



Rapportage

Kruispuntonderzoek Visweg -

Participatie, trechtering en voorkeursvarianten

projectnummer 0433414.101
concept
24 september 2019

Rapportage Kruispuntonderzoek Visweg - Rijksweg Limmen

Participatie, trechtering en voorkeursvarianten

projectnummer 0433414.101
documentnummer 01
concept revisie -
24 september 2019

Auteurs

Michiel Evers, Jenno Kootstra en Nico Veenstra

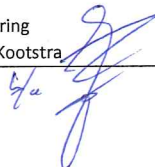
Opdrachtgever

Gemeente Castricum
Raadhuisplein 1
1902 CA CASTRICUM

datum vrijgave beschrijving revisie -

goedkeuring

Jenno Kootstra

A blue ink signature of Jenno Kootstra, written over a horizontal line.

vrijgave

Johan Fuite

A blue ink signature of Johan Fuite, written over a horizontal line.

Inhoudsopgave

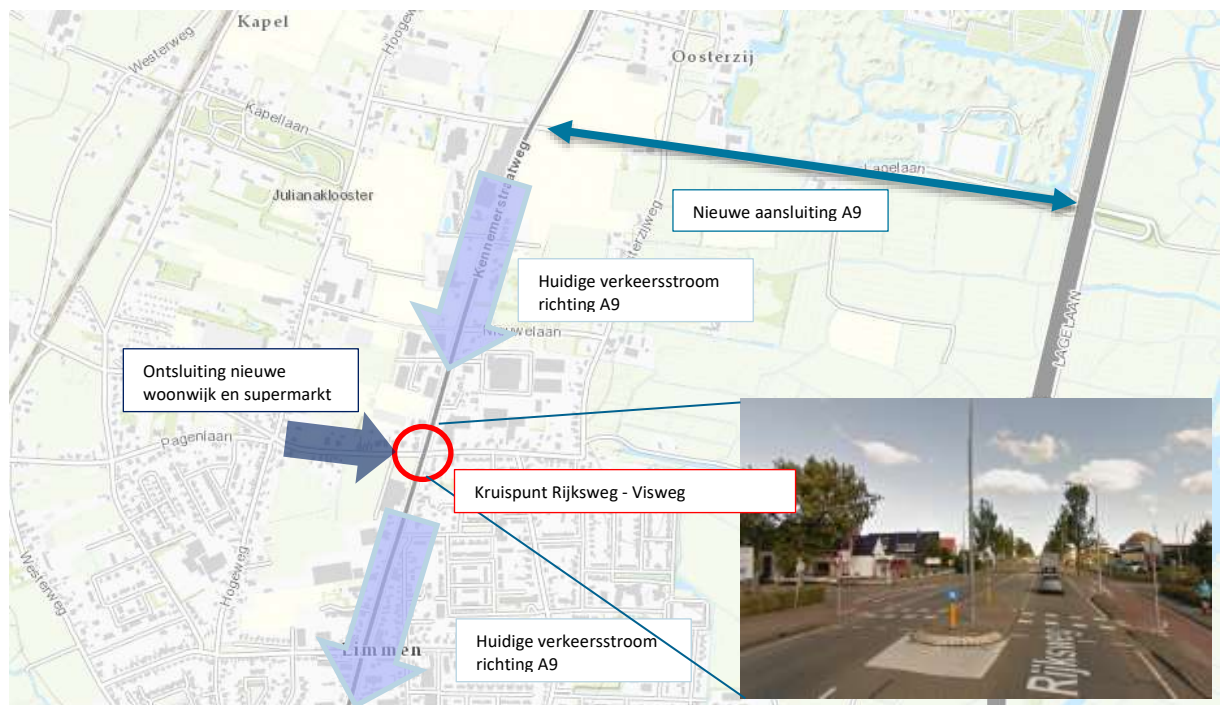
Blz.

1	Aanleiding	1
1.2	De opgave	2
1.3	De leeswijzer	2
2	Participatieproces	3
2.1	Startbijeenkomst 23 mei 2018	3
2.2	1 ^e werkatelier juni 2018	3
2.3	2 ^e werkatelier oktober 2018	4
2.4	3 ^e werkatelier maart 2019	4
2.5	Slotbijeenkomst april 2019	5
3	Variantenstudie	6
3.1	Vijf (hoofd)varianten	6
3.2	Trechteren	7
3.2.1	Eerste analyse	7
3.2.2	Tweede analyse	7
4	Voorkeursvarianten	10
4.1	Inpassing en visualisatie	10
4.2	Verkeersveiligheid en ruimtebeslag	11
4.3	Geluid & lucht	11
4.4	Conclusie	13
5	Bijlagen	14
	Bijlage 1. Presentatie Startbijeenkomst	
	Bijlage 2. Presentatie Werkatelier 1	
	Bijlage 3. Presentatie Werkatelier 2	
	Bijlage 4. Presentatie Werkatelier 3	
	Bijlage 5. Presentatie Slotbijeenkomst	
	Bijlage 6. Procesverslag Kruispuntonderzoek Rijksweg/ Visweg	

1 Aanleiding

1.1 Aanleiding

Op de strandwal tussen Heiloo en Castricum in de kern Limmen wordt een woonlandschap gerealiseerd. In het kader hiervan is in 2004 een intentieverklaring getekend tussen de gemeente Castricum, de gemeente Heiloo en de provincie Noord-Holland. De opgaven volgens de intentieverklaring zijn het realiseren van maximaal 2.400 woningen waarvan maximaal 600 in de gemeente Castricum. Daarnaast is er een aansluiting met de A9 gepland, uitbreiding van fiets- en wandelpaden, vaarroutes en ruiterspaden netwerk, ecologische verbindingszones en waterberging.



Figuur 1 Situatie schets

Als gevolg van de geplande aansluiting A9 bij Heiloo zullen de verkeersstromen veranderen, daardoor zal ook de intensiteit op de Rijksweg in Limmen afnemen. De ontsluiting van de circa 600 extra woningen in de locatie Limmen en de ontsluiting van een supermarkt nabij het kruispunt is gepland via de Visweg west op de Rijksweg.

De Rijksweg is een gebiedsontsluitingsweg voor de kern Limmen, maar ook voor de gemeente Heiloo de aansluiting naar de A9 (in de gemeente Uitgeest). De verkeersintensiteit op de Rijksweg in Limmen ter hoogte van de kruising Rijksweg/Visweg ligt in de huidige situatie circa 24.000 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etm). Na de aansluiting op de A9 zal dit volgens de prognose circa 18.000 mvt/etm zijn.

De extra hoeveelheid verkeer dat via het kruispunt Rijksweg/ Visweg ontsloten zal worden heeft invloed op de doorstroming en verkeersveiligheid van dit kruispunt. In het verleden is er onderzoek gedaan naar een andere vormgeving van het kruispunt, verschillende rotondevarianten en een VRI zijn afgewogen. De gemeenteraad heeft besloten nader onderzoek te doen naar een kruispuntoplossing.

1.2 De opgave

Vanuit dat kader heeft Antea Group tussen de afgelopen periode gewerkt om op een gedegen manier inzichtelijk te maken wat mogelijke rotondeoplossingen zouden kunnen zijn voor het kruispunt Rijksweg/ Visweg. En deze verschillende oplossingen te trechteren tot een tweetal voorkeursvarianten. Belangrijke voorwaarde binnen dit proces is de actieve participatie vanuit de omgeving hieromtrent. Antea Group heeft dit door middel van het doorlopen van een gedegen proces, met meerdere werkateliers voor belanghebbenden, omwonenden en gemeenteraad bewerkstelligd. Dit rapport beschrijft enerzijds het doorlopen proces en licht anderzijds de twee voorkeursvarianten toe met daarbij het afwegingskader.

1.3 De leeswijzer

Hoofdstuk 2 ligt het participatieproces toe en laat aan het einde van elke stap zien wat de (tussen-) resultaten waren. De bijlage participatieverslag, met daarin beschikbare verslaglegging, eventuele beoordelingen van de werkvorm(en) en voorkeuren van de deelnemers van het werkatelier en de inloopbijeenkomst zijn onderdeel van dit hoofdstuk. In hoofdstuk 3 wordt de variantenstudie stapsgewijs toegelicht en wordt inzichtelijk gemaakt hoe de trechtering van varianten tot 2 voorkeursvarianten heeft geleid. Deze voorkeursvarianten worden in hoofdstuk 4 nader toegelicht en met behulp van een afwegingskader beoordeeld. Ondersteunende bijlagen zijn in hoofdstuk 5 toegevoegd.

2 Participatieproces

Tijdens het Kruispuntonderzoek Rijksweg-Visweg in Limmen is continu afstemming geweest met omwonenden, betrokken stakeholders en de gemeente Castricum. Het aanleggen van een rotonde op de kruising Rijksweg – Visweg heeft immers impact op de gehele omgeving. Om vanuit dat gegeven belangen goed af te wegen en de verschillende stappen logisch te doorlopen en zodoende bij te dragen aan draagvlak is een drietal werkateliers belegd. Een brede klankbordgroep bestaande uit omwonenden, belanghebbenden (fietsersbond, VVN, ed.) en aanliggende bedrijven zijn tijdens de werkateliers actief betrokken geweest binnen het proces, hebben richting gegeven aan de afwegingen en (tussen-) producten en zijn kritische meedenkers gebleken. Het participatieproces bestond uit een algemene startbijeenkomst, drie werkateliers met de werkgroep en een algemene slotbijeenkomst.

2.1 Startbijeenkomst 23 mei 2018

In mei 2018 hebben Antea Group en de gemeente Castricum het proces rond de herinrichting Rijksweg-Visweg toegelicht tijdens de startbijeenkomst. De bijeenkomst is door meer dan 50 bewoners/ belanghebbenden bezocht, die kritische vragen stelden en een constructieve houding toonden. Circa 15 aanwezigen hebben op deze avond aangegeven betrokken te willen blijven door middel van het bijwonen van de werkateliers, de zgn. klankbordgroep. Met de overige bewoners is afgesproken dat zij via de website van de gemeente Castricum op de hoogte werden gehouden van de ontwikkelingen binnen het proces. De presentatie van de startbijeenkomst is toegevoegd in bijlage 1.

Tijdens een plenaire presentatie zijn de vijf vooraf opgestelde rotondevarianten aan de bewoners gepresenteerd. De 50 aanwezigen leverden tijdens de startbijeenkomst input voor de uitwerking en verkenning van de (her)inrichting van het kruispunt Rijksweg – Visweg. Daarnaast bestond voor de aanwezigen de mogelijkheid om hun zorgen en opmerkingen omtrent de herinrichting te delen met experts van Antea Group en de gemeente Castricum. De geleverde input is verwerkt in de verdere beoordeling van de verschillende rotondevarianten.

2.2 1^e werkatelier juni 2018

Tijdens het eerste werkatelier hebben de bewoners en de experts (omgevingsmanager en verkeerskundig adviseur) van Antea Group nader kennis gemaakt met elkaar en met de opgave. Dit werkatelier is gestart met een terugkoppeling van de voorgaande bijeenkomst en een update over het proces. Het eerste werkatelier stond in het teken van trechteren van de opgestelde rotondevarianten. Antea Group heeft tijdens het eerste werkatelier aan de hand van een presentatie de bewoners meegenomen in de eerste analyse van de rotondevarianten. Het aantal rotondevarianten is door middel van trechtering terug gebracht van vijf naar 3 varianten.

In het tweede deel van het werkatelier hebben bewoners in kleinere groepen de rotondevarianten beoordeeld en hun wensen en opmerkingen kenbaar gemaakt. De werksessies vonden plaats in kleinere groepen ieder begeleid door één expert van Antea Group. Aan het einde van de avond zijn de wensen en opmerkingen van de bewoners teruggekoppeld tijdens een plenaire sessie. De input van de bewoners is vervolgens door Antea Group opgenomen in de verwerking van varianten

richting het volgende werkatelier. De presentatie van het eerste werkatelier is toegevoegd in bijlage 2.

2.3 2^e werkatelier oktober 2018

Het tweede werkatelier heeft plaats gevonden in oktober 2018. Het eerste deel van het werkatelier betrof een plenaire presentatie waarin de analyse van de drie voorkeursvarianten verder is toegelicht door de verkeerskundige(n) van Antea Group. Uit de input van het eerste werkatelier bleek dat er geen draagvlak was voor de aanleg van een voorrangsp plein, waardoor dit niet langer werd gezien als realistische variant. Tijdens het tweede werkatelier is toegelicht waarom deze variant is afgefallen. Daarnaast is de verdiepende analyse voor de twee overgebleven varianten toegelicht. De verdiepende analyse ging in op de geluidsbelasting, luchtkwaliteit en doorstroming van de twee varianten.

Het tweede deel van de avond werden de betrokkenen uitgenodigd om in kleine groepen de twee rotondevarianten te bespreken en te beoordelen. Onder leiding van de omgevingsmanager en verkeerskundigen van Antea Group hebben de betrokkenen hun licht laten schijnen over de twee voorkeursvarianten. De toelichting en de bespreking van de twee voorkeursvarianten riep veel vragen en opmerkingen op bij de aanwezigen. Zo ontstond er twijfel over de gebruikte afwegingsmethodes voor geluid en over de validiteit van de verkeersintensiteiten. Hierna is besloten om een derde werkatelier in te lassen. Opdracht aan Antea Group was om de validiteit van de gebruikte verkeerscijfers te toetsen, desnoods te actualiseren en een onderbouwing te geven op de effecten op geluid en emissies. De presentatie van het tweede werkatelier is toegevoegd in bijlage 3. In bijlage 6 is het procesverslag toegevoegd, met daarin het verslag van werkatelier 2.

2.4 3^e werkatelier maart 2019

Het derde werkatelier stond in het teken van een laatste toelichting en bespreking van de twee voorkeursvarianten. Evenals de voorgaande werkateliers was de avond opgedeeld in een plenaire terugkoppeling en een deel waarin aanwezigen in groepsverband werkten. Tijdens het derde werkatelier heeft de verkeerskundige van Antea Group en de expert geluid antwoord gegeven op de vragen en opmerkingen uit het tweede werkatelier. Aan de hand van een QuickScan lucht en geluid is duidelijkheid verschaft omtrent de gevolgen hieromtrent en zijn vragen weggenomen over de geluidsbelasting en luchtkwaliteit. Daarnaast is er een extra verdiepende toelichting gegeven op de (nieuwe) telcijfers en wat dit betekent voor gebruikte verkeerscijfers in relatie tot doorstroming en toekomstbestendigheid.

Tijdens het tweede deel van de avond werden de betrokkenen uitgenodigd om in kleine groepen aan de aanwezige experts vragen te stellen over de twee rotondevarianten. De deelnemers van het werkatelier lieten wederom hun licht schijnen over de twee voorkeursvarianten en dit leidde al met al tot meer inzicht en mogelijkheden om de varianten verder te optimaliseren.

De aanwezigen is aan het einde van het werkatelier gevraagd een beoordelingsformulier in te vullen. Op dit formulier is door de aanwezigen aangegeven hoe zij het proces hebben ervaren en welke variant hun voorkeur, op basis van de op dat moment beschikbare informatie, genoot. De presentatie van het derde werkatelier is toegevoegd in bijlage 4. In bijlage 6 is het procesverslag toegevoegd, met daarin het verslag van werkatelier 3 en de beoordeling van dit werkatelier.

2.5 Slotbijeenkomst april 2019

Het laatste onderdeel van het participatieproces was de afsluitende inloopbijeenkomst. De inloopbijeenkomst was vrij te bezoeken en werd door circa 75 geïnteresseerden bezocht. Tijdens de inloopbijeenkomst is het gehele proces en de besluitvorming doorlopen. Aan de hand van een plenaire presentatie is het gehele proces doorlopen. Stap voor stap is toegelicht hoe er van de vijf rotondevarianten uiteindelijk twee voorkeursvarianten zijn overgebleven. In de presentatie is eveneens de rol en de input van de bewoners in de werkateliers toegelicht.

Het tweede deel van de avond werden de aanwezigen uitgenodigd om in kleine groepen vragen te stellen over de twee rotondevarianten. Onder leiding van de aanwezige experts hebben de betrokkenen hun licht laten schijnen over de twee voorkeursvarianten en zijn eventuele onduidelijkheden weggenomen.

Als afsluiting van het proces is de aanwezigen aan het einde van de inloopbijeenkomst gevraagd een beoordelingsformulier in te vullen. Op dit formulier konden de aanwezigen aangeven hoe zij het proces hebben ervaren en welke variant hun voorkeur geniet. De presentatie van de slotbijeenkomst is toegevoegd in bijlage 5. In bijlage 6 is het procesverslag toegevoegd, met daarin de beoordeling van de slotbijeenkomst.

3 Variantenstudie

De herinrichting van kruispunt Rijksweg-Visweg bestaat naast een participatieproces ook uit een trechteringsproces. In dit proces is het aantal varianten getrechterd van vijf naar uiteindelijk twee voorkeursvarianten. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de analyses en besluiten tijdens die proces.

3.1 Vijf (hoofd)varianten

Voorafgaand aan de inloopbijeenkomst (mei 2018) zijn vijf (hoofd)varianten opgesteld. Per rotondevariant zijn de kenmerken op hoofdlijnen inzichtelijk gemaakt. De vijf (hoofd)varianten en bijbehorende kenmerken zijn:

4 taks-rotonde

- Duidelijke, haakse verkeersstructuur
- Alle takken zijn even belangrijk
- Kruispunt (ongeveer) op huidige locatie

3 taks-rotonde

- Verkeer op Rijksweg + Visweg West heeft een hogere prioriteit dan verkeer vanaf wijk Visweg Oost
- Autoverkeer dat toch in zuidelijke richting wil wegrijden moet door de wijk via de Dusseldorperweg en de Kerkweg.
- Verschuiving kruispunt in zuidelijke richting

Ovonde

- Groter ruimtebeslag
- Alle takken zijn even belangrijk

2x 3 taks-rotonde (direct naast elkaar gelegen)

- Groter ruimtebeslag
- Alle takken zijn even belangrijk
- Extra oversteek fiets- en voetgangers

Voorrangsplein

- Doorgaand verkeer Rijksweg heeft voorrang



Figuur 2. 4-taks,



3-taks,



Ovonde,



2x 3-taks,



voorrangsplein

3.2 Trechteren

De vijf (hoofd)varianten zijn gedurende het proces getrechterd om te komen tot één voorkeursvariant. Het trechteringsproces is onderverdeeld in meerdere analyses en afwegingsmomenten. De analyses en afwegingsmomenten zijn tijdens het participatieproces nader toegelicht.

3.2.1 Eerste analyse

Tijdens de startbijeenkomst lagen alle opties open en hebben de aanwezigen input gegeven op de vijf varianten. Deze input is meegenomen tijdens de eerste analyse, waarbij de inpasbaarheid, doorstroming en het draagvlak inzichtelijk zijn gemaakt. De inpasbaarheid is geanalyseerd aan de hand van de beschikbare ruimte en de ruimte die nodig is om een rotondevariant in te passen. De doorstroming is berekend op basis van de beschikbare telgegevens. Het draagvlak is gebaseerd op de input van de 50 aanwezigen van de startbijeenkomst. Onderstaande tabel geeft de score van de varianten weer op de drie criteria.

Variant	Inpasbaarheid	Doorstroming	Draagvlak
4-taks	Matig	Goed	Goed
3-taks	Voldoende	Goed	Goed
Ovonde	Slecht	Redelijk	Matig
2x 3-taks	Slecht	Redelijk	Matig - Gemiddeld
Voorrangsplein	Matig	Goed	Matig

Conclusie

Aan de hand van de eerste analyse op inpasbaarheid, doorstroming en draagvlak is geconcludeerd dat twee varianten afvallen; de ovonde en de twee 3-taksrotondes. Beide varianten scoren onvoldoende op inpasbaarheid en draagvlak. Daarnaast is de doorstroming bij deze rotondevarianten beduidend minder dan bij de overige varianten.

3.2.2 Tweede analyse

De vijf varianten zijn aan de hand van de eerste analyse teruggebracht naar drie varianten. In de tweede analyse zijn de ontsluiting van naastgelegen wijken, de effecten per vervoerswijze, de verkeersveiligheid en de impact op omwonenden inzichtelijk gemaakt.

Ontsluiting naastgelegen wijken

Het kruispunt Visweg-Rijksweg is een belangrijke ontsluiting voor de naastgelegen wijken. In het oosten is een woonwijkgelegen die ontsluit via de Visweg op de Rijksweg. Ten westen van de weg worden nieuwe woningen en winkels gebouwd die eveneens op de Rijksweg ontsluiten. De drie varianten zijn getoetst op het effect dat zij hebben op de ontsluiting van de wijken.

Variant	Effect
3-taks	- De 3 takken zijn gelijkwaardig. - Doorgaand verkeer op Rijksweg kan in spits verkeer vanaf Visweg enigszins hinderen. - Verkeer vanaf Visweg Oost kan alleen noordwaarts.
4-taks	- Alle takken zijn gelijkwaardig. - Doorgaand verkeer op Rijksweg kan in spits verkeer vanaf Visweg enigszins hinderen.
Voorrangsp plein	- Verkeer op Visweg moet voorrang verlenen aan doorgaand verkeer op de Rijksweg. - Verkeer vanaf Visweg kan in 2 fasen oversteken.

Effecten verkeersdeelnemers

De effecten van de varianten op de verkeersdeelnemers is inzichtelijke gemaakt, hierbij is onderscheid gemaakt naar langzaam verkeer en openbaar vervoer / hulpdiensten. Uitgangspunt hierbij is dat langzaam verkeer in de voorrang ligt op de Visweg en de Rijksweg. De doorstroming is onderverdeeld in Noord-Zuid en oversteekbaarheid Rijksweg (Oost-West).

Langzaam verkeer

Variant	Oversteekbaarheid Noord-Zuid	Oversteekbaarheid Oost-West
3-taks	Goed	Goed, maar wegens drukke doorgaande verkeersstromen bestaat de kans dat langzaam verkeer geen voorrang krijgt.
4-taks	Goed	Goed, maar wegens drukke doorgaande verkeersstromen bestaat de kans dat langzaam verkeer geen voorrang krijgt.
Voorrangsp plein	Goed	Goed, maar wegens drukke doorgaande verkeersstromen bestaat de kans dat langzaam verkeer geen voorrang krijgt.

Openbaar vervoer en hulpdiensten

Variant	Effect
3-taks	- Betrouwbare reistijd - Vanaf Visweg Oost geen direct aansluiting voor hulpdiensten richting zuiden
4-taks	- Betrouwbare reistijd
Voorrangsp plein	- Vlotte, betrouwbare doorstroming op Rijksweg - Vanaf Visweg kans op (klein) tijdverlies hulpdiensten (minder betrouwbaar)

Effecten verkeersveiligheid

Alle varianten zijn relatief verkeersveilig. Het voorrangsp plein is (iets) minder overzichtelijk dan de beide rotondes, waardoor het belangrijk is dat de voorrangssituatie helder is voor gemotoriseerd verkeer. Voor fietsers en voetgangers geldt dat de relatief hoge snelheid op de Rijksweg een nadeel is. Bij een rotonde wordt het verkeer gedwongen om snelheid te minderen. Het is hierdoor bij rotondes een veilige optie om langzaam verkeer in alle richting in de voorrang te doen. Daarnaast wordt een rotonde over het algemeen als zeer veilig ervaren door de aparte ruimte die wordt gecreëerd voor langzaam verkeer. Het aantal conflictpunten, punten waar verkeersstromen elkaar kruisen en mogelijke conflicten (botsingen) kunnen ontstaan, is voor de drie varianten gelijk, namelijk 12 conflictpunten.

Impact op omwonenden

Het laatste criterium van de tweede analyse is de impact op omwonenden. Per variant is bekeken welke impact de aanleg heeft op de omgeving, waarbij is te denken aan het aantal percelen dat (deels) opgekocht dient te worden, de borging van ontsluiting van percelen en de effecten op luchtkwaliteit en geluid.

Variant	Percelen	Ontsluiting percelen	Lucht en geluid
3-taks	Minimaal 1 perceel geraakt door ontwerp (BAM-terrein)	Ontsluiting gewaarborgd	Lucht en geluid situatie (min of meer) vergelijkbaar of (iets) lagere waarden dan huidige situatie
4-taks	Minimaal 1 perceel geraakt door ontwerp (chinees restaurant)	Ontsluiting gewaarborgd	Lucht en geluid situatie verandert ten opzichte van de huidige situatie, voor sommige percelen waarschijnlijk (iets) hogere waarden t.o.v. de huidige situatie
Voorrangsp plein	Minimaal 1 perceel geraakt door ontwerp, (zeer) twijfelachtig of Chinees restaurant behouden kan blijven	Ontsluiting gewaarborgd	Lucht en geluid situatie (min of meer) vergelijkbaar of (iets) hogere waarden dan huidige situatie

Conclusie

De drie varianten hebben ieder zowel voordelen als nadelen, maar zijn alle drie toepasbaar. De 4-taksrotonde en het voorrangsp plein zijn iets verkeersveiliger dan de 3-taksrotonde. De 3-taksrotonde maakt het fysiek niet mogelijk om vanuit de Visweg-Oost naar het zuiden te rijden, waar dit wel mogelijk is bij het voorrangsp plein en de 4-taksrotonde. Verder zijn er geen grote verschillen waarneembaar tussen de drie varianten.

Op basis van de input van de deelnemers aan het eerste werkatelier is geconcludeerd dat het voorrangsp plein onvoldoende draagvlak geniet, waardoor deze afvalt als realistische variant. De twee andere rotondevarianten worden door de bewoners gezien als voorkeursvariant.

4 Voorkeursvarianten

Aan de hand van het trechteringsproces in samenspraak met de participatie van bewoners en belanghebbenden is gekomen tot twee voorkeursvarianten; de 4-taksrotonde en de 3-taksrotonde. Beide varianten zijn in een verdiepingsanalyse verder uitgewerkt op inpassing, verkeersveiligheid, doorstroming en lucht- en geluidseffecten.

4.1 Inpassing en visualisatie

De twee voorkeursvarianten zijn beide uitgewerkt in een schetsontwerp, waarin de inpassing goed gevisualiseerd is en vanuit het werkatelier een presentabel overzicht van beide varianten is toegepast. Beide varianten zijn hieronder weergegeven.



