisch wegontwerp te komen, waarin zoveel mogelijk waarde wordt toegevoegd tegen minimale maatschappelijke kosten.

3.1 Tracé variant 7 op hoofdlijnen

Het tracé wordt weergegeven in Figuur 2. Bij het tracé ontwerp is de aansluiting met de A9 niet meegenomen. Daar blijft de huidige situatie voorlopig behouden.

Vanaf de A9 loopt het tracé eerst over de huidige N8/203. Vanaf het Fort aan den Ham buigt het tracé eerst licht naar het noorden toe voordat hij met een boog de spoorlijn en de waterweg passeert. Vervolgens ligt het tracé parallel aan de nieuwe woonwijk Kreekrijk. Na de woonwijk gaat de weg met een boog om de sportvelden.

Vanaf de sportvelden is het ontwerp van het tracé gelijk aan de 'Heemskerk' en 'Golfbaan' variant: er komt een nieuwe aansluiting voor bewoners van Saendelft en Kreekrijk en voor verkeer vanaf de Communicatieweg West, de onderdoorgang bij de Dorpsstraat en de aansluiting op de A8 is gelijk aan de overige varianten.



Figuur 2 Tracé variant 7

3.2 Belangrijke onderdelen in het tracé

Nabij het fort kruist het tracé de spoorlijn richting Uitgeest, moet een aansluiting gemaakt worden met de huidige N203, kruist het tracé de waterweg Zuiderham en moet rekening gehouden worden met onder andere het schootsveld van het fort. Daarna moet de wijk worden ingepast tussen het fort, Busch en Dam en Kreekrijk en voor het vervolg van het tracé is het van belang dat de weg de nieuw aan te leggen woonwijk zo min mogelijk hindert.

In het tracé zijn daarom enkele onderdelen die toelichting behoeven:

- Ruimtelijke inpassing weg tussen Fort aan den Ham,, Busch en Dam en Kreekrijk
- Ongelijkvloerse kruising met de spoorlijn
- Verkeerstechnische aansluiting op de N203
- Beperking impact op nieuwe woonwijk Kreekrijk

Inpassing weg rondom Fort aan den Ham, Busch en Dam en Kreekrijk

De ruimtelijke uitdaging van dit tracé is het gebied waar de weg langs het Fort aan den Ham, Busch en Dam en de nieuwe wijk Kreekrijk moet lopen. Het blijkt niet mogelijk om zowel het fort als de geplande wijk als de woningen in Busch en Dam te omzeilen. In de getekende uitwerking zijn het fort en de wijk als uitgangspunt genomen en loopt de weg precies door één van de percelen van Busch en Dam.

Ongelijkvloerse kruising met de spoorlijn

De kruising met de aanwezige spoorlijn en waterweg is technisch het meest complex en bepaalt voor een belangrijk deel de kosten van deze variant. Om goede doorstroming van het verkeer te realiseren, wordt de spoorweg ongelijkvloers gekruist. Omdat de kosten en het ruimtegebruik voor een aanpassing aan het alignment van het spoor hoger zijn dan vergelijkbare aanpassingen aan de weg, wordt de ligging van het spoor vooralsnog als uitgangspunt genomen. De weg kan vervolgens boven- of onderlangs het spoor worden aangelegd.

Kruising spoorlijn bovenlangs

Om het spoor bovenlangs te doorkruisen moet een minimaal hoogteverschil van 6,5 m overwonnen worden en wordt een fly-over gerealiseerd. Ter beperking van geluidshinder zullen geluidschermen op de fly-over nodig zijn. Deze oplossing belemmert het uitzicht voor buurtbewoners en het grondlichaam komt voor een deel in het schootsveld van het fort te liggen.

Kruising spoorlijn onderlangs

Bij een onderlangse kruising van het spoor moet het wegdek een diepte van minimaal 6,5 m hebben door een onderdoorgang te realiseren. Hierdoor wordt visuele hinder voor de omgeving geminimaliseerd. De kosten voor een onderdoorgang zijn hoger dan voor fly-over.