Figuur 3 Schetsontwerp 4-taksrotonde



Figuur 4 Schetsontwerp 3-taksrotonde

4.2 Verkeersveiligheid en ruimtebeslag

Naast de inpassing en het ruimtebeslag zijn de varianten eveneens beoordeeld op gebied van verkeersveiligheid. Hierbij is gelet op de beschikbare ruimte, het zicht op en van de verkeersdeelnemers en de te rijden snelheid. In onderstaande tabel is per variant weergegeven hoe zij scoren op verkeersveiligheid en ruimtebeslag.

	4-taks	3-taks
Ontwerp	rijcurve maatgevende voertuigen gewaarborgd (voor vrachtverkeer is diameter buitenkant wegdek ca. 30 meter).	rijcurve maatgevende voertuigen gewaarborgd (voor vrachtverkeer is diameter buitenkant wegdek ca. 30 meter).
Verkeer	fietsters in de voorrang.	fietsters in de voorrang.
Verkeersveiligheid (I)	voldoende ruimte i.v.m. bescherming verkeersdeelnemers (massa en afmetingen fietsers gemotoriseerd verkeer).	voldoende ruimte i.v.m. bescherming verkeersdeelnemers (massa en afmetingen fietsers gemotoriseerd verkeer).
Verkeersveiligheid (II)	Voldoende zicht verkeersdeelnemers op oversteekplekken.	Voldoende zicht verkeersdeelnemers op oversteekplekken
Verkeersveiligheid (III)	Gepaste snelheid ter plaatse van de oversteeklocaties.	Gepaste snelheid ter plaatse van de oversteeklocaties.
Verkeersveiligheid (IV)		Door de is het mogelijk dat fietsers uit de Visweg-Oost tegen de rijrichting in fietsen als zij naar het zuiden reizen in plaats van rond de rotonde.
Ruimte (I)	Ontwerp doorsnijdt perceel Chinees restaurant.	Ontwerp voorziet in ontsluiting Chinees restaurant.
Ruimte (II)	Overige percelen blijven intact, erftoegangen bereikbaar.	Overige percelen blijven intact, erftoegangen bereikbaar (via parallelweg)
Ruimte (III)	N.V.T.	Percelen in eigendom BAM doorsneden

Zowel de 4-taks- als de 3-taksrotonde scoren goed op het gebied van verkeersveiligheid. Bij de 3-taksrotonde is ten noorden de kruising met de Visweg-Oost gelegen. Automobilisten verwachten over het algemeen geen kruising direct na de rotonde. Dit kan effect hebben op de verkeersveiligheid. Dit effect is niet in de tabel opgenomen, maar hier dient wel rekening mee gehouden te worden.

4.3 Geluid & lucht

In de tweede analyse is al een eerste verkenning uitgevoerd naar de geluidsbelasting en de luchtkwaliteit van de varianten. In de verdiepende analyse is een QuickScan uitgevoerd voor beide varianten. De QuickScan maakt op hoofdlijnen inzichtelijk welke effecten de varianten hebben op de toe- of afname van het geluid. De geluidsbelasting wordt bepaald aan de hand van het aantal decibel dat wordt gemeten op de gevel van omwonenden. Het rekenen met geluid gebeurt op

logaritmische schaal. Een verdubbeling van de intensiteiten leidt tot een toename van 3 dB op de geluidsbelasting. Woningen en scholen worden gezien als geluidgevoelige gebouwen, waar restaurants en bedrijven worden beschouwd als niet-geluidgevoelig.

De geluidsbelasting is berekend voor de referentieperiode 2030. In de geluidsbelasting is de stijging van het aantal voertuigen opgenomen en het verplaatsen van de ligging van de weg. Bij een toename van geluid < 1,5 dB is geen actie en nader onderzoek nodig. Tussen 1,5 dB en 5 dB is nader onderzoek nodig (reconstructieonderzoek in het kader Wet geluidhinder), mogelijk ontheffing en vaststelling hogere waarde. Bij een geluidtoename > 5 dB levert dit knelpunten op en zijn aanvullende maatregelen nodig. Onderstaande figuur laat de uitkomsten van de QuickScan per variant per adres zien.

Adres	3 taks rotonde		4 taks rotonde	
	2030	Toename	2030	Toename
Middenweg 50	54	+4,05	54	+4,07
Middenweg 75	58	+4,04	58	+4,04
Nachtorschis 15	56	+4,08	56	+4,08
Rijksweg 111	59	+4,04	58	+4,04
Rijksweg 113	59	+4,04	59	+4,04
Rijksweg 115	56	+4,04	58	+4,04
Rijksweg 117	58	+4,05	58	+4,05
Rijksweg 117a	58	+4,05	53	+4,05
Rijksweg 121	60	+6,23	-	-
Rijksweg 123	56	+3,55	59	+5,62
Rijksweg 125	54	+3,58	57	+3,97
Rijksweg 125a	55	+3,59	55	+3,98
Rijksweg 136	54	+4,05	53	+4,06
Rijksweg 136a	59	+4,21	58	+4,11
Rijksweg 136b	60	+4,15	60	+4,04
Rijksweg 136c	61	+4,15	57	+4,05
Rijksweg 138	62	+4,13	56	+4,05
Rijksweg 140	58	+4,05	57	+4,05
Rijksweg 142	64	+4,20	64	+4,09
Rijksweg 144	58	+3,94	59	+4,14
Rijksweg 146	59	+3,95	58	+4,28
Rijksweg 148	53	+3,94	53	+4,14
Rijksweg 150	57	+3,44	57	+4,11
Rijksweg 152	58	+2,88	54	+3,73
Rijksweg 154	57	+3,63	58	+2,51
Rijksweg 156	59	+3,63	61	+3,61
Rijksweg 158	51	+2,99	51	+3,04
Rijksweg 160a	55	+3,62	59	+3,62
Rijksweg 162	56	+3,62	56	+3,62
Rijksweg 164	61	+3,62	61	+3,62
Visweg 16	53	+5,44	55	+6,96
Visweg 18	51	+2,96	50	+2,08
Visweg 55	52	+3,79	50	+2,47
Visweg 57	53	+3,72	52	+2,40

Figuur 5 Geluidsbelasting omgeving

Uit de QuickScan blijkt dat reconstructieonderzoek noodzakelijk is (maximale geluidstoename is 6 dB voor de 3-taksrotonde en 7 dB voor de 4-taksrotonde). Hierdoor is een onderzoek naar geluidsreducerende maatregelen noodzakelijk met als doel het geluidsniveau terug te brengen naar de huidige situatie, maar in ieder geval onder de 5 dB toename. Dit kan mogelijk worden bereikt door het aanbrengen van:

- Dunne deklagen tot 50 meter voor rotonde;
- SMA op de rotonde en 50 meter daarna;
- Een geluidscherm.

Bij een eventuele vaststelling hogere waarde is aanvullend woningonderzoek binnen niveau nodig. Het geluidsniveau in de woning mag ten hoogste 33 dB zijn. Indien dit hoger is dan 33dB dan moeten geluidwerende maatregelen worden getroffen, zoals:

- Ventilatievoorzieningen;
- Akoestisch glas;
- Kier- naaddichting.

Lucht

De aanleg van een rotonde heeft een beperkt effect op de luchtkwaliteit. Door lage huidige en toekomstige omgevingsconcentraties blijven de waardes voor luchtkwaliteit onder de wettelijke grenswaardes.

4.4 Conclusie

Op basis van de verdiepende analyse kan worden geconcludeerd dat beide voorkeursvarianten toegepast kunnen worden. Bij de inpassing van de 3-taksrotonde is het noodzakelijk om gebruik te maken van het BAM-terrein ten zuidwesten van de kruising. Voor de inpassing van de 4-taksrotonde is het noodzakelijk om de grond van het Chinees restaurant te gebruiken. Beide varianten zijn inpasbaar, maar voor beide moet onderhandeld worden om de grondpositie te verwerven.

De 4-taksrotonde wordt beschouwd als het meest verkeersveilige variant en zorgt voor een betere bereikbaarheid. De snelheid van het autoverkeer wordt verlaagd ter hoogte van de rotonde. De lage snelheid van het autoverkeer in combinatie met de aanleg van veilige oversteekplekken voor langzaam verkeer zorgt voor een hoge verkeersveiligheid. Bij de 3-taksvariant sluit de Visweg-Oost op de Rijksweg aan vlak na de rotonde. Hierdoor is het niet mogelijk dat verkeer uit de Visweg-Oost afslaat richting het zuiden. Het gevolg hiervan is dat zij een andere route moeten rijden, dit leidt tot een verkeerstoename op de Dusseldorperweg. De ligging van de rotonde werkt eveneens in de hand dat fietsers vanuit de Visweg-Oost tegen de rijrichting in rijden richting het zuiden in plaats van rond de rotonde te fietsen. Alles afwegend kan worden geconcludeerd dat de 4-taksrotonde hoger scoort op verkeersveiligheid.

Bij beide varianten zijn op het gebied van geluid aanvullende maatregelen nodig. In beide gevallen neemt het geluid toe met meer dan 5dB, waardoor er wettelijk gezien aanvullende maatregelen nodig zijn om de geluidsbelasting te verlagen. Voor luchtkwaliteit blijkt er weinig verschil te zijn tussen de 3-taksvariant en de 4-taksvariant.

5 Bijlagen

Bijlage 1. Presentatie Startbijeenkomst



Inloopbijeenkomst

Herinrichting kruispunt Rijksweg-Visweg

23 mei 2018

Welkom

Plenair (19.30 – 20.10 uur)

- Welkomstwoord wethouder Steeman
- Presentatie Nico Veenstra en Julius van Manen (Antea Group)
- Vragen

Pauze (20.10 – 20.20 uur)

Aan de slag (20.20 – 21.30 uur)

- Wensen, ideeën en zorgen bespreken aan de hand van rotondevarianten

Inhoud presentatie

- Doel van vanavond
- Proces besluitvorming
- Werkateliers
- Ronde varianten
- Vervolgstappen

Doel van vanavond

- **‘Het college op te dragen een nieuw voorstel te doen voor de verkeerssituatie kruising Visweg – Rijksstraatweg te Limmen met een rotonde als uitgangspunt en de verschillende mogelijkheden in dit kader aan de raad te presenteren’**
- Inloopbijeenkomst van vanavond is startpunt.
- We informeren op hoofdlijnen en over proces.
- We willen vanavond vooral luisteren naar zorgen, wensen en ideeën.

Proces

- Deel I Onderzoeksfase 2018
- Deel II Bestemmingsplan procedure 2019
- Deel III Realisatiefase > 2020

Doel onderzoeksfase

- Breed gedragen raadsbesluit
- Stapsgewijs:
 - Inventariseren > eerste uitwerking > kansrijke opties > voorkeursvariant
- In overleg met de omgeving

Stappen onderzoeksfase

1. Voorbereiding
2. Inventariseren (mei – juni 2018)
 - Inloopavond
3. Eerste uitwerking (eind juni 2018)
 - Werkatelier I
4. Uitwerken kansrijke opties (juli 2018)

Stappen onderzoeksfase

5. Terugkoppeling, omgeving en gemeenteraad (september – oktober 2018)
 - Werkatelier II
 - Raadsactiviteit
 - Informatieavond
6. Besluitvorming (november 2018)
 - Raadscarrousel
 - Besluitvorming

Participatie

Impact kruispunt op omgeving > breed samengestelde participatiegroep:

- Bewoners Rijksweg
- Bewoners Visweg
- Bedrijven in plangebied
- Fietsersbond
- Ondernemers vereniging Limmen
- Platform Gehandicapten / Ouderenbond
- Scholen (Kerkuil en Kleuren Orkest)

Werkateliers

Werkatelier I (eind juni 2018)

Doel: eerste uitwerking

Werkatelier II: (september 2018)

Doel: terugkoppeling & feedback

Werkateliers

- De participatiegroep geeft advies mee aan de gemeente Castricum.
- Stapsgewijs werken we toe naar een optimale oplossing.
- Een deelnemer is een representant van een groep; geen vertegenwoordiger.
- De participatiegroep telt maximaal 15 personen. Evenredige vertegenwoordiging van verschillende groepen.
- Een deelnemer committeert zich niet aan het resultaat. Hij of zij kan een afwijkende mening hebben.

Onderzoeksvraag Antea Group

Onderzoek de mogelijkheden voor de inrichting van het kruispunt Rijksweg-Visweg te Limmen. Uitgangspunt voor de inrichting van het kruispunt is een rotonde.

Belangrijke aandachtspunten:

- Open/ frisse blik
- Alle (rotonde) opties liggen open
- Goede afweging opstellen
- Draagvlak is belangrijk

Kruispunt Rijksweg-Visweg



Waarom een aanpassing? (1)

Structuurplan Limmen-Zandzoom

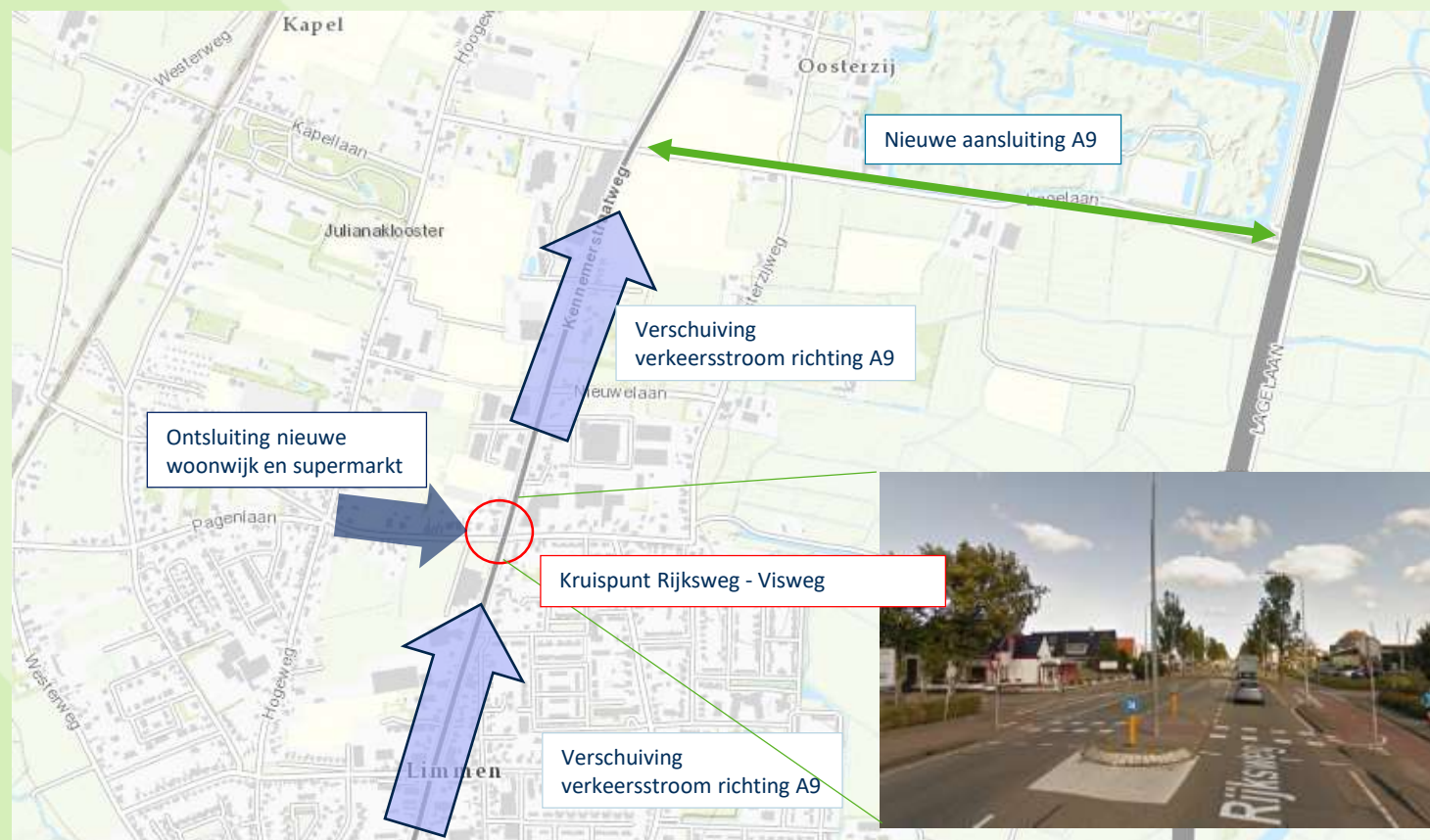


VERKLARING

	plangrens
	groene buffer (zone landgoederen)
	groene buffer (gemeente Helbo)
	linen (incl. bestaande bebouwing)
	velden (25 woningen/ha)
	velden (15 woningen/ha)
	bestaande woningbouwplannen
	globaal aantal te bouwen woningen
	bedrijfsrecreatie
	wonen + werken
	tennispark
	herschikking tennisbanen
	aansluiting op A9
	hoofdontsluiting
	nevenontsluiting
	ontsluiting bestemmingsverkeer
	woonstraten
	spoorbaan
	richting weg
	richting kruispunt
	basissamenlevingscentrum
	station openbaar vervoer
	basisschool
	bibliotheek, post & gemeente
	kerk
	dorpshuis
	GBKN gegevens
	cultureel centrum Vredenburg
	sporthal

Visweg krijgt centrale(re) ontsluitingsfunctie + opwaardering kruispunt Rijksweg-Visweg

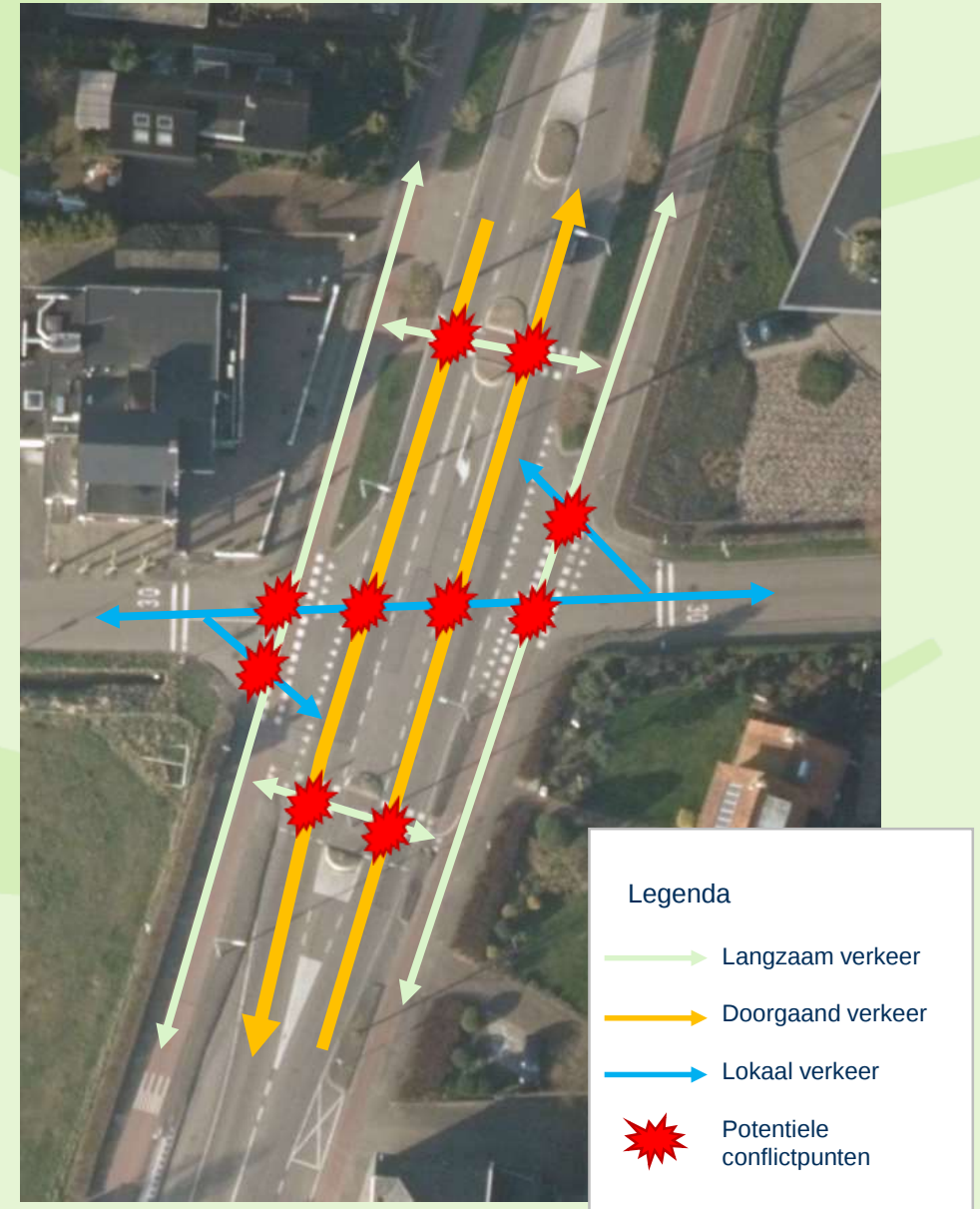
Waarom een aanpassing? (2)



Waarom een aanpassing? (3)

Verbetering verkeerssituatie, aandachtspunten daarbij zijn:

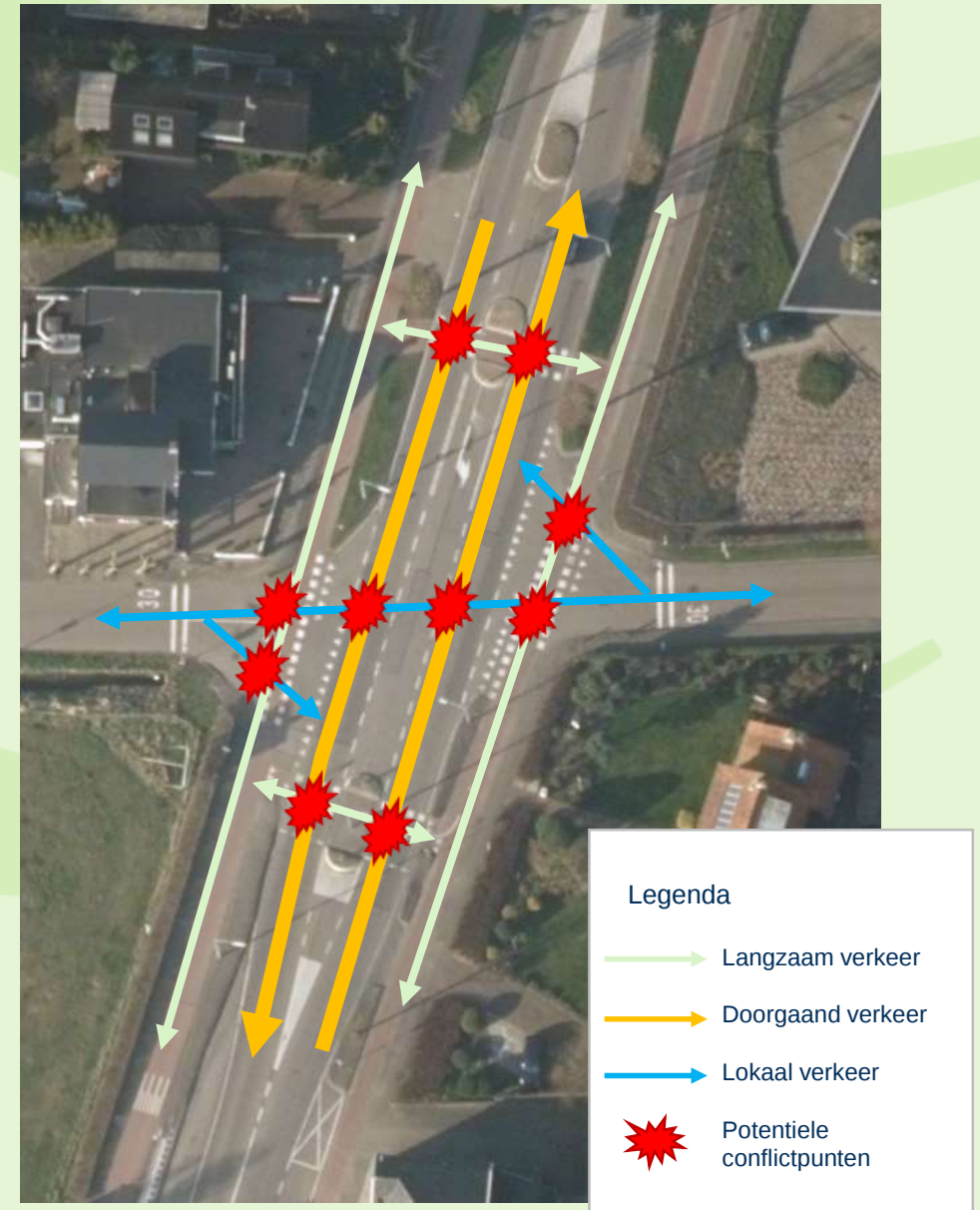
- Verkeersveilig
- Goede doorstroming
- Goede ontsluiting wijken
- Goede oversteekbaarheid, zowel voor fiets- als voetgangers
- Bereikbaarheid aanwonenden en bedrijven goed geregeld
- Betrouwbare verbinding OV



Doelgroepen

Doelgroepen (belang):

- Doorgaand verkeer (doorstroming)
- Lokaal verkeer (ontsluiting)
- Fietzers, scholieren & recreatief (oversteekbaarheid, verkeersveilig)
- Voetgangers (oversteekbaarheid, verkeersveilig)
- Aanwonenden (ontsluiting erven, verkeersveilig, minderhinder)
- Bedrijven (bereikbaar)
- Openbaar Vervoer (betrouwbare reistijd)
- Vrachtverkeer (doorstroming)



5 (hoofd) varianten

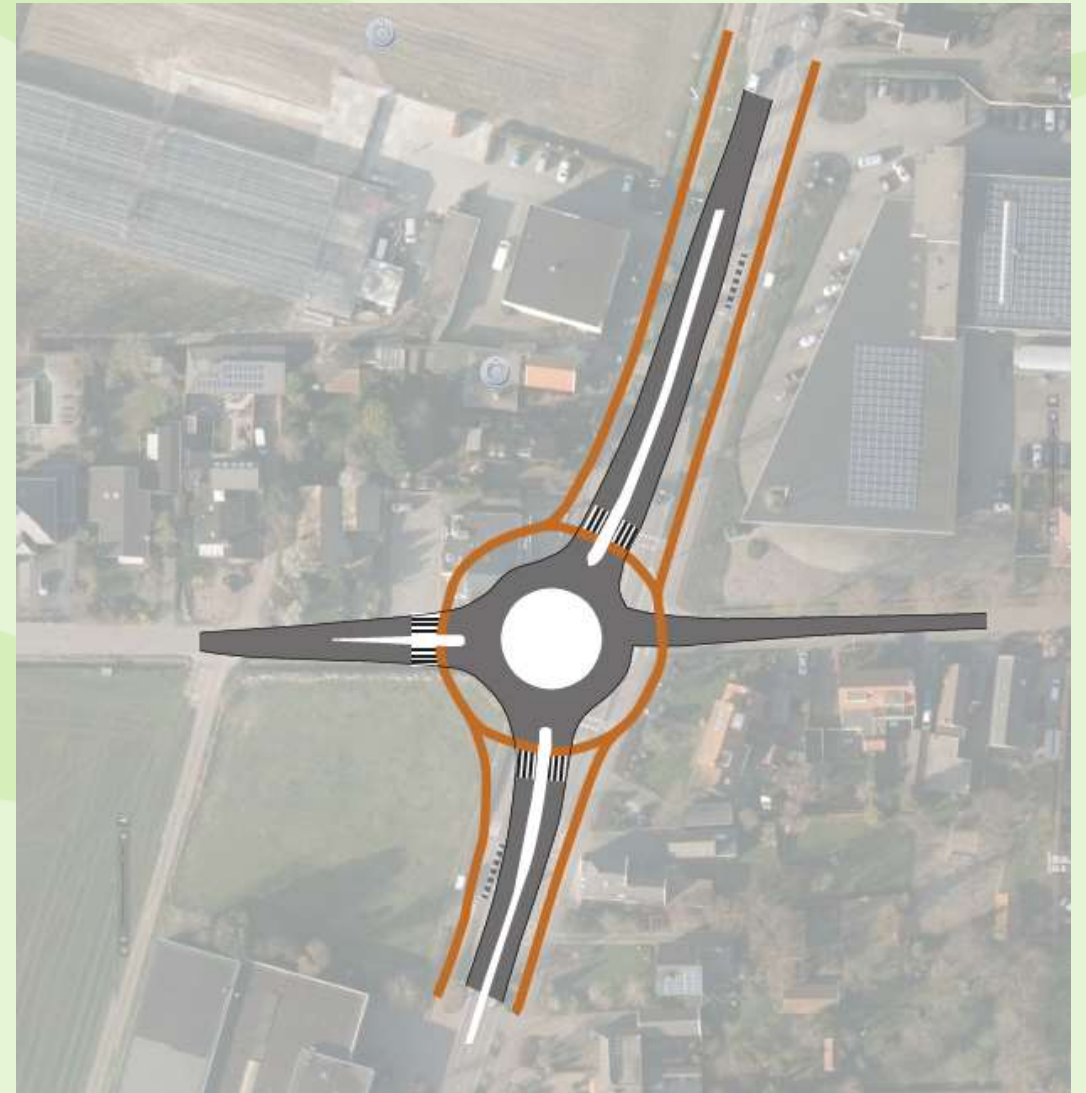
voor een nieuwe inrichting van het kruispunt

- 4 taks-rotonde
- 3 taks-rotonde
- Ovonde
- Voorrangsp plein
- 2x 3 taks-rotonde (direct naast elkaar gelegen)

4 taks-rotonde

Kenmerken:

- Duidelijke, haakse verkeersstructuur
- Alle takken zijn even belangrijk
- Kruispunt (ongeveer) op huidige locatie



3 taks-rotonde

Kenmerken:

- Verkeer op Rijksweg + Visweg West heeft een hogere prioriteit dan verkeer vanaf wijk Visweg Oost
- Autoverkeer dat toch in zuidelijke richting wil wegrijden moet door de wijk via de Dusseldorperweg en de Kerkweg.
- Verschuiving kruispunt in zuidelijke richting

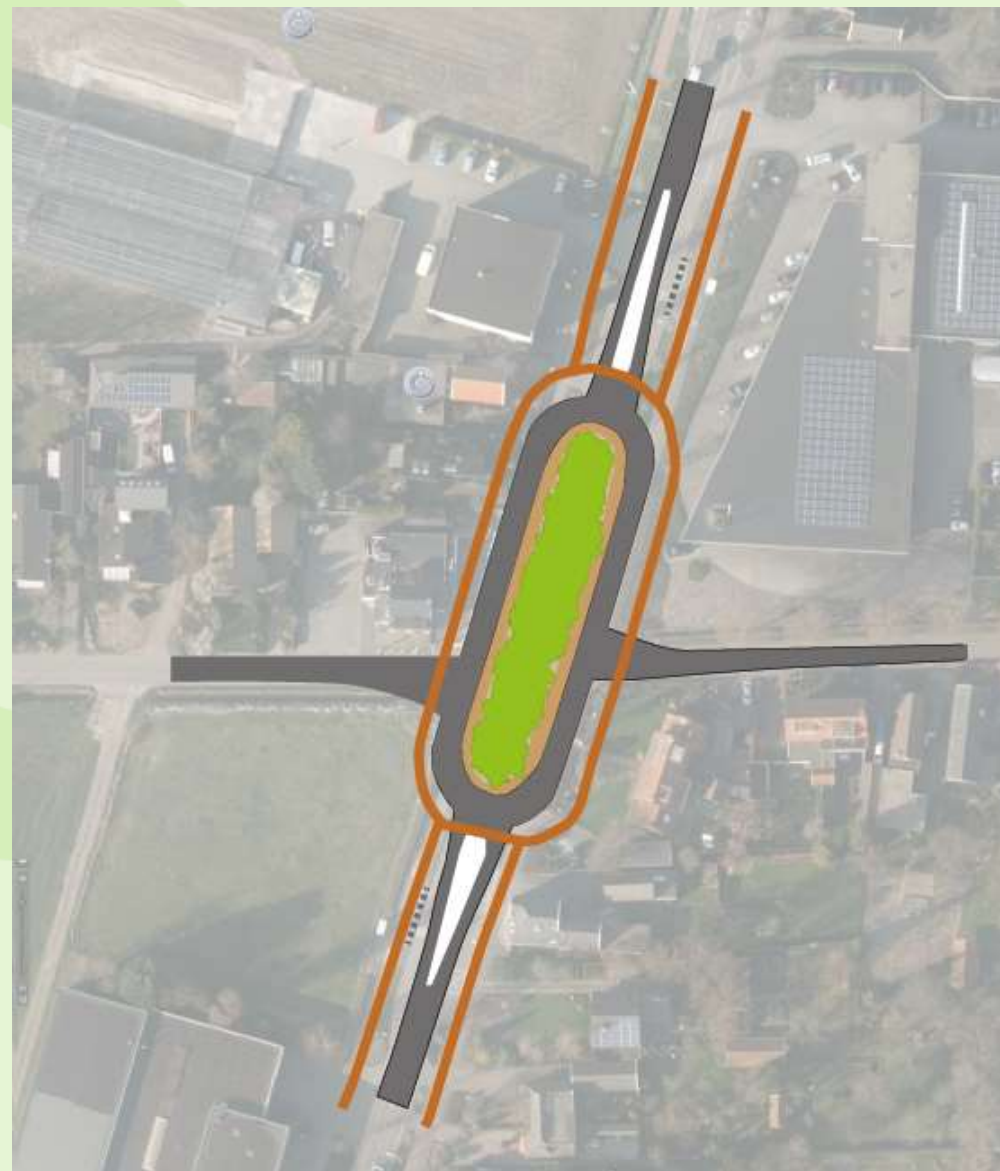
Alternatieve inrichting 3 taks rotonde



Ovonde

Kenmerken:

- Groter ruimtebeslag
- Alle takken zijn even belangrijk



Vorrangsplein

Kenmerken:

- Doorgaand verkeer Rijksweg heeft voorrang



Voorbeeld vorrangsplein



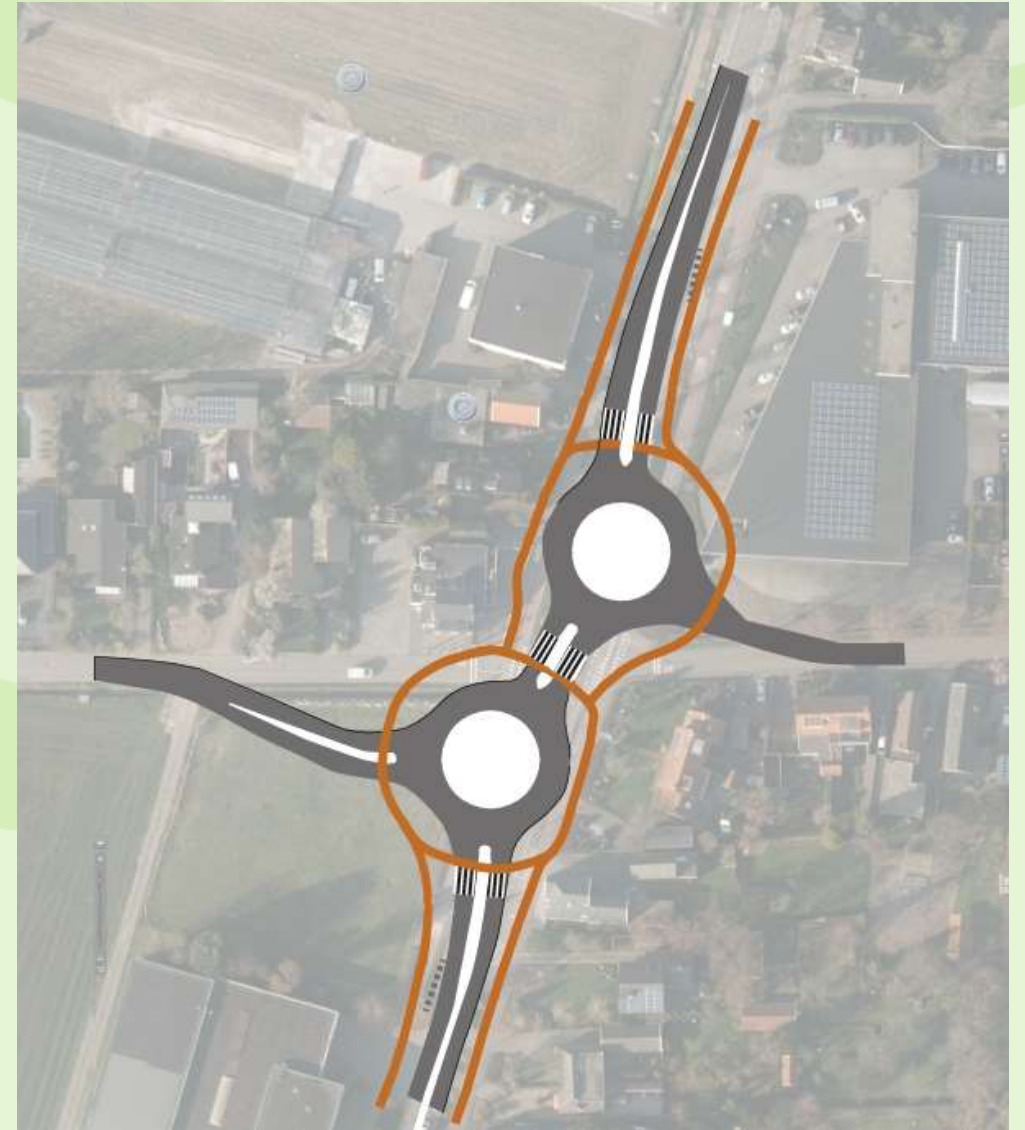
Alternatieve inrichting
vorrangsplein



2x 3 taks-rotonde

Kenmerken:

- Groter ruimtebeslag
- Alle takken zijn even belangrijk
- Extra oversteek fiets- en voetgangers



NIET: mini-rotonde

Kenmerken:

- Geen vrijliggend fietspad
- Kleinere diameter rotonde -> kleiner ruimtebeslag
- Minder verkeersveilig
- Mindere doorstroming

Op een minirotonde loopt het
verkeer vast tijdens piekmomenten



Tweede deel van de avond

- Aan de slag bij 5 tafels met rotonde varianten.
- Deel uw wensen, ideeën en zorgen.

Afsluiting

- Vragen of opmerkingen?

Nota bene:

- Geeft u zich op voor de werkateliers.
- Laat eventuele vragen of opmerkingen achter op het formulier.
- Deponeer het formulier in de daarvoor bestemde doos!

Bijlage 2. Presentatie Werkatelier 1



Werkatelier 1

Herinrichting kruispunt Rijksweg-Visweg

26 juni 2018

Doel van vanavond

- Kennis maken en hoe werken we samen
- Terugkoppeling resultaat van de informatiebijeenkomst op 23 mei
- Toelichting op eerste analyse rotondevarianten
- Gezamenlijke verdieping van de rotondevarianten

Agenda

- Kennismaking (19.30 – 19.50 uur)
- Terugblik & proces
- Toelichting analyse & trechtering (19.50 – 20.20 uur)
- Pauze (20.20 – 20.30 uur)
- Aan de slag (20.30 – 21.00 uur): in groepen beoordelen rotondevarianten
- Plenair bespreken resultaten (21.00 – 21.30)
- Afsluiting (21.30 uur)

Voorstelronde



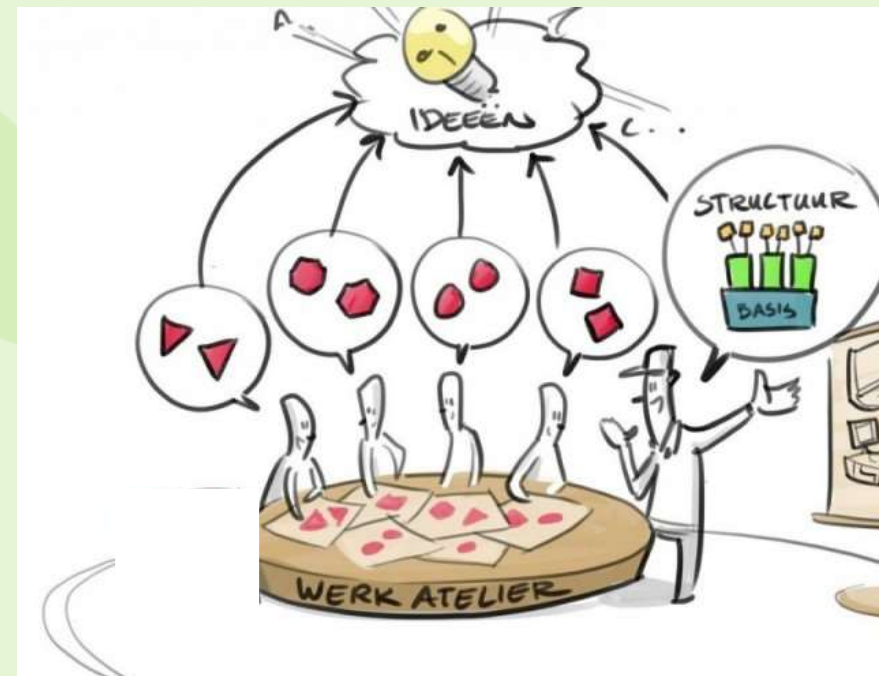
Proces, waar staan we nu?

1. Voorbereiding
2. Inventariseren (mei 2018)
 - Inloopavond
3. Eerste uitwerking (juni 2018)
 - Werkatelier I
4. Uitwerken kansrijke opties (juli 2018)

Stappen onderzoeksfase

5. Terugkoppeling, omgeving en gemeenteraad (september – oktober 2018)
 - Werkatelier II
 - Raadsactiviteit
 - Informatieavond
6. Besluitvorming (november 2018)
 - Raadscarrousel
 - Besluitvorming

Werkateliers



- De participatiegroep geeft advies mee aan de gemeente Castricum.
- Stapsgewijs werken we toe naar een optimale oplossing.
- Een deelnemer is een representant van een groep; geen vertegenwoordiger.
- De participatiegroep telt maximaal 15 personen. Evenredige vertegenwoordiging van verschillende groepen.
- Een deelnemer committeert zich niet aan het resultaat. Hij of zij kan een afwijkende mening hebben.

Inloopbijeenkomst 23 mei 2018

- Meer dan 50 aanwezigen > veel betrokkenheid bij project
- Kritische vragen / constructieve houding
- Aanmeldingen werkateliers
- Houd mij op de hoogte!
 - Website gemeente Castricum

Inloopbijeenkomst 23 mei 2018

Knelpunten en wensen:

- Hebben fietsers wel of geen voorrang?
- Ovonde en 2 x 3-taksrotonde: groot ruimtebeslag. Weinig draagvlak.
- Let op vrachtverkeer
- Waarom geen VRI's?
- Kijk naar aansluiting op percelen nabij het kruispunt
- Zoek oplossing in alternatieve ontsluiting van Zandzoom

Inloopbijeenkomst 23 mei 2018

Knelpunten en wensen:

- Ronde niet nodig door nieuwe aantakking A9 en afname verkeer
- Maak een ventweg voor aanwonenden
- Zorg voor veiligheid van schoolkinderen
- Verkeersstromen in kaart brengen
- Rekening houden met sluiproutes
- Gebruik de grond van BAM



rotande o
BAM te
4 Tak's
chinese verh

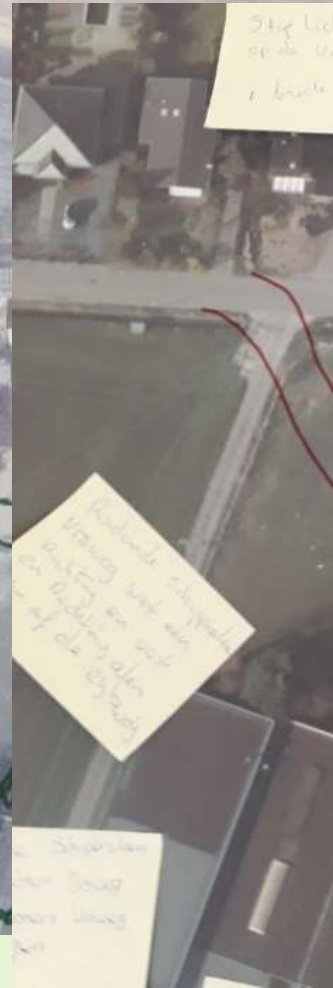
of Kerkhof
an buren
bakke comm

P.J. Zwart
Vissweg 20
Limmen



↑
breder
maken

gebruik
breuk ramm

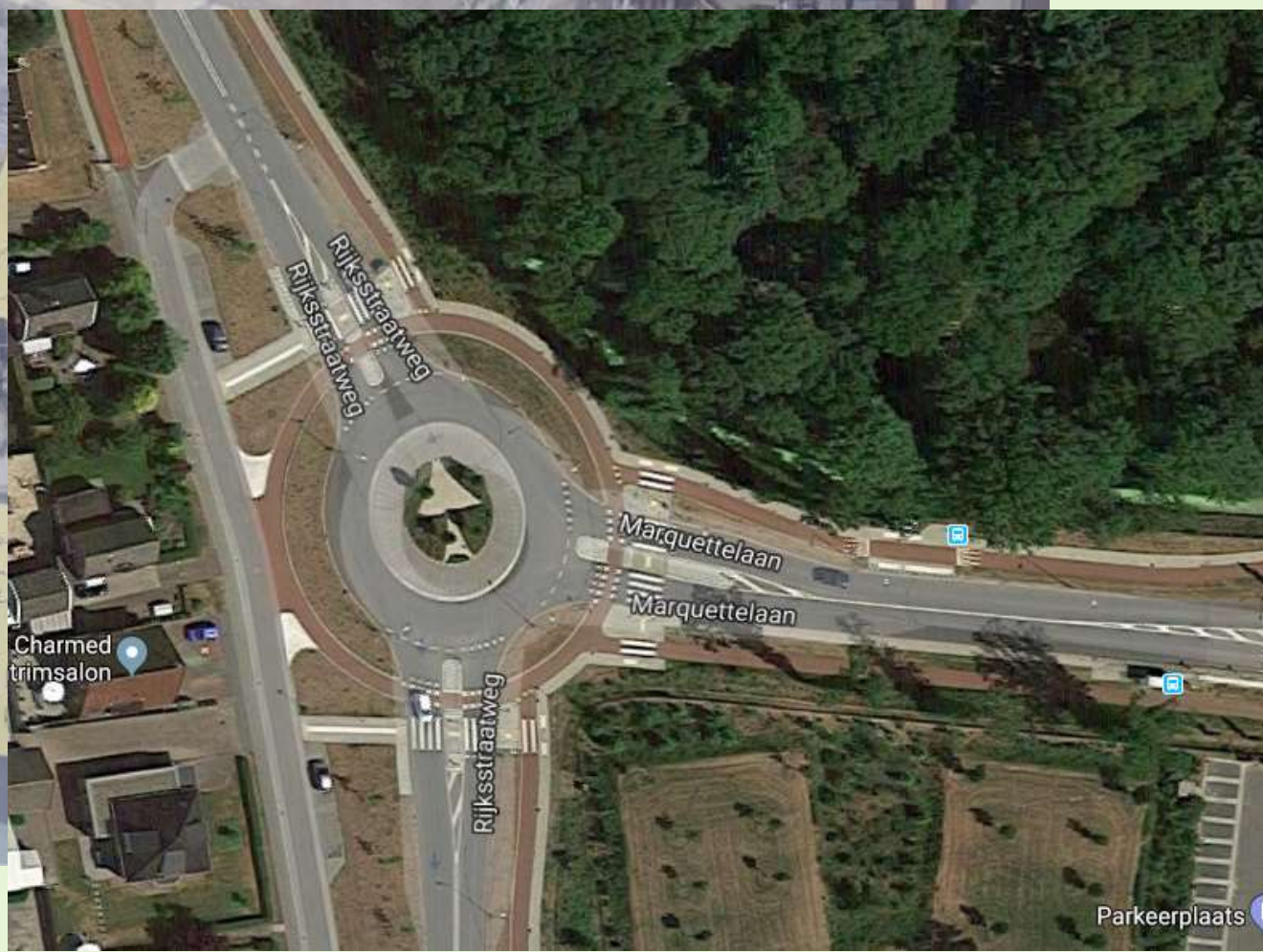


Stijg lichten
op de Vissweg
i. breuk ramm

Randveld schip
Vissweg
breuk ramm
en Vissweg
en Vissweg



rekening
verkeerslicht
Charmed
trimsalon



Parkeerplaats

1^e analyse

- Hoofdvarianten
- Analyse
- Trechtering
- Criteria

Vijf (hoofd)varianten rotondes



Alternatieve ontsluiting Limmen-Zandzoom?



Eerder onderzochte
ontsluitingsstructuren
Limmen-Zandzoom



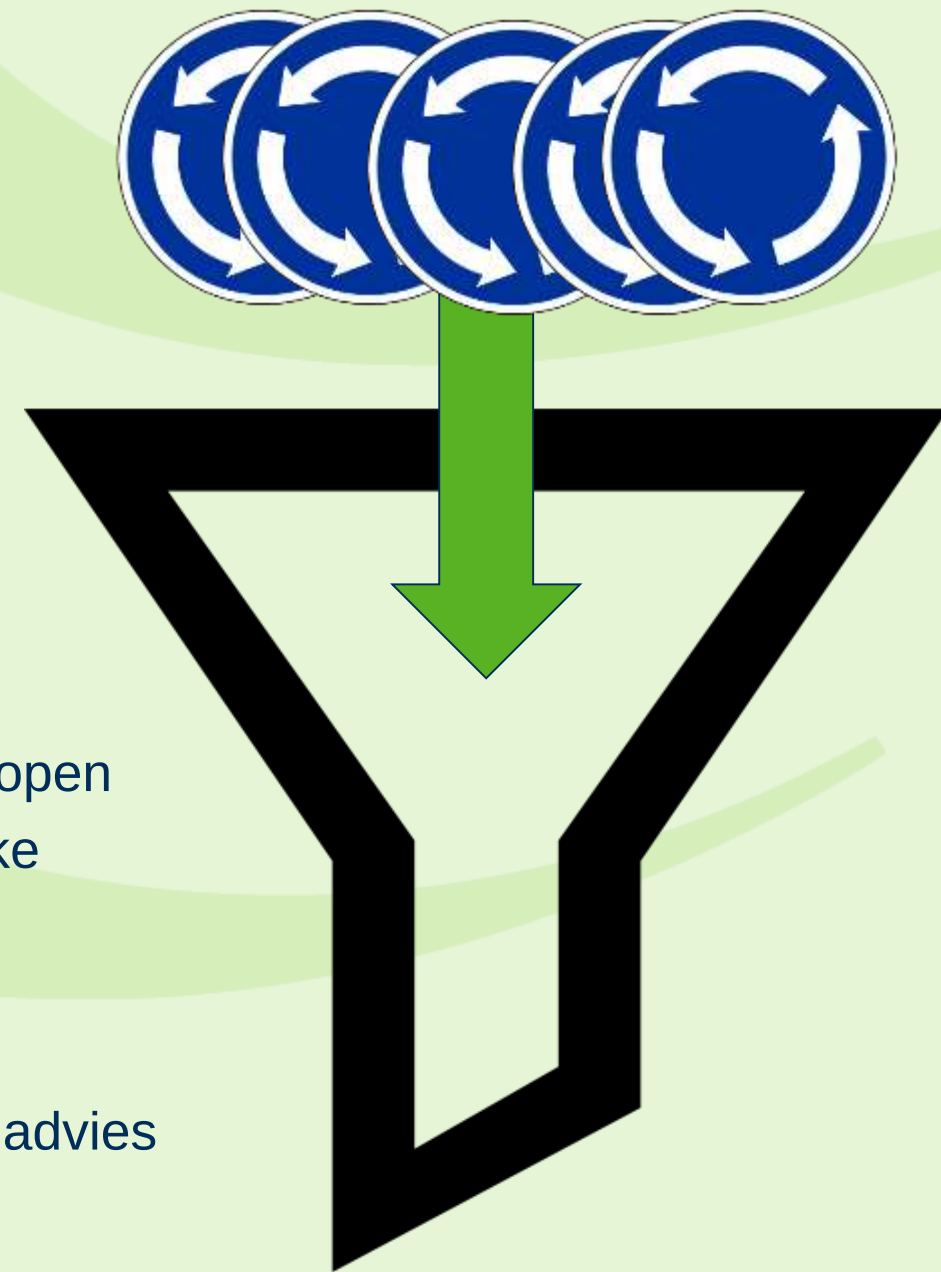
Alternatieve ontsluiting Limmen-Zandzoom haalbaar?