De kwaliteit van de onderlangse kruising voor de omgeving is hoger. Uit kostenoverwegingen kan gekozen worden om toch een bovenlangse kruising te realiseren.

Verkeerstechnische aansluiting op de N203

Voor de aansluiting met de N203 is een goede doorstroming van het doorgaande verkeer belangrijk en moet het lokale verkeer vanuit Krommenie en Assendelft toegang hebben tot de A8 en de A9. Daarnaast is het wenselijk het ruimtegebruik te beperken. Hiertoe is een zogenaamde halve aansluiting ontworpen.

Bij een halve aansluiting is er maar in één richting een toe- en afrit aanwezig. Een voorbeeld hiervan het knooppunt Gouwe bij Gouda. De verwachting is dat veel verkeer vanuit Krommenie van en naar de A9 wil. De halve aansluiting bestaat dan ook uit een toe- en afrit richting de A9. Verkeer vanuit Krommenie kan de huidige route gebruiken om op de A8 te komen. Verkeer vanuit Assendelft gebruikt de nieuwe aansluiting

Beperking impact op nieuwe woonwijk Kreekrijck

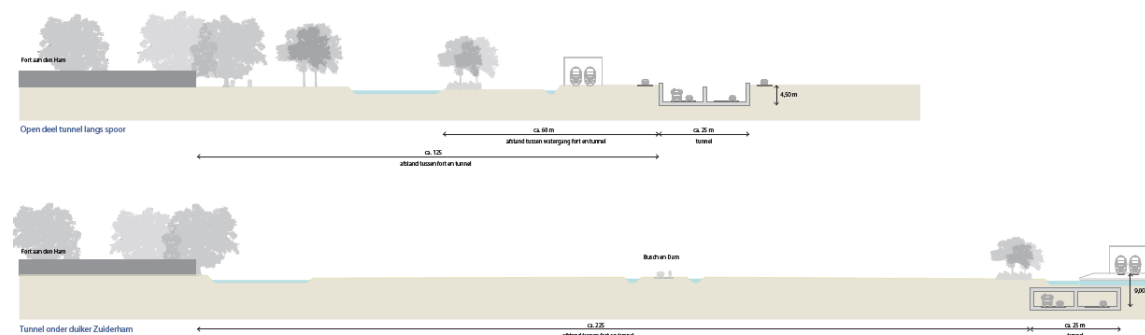
3.3 Het tracé in detail

3.3.1 Traject A9 - Aansluiting N203

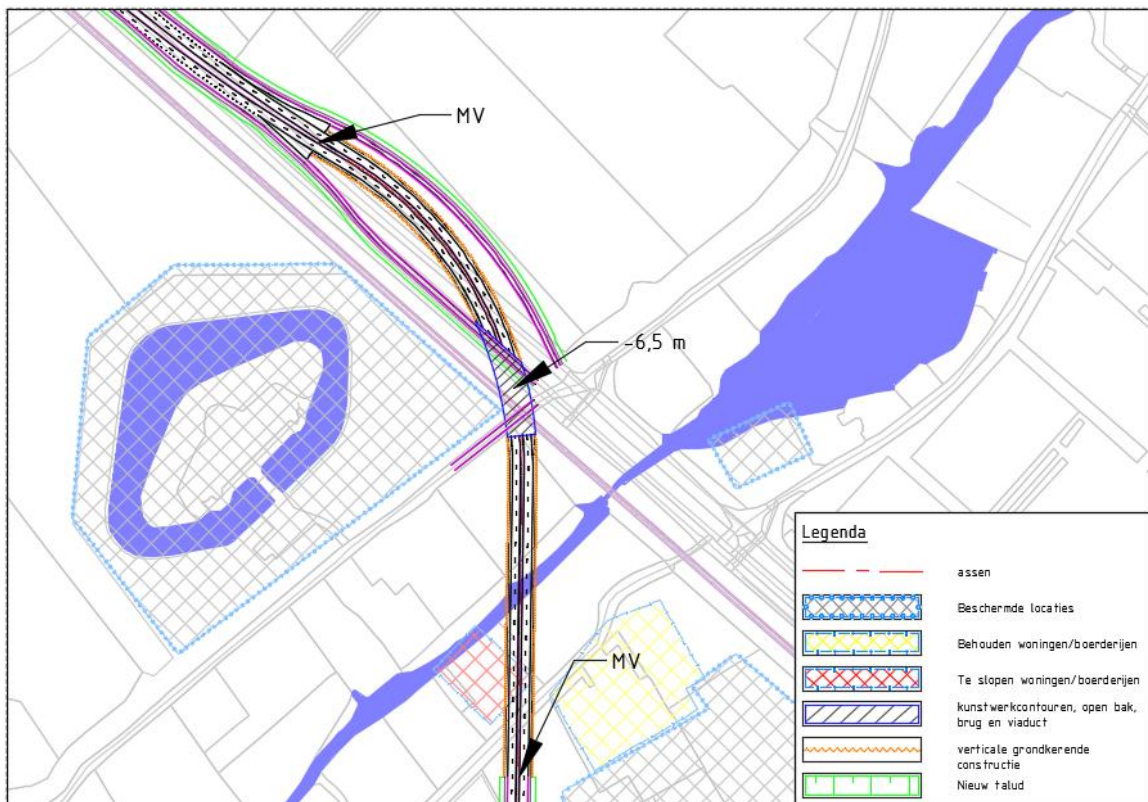
3.3.2 Traject nabij fort en Busch en Dam

Bij het ontwerp van dit traject was het streven om de lengte van het verdiepte tracédeel zo kort mogelijk te houden vanwege de kosten. De totale lengte van de verdiepte ligging is ruim 500 meter. Om kosten te besparen is gekozen voor een open constructie met een gesloten deel waarover de spoorlijnen, de afrit en de 'Busch en Dam' weg de N8 bovenlangs kunnen passeren.

Verder zijn er ook een aantal gevolgen voor de omgeving omdat één boerderij gesloopt wordt om de N8 aan te kunnen leggen. Door de krappe vrije ruimte is het niet mogelijk lang het fort, langs Busch en Dam en langs Kreekrijk te gaan. Ook wordt de 'Bus en Dam' weg ingekort tot aan de linkerzijde van de N8.



Figuur 3 Dwarsdoorsnede N8 verdiept



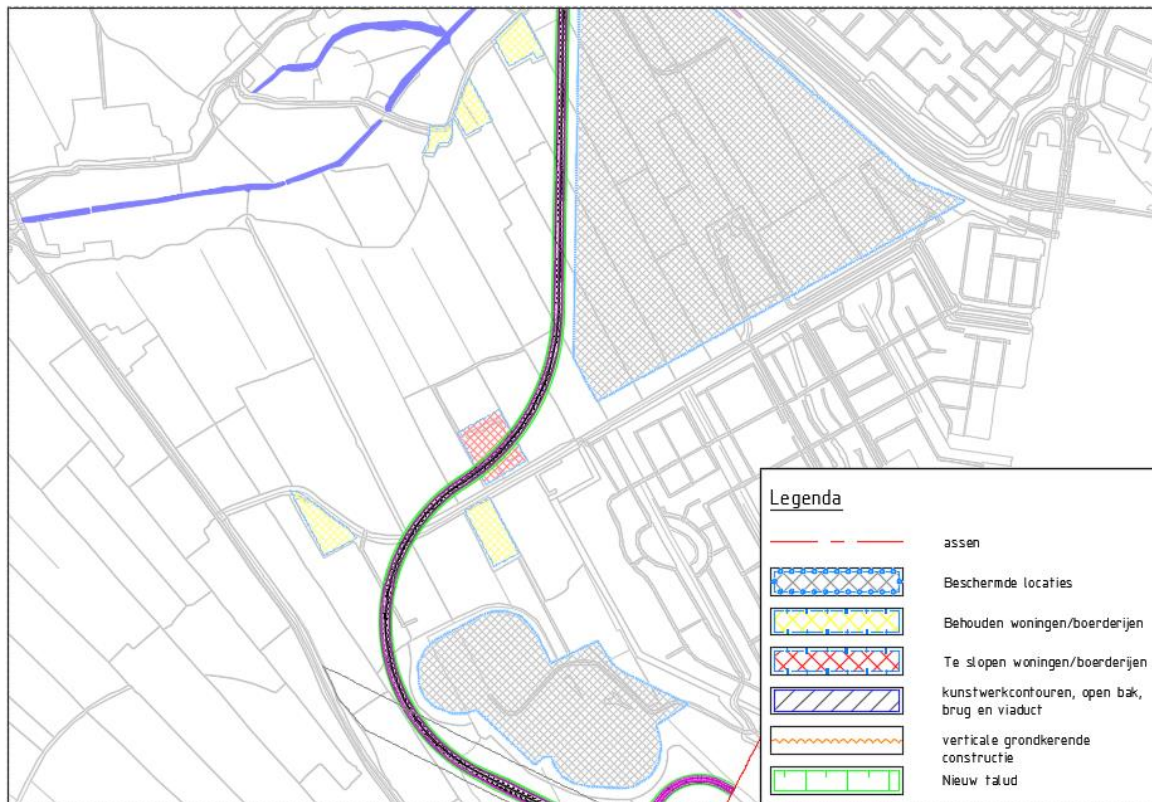
Figuur 4 Traject fort

3.3.3 Traject langs Kreekrijk en sportvelden

In Figuur 5 is het traject Kreekrijk weergegeven. Het tracé ligt in dit traject voor een deel parallel aan de nieuwe woonwijk Kreekrijk. Het huidige plan voor deze wijk voorziet in een open verbinding met de Omzoom. Het open karakter wordt door deze variant aangetast. Om de woonwijk te verbinden met de Omzoom, zoals voorzien in het bestemmingsplan kan een verbinding over de nieuwe weg worden voorzien.

Bij deze uitwerking ligt de N8 redelijk dicht op Kreekrijk: de afstand tussen de wegverharding en de rand van het bestemmingsgebied is ruim 25 m. Aan de rand van het bestemmingsplan is momenteel water voorzien, waardoor de afstand tot de huizen groter zal zijn dan 25 m. De nieuwe weg zal voor de woonwijk geluidshinder creëren, wat beperkt moet worden met een maatregel. Hiertoe kan een geluidswal worden gemaakt. Een impressie van een dergelijke maatregel is te zien in Figuur 5

Na de woonwijk gaat het tracé op maaiveld niveau om de sportvelden heen. Om de boog om de sportvelden te kunnen maken is het verwijderen van één boerderij noodzakelijk. Eromheen is lastig omdat de boogstralen anders te krap worden of het tracé teveel door het landelijk gebied gaat. Verder doorkruist het tracé de Noorderweg.