NEE, overwegingen:

- De ontsluiting via de Visweg centraal gelegen is in de nieuwe wijk en daardoor zorgt minimale (ongewenste) verkeersbewegingen in de wijk zelf.
- Komst nieuwe supermarkt, deze op ca. 50 meter van het kruispunt Visweg - Rijksweg (definitief) gepland staat en de supermarkt een directe en korte aansluiting op de Rijksweg vereist.
- Andere ontsluitingsroute(s) buiten de Visweg leiden tot hinder op alternatieve routes en kruispunten + hiervoor ingrijpende aanpassingen van de bestaande plannen nodig zijn (verbreden rijbanen, aanpassen woningbouwlocaties e.d.)

Hoe pakken we onze analyse aan?

- Van grof naar fijn (trechteren)
- Start (inloopavond): alle opties liggen open
- Werkgroep I: 1^e analyse + niet kansrijke varianten vallen af
- Werkgroep II: verdieping analyse + beoordeling kansrijke varianten
- Werkgroep III ? : afronding analyse en advies



Criteria

1^e analyse

- Inpasbaarheid varianten
- Doorstroming gemotoriseerd verkeer
- Draagvlak omgeving

2^e analyse

- Ontsluiting wijken
- Effecten per doelgroep (fiets, voetgangers, vrachtverkeer, OV, hulpdiensten)
- Verkeersveiligheid
- Impact op omwonenden (bereikbaarheid erven, lucht&geluid)

Inpasbaarheid



Matig

Ruimtebeslag vrij groot
Redelijk gebonden aan huidige locatie



Slecht

Ruimtebeslag groot (2x rotonde)
Locatie is verplaatsbaar



Matig

Ruimtebeslag vrij groot
Redelijk gebonden aan huidige locatie



Voldoende

Ruimtebeslag vrij groot
Locatie is verplaatsbaar



Slecht

Ruimtebeslag groot
Redelijk gebonden aan huidige locatie

Let op: Berekening is gebaseerd op voorlopige verkeerscijfers (actualisatieslag volgt nog)

Doorstroming



Goed

Grootste vertraging = 27 sec
Logica: doorgaand verkeer wel, verkeer vanaf zijtakken in twee etappes oversteken



Redelijk

Max. gem wachtrij = ca. 2,5 auto's
Logica: 'chicane gevoel'



Goed

Max. gem wachtrij = ca. 3 auto's
Logica: 4 takken sluiten (redelijk) evenwijdig op elkaar aan



Goed

Max. gem wachtrij = ca. 2,5 auto's
Logica: met name 3 taks rotonde aan zuidwestkant gesitueerd, zorgt voor 'chicane gevoel'



Redelijk

Max. gem wachtrij = ca. 3 auto's
Logica: 4 takken sluiten evenwijdig op elkaar aan, verkeer vanaf zijtakken via omweg

Draagvlak - indicatie



Matig - Gemiddeld

Veiligheid

Twijfel over oversteekbaarheid/
doorstroming verkeer

Erfaansluitingen/ ruimtebeslag



Matig

2 rotondes = onlogische
oplossing

Ruimtebeslag is groot



Goed

Lijkt goed inpasbaar
(mits Chinees wijkt)

Herkenbare oplossing



Goed

Lijkt goed inpasbaar

Herkenbare oplossing



Matig

Ruimtebeslag te groot

Conclusie 1^e analyse



2^e Analyse

Ontsluiting wijken



- 3 takken zijn gelijkwaardig
- Doorgaand verkeer op Rijksweg kan in spits verkeer vanaf Visweg enigszins hinderen
- Verkeer vanaf Visweg Oost kan alleen noordwaarts



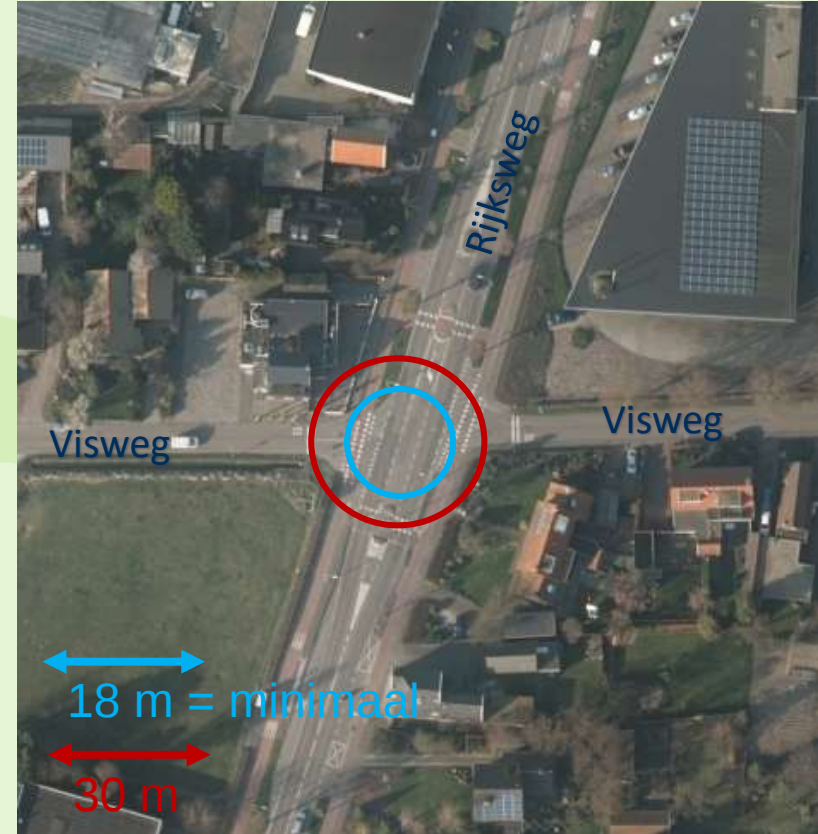
- Alle takken zijn gelijkwaardig
- Doorgaand verkeer op Rijksweg kan in spits verkeer vanaf Visweg enigszins hinderen



- Verkeer op Visweg moet voorrang verlenen aan doorgaand verkeer op de Rijksweg
- Verkeer vanaf Visweg kan in 2 fasen oversteken

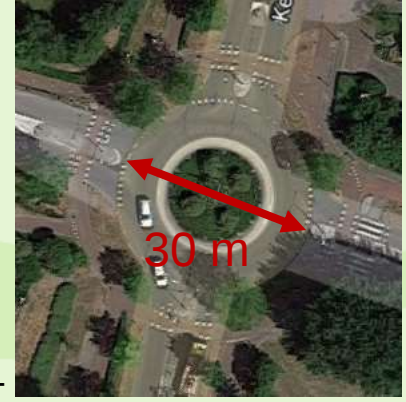
Effect vrachtverkeer

Wempe B.V.



Minimaal profiel is inclusief overrijdbare
middenberm + mogelijk extra brede zijtakken

Rotonde Kennemerstraatweg -
Ypsteinerlaan



Effect vrachtverkeer

Wempe B.V.



Onvoldoende opstelruimte
vrachtwagens Wempe



Effect fietsers & voetgangers

aanname: langzaam verkeer in voorrang op Visweg en uit de voorrang op de Rijksweg



- Doorstroming Noord – Zuid = goed (met name in noordelijke richting)
- Oversteekbaarheid Rijksweg = lastig, wegens drukke doorgaande verkeersstromen



- Doorstroming Noord – Zuid = goed
- Oversteekbaarheid Rijksweg = lastig, wegens drukke doorgaande verkeersstromen



- Doorstroming Noord – Zuid = goed
- Oversteekbaarheid Rijksweg = lastig, wegens drukke doorgaande verkeersstromen
- Extra brede middenberm geeft meer comfort

Effect OV & hulpdiensten



- Betrouwbare reistijd
- Vanaf Visweg Oost geen direct aansluiting voor hulpdiensten richting zuiden



- Betrouwbare reistijd



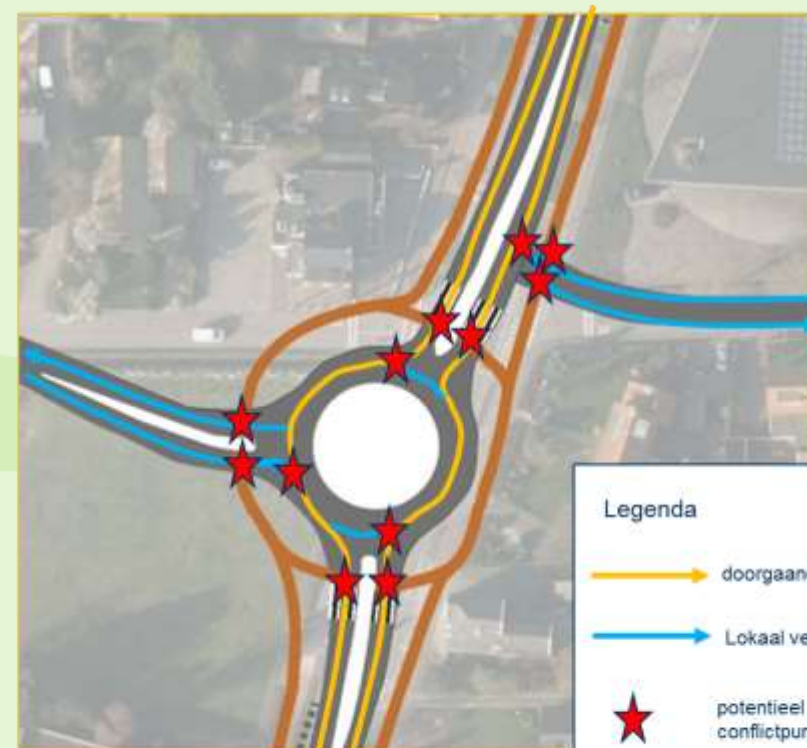
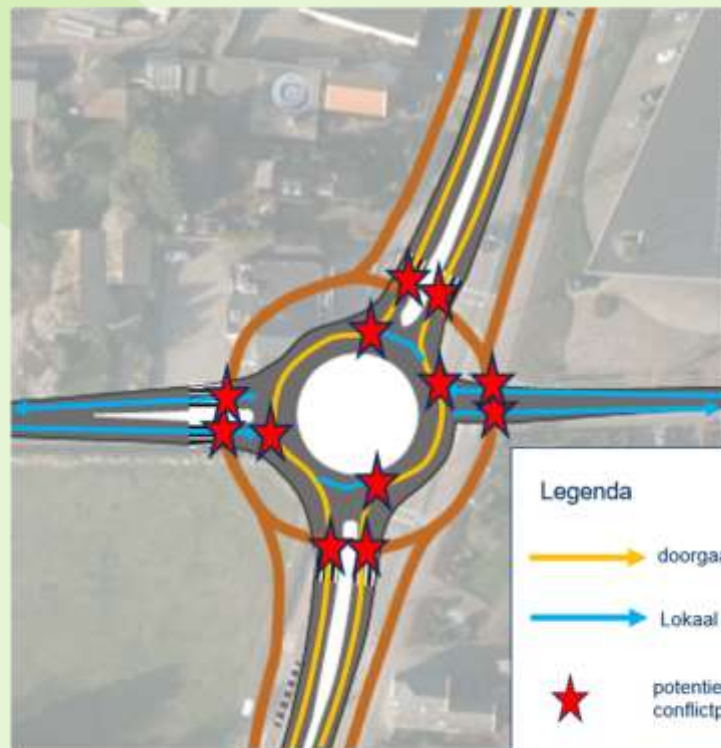
- Vlotte, betrouwbare doorstroming op Rijksweg
- Vanaf Visweg kans op (klein) tijdverlies hulpdiensten (minder betrouwbaar)

Verkeersveiligheid

- Alle varianten relatief verkeersveilig
- Overzichtelijkheid:
 - het voorrangsp plein is (iets) minder overzichtelijk dan de beide rotondes
 - Van belang is dat de voorrangssituatie helder is (fiets wel/niet in de voorrang) voor gemotoriseerd verkeer
- Veilig oversteken fiets/ voetganger, bij voorrangsp plein is relatief hoge snelheid verkeer op Rijksweg nadeel, bij rotondes wordt verkeer gedwongen snelheid te minderen
- Bij rotonde-varianten een veilige optie om langzaam verkeer in alle richtingen in de voorrang te doen.
- Subjectief: rotondes worden over het algemeen als zeer veilig ervaren

Verkeersveiligheid

Potentiele conflictpunten



Impact op omwonenden

3 taks rotonde



- 0 percelen geraakt door ontwerp
- Ontsluiting percelen geborgd
- Lucht en geluid situatie (min of meer) vergelijkbaar of (iets) lagere waarden dan huidige situatie

Impact op omwonenden

4 taks rotonde



- Minimaal 1 perceel (chinees restaurant) geraakt door ontwerp
- Ontsluiting percelen geborgd
- Lucht en geluid situatie verandert ten opzichte van de huidige situatie, voor sommige percelen waarschijnlijk (iets) hogere waarden t.o.v. de huidige situatie

Impact op omwonenden

Vorrangsplein



- Tenminste 1 perceel geraakt door ontwerp, (zeer) twijfelachtig of Chinees restaurant behouden kan blijven
- Ontsluiting percelen geborgd
- Lucht en geluid situatie (min of meer) vergelijkbaar of (iets) hogere waarden dan huidige situatie

Tweede deel van de avond



- Aan de slag in 3 groepen met 3 rotonde varianten
- Samen variant beoordelen (30 minuten) a.d.h.v. criteria:
 - Ontsluiting wijken
 - Effecten per doelgroep (fietsers, voetgangers, vrachtwagens, OV en hulpdiensten)
 - Verkeersveiligheid
 - Impact op omwonenden (ontsluiting percelen, ruimtebeslag, lucht&geluid)
- Plenair resultaten presenteren en bespreken (30 minuten)

Afsluiting

- Volgend werkatelier
- Vragen of opmerkingen?

Bijlage 3. Presentatie Werkatelier 2



Werkatelier 2

Herinrichting kruispunt Rijksweg-Visweg

2 oktober 2018

Doel van vanavond

- Waar staan we en hoe werken we samen?
- Terugkoppeling resultaat eerste werkatelier 26 juni
- Toelichting op uitwerking twee rotondevarianten
- Aanscherpen/ feedback op de twee rotondevarianten door werkgroep

Agenda

- Proces & terugblik (19.30 – 19.50 uur)
- Toelichting uitwerking 2 rotondevarianten (19.50 – 20.10 uur)
- Feedback op ontwerp; ronde I (20.10 – 20.30)
- Pauze (20.30 – 20.40 uur)
- Feedback op ontwerp; ronde II (20.40 – 21.00)
- Bespreken resultaten (21.00 – 21.20)
- Afsluiting (21.30 uur)

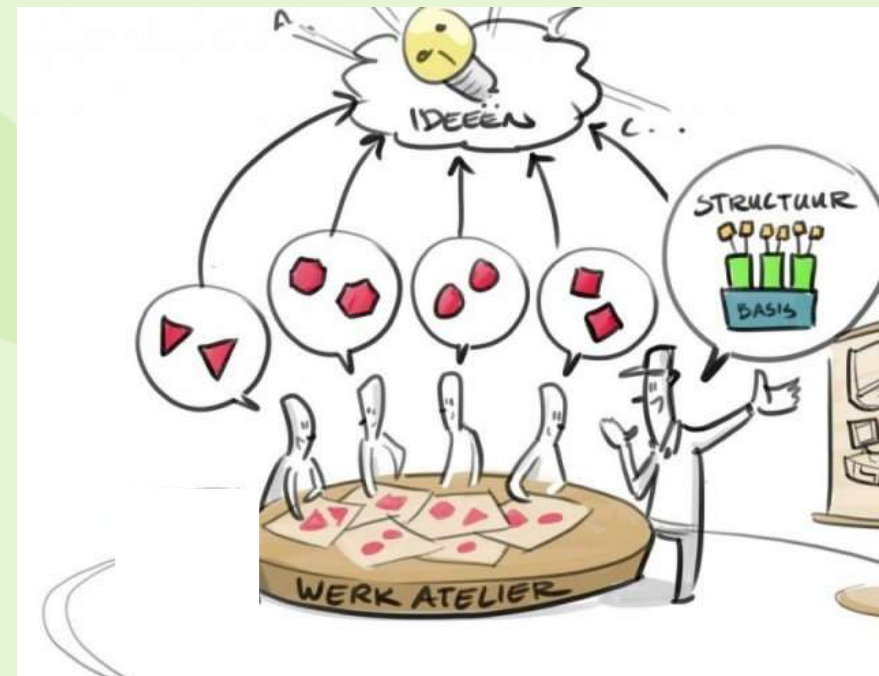
Proces, waar staan we nu?

1. Voorbereiding
2. Inventariseren (mei 2018)
 - Inloopavond
3. Eerste uitwerking (juni 2018)
 - Werkatelier I

Proces, waar staan we nu?

4. Uitwerken kansrijke opties (juli-september 2018)
 - Werkatelier II
5. Terugkoppeling (november 2018)
 - Informatiebijeenkomst voor inwoners en raadsleden
6. Advies aan gemeenteraad (januari 2019)
 - Ter bespreking en besluitvorming

Werkateliers



- De participatiegroep geeft **advies** mee aan de gemeente Castricum.
- **Stapsgewijs** werken we toe naar een optimale oplossing.
- Een deelnemer is een **representant** van een groep; geen vertegenwoordiger.
- De participatiegroep telt maximaal 15 personen. **Evenredige** vertegenwoordiging van verschillende groepen.
- Een deelnemer committeert zich niet aan het resultaat. Hij of zij kan een **afwijkende mening** hebben.

Terugblik: werkatelier 26 juni 2018

- 3 kruispuntvarianten besproken: 4-taks rotonde, 3 taks rotonde en voorrangsp plein
- Plenaire toelichting nadere uitwerking kruispuntvarianten
- Goede sfeer en constructieve (werk)houding werkgroepleden
- In groepen uiteen: verdieping en nader commentaar door werkgroepleden
- **Belangrijkste conclusie: onvoldoende draagvlak voor voorrangsp plein**
- Verslaglegging

4-feds

③ VERKEERSVEILIGHEID

- GEVAARLIJK PUNT : VISWEG WEST → FIETTERS OP RIJBAAN
→ BETER INPASBAAR MK (INDIEN MOGELIJK)
- ZEBRA'S VOOR WETGANGERS + VOETPADEN

④ IMPACT OP OMWONENDEN

- WAARSCH. MINDER OVERLAST/GELUID DOOR MEER GELEIDELIJK AFREMME Vrachverkeer
- VISWEG DOET IETS ZUIDELIJKER → DAN GROUND NODIG V. AANWONENDEN
-

① ONTSLUITING WIJKEN : GOED

CHINEES MOET WEG

② EFFECTEN PER DOELGROEP :

- F + V → GOED → F + V in de voorron
- VRACHTWAGENS → MIN. 40 meter (Bij voorkeur)
→ VISWEG VERBREDEN (VOORVAARDE)
-
- OV + hulpdiensten : GEEN PROBLEEM

ONTSLUITING
Wijken :
GOED



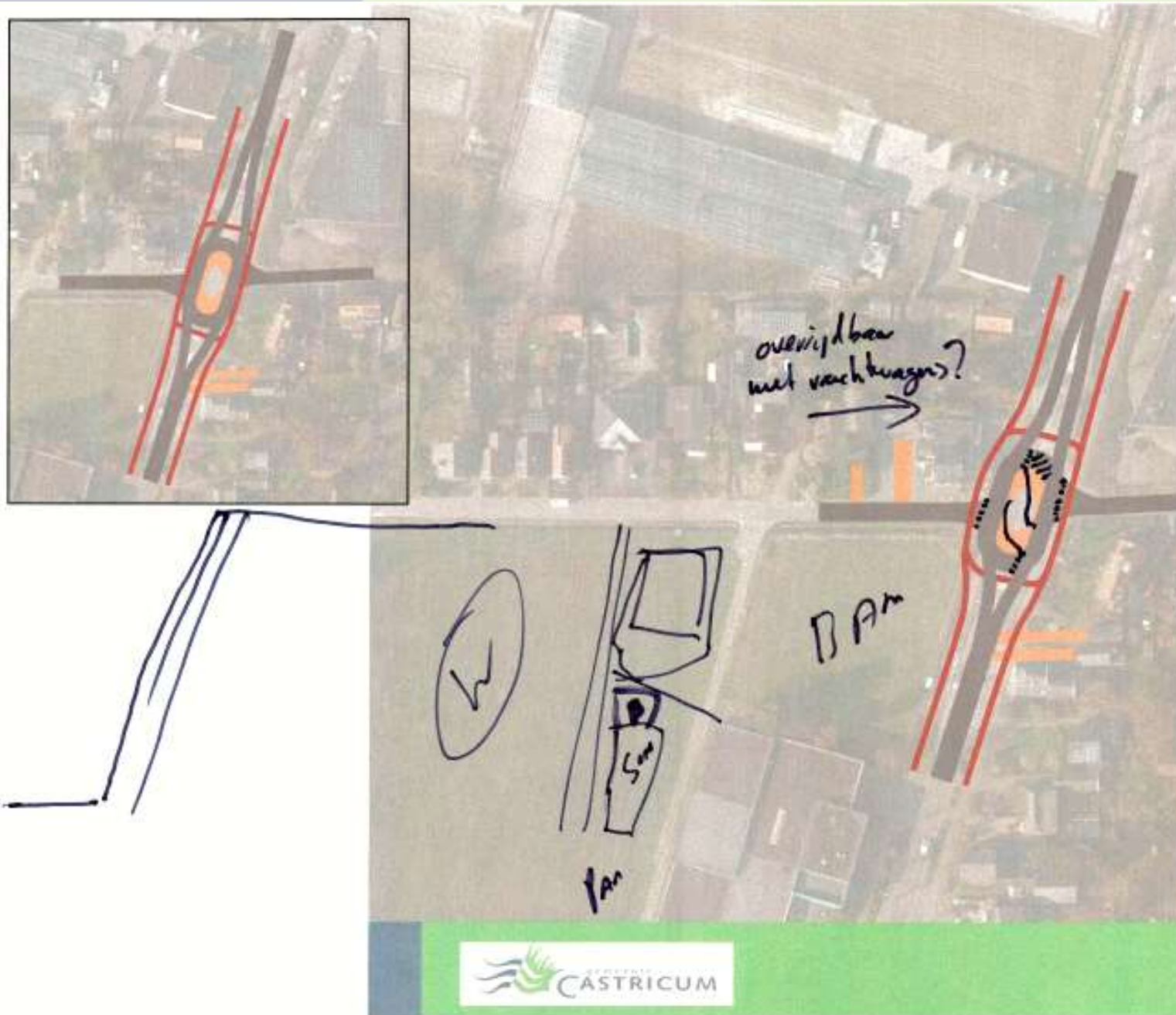
Groep I : voorrangsplein

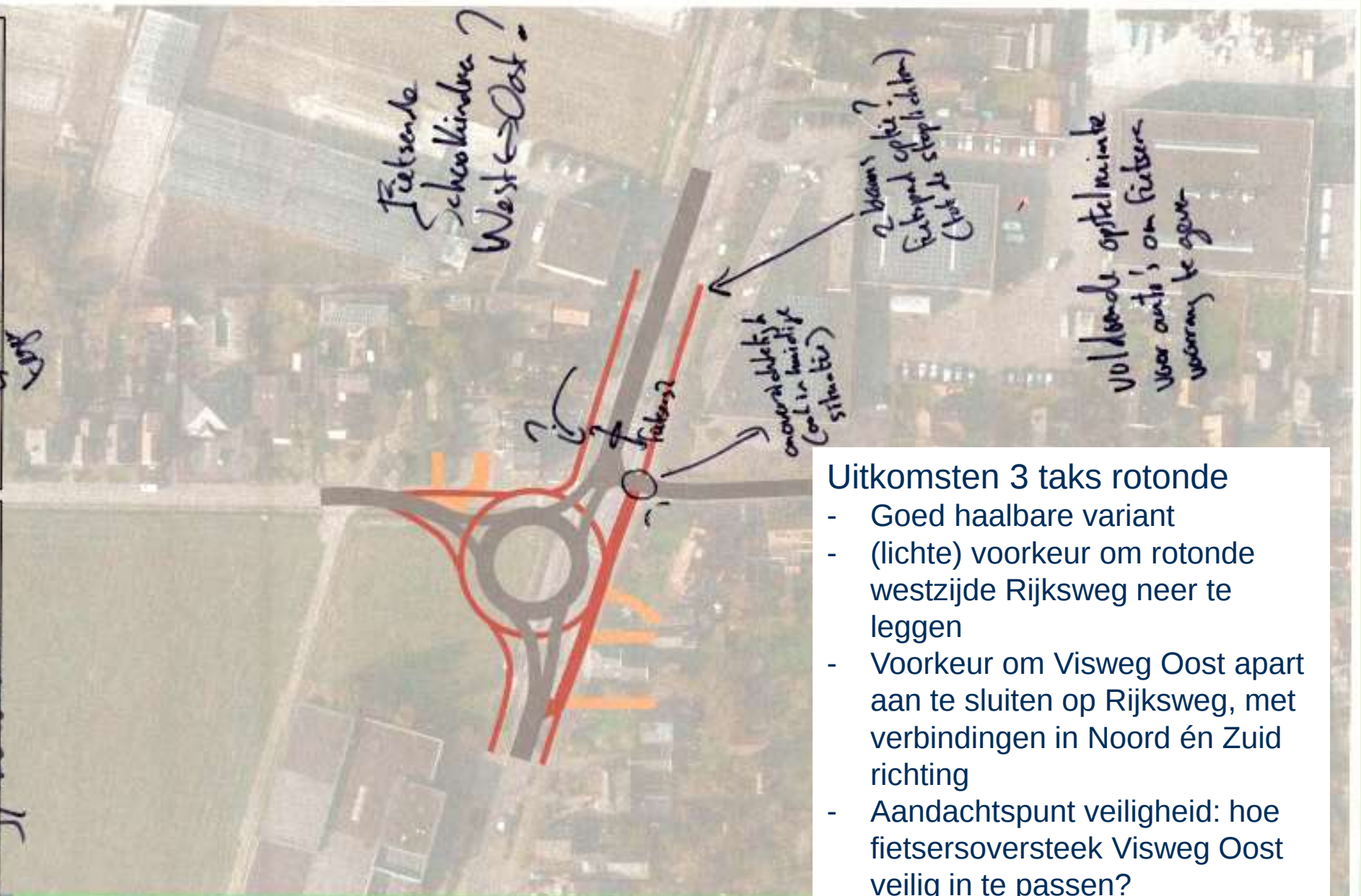
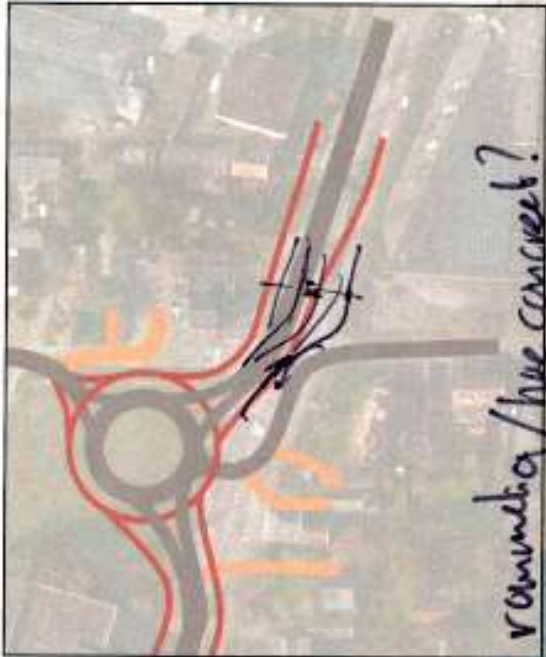
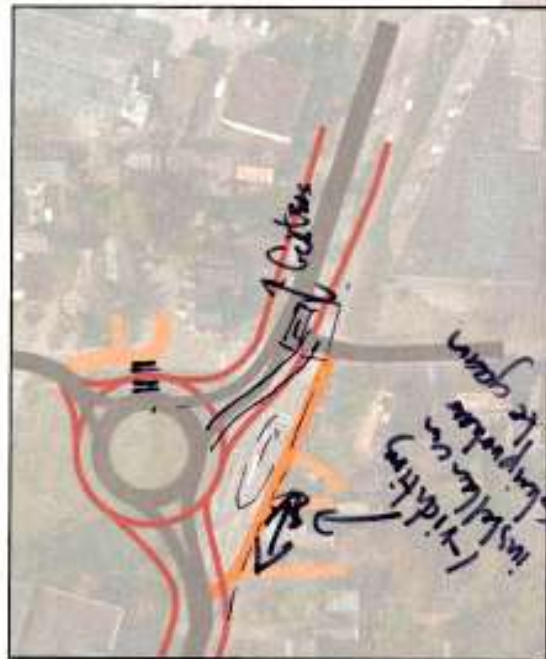
- ① - VOORRANGS VOOR RIJKSWEG
 - WIJK AANSLUITING SECUNDAIR; terwijl stroom toeneemt
 - kom je er overheen
 - NADELIG t.o.v. rotonde