Figuur 5 Traject Kreekrijk

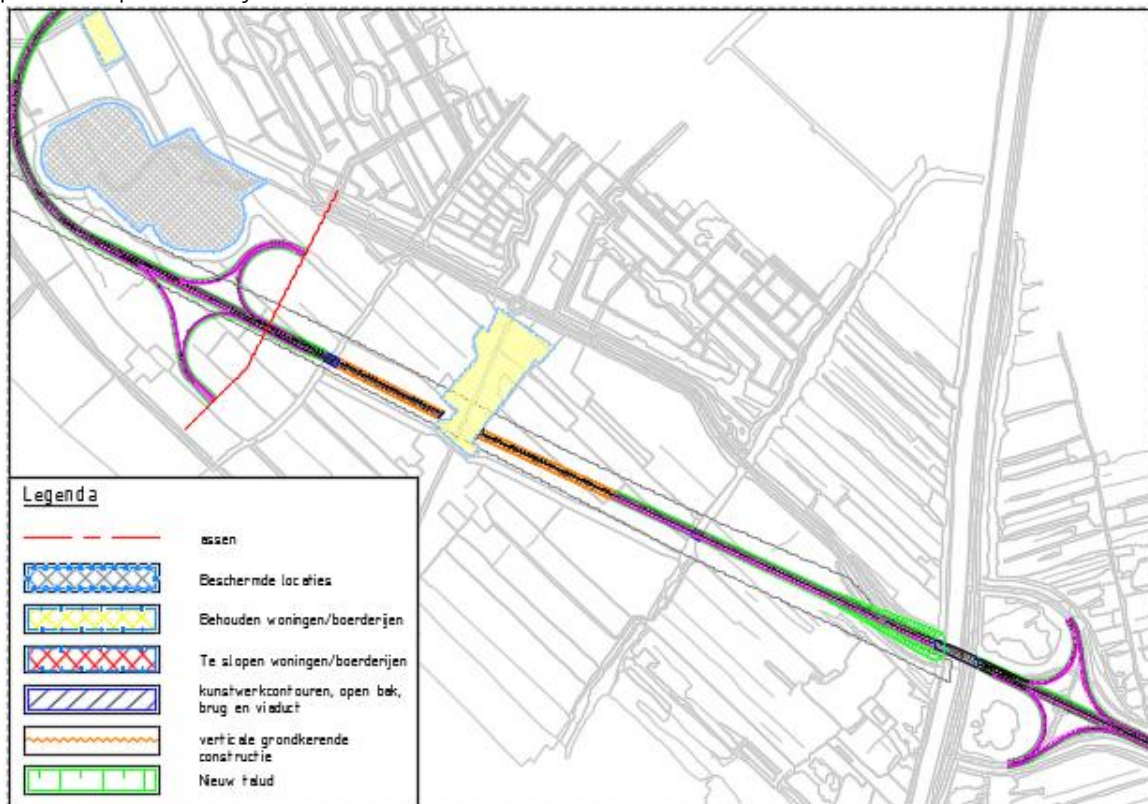


Figuur 6: refentiebeeld weg langs Kreekrijk (zonder water)

3.3.4 Traject tot A8

Uiteindelijk sluit het tracé aan op het tracé zoals voorzien voor Golfbaan- en Heemskerk variant, zoals weergegeven in Figuur 7. Dit betekent dat er naast de sportvelden een volledige aansluiting komt met een nieuw te bouwen weg. Verder gaat de N8 onder de Dorpsstraat door met een maximale diepte van 6 m. Uiteindelijk eindigt de N8 op de A8 met een aansluiting op de N246.

Bij de aansluiting met de A8 en de N246 zijn weinig aanpassingen nodig. De grondlichamen liggen grotendeels correct en de huidige aansluitingen kunnen hergebruikt worden. Wel wordt de aansluiting van de Noorderveenweg met de A8 verwijderd. Ook de brug over de Nauernasche Vaart moet waarschijnlijk voor een groot deel vernieuwd worden. Een nadere uitwerking is nodig om dit exact te kunnen bepalen. Dit probleem speelt ook bij de Golfbaan- en Heemskerk variant.



Figuur 7 Traject Sportveld - A8

3.4 Nader uit te werken

Een aantal zaken is nog nader uit te werken:

- Verkorting "Bus en Dam" weg
- Uitwerking van spoorwegovergang en verbinding met wegennet voor "Busch en Dam" weg.
- Uitwerking voor talud en kunstwerk
- Ontwerp waterdoorgang en waterhuishouding
- Nader ontwerp voor kunstwerk bij spoorlijn
- Aanpassing Noorderweg
- Aanpassing Noorderveenweg.
- Landschap ontwerp traject parallel aan nieuwe woonwijk
- Brug over Nauernasche Vaart