- ② a. - veel afstappen, GEVAARLIJK VOOR ouderen
 - N-Z GOED; ONTSLOTING WIJKEN NADELIG
- b. - ramp vrachtverkeer: blokkade ~~afstapen~~ weg
 - doorstroming vrachtverkeer goed bij opstapen

c. OV: VOORDELIG VOOR LIJNDIENST } relatief
 H.D.: ~~prima~~ " " " "

- ③: ~~auto's zien van alles over het hoofd~~
 - voldoende ruimte tussen rijbaan & fietspad
 - veel stoppen: gevaarlijk ouderen
- ④ - ruimtebeslag groot: chinees
 - tuinen geredend?
 - ontsluiting goed percelen





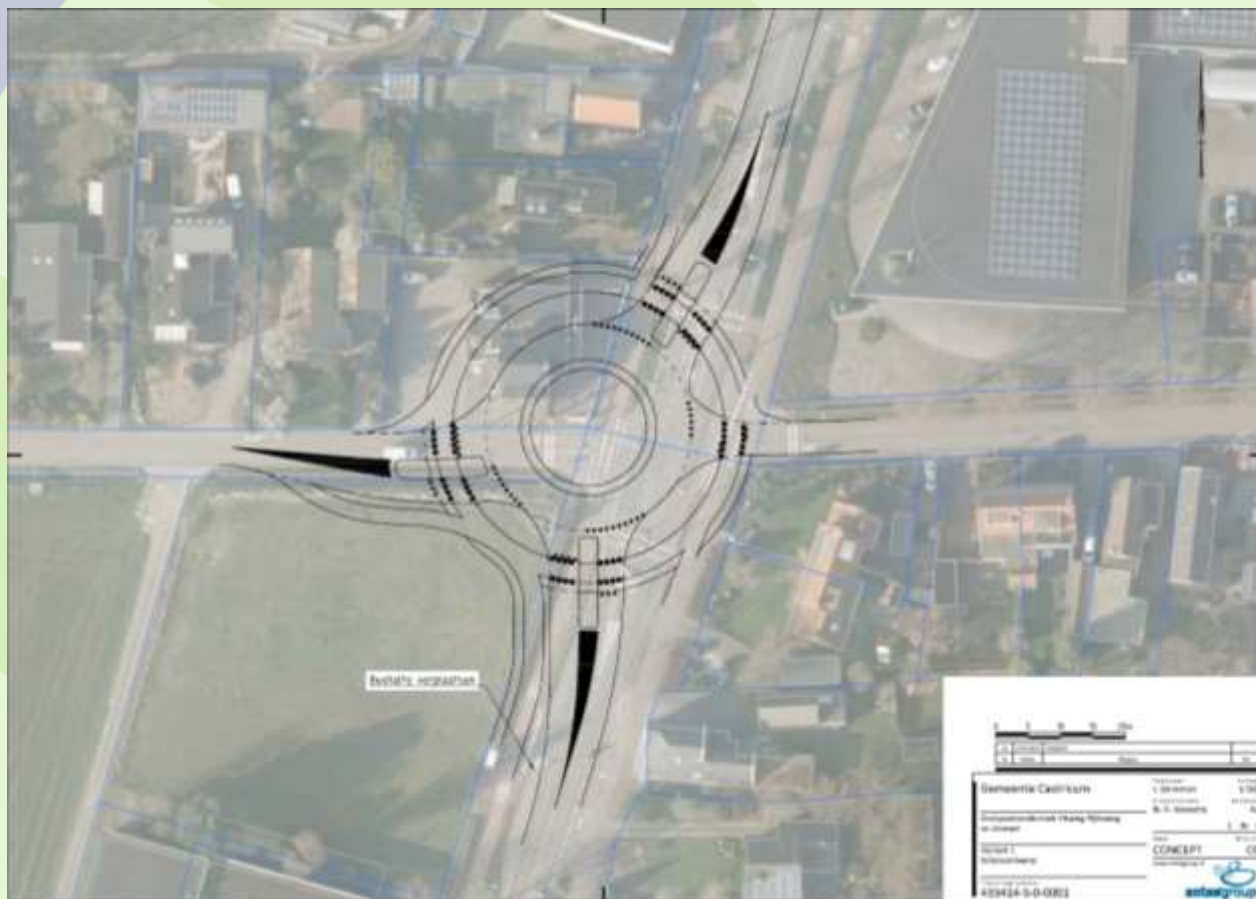
Uitkomsten 3 taks rotonde

- Goed haalbare variant
- (lichte) voorkeur om rotonde westzijde Rijksweg naar te leggen
- Voorkeur om Visweg Oost apart aan te sluiten op Rijksweg, met verbindingen in Noord én Zuid richting
- Aandachtspunt veiligheid: hoe fietsers overstek Visweg Oost veilig in te passen?
- Aandachtspunt: voorkom sluipverkeer op parallelweg

Verdieping analyse

- 2 varianten nader onderzocht: 3 taks en 4 taks rotonde
- Nadere uitwerking ontwerp/ inpassing rotondes
- Nieuwe verkeerscijfers beschikbaar (o.a. met ontwikkeling nieuwe supermarkt) -> betere analyse doorstroming
- Lucht- en geluidseffecten in beeld

Ontwerp 4-taks rotonde



- Perceel Chinees restaurant wordt doorsneden
- Overige percelen blijven volledig intact, erftoegangen bereikbaar (nog nader te detailleren)
- 3 meter breed fietspad, fietsers in de voorrang
- Voldoende ruimte voor draaicirkel vrachtverkeer (diameter buitenkant wegdek = ca. 30 meter)
- Voldoende ruimte tussen fietspad – weg op de rotonde (i.v.m. veiligheid)

Ontwerp 3-taks rotonde



- Perceel Chinees restaurant blijft intact, percelen in eigendom BAM doorsneden
- Overige percelen blijven volledig intact, erftoegangen bereikbaar (via parallelweg)
- Ontsluiting parkeerterrein Chinees restaurant nog nader te detailleren
- 3 meter breed fietspad, fietsers in de voorrang
- Bestaande fietsoversteek noordzijde Rijksweg behouden
- Voldoende ruimte voor draaicirkel vrachtverkeer (diameter buitenkant wegdek = ca. 30 meter)
- Voldoende ruimte tussen fietspad – weg op de rotonde (i.v.m. veiligheid)

Doorstroming 4-taks rotonde



Goed

Drukste periode = avondspits

Max. gem wachtrij = ca. 3 auto's

Logica weggebruiker: 4 takken sluiten (redelijk)
evenwijdig op elkaar aan

■ ■ ➔ Dominante richtingen

Doorstroming 3-taks rotonde



Goed

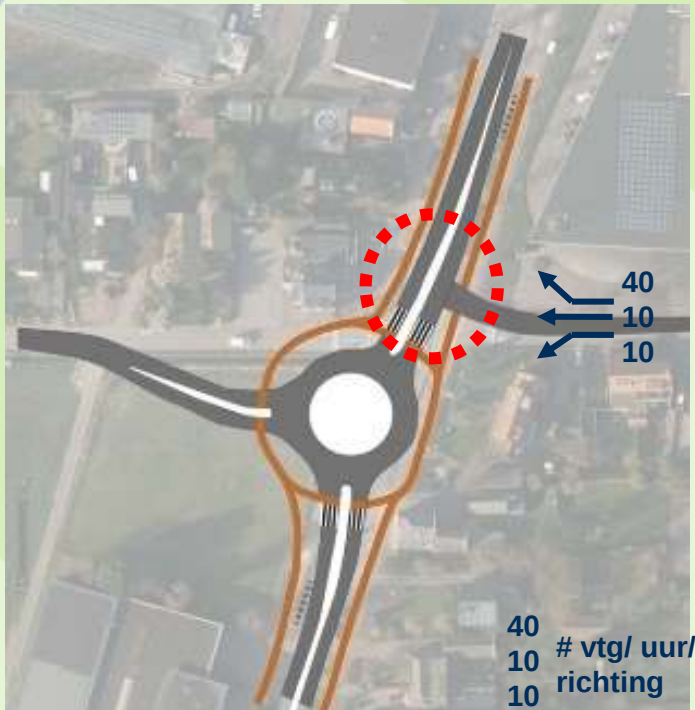
Drukste periode = avondspits

Max. gem wachtrij = ca. 3 auto's

Logica weggebruiker: route in noord->zuid richting kan bij weggebruiker zorgen voor 'chicane gevoel'

■ ■ ■ ► Dominante richtingen

Doorstroming kruispunt Rijksweg – Visweg Oost



Matig

Drukste periode = avondspits

Max. gem wachtrij = groot

Huidige ontwerp: verkeer vanaf Visweg Oost kan zowel in noordelijke als zuidelijke richting afslaan -> wachtrijen, verkeer in zuidelijke richting loopt vast

Optie 1: verkeer vanaf Visweg Oost kan alleen in noordelijke richting afslaan -> wachtrijen beperkt, **doorstroming voldoende**

Optie 2: opstelruimte in middenberm creëren -> verkeer in zuidelijke richting steekt in 2 gedeeltes over -> **doorstroming voldoende**

Geluid

4 taks rotonde

- Reconstructieonderzoek nodig (max toename = 6 dB)
- Na reconstructieonderzoek, Visweg 16 mogelijk knelpunt, nadere maatregelen nodig

3 taks rotonde

- Reconstructieonderzoek nodig (max toename = 3 dB)
- Bij eventuele vaststelling hogere waarde, aanvullend woningonderzoek binnen niveau nodig

Wet geluidhinder

- Toename geluid < 1,5 dB geen actie en nader onderzoek nodig
- Tussen 1,5 dB en 5 dB nader onderzoek nodig (reconstructieonderzoek in het kader Wet Geluidhinder), mogelijk ontheffing en vaststelling hogere waarde
- Geluidstoename > 5 dB. Knelpunt, aanvullende maatregelen nodig

Adres	Geveloriëntatie	Hoogte [m]	Autonome situatie	4-taks rotonde	3-taks rotonde
Rijksweg 121	Z	1,5	57	nvt	60 (+3)
Rijksweg 123	Z	4,5	58	60 (+2)	58 (+0)
Rijksweg 125a	O	1,5	55	56 (+1)	55 (+0)
Visweg 16	O	1,5	51	55 (+4)	53 (+2)
Visweg 16	O	1,5	48	54 (+6)	51 (+3)
Visweg 18	O	4,5	48	50 (+2)	51 (+3)

Geluid

- Woningen met een hogere geluidswaarde



Luchtkwaliteit

Aanleg rotonde beperkt effect op luchtkwaliteit:

- geen significante toename verkeer
- deel van het verkeer dichterbij (sommige) woningen

Door lage huidige en toekomstige omgevingsconcentraties -> blijvend onder wettelijke grenswaarden

	2016	2020	2030	Maatgevende grenswaarde	Minimale ruimte tot grenswaarde
Stikstofdioxide (NO ₂)	18,0	15,0	10,1	40	22,0
Fijn stof (PM ₁₀)	18,2	18,8	16,7	31,2	12,4
Fijn stof (PM _{2,5})	9,7	10,0	8,2	25	15,0

Maximale jaargemiddelde concentraties NO₂, PM₁₀, PM_{2,5} in µg/m³ in de directe omgeving van de nieuwe rotonde

PAUZE

Tweede deel van de avond



- Twee tafels met elk 1 variant
 - Algemeen: kunt u de stappen (trechters van varianten) volgen? Is de juiste informatie gepresenteerd om een afweging te maken?
 - Voorliggende variant: welke wensen en ideeën heeft u voor de nadere uitwerking?
- Plenair resultaten presenteren en bespreken

Tweede deel van de avond



- Afsluiting (formulier):
 - Welke variant heeft uw voorkeur? Of geen van beide, een andere? Waarom?

Vervolg

- Verslaglegging tweede werkatelier uiterlijk 10 oktober
- Reacties deelnemers uiterlijk 17 oktober
- Openbare bijeenkomst: 13 november (onder voorbehoud)
 - Presentatie van rotondevarianten
 - Reacties ophalen omwonenden en gemeenteraad

Proces, waar staan we nu?

4. Uitwerken kansrijke opties (juli-september 2018)

• Werkatelier II

5. Terugkoppeling (november 2018)

- Informatiebijeenkomst voor inwoners en raadsleden

6. Advies aan gemeenteraad (januari 2019)

- Ter bespreking en besluitvorming

Afsluiting

- Vragen?

Bijlage 4. Presentatie Werkatelier 3



Werkatelier 3

Herinrichting kruispunt Rijksweg-Visweg

5 maart 2019

Doel van vanavond

- Waar staan we en hoe werken we samen?
- Terugkoppeling resultaat tweede werkatelier 2 oktober 2018
- Toelichting op en bespreken van uitwerking twee rotondevarianten
- Individuele voorkeuren van werkgroepleden

Agenda

- Proces & terugblik (19.30 – 19.50 uur)
- Toelichting op aanvullende verkeerskundige onderzoeken en uitwerking van de 2 rotondevarianten (19.50 – 20.15 uur)
- Tafelsessies Verkeer en Akoestiek | Schuif aan om specifieke vragen aan verkeerskundige en akoestisch adviseurs te stellen (20.15 – 21.00 uur)
- Invullen formulier voorkeursvarianten (21.00 – 21.15 uur)
- Plenaire samenvatting met toelichting op vervolg (21.15 – 21.30 uur)
- Afsluiting (21.30 uur)

Proces, waar staan we nu?

1. Voorbereiding
2. Inventariseren (mei 2018)
 - Inloopavond
3. Eerste uitwerking (juni 2018)
 - Werkatelier I

Proces, waar staan we nu?

4. Uitwerken kansrijke opties (juli-september 2018)
 - Werkatelier II
5. Terugkoppeling (november 2018 – maart 2019)
 - Werkatelier III
 - Informatiebijeenkomst voor inwoners en raadsleden (maart 2019)
6. Advies aan gemeenteraad (mei 2019)
 - Ter bespreking en besluitvorming

Werkateliers

- De participatiegroep geeft **advies** mee aan de gemeente Castricum.
- **Stapsgewijs** werken we toe naar een optimale oplossing.
- Een deelnemer is een **representant** van een groep; geen vertegenwoordiger.
- De participatiegroep telt maximaal 15 personen. **Evenredige** vertegenwoordiging van verschillende groepen.
- Een deelnemer committeert zich niet aan het resultaat. Hij of zij kan een **afwijkende mening** hebben.

Terugblik: werkatelier 2 oktober 2018

- 2 rotondevarianten toegelicht en besproken: 4-taks rotonde en 3-taks rotonde
- Er zijn vragen over o.a.
 - De gepresenteerde verkeerscijfers
 - De geluidstoename
 - De detailuitwerking van de ontwerpen
- In groepen uiteen: verdieping en nader commentaar door werkgroepleden
- Goede sfeer en constructieve, maar ook kritische (werk)houding werkgroepleden

Terugblik: werkatelier 2 oktober 2018

- De stappen zijn helder, maar meer informatie nodig om keuze te maken
- Er wordt een derde werkatelier georganiseerd. Uit de 9 ontvangen formulieren bleek dat 8 deelnemers behoefte hebben aan meer informatie en een nauwkeurige uitwerking van de diverse varianten.
- Nieuwe verkeerstellingen in december 2018.

Verkeer | Onderzoek & analyse

- 2 varianten nader onderzocht: 3 taks en 4 taks rotonde
- Verbeteren uitwerkingen ontwerp/ inpassing rotondes
- Nieuwe verkeerscijfers beschikbaar (o.a. met ontwikkeling nieuwe supermarkt) → actuele cijfers verkrijgen en toepassen in analyses t.b.v. onderbouwing analyse doorstroming
- Lucht- en geluidseffecten in beeld

Verkeer | 2 rotondevarianten

4-taks rotonde



3-taks rotonde



Verkeer | Ontwerp-optimalisatie

4-taks rotonde



3-taks rotonde



4-taks rotonde

Ontwerp | rijcurve maatgevende voertuigen
gewaarborgd (voor vrachtverkeer is dia-
meter buitenkant wegdek ca. 30 meter).

Verkeer | fietsers in de voorrang.

Verkeersveiligheid (I) | voldoende ruimte i.v.m. bescherming verkeersdeelnemers (massa en afmetingen fietsers gemotoriseerd verkeer).

Verkeersveiligheid (II) | Voldoende zicht verkeersdeelnemers op oversteekplekken.

Verkeersveiligheid (III) | Gepaste snelheid ter plaatse van de oversteeklocaties.

Ruimte (I) | Ontwerp doorsnijdt perceel

Ruimte (II) | Overige percelen blijven intact, erftoegangen bereikbaar.



3-taks rotonde

Ontwerp | rijcurve maatgevende voertuigen
gewaarborgd (vb. voor vrachtverkeer is dia-
meter buitenkant wegdek ca. 30 meter).

Verkeer | fietsers in de voorrang.

Verkeersveiligheid (I) | voldoende ruimte i.v.m. bescherming verkeersdeelnemers (massa en afmetingen fietsers gemotoriseerd verkeer).

Verkeersveiligheid (II) | Voldoende zicht verkeersdeelnemers op oversteekplekken.

Verkeersveiligheid (III) | Gepaste snelheid ter plaatse van de oversteeklocaties.

Ruimte (I) | Ontwerp voorziet in ontsluiting Chinees restaurant.

Ruimte (II) | Overige percelen blijven intact, erftoegangen bereikbaar (via parallelweg)

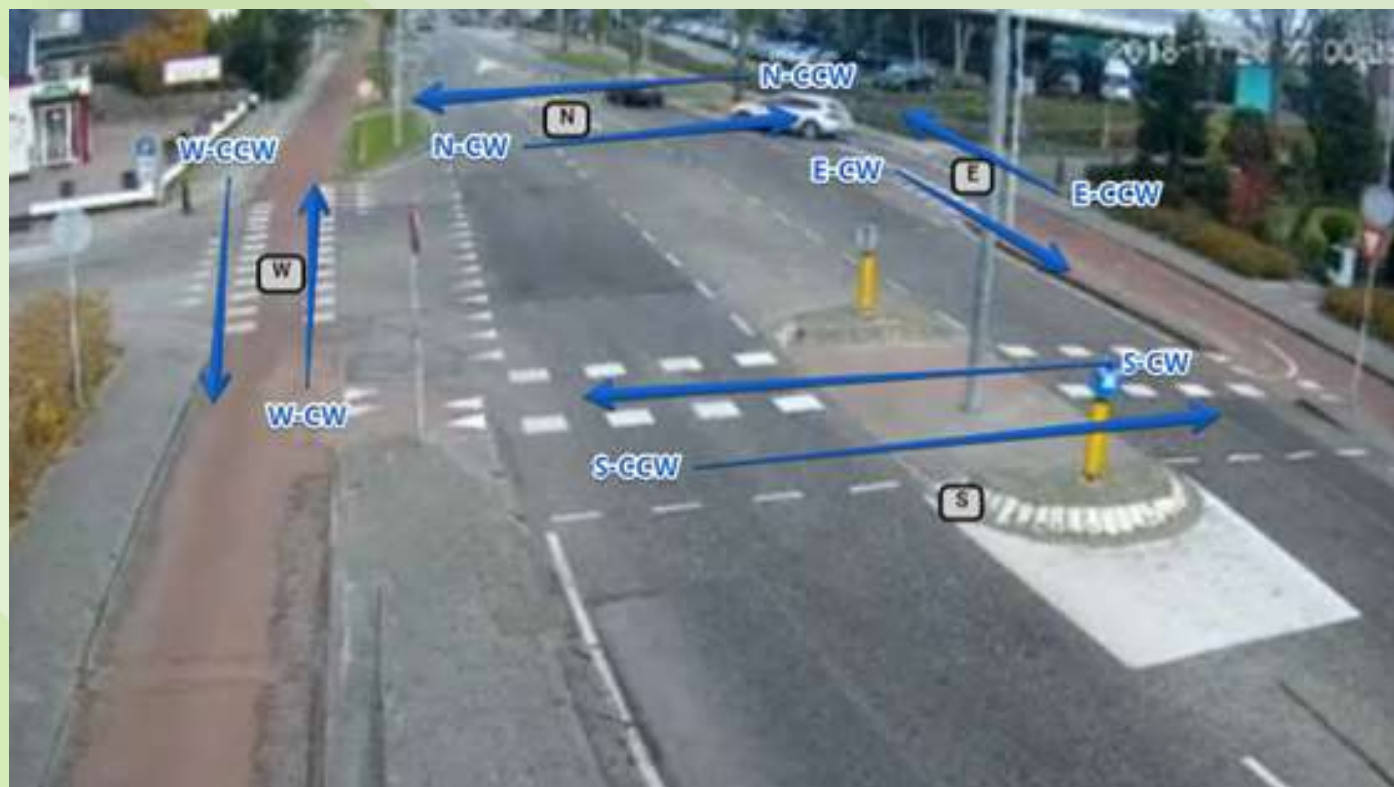
Ruimte (III) | Percelen in eigendom BAM doorsneden



Verkeerscijfers | Meetmethodiek

- Connection Systems | Venhuizen
- Periode 23 november 2018 t/m 6 december 2018
- Registratie van verkeer m.b.v. camera
- Beeldanalyse resulteert in verkeerstelling en -cijfers
- Verkeerstelling bevat van alle verkeersdeelnemers het type en de richting

Verkeerscijfers | Impressie camerabeeld



Verkeerscijfers | Telcijfers december 2018

Etmaal

Ochtendspits (2h)

Avondspits (2h)

Rijksweg Noordzijde

288 6.797 576



585

92

142

Visweg
Oost



Visweg
West

230

102

418



422 6.767 181

Rijksweg Zuidzijde

24 908 40



66

10

19



32

15

62



29 667 21

60 1.046 104



83

16

14



20

13

59



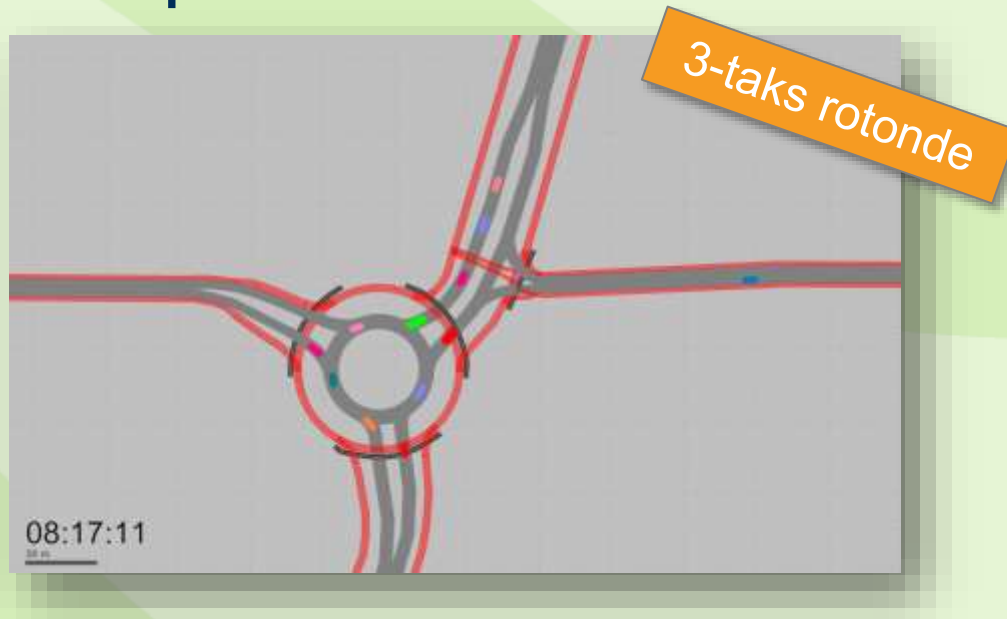
86 1.180 27

- [illegible]

4-taks rotonde

Verkeerscijfers | Logische stappen

- **Stap 2.** Modelsimulatie maken d.m.v. Vissim ✓

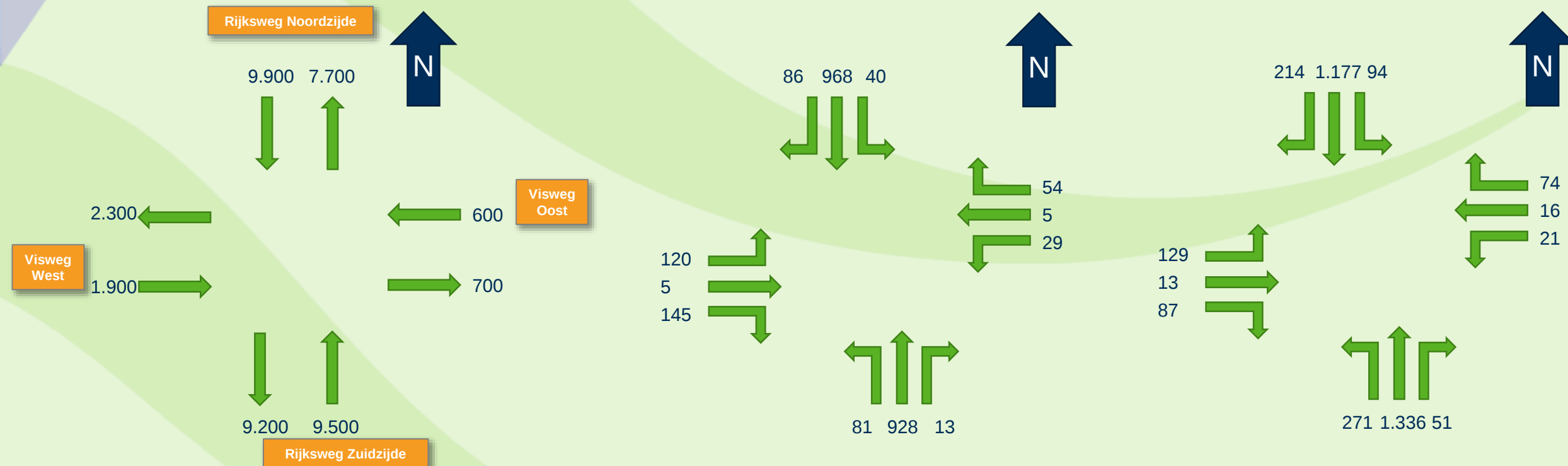


Verkeerscijfers | Model prognose 2030

Etmaal Zonder kruispuntstroom

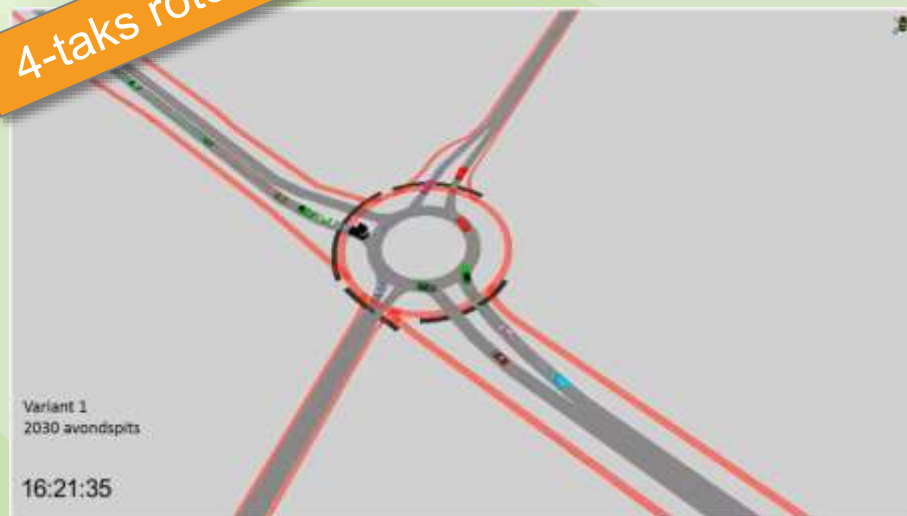
Ochtendspits (2h)

Avondspits (2h)



Verkeerscijfers | Vissim animaties

4-taks rotonde



3-taks rotonde



Geluid & lucht

Geluid & lucht | Geluid

Algemeen, begrippen

- dB, reken norm logaritmische schaal. Waarbij 3 dB een verdubbeling is van geluid (verkeersintensiteit).
- Invallend geluidniveau = zonder reflectie in achterliggende gevel.
- Geluidgevoelig = woning/school
- Niet-geluidgevoelig = restaurant/bedrijven

Wet geluidhinder; wijziging van een bestaande weg (fysiek)

- Wat is het verschil in geluidbelasting tussen:
 - laagste van heersende geluidniveau (1 jaar voor wijziging) / of eerder vastgestelde hogere waarde
 - toekomstige geluidbelasting (10 jaar na wijziging)
- Indien de toename 1,5 dB of meer bedraagt wordt gesproken van “reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder”

Geluid & lucht | Geluid

Resultaten verkennend onderzoek

Wet geluidhinder

- Toename geluid < 1,5 dB geen actie en nader onderzoek nodig
- Tussen 1,5 dB en 5 dB nader onderzoek nodig (reconstructieonderzoek in het kader Wet geluidhinder), mogelijk ontheffing en vaststelling hogere waarde
- Geluidtoename > 5 dB. Knelpunt, aanvullende maatregelen nodig

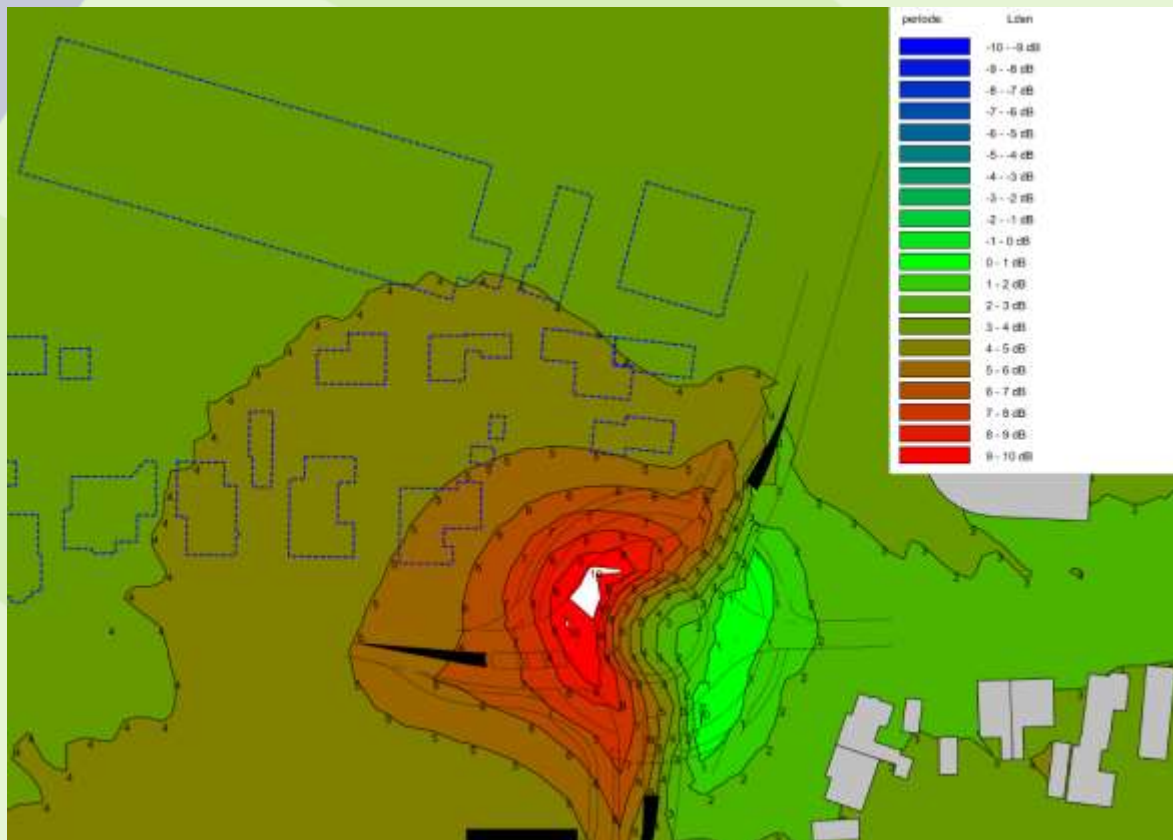
Adres	3 taks rotonde		4 taks rotonde	
	2030	Toename	2030	Toename
Middenweg 50	54	+4,05	54	+4,07
Middenweg 75	58	+4,04	58	+4,04
Nachtorchis 15	56	+4,08	56	+4,08
Rijksweg 111	59	+4,04	58	+4,04
Rijksweg 113	59	+4,04	59	+4,04
Rijksweg 115	56	+4,04	56	+4,04
Rijksweg 117	58	+4,05	58	+4,05
Rijksweg 117a	58	+4,05	53	+4,05
Rijksweg 121	60	+6,23	-	-
Rijksweg 123	56	+3,55	59	+5,62
Rijksweg 125	54	+3,58	57	+3,97
Rijksweg 125a	55	+3,59	55	+3,98
Rijksweg 136	54	+4,05	53	+4,06
Rijksweg 136a	59	+4,21	58	+4,11
Rijksweg 136b	60	+4,15	60	+4,04
Rijksweg 136c	61	+4,15	57	+4,05
Rijksweg 138	62	+4,13	56	+4,05
Rijksweg 140	58	+4,05	57	+4,05
Rijksweg 142	64	+4,20	64	+4,09
Rijksweg 144	58	+3,94	59	+4,14
Rijksweg 146	59	+3,95	58	+4,28
Rijksweg 148	53	+3,94	53	+4,14
Rijksweg 150	57	+3,44	57	+4,11
Rijksweg 152	58	+2,88	54	+3,73
Rijksweg 154	57	+3,63	58	+2,51
Rijksweg 156	59	+3,63	61	+3,61
Rijksweg 158	51	+2,99	51	+3,04
Rijksweg 160a	55	+3,62	59	+3,62
Rijksweg 162	56	+3,62	56	+3,62
Rijksweg 164	61	+3,62	61	+3,62
Visweg 16	53	+5,44	55	+6,98
Visweg 18	51	+2,96	50	+2,08
Visweg 55	52	+3,79	50	+2,47
Visweg 57	53	+3,72	52	+2,40

Geluid & lucht | Geluid

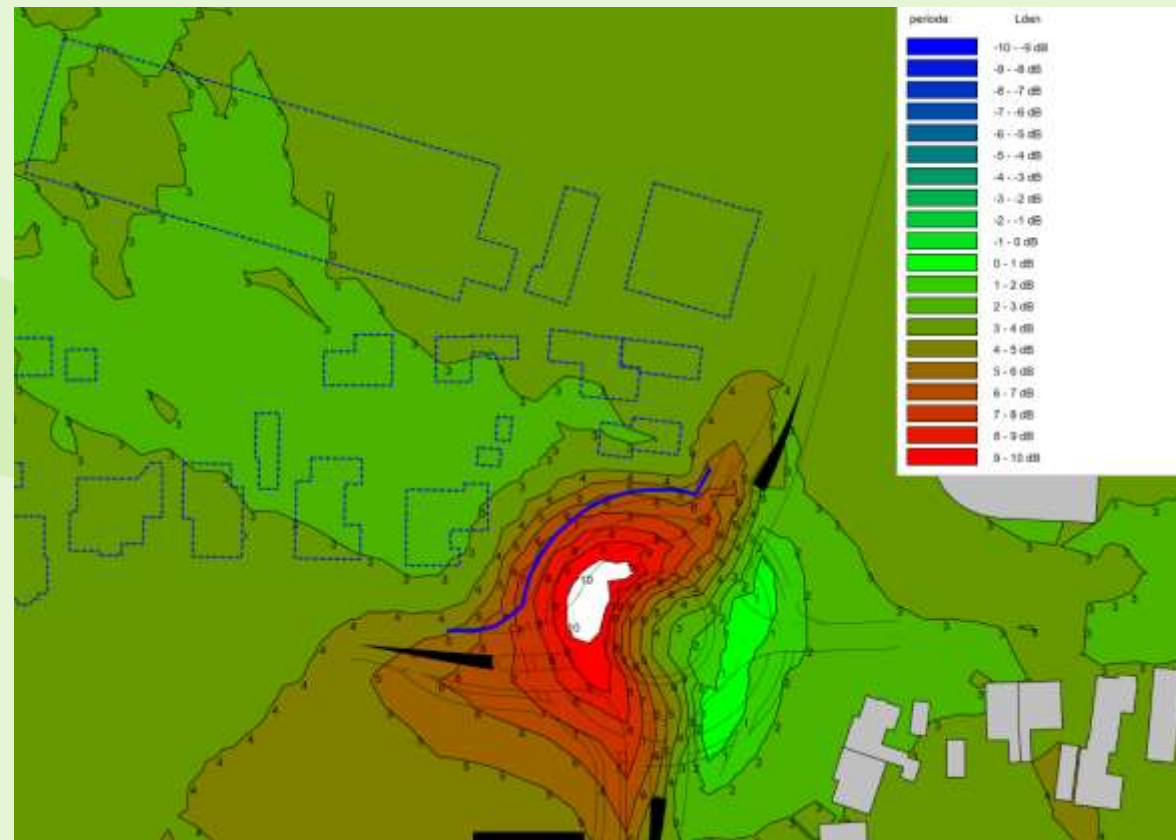
- Reconstructieonderzoek noodzakelijk (max toename = 6 dB voor 3 taks rotonde en 7 dB voor 4 taks rotonde)
- Onderzoek noodzakelijk naar geluidreducerende maatregelen met als doel het geluidniveau terug te brengen naar de huidige situatie, maar in ieder geval onder de 5 dB toename:
 - Dunne deklagen tot 50 meter voor rotonde
 - SMA op de rotonde en 50 meter daarna
 - Geluidscherm
- Bij eventuele vaststelling hogere waarde, aanvullend woningonderzoek binnenniveau nodig. Geluidniveau in de woning ten hoogste 33 dB. Geluidwerende maatregelen:
 - Ventilatievoorzieningen
 - Akoestisch glas
 - Kier- naaddichting

Geluid & lucht | Geluid

Zonder scherm



Met scherm van 3 meter hoogte



Geluid & lucht | Luchtkwaliteit

Aanleg rotonde beperkt effect op luchtkwaliteit:

- geen significante toename verkeer op Rijksweg
- deel van het verkeer dichterbij (sommige) woningen

Door lage huidige en toekomstige omgevingsconcentraties -> blijvend onder wettelijke grenswaarden

	2016	2020	2030	Maatgevende grenswaarde	Minimale ruimte tot grenswaarde
Stikstofdioxide (NO ₂)	18,0	15,0	10,1	40	22,0
Fijn stof (PM ₁₀)	18,2	18,8	16,7	31,2	12,4
Fijn stof (PM _{2,5})	9,7	10,0	8,2	25	15,0

Maximale jaargemiddelde concentraties NO₂, PM₁₀, PM_{2,5} in µg/m³ in de directe omgeving van de nieuwe rotonde

Tafelsessies & uw voorkeur



- Gelegenheid om vragen te stellen aan en in gesprek te gaan met verkeerskundigen (Tafel I) en akoestisch adviseur (Tafel II) over:
 - Geoptimaliseerd ontwerp 3- en 4-taks rotonde
 - Dynamische verkeersmodel
 - Verkeerstellingen
 - Akoestische quick-scan
- Welke rotondevariant heeft uw voorkeur?
- Hoe heeft u het werkatelier ervaren?

Vervolg

- Openbare bijeenkomst: [datum] (onder voorbehoud)
 - Presentatie van rotondevarianten
 - Reacties ophalen omwonenden en gemeenteraad

Proces, waar staan we nu?

4. Uitwerken kansrijke opties (juli-september 2018)
 - Werkatelier II
5. Terugkoppeling (november 2018 – maart 2019)
 - Werkatelier III
 - Informatiebijeenkomst voor inwoners en raadsleden (maart 2019)
6. Advies aan gemeenteraad (mei 2019)
 - Ter bespreking en besluitvorming

Afsluiting

- Vragen?

Bijlage 5. Presentatie Slotbijeenkomst



Informatiebijeenkomst
Kruispunt Rijksweg-Visweg
23 april 2019 | Limmen

Onze opdracht

De gemeente Castricum vraagt Antea Group onderzoek uit te voeren naar de juiste (rotonde-) oplossing en –vormgeving van het kruispunt Rijksweg / Visweg te Limmen in de gemeente Castricum.

Castricum | 26 april 2018

De heer Rodenburg | Civiele Werken en Verkeer

Doel van vanavond

- Proces & terugblik
- Trechtering van rotondevarianten
- Toelichting op de uitwerking rotondevarianten (2)
- Vervolgproces en -stappen
- Inloop en tafelsessie Kruispunt Rijksweg – Visweg

Agenda

- Proces & terugblik (19.30 – 19.45 uur)
- Toelichting op aanvullende verkeerskundige onderzoeken + uitwerking van de 2 rotondevarianten (19.45 – 20.00 uur)
- Vervolgproces en -stappen (20.00 – 20.15 uur)
- Tafelsessies Kruispunt Rijksweg – Visweg | Schuif aan om specifieke vragen aan verkeerskundige adviseurs te stellen (20.15 – 21.30 uur)
- Afsluiting (21.30 uur)

Proces, waar staan we nu?

1. Voorbereiding
2. Inventariseren (mei 2018)
 - Inloopavond
3. Eerste uitwerking (juni 2018)
 - Werkatelier I

Proces, waar staan we nu?

4. Uitwerken kansrijke opties (juli-september 2018)
 - Werkatelier II
5. Terugkoppeling (november 2018 – april 2019)
 - Werkatelier III
 - Informatiebijeenkomst voor inwoners en raadsleden (april 2019)
6. Advies aan gemeenteraad (mei - juli 2019)
 - Ter bespreking en besluitvorming

Terugblik | Inloopbijeenkomst 23 mei 2018

- Meer dan 50 aanwezigen > veel betrokkenheid bij project
- Constructieve houding
- Aanmeldingen werkateliers
- Houd mij op de hoogte!
 - Website gemeente Castricum

Terugblik | Inloopbijeenkomst 23 mei 2018

Knelpunten en wensen:

- Fietzers wel of geen voorrang?
- Ovonde en 2 x 3-taksrotonde: groot ruimtebeslag.
- Aandacht voor vrachtverkeer
- Noodzaak om VRI te vervangen!? Rotonde niet nodig door nieuwe aantakking A9 en afname verkeer
- Kijk naar aansluiting op percelen nabij het kruispunt
- Zorg voor veiligheid van schoolkinderen
- Verkeersstromen in kaart brengen
- Gebruik de grond van BAM



rotande o
BAM te
4 Tak's
chinese's verh

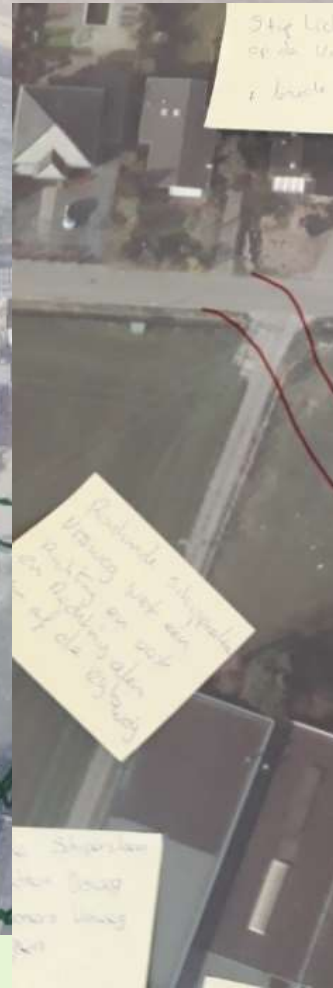
of Kerkhof
an buren
bakke comm

P.J. Zwart
Vissweg 20
Limmen



↑
breder
maken

gebruik
braak terrein

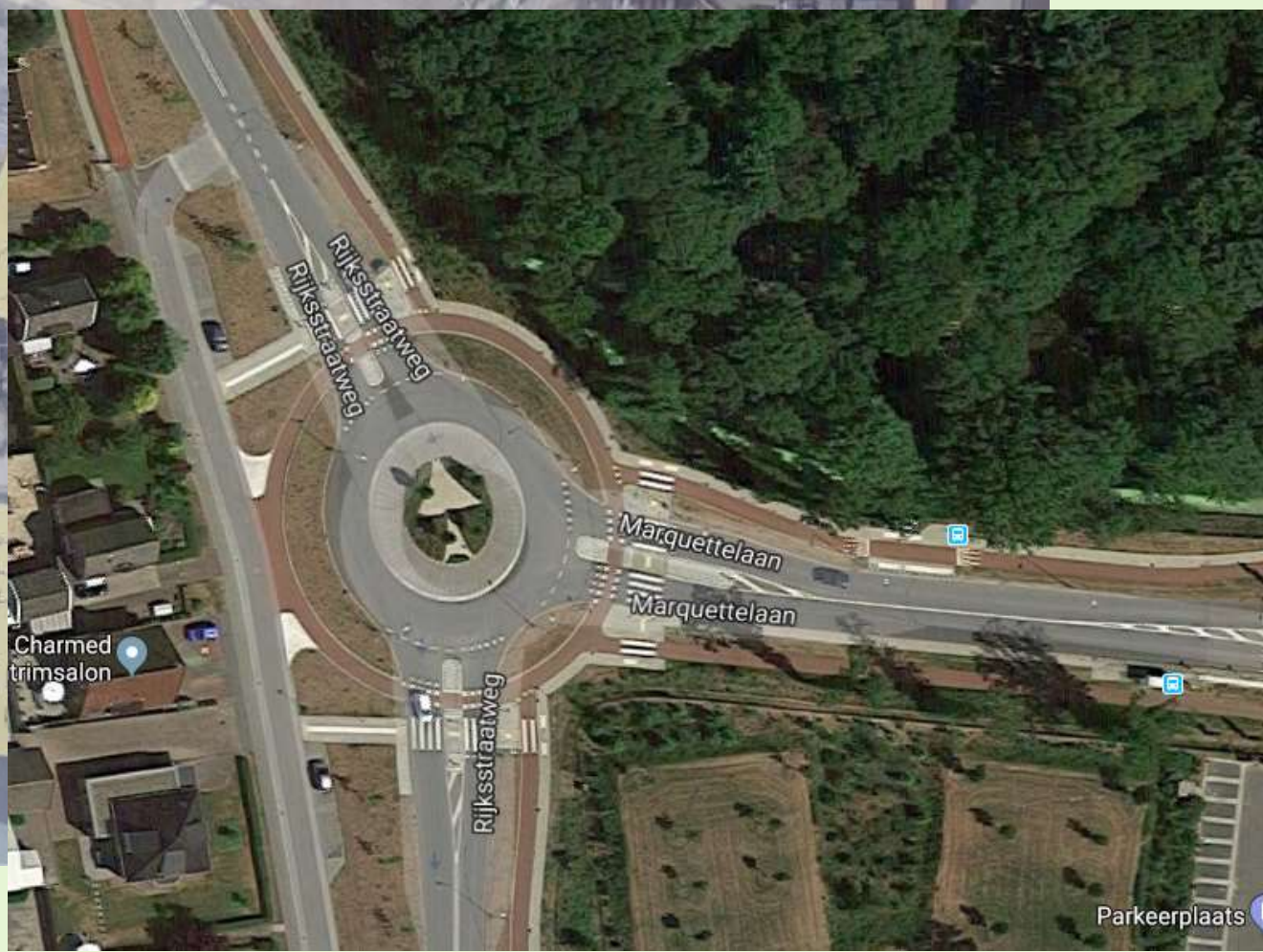


Stijg Lichten
op de Vissweg
i. breder maken

Randveld schip
Vissweg west van
Licht en ook
en lichting
of de Vissweg



rekening
verkeerslicht
sluipwagens
verkeerslichten
" goud"



Terugblik | Werkateliers | 3 bijeenkomsten

- De participatiegroep geeft **advies** mee aan de gemeente Castricum.
- **Stapsgewijs** werken we toe naar een optimale oplossing.
- Een deelnemer is een **representant** van een groep; geen vertegenwoordiger.
- De participatiegroep telt maximaal 15 personen. **Evenredige** vertegenwoordiging van verschillende groepen.
- Een deelnemer committeert zich niet aan het resultaat. Hij of zij kan een **afwijkende mening** hebben.

Terugblik | Verkeerskundige analyse

- 5 (hoofd)varianten rotondes
- Analyse
- Trechtering

Terugblik | Vijf (hoofd)varianten rotondes



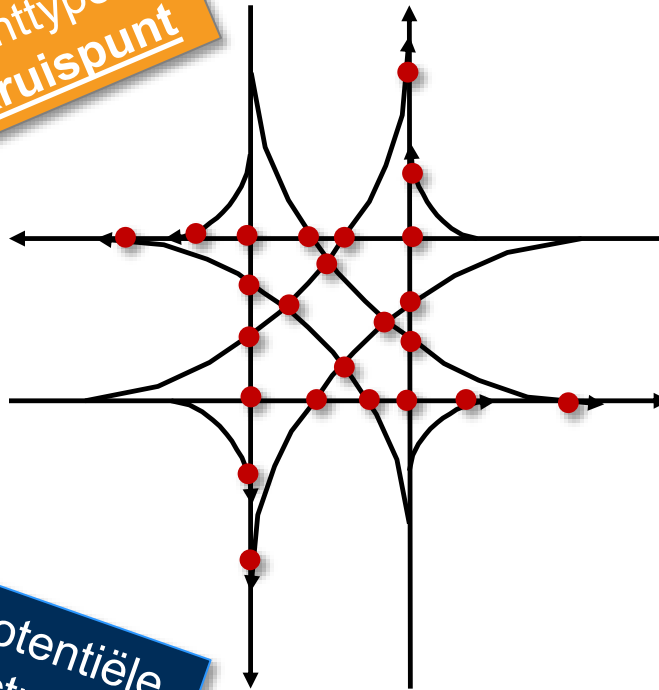
Terugblik | Criteria

Analyse, o.a.

- Inpasbaarheid varianten
- Doorstroming gemotoriseerd verkeer
- Verkeersveiligheid

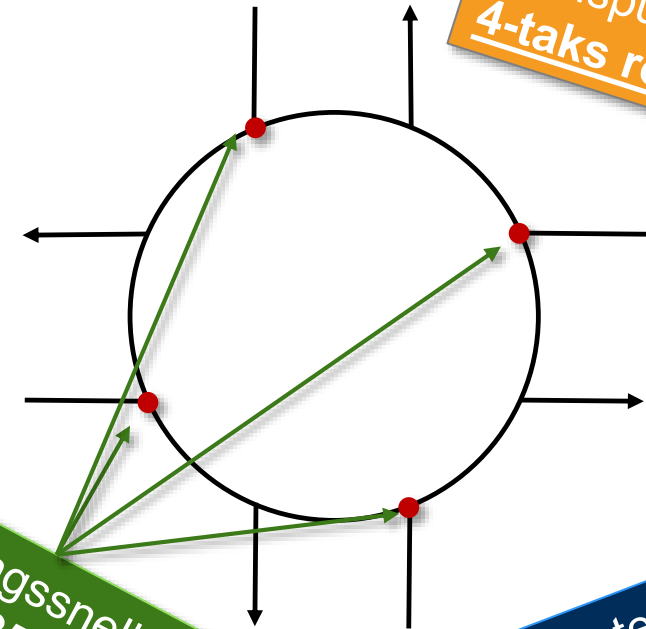
Verkeersveiligheid | Potentiële conflicten

Kruispunttype:
4-taks kruispunt



24 potentiële
conflictpunten

Kruispunttype:
4-taks rotonde



Naderingssnelheid:
30 à 35 km/u

4 potentiële
conflictpunten

Terugblik | Inpassen



Matig

Ruimtebeslag vrij groot
Redelijk gebonden aan huidige locatie



Matig

Ruimtebeslag vrij groot
Redelijk gebonden aan huidige locatie



Voldoende

Ruimtebeslag vrij groot
Locatie is verplaatsbaar



Slecht

Ruimtebeslag groot (2x rotonde)
Locatie is verplaatsbaar



Slecht

Ruimtebeslag groot
Redelijk gebonden aan huidige locatie

Terugblik | Stroomen



Goed

Max. gem wachtrij = ca.
3 auto's

Logica: 4 takken sluiten
(redelijk) evenwijdig op
elkaar aan



Goed

Grootste vertraging = 27 sec
Logica: doorgaand verkeer
wel, verkeer vanaf zijtakken in
twee etappes oversteken



Goed

Max. gem wachtrij = ca. 2,5
auto's

Logica: met name 3 taks
rotonde aan zuidwestkant
gesitueerd, zorgt voor 'chicane
gevoel'



Redelijk

Max. gem wachtrij = ca. 2,5
auto's
Logica: 'chicane gevoel'



Redelijk

Max. gem wachtrij = ca. 3 auto's
Logica: 4 takken sluiten
evenwijdig op elkaar aan,
verkeer vanaf zijtakken via
omweg

Terugblik | Raakvlak



Goed

Lijkt goed inpasbaar
Herkenbare oplossing



Matig - Gemiddeld

Veiligheid
Twijfel over oversteekbaarheid/
doorstroming verkeer
Erfaansluitingen/ ruimtebeslag



Goed

Lijkt goed inpasbaar
Herkenbare oplossing



Matig

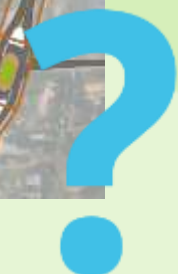
2 rotondes = onlogische
oplossing
Ruimtebeslag is groot



Matig

Ruimtebeslag te groot

Conclusie analyse



Verkeer | Onderzoek & analyse

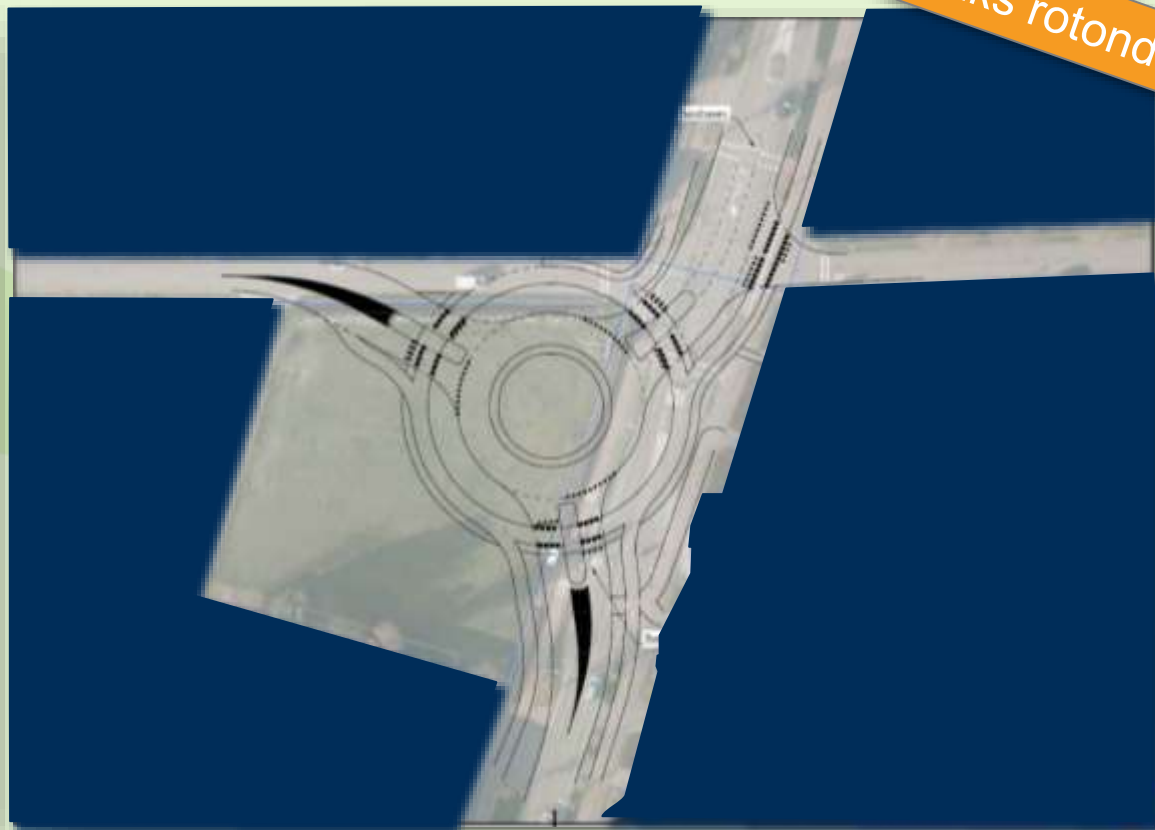
- 2 varianten nader onderzocht: 3 taks en 4 taks rotonde
- Verbeteren uitwerkingen ontwerp/ inpassing rotondes
- Nieuwe verkeerscijfers beschikbaar (o.a. met ontwikkeling nieuwe supermarkt) → actuele cijfers verkrijgen en toepassen in analyses t.b.v. onderbouwing analyse doorstroming
- Toelichting op geluidseffecten

Ontwerp | Systeemgrenzen

4-taks rotonde



3-taks rotonde



Verkeer | 2 rotondevarianten

4-taks rotonde



3-taks rotonde





4-taks rotonde

Ontwerp | rijcurve maatgevende voertuigen
gewaarbord (voor vrachtverkeer is dia-
meter buitenkant wegdek ca. 30 meter).

Verkeer | fietsers in de voorrang.

Verkeersveiligheid (I) | voldoende ruimte i.v.m. bescherming verkeersdeelnemers (massa en afmetingen fietsers gemotoriseerd verkeer).

Verkeersveiligheid (II) | Voldoende zicht verkeersdeelnemers op oversteekplekken.

Verkeersveiligheid (III) | Gepaste snelheid ter plaatse van de oversteeklocaties.

Ruimte (I) | Ontwerp doorsnijdt perceel

Ruimte (II) | Overige percelen blijven intact, erftoegangen bereikbaar.



3-taks rotonde

Ontwerp | rijcurve maatgevende voertuigen
gewaarborgd (vb. voor vrachtverkeer is dia-
meter buitenkant wegdek ca. 30 meter).

Verkeer | fietsers in de voorrang.

Verkeersveiligheid (I) | voldoende ruimte i.v.m. bescherming verkeersdeelnemers (massa en afmetingen fietsers gemotoriseerd verkeer).

Verkeersveiligheid (II) | Voldoende zicht verkeersdeelnemers op oversteekplekken.

Verkeersveiligheid (III) | Gepaste snelheid ter plaatse van de oversteeklocaties.

Ruimte (I) | Ontwerp voorziet in ontsluiting Chinees restaurant.

Ruimte (II) | Overige percelen blijven intact, erftoegangen bereikbaar (via parallelweg)

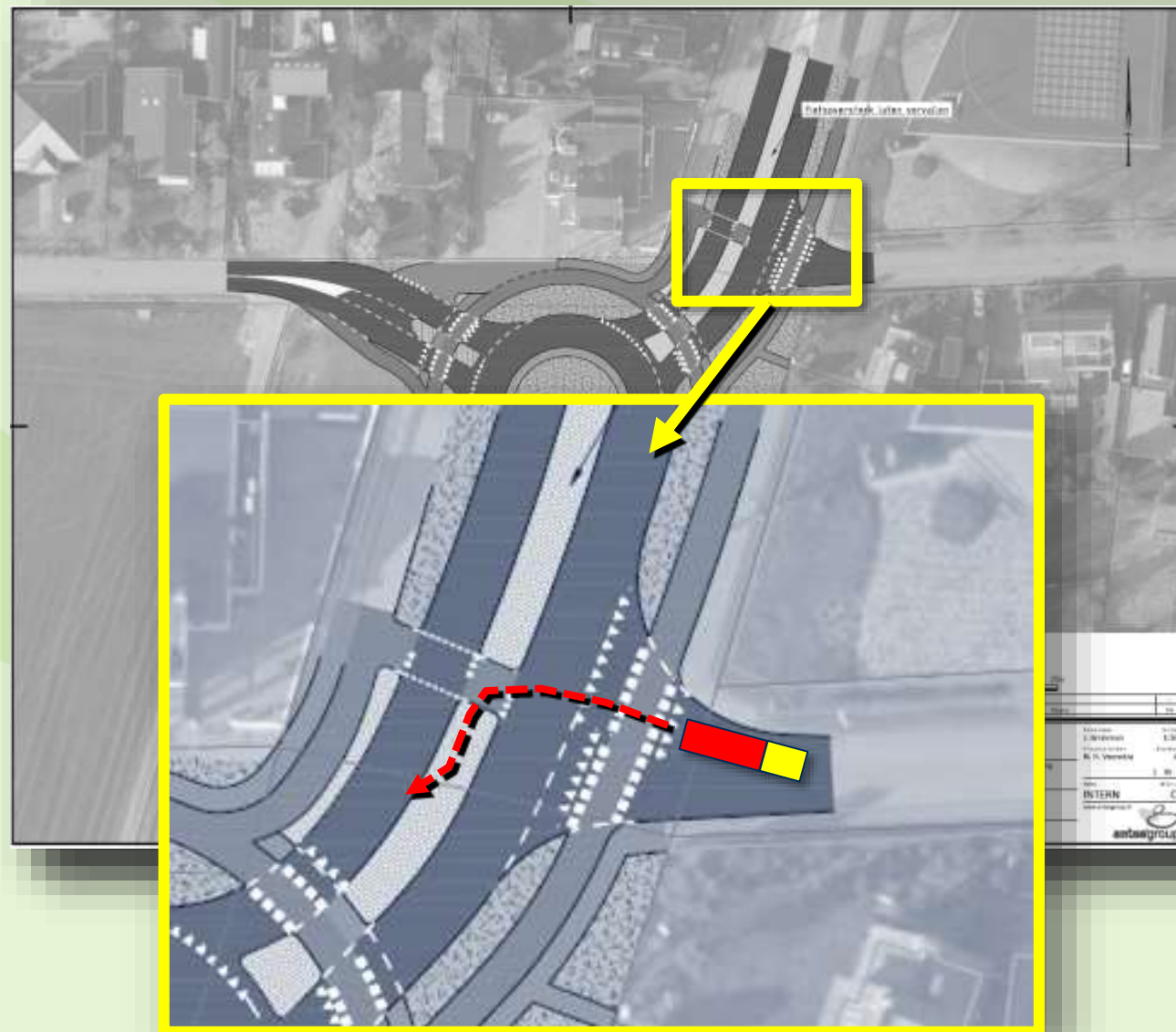
Ruimte (III) | Percelen in eigendom BAM doorsneden



3-taks rotonde (extra)

Fiets & gedrag | Reële kans dat fietsers Visweg-West de rotonde “met de klok mee” rijden in de richting Heiloo.

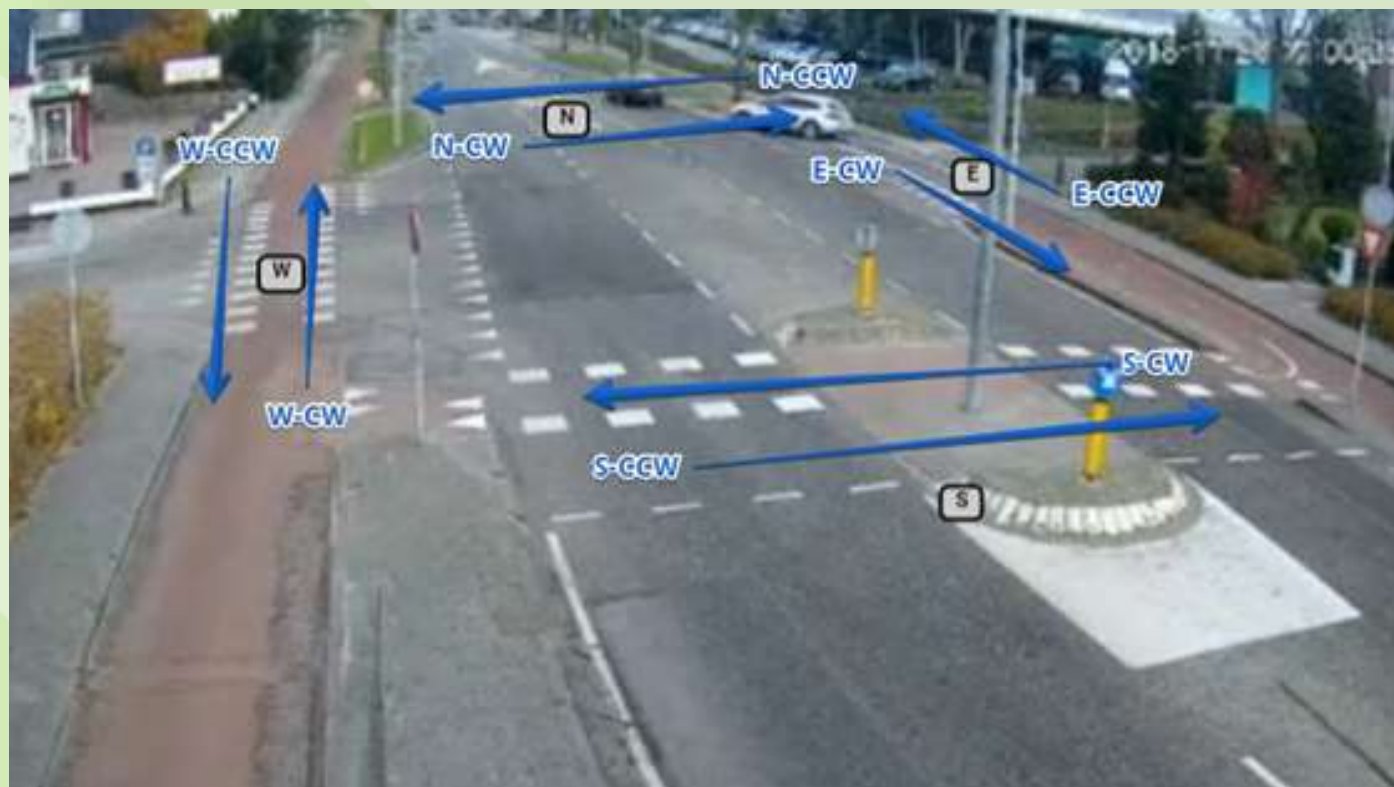
Opstelruimte Rijksweg Noord | Geen ontwerpruimte binnen de systeemgrens om opstelvak te realiseren t.b.v. linksafslaand verkeer vanuit Visweg Oost.



Verkeerscijfers | Meetmethodiek

- Connection Systems | Venhuizen
- Periode 23 november 2018 t/m 6 december 2018
- Registratie van verkeer m.b.v. camera
- Beeldanalyse resulteert in verkeerstelling en -cijfers
- Verkeerstelling bevat van alle verkeersdeelnemers het type en de richting

Verkeerscijfers | Impressie camerabeeld



Verkeerscijfers | Personenautoequivalent



0,2 PAE



0,5 PAE



1,0 PAE



1,9 PAE

Verkeerscijfers | Telcijfers december 2018

Etmaal

Ochtendspits (2h)

Avondspits (2h)

Rijksweg Noordzijde

288 6.797 576



585

92

142

Visweg
Oost



Visweg
West

230

102

418



422 6.767 181

Rijksweg Zuidzijde

24 908 40



66

10

19



32

15

62



29 667 21

60 1.046 104



83

16

14



20

13

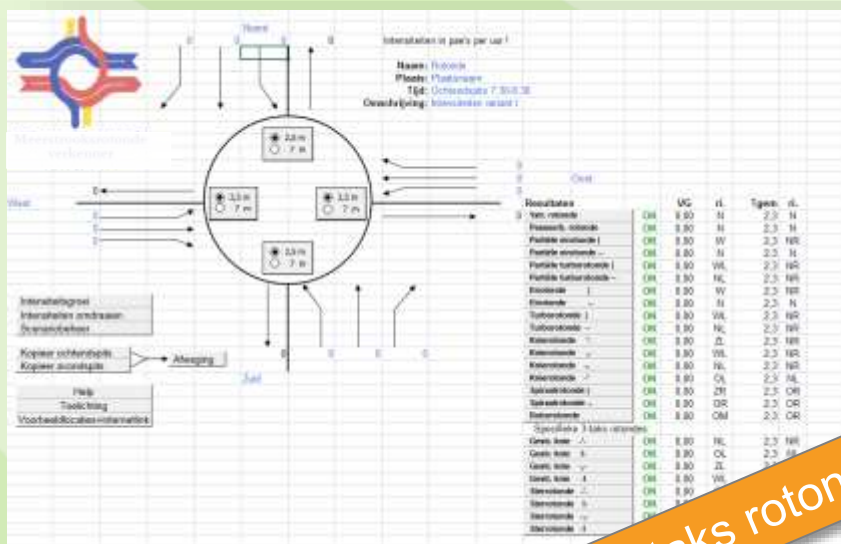
59



86 1.180 27

Verkeerscijfers | Logische stappen

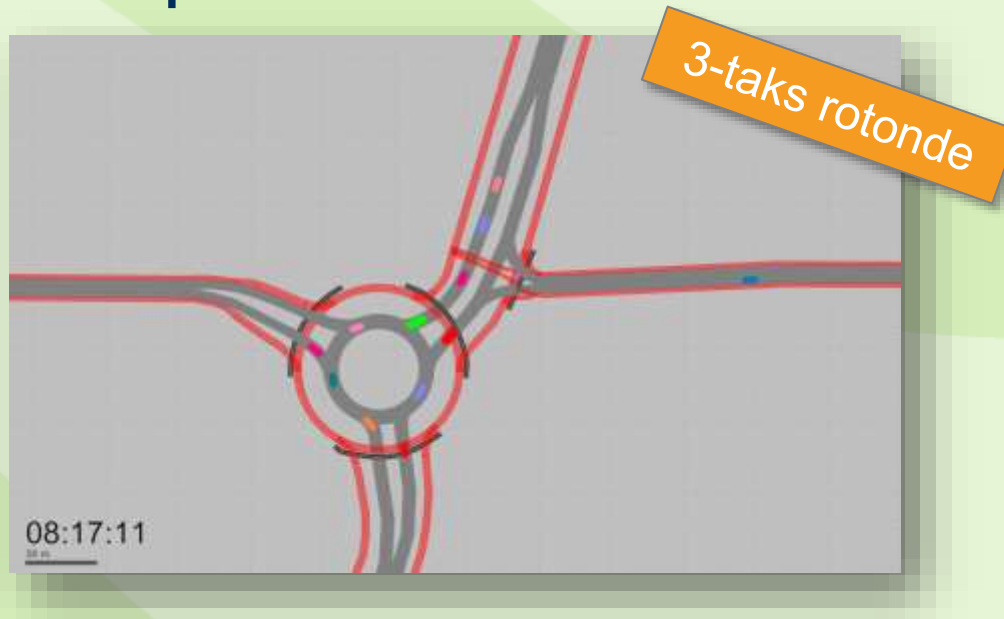
- **Stap 1.** Check uitkomsten en prognoses in simulatie rotondeverkenner ✓



4-taks rotonde

Verkeerscijfers | Logische stappen

- **Stap 2.** Modelsimulatie maken d.m.v. Vissim ✓

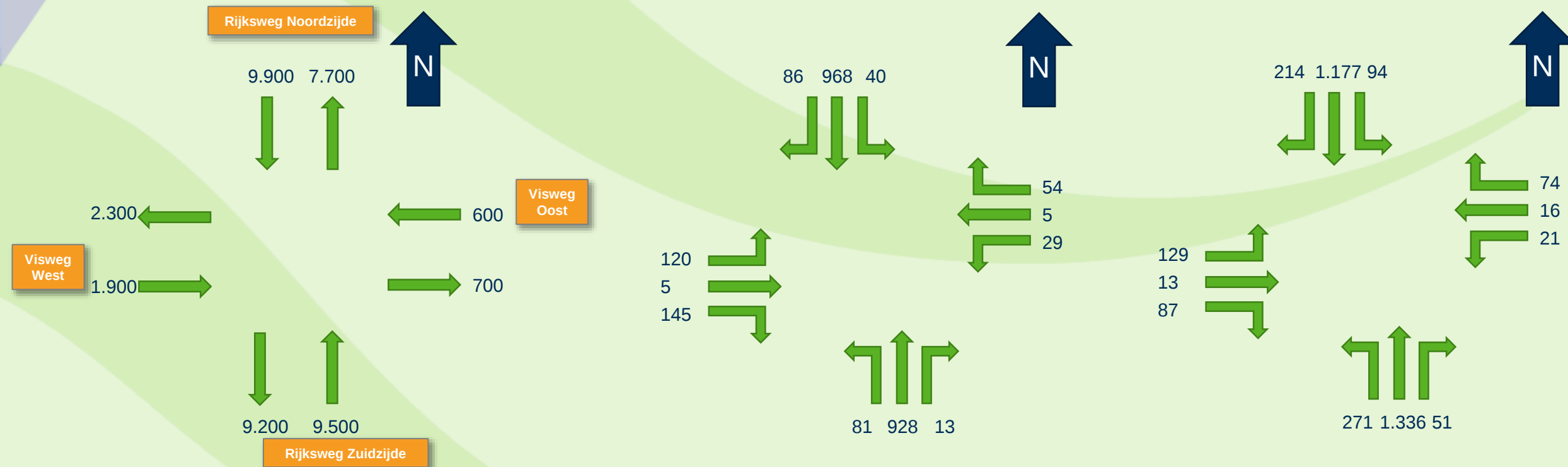


Verkeerscijfers | Model prognose 2030

Etmaal Zonder kruispuntstroom

Ochtendspits (2h)

Avondspits (2h)



Verkeerscijfers | Vissim animaties

4-taks rotonde



3-taks rotonde



Geluid | Toelichting quickscan

Algemeen, begrippen

- dB, rekennorm logaritmische schaal. Waarbij 3 dB een verdubbeling is van geluid.
- Invallend geluidniveau = zonder reflectie in achterliggende gevel.
- Geluidgevoelig = woning/ school
- Niet-geluidgevoelig = restaurant/ bedrijven

Wet geluidhinder; wijziging van een bestaande weg (fysiek)

- Wat is het verschil in geluidbelasting tussen:
 - laagste van heersende geluidniveau (1 jaar voor wijziging) / of eerder vastgestelde hogere waarde
 - toekomstige geluidbelasting (10 jaar na wijziging)
- Indien de toename 1,5 dB of meer bedraagt wordt gesproken van “reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder”

Geluid | 2030

Resultaten verkennend onderzoek

Wet geluidhinder

- Toename geluid < 1,5 dB geen actie en nader onderzoek nodig
- Tussen 1,5 dB en 5 dB nader onderzoek nodig (reconstructieonderzoek in het kader Wet geluidhinder), mogelijk ontheffing en vaststelling hogere waarde
- Geluidtoename > 5 dB. Knelpunt, aanvullende maatregelen nodig

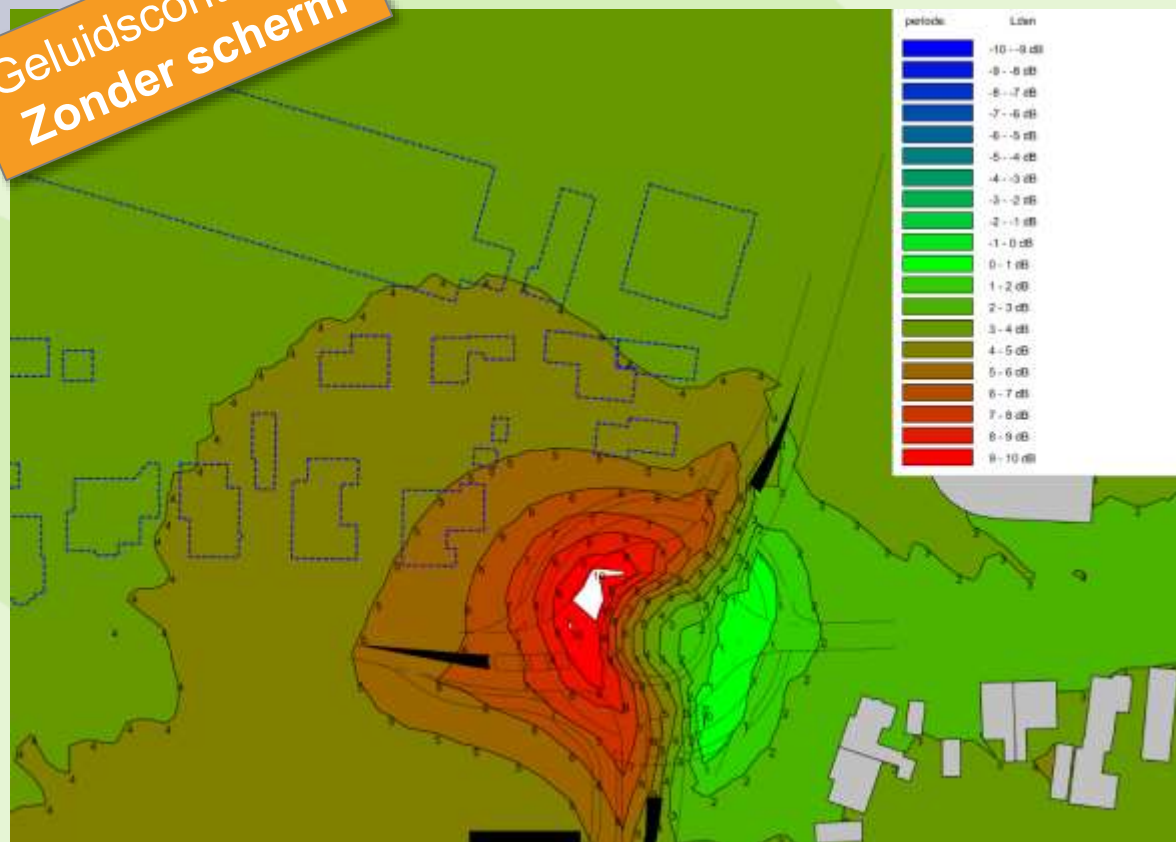
Adres	3 taks rotonde		4 taks rotonde	
	2030	Toename	2030	Toename
Middenweg 50	54	+4,05	54	+4,07
Middenweg 75	58	+4,04	58	+4,04
Nachtorchis 15	56	+4,08	56	+4,08
Rijksweg 111	59	+4,04	58	+4,04
Rijksweg 113	59	+4,04	59	+4,04
Rijksweg 115	56	+4,04	56	+4,04
Rijksweg 117	58	+4,05	58	+4,05
Rijksweg 117a	58	+4,05	53	+4,05
Rijksweg 121	60	+6,23	-	-
Rijksweg 123	56	+3,55	59	+5,62
Rijksweg 125	54	+3,58	57	+3,97
Rijksweg 125a	55	+3,59	55	+3,98
Rijksweg 136	54	+4,05	53	+4,06
Rijksweg 136a	59	+4,21	58	+4,11
Rijksweg 136b	60	+4,15	60	+4,04
Rijksweg 136c	61	+4,15	57	+4,05
Rijksweg 138	62	+4,13	56	+4,05
Rijksweg 140	58	+4,05	57	+4,05
Rijksweg 142	64	+4,20	64	+4,09
Rijksweg 144	58	+3,94	59	+4,14
Rijksweg 146	59	+3,95	58	+4,28
Rijksweg 148	53	+3,94	53	+4,14
Rijksweg 150	57	+3,44	57	+4,11
Rijksweg 152	58	+2,88	54	+3,73
Rijksweg 154	57	+3,63	58	+2,51
Rijksweg 156	59	+3,63	61	+3,61
Rijksweg 158	51	+2,99	51	+3,04
Rijksweg 160a	55	+3,62	59	+3,62
Rijksweg 162	56	+3,62	56	+3,62
Rijksweg 164	61	+3,62	61	+3,62
Visweg 16	53	+5,44	55	+6,98
Visweg 18	51	+2,96	50	+2,08
Visweg 55	52	+3,79	50	+2,47
Visweg 57	53	+3,72	52	+2,40

Geluid | Conclusie

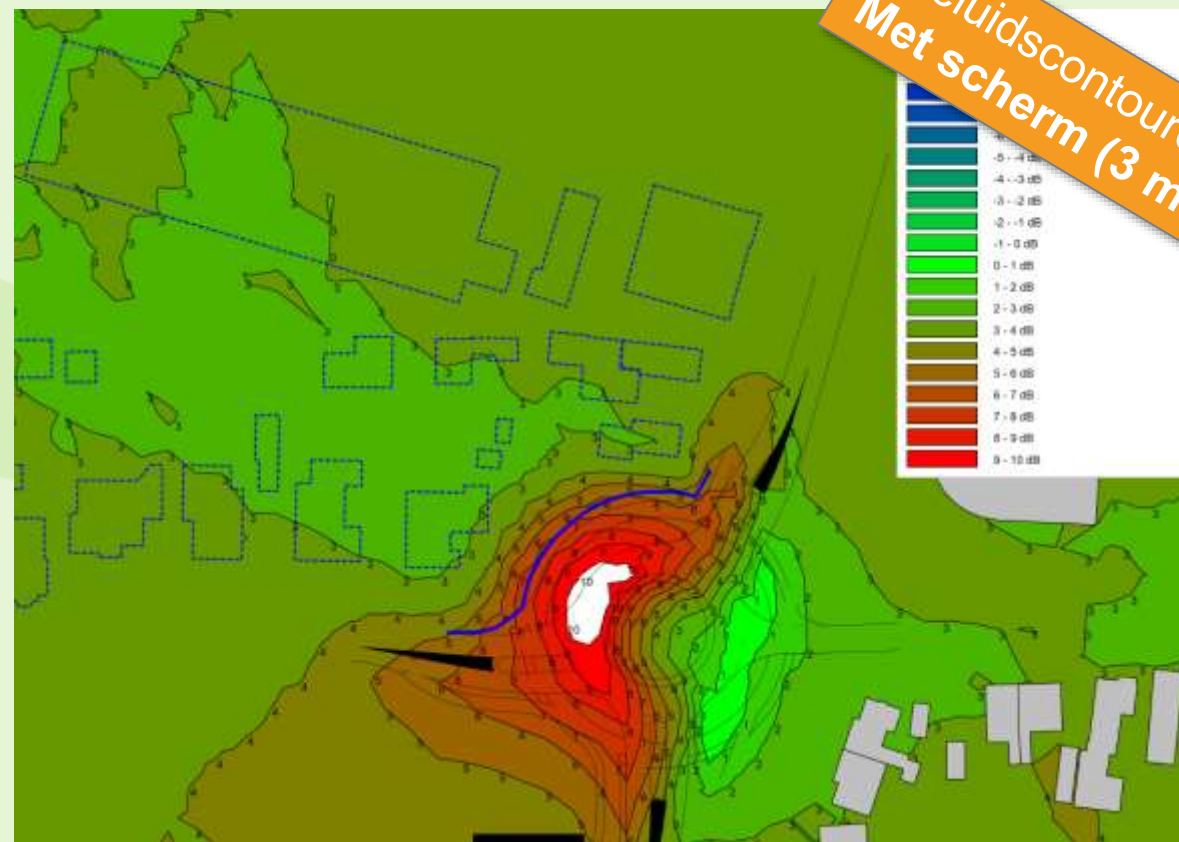
- Reconstructieonderzoek noodzakelijk (max toename = 6 dB voor 3 taks rotonde en 7 dB voor 4 taks rotonde)
- Onderzoek noodzakelijk naar geluid reducerende maatregelen met als doel het geluidsniveau terug te brengen naar de huidige situatie, maar in ieder geval onder de 5 dB toename:
 - Dunne deklagen tot 50 meter voor rotonde
 - SteenMastiekAsfalt (SMA) op de rotonde én 50 meter daarna
 - Geluidscherm
- Bij eventuele vaststelling hogere waarde, aanvullend woningonderzoek binnenniveau nodig. Geluidsniveau in de woning ten hoogste 33 dB. Geluidwerende maatregelen:
 - Ventilatievoorzieningen
 - Akoestisch glas
 - Kier- naaddichting

Geluid | Voorbeeld reducerende maatregel

Geluidscontouren
Zonder scherm



Geluidscontouren
Met scherm (3 m.)



Proces, waar staan we nu?

4. Uitwerken kansrijke opties (juli-september 2018)
 - Werkatelier II
5. Terugkoppeling (november 2018 – april 2019)
 - Werkatelier III
 - Informatiebijeenkomst voor inwoners en raadsleden (april 2019)
6. Advies aan gemeenteraad (mei/juli 2019)
 - Ter bespreking en besluitvorming

Vervolgproces en -stappen

- **Besluitvormingsproces**
 - ✓ Analyserapport | 6 mei 2019.
 - ✓ Raadspresentatie | juli – sept. 2019.
- **Ontwerp- & Planvormingsproces**
 - ✓ Schetsontwerp → voorlopig ontwerp → definitief ontwerp → uitvoeringsontwerp | 3 tot 6 maanden.
 - ✓ Bestemmingsplanprocedure | 12 maanden.

Besluitvorming

Procedures

Realisatie

Tafelsessies & uw voorkeur



- Gelegenheid om vragen te stellen aan en in gesprek te gaan met verkeerskundigen over:
 - Ontwerp 3- en 4-taks rotonde
 - Dynamisch verkeersmodel
 - Verkeerstellingen
- Laat de adviseurs weten welke rotondevariant uw voorkeur heeft en hoe u het werkatelier ervaren heeft.

Bedankt voor uw aandacht

Gemeente BUCH & Antea Group

Bijlage 6. Procesverslag Kruispuntonderzoek Rijksweg/ Visweg



Procesverslag

Herinrichting kruispunt Rijksweg-Visweg

0433414.101

projectnummer 0433414.101
concept
10 juli 2019

Procesverslag

Herinrichting kruispunt Rijksweg-Visweg

projectnummer 0433414.101

concept
10 juli 2019

Auteurs

Michiel Evers

Opdrachtgever

Gemeente Castricum
Raadhuisplein 1
1902 CA CASTRICUM

Inhoudsopgave

Blz.

1	Tweede werkatelier	1
1.1	Verslag tweede werkatelier	1
2	Derde werkatelier	8
2.1	Verslag derde werkatelier	8
2.2	Beoordeling derde werkatelier	11
3	Slotbijeenkomst	14
3.1	Beoordeling slotbijeenkomst	14

1 Tweede werkatelier

1.1 Verslag tweede werkatelier

Aanwezigen:

- Louis Al;
- A.D. Blekemolen;
- Johan Werring (ipv Anton Nieuwkoop, Ouderenbond);
- Rob Beentjes (ipv Wilfred Eleveld, Fietsersbond Heiloo);
- Wybe Kerkhof;
- Jan Kleverlaan;
- Alex van der Leest;
- Roelof Lodewijk;
- Jeroen van Schaik;
- Jantine Schavemaker (ipv Richard Schavemaker);
- Cristian Schilder (zit aan de Rijksweg 127A met zijn bedrijf, achter Johwin);
- Henk Stots;
- Ron Valkering;
- Gerard Wempe;
- Mirjam van der Horst Jansen;
- Rienk van der Meer (verkeerskundige, gem Castricum);
- Jan van Boven (gem Castricum);
- Bram Rodenburg (gem. Castricum);
- Julius van Manen (Antea Group);
- Nico Veenstra (Antea Group);
- Michiel Evers (Antea Group).

Afwezigen:

- Jacob Hooy Co. B.V.; De heer Doeksema;
- Gerard de Nijs;
- Piet Valkering.

Opening

Welkom en opening door Julius van Manen. Hij geeft een toelichting op het verloop van de avond, legt nog een keer de rol van de deelnemers aan het werkatelier uit en bespreekt het resterende, beoogde proces. Tot slot kijkt hij terug op de resultaten van het eerste werkatelier. Daaruit is onder andere naar voren gekomen dat er te weinig draagvlak is voor nadere uitwerking van het voorrangsplein. Alleen de 3-taks en 4-taks rotonde-varianten blijven daarmee over.

Presentatie 3- en 4-taks rotondevarianten

Nico Veenstra geeft een toelichting op de twee overgebleven rotonde-varianten. Voor beide varianten wordt een schetsontwerp gepresenteerd. De doorstroming is doorgerekend met actuele verkeerscijfers uit het regionale verkeersmodel en de effecten van geluid en luchtkwaliteit zijn in beeld gebracht.

4-taksrotonde

- × Opmerking: De eerdere randvoorwaarde in het project om geen bebouwing te slopen is niet meer van toepassing?

Reactie: De gemeenteraad heeft ervoor gekozen om deze randvoorwaarde te laten vervallen.

- × Opmerking: Waar zijn de voetgangers gepositioneerd en hebben zij net als de fietsers voorrang op het autoverkeer?

Reactie: De voetgangersoversteken zijn ingetekend naast de fietsoversteken. Alle voetgangersoversteekplaatsen op de rotonde worden voorzien van zebrapaden en met voorrang voor de voetgangers.

- × Opmerking: Hoe staan de BAM en de Chinees tegenover het afstaan / ruilen van hun terrein?

Reactie: Eventuele consequenties worden in afzonderlijke gesprekken met de eigenaren besproken.

- × Opmerking: Is gebruik gemaakt van een rijcurve om te bepalen of vrachtwagens gebruik kunnen maken van de rotondes? Ook met het oog op de as-verlegging van de weg.

Reactie: Ja, er is gebruik gemaakt van rijcurven bij het opstellen van de schetsontwerpen. De ontwerpen zijn geschikt voor passage van vrachtauto's.

- × Opmerking: Op welke tak van de rotonde ontstaan de wachtrijen?

Reactie: Op elke tak van de rotonde kunnen incidenteel korte wachtrijen ontstaan, deze wachtrijen zijn echter zeer beperkt in omvang. Over het algemeen is de doorstroming op beide rotondevarianten naar verwachting goed.

- × Opmerking: Waarop is het aantal van ruwweg 2.000 extra auto's op de Visweg-West gebaseerd? En wat is de intensiteit nu?

Reactie: De nieuwe ontwikkelingen (woningbouw en komst nieuwe supermarkt) zorgen voor een toename van verkeer op Visweg-West in de toekomst.

Tijdens het eerste werkatelier waren de nieuwe telcijfers nog niet beschikbaar. Uit deze nieuwe cijfers blijkt dat er 4.200 motorvoertuigen per etmaal zijn. Bij eerdere tellingen in april 2017 waren er op de Visweg-West tussen de 1.100 – 1.900 auto's per dag (afhankelijk van de dag).

3-taksrotonde

- × Opmerking: Is de parallelweg naar Rijksweg 150 t/m 154 breed genoeg om in twee richtingen te gebruiken?

Reactie: Nee, er is niet voldoende ruimte om gelijktijdig in twee richtingen te passeren. Gezien het geringe verkeer dat gebruik maakt van deze parallelweg (uitsluitend bestemmingsverkeer percelen), is dit geen vereiste.

- × Opmerking: Hoe is de oversteek geregeld voor fietsers die links afslaan vanuit de Visweg-Oost richting de rotonde? En hoe verhoudt de voorrang zich?

Reactie: De bestaande fietsoversteek blijft behouden. Fietsers kunnen deze oversteek gebruiken om aan de juiste kant van de rotonde te komen. Fietsers hebben geen voorrang ter hoogte van de bestaande fietsoversteek.

- × Opmerking: Is de variant waarbij de Visweg-Oost vlak na de rotonde aansluit op de Rijksweg een al bestaande variant?

Reactie: Ja, deze variant is eerder gepresenteerd.

- × Opmerking: Hoe is de voorrang geregeld voor fietsers bij de uitrit van de parallelweg?

Reactie: Fietsers hebben net als op de rotonde ook bij de uitrit van de parallelweg voorrang op het autoverkeer.

- × Opmerking: Het uitbuigen van de weg op de rotonde zorgt ervoor dat de snelheid op de noord-zuidverbinding sterk wordt verlaagd, maar is de snelheid op de zuid-noord verbinding nu niet te hoog?

Reactie: Automobilisten die rijden van zuid naar noord kunnen de rotonde met een iets hogere snelheid nemen. De rotonde is echter zo gepositioneerd, dat automobilisten hun snelheid substantieel moeten matigen. Daarbij zal de snelheid in ieder geval lager zijn dan in de huidige situatie.

Kruispunt Rijksweg – Visweg-Oost

- × Opmerking: Is er ruimte om op de Rijksweg een opstelstrook te realiseren voor het verkeer vanaf de Visweg afslaand richting de rotonde?

Reactie: Ja, die ruimte is er. Een opstelstrook voor verkeer vanaf de Rijksweg richting Visweg-Oost is nog niet in detail in het ontwerp verwerkt, maar lijkt binnen de beperkt beschikbare ruimte inpasbaar.

- × Opmerking: Ontstaat er een onveilige situatie voor fietsers als het verkeer van zuid naar noord (dat al sneller kan rijden op de rotonde) gas geeft bij het afrijden van de rotonde?

Reactie: Idealiter steken fietsers vanuit oogpunt van verkeersveiligheid uitsluitend over direct aangrenzend aan de rotonde. In de variant met een drietaks rotonde is echter ook een rechtstreekse oversteek van en naar Visweg-Oost nodig. Dit is in de huidige situatie ook het geval. Doordat er in deze variant kort op het kruispunt een rotonde ligt, is naar verwachting de snelheid van het verkeer van zuid naar noord ter hoogte van de fietsoversteek (iets) lager dan in de huidige situatie. Een lagere snelheid van gemotoriseerd verkeer komt over het algemeen de verkeersveiligheid ten goede.

- × Opmerking: Ontstaat er naast een wachtrij in de Visweg ook wachtrijen op de Rijksweg van verkeer dat links af wil slaan de Visweg in? En hoe wordt deze afslag ingericht; een aparte opstelruimte voor linksaf verkeer of een verbod op links afslaan?

Reactie: Naar verwachting ontstaan er geen structurele wachtrijen op de Rijksweg als gevolg van wachtend afslaand verkeer richting de Visweg-Oost. Wel kan incidenteel kortstondig een wachtrij ontstaan als er geen apart opstelvak voor afslaand verkeer wordt gerealiseerd. Het schetsontwerp is op dit punt nog niet in detail uitgewerkt. Er is ruimte in het ontwerp om dit opstelvak te realiseren (zie verder het antwoord op de 1^e vraag van deze paragraaf)

- × Opmerking: Weet u zeker dat er geen wachtrijen ontstaan op de Rijksweg-Noord? Dagelijks slaan hier erg veel automobilisten af richting Visweg-Oost.

Reactie: Zie het antwoord op de vorige vraag. Daarnaast worden de beschikbare telgegevens en gebruikte modelgegevens voor het prognosejaar 2030 beschikbaar gesteld door de gemeente, zodat u volledig zicht hebt op alle gebruikte gegevens.

- × Opmerking: Kunnen de telcijfers openbaar worden gemaakt?

Reactie: Ja, de telgegevens kunnen openbaar worden gemaakt door de gemeente.

- × Opmerking: Hoe worden de telgegevens bepaald?

Reactie: Er wordt 24 uur per dag, door een extern bureau, over een periode van minimaal 1 a 2 weken geteld. Als periode wordt voor zover mogelijk gekozen voor een gemiddelde periode in het jaar (dus weken waarin geen bijzondere evenementen plaatsvinden of vakantieperioden)

Algemeen

- × Opmerking: Zijn dit volgens u de twee beste varianten voor deze locatie?

Reactie: De twee overgebleven varianten zijn het resultaat van het gevolgde proces met de werkgroep, de bijbehorende analyses die met de werkgroep zijn gedeeld en de bijbehorende keuzes die op basis hiervan tot op heden zijn gemaakt. Deze twee varianten worden als gevolg van deze stappen als meest haalbaar beschouwd.

- × Opmerking: Is de breedte van het fietspad op de rotonde daadwerkelijk 3 meter?

Reactie: Nee, hiermee wordt bedoeld dat er voldoende ruimte in de ontwerpen is opgenomen voor voldoende brede fietspaden. Dit is in de definitieve presentatie nader uitgewerkt.

- × Opmerking: Is er gekeken naar een variant waarbij alleen rechts afgeslagen mag worden vanuit de Visweg-Oost en wat is de invloed op de wachtrijen?

Reactie: Ja, daar is naar gekeken. Indien het niet mogelijk is vanaf de Visweg-Oost linksaf te slaan, dan zullen de wachtrijen op de Visweg beperkt blijven en zal de doorstroming van het verkeer voldoende zijn.

Geluid

- × Opmerking: Hoe kan het dat de 4-taksrotonde meer geluidstoename oplevert dan de 3-taksrotonde?

Reactie: Het Chinese restaurant wordt in deze variant gesloopt, waardoor het verkeer dichter langs de huizen gaat rijden. Daarnaast functioneert het chineesrestaurant nu als geluidswal voor de achterliggende huizen, wat bij de aanleg van een 4-taksrotonde niet meer het geval is.

- × Opmerking: Is de geluidstoename terug te dringen door middel van ingrepen?

Reactie: Ja dat kan op drie niveaus. Ten eerste kan er gekeken worden naar de bron van het geluid, met bijbehorende maatregelen als bijvoorbeeld de aanleg van stiller asfalt. Als tweede naar de overdracht van het geluid, met bijbehorende maatregelen als bijvoorbeeld het plaatsen van een geluidswal. Als laatste kan naar de ontvanger worden gekeken, met bijbehorende maatregelen zoals bijvoorbeeld de woning voorzien van een tweede gevel.

Naschrift geluidsspecialist:

Als dergelijke maatregelen niet doelmatig blijken en er is sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder- oftewel de geluidbelasting neemt als gevolg van de nieuwe situatie 1,5 tot 5 dB toe, dan wordt er voor de betreffende woningen een onderzoek naar de geluidisolatie aangeboden door de wegbeheerder. Indien de woning niet blijkt te voldoen aan de binnen-niveau-eisen dan zal de wegbeheerder geluidsisolerende maatregelen (dus geluidisolatie) treffen om wel te kunnen voldoen.

- × Opmerking: Hoe verhoudt 3 dB en 6 dB zich ten opzichte van de huidige situatie?

Reactie: 1db toename van het geluidsniveau wordt over het algemeen als niet duidelijk waarneembaar beschouwd, een 3dB toename van het geluidsniveau wordt over het algemeen als goed waarneembaar beschouwd, een 6 dB toename van het geluidsniveau wordt over het algemeen als behoorlijk goed waarneembaar beschouwd.

Naschrift geluidspecialist:

Over het algemeen geldt dat een halvering of verdubbeling van de verkeersintensiteit of de maximumsnelheid een verschil oplevert van 3 dB, welke het eerste is dat voor het menselijk gehoor waarneembaar is. 6 dB is dus een verviervoudiging van de intensiteit.

- × Opmerking: En hoe verhoudt de verhoging zich tot de maximale norm voor geluidshinder?

Naschrift geluidspecialist:

Er wordt gekeken naar het verschil in geluidbelasting. De heersende waarde –situatie 1 voor plan- wordt vergeleken met de toekomstige situatie -10 jaar na aanleg nieuwe situatie-. Voor de heersende waarde geldt een drempelwaarde van 48 dB. Voor de toekomstige situatie geldt een plafondwaarde van 68 dB. Deze plafondwaarde wordt in onderhavige situatie niet overschreden.

- × Opmerking: Hoe is de verdeling van de toename van het geluid ten opzichte van extra verkeer en de aanleg van een rotonde?

Reactie: De belangrijkste reden dat geluidsniveau's rondom enkele woningen toeneemt, is de gewijzigde locatie van de verkeersstructuur en het feit dat het Chinese restaurant in de variant met de 4-taks rotonde variant verdwijnt. De toename van het verkeer heeft ten opzicht van bovenstaande redenen een veel lagere bijdrage aan de toename van het geluidsniveau.

- × Opmerking: Is het niet zo dat de auto's in de toekomst steeds stiller worden omdat zij elektrisch gaan rijden?

Naschrift geluidspecialist:

In de Wet geluidhinder wordt rekening gehouden met stiller worden van auto's en banden door artikel 110g. Voor zoneplichtige wegen met een snelheid >30 en <70 km/uur bedraagt de aftrek 5 dB. Met deze aftrek is in de berekeningen rekening gehouden. De aftrek wordt echter zowel in de huidige als toekomstige situatie toegepast, omdat het verschil in geluidbelasting inzichtelijk wordt gemaakt als gevolg van de wegaanpassing en de daarmee gepaardgaande veranderingen in intensiteit.

Lucht

- × Opmerking: Hoe kan het dat er geen extra vervuiling ontstaat, terwijl er wel extra verkeer wordt verwacht?

Reactie: De luchtkwaliteit op een locatie wordt naast de uitstoot van verkeer voor een belangrijk gedeelte bepaald door de achtergrondconcentratie. De algemene landelijke trend qua kwaliteit van de (achtergrondconcentratie) lucht is dat deze naar de toekomst toe steeds schoner wordt. Dit effect is veel sterker dan een eventuele extra uitstoot van vervuilende stoffen als gevolg van een toename van autoverkeer op de locatie. Daarbij wordt het autoverkeer naar verwachting naar de toekomst toe steeds schoner (denk bijv. aan de opkomst van elektrische auto's).

- × Opmerking: Is er in de berekeningen al rekening gehouden met de ontwikkeling van auto's en het schoner worden van de voertuigen?

Reactie: Ja, in de berekeningen is al meegenomen dat naar de toekomst toe vervuilende auto's (deels) verdwijnen en dat daar schonere auto's voor in de plaats komen.

Tweede deel van het werkatelier

De deelnemers aan het werkatelier gaan uiteen in 3 groepen. Iedere groep beoordeelt de twee uitgewerkte rotonde varianten. Hierbij staan twee vragen centraal:

- × Zijn de doorlopen stappen / het proces tot nu toe duidelijk of heeft u nog behoefte aan extra informatie?
- × Wat is uw mening omtrent de voorgestelde rotonde varianten? Welke heeft uw persoonlijke voorkeur en ziet u verbeterpunten binnen de ontwerpen?

Plenaire terugkoppeling

Tijdens de plenaire terugkoppeling zijn de uitkomsten per werkgroep besproken. Algemene conclusie is dat de doorlopen stappen helder zijn, maar dat de deelnemers meer informatie nodig hebben om een weloverwogen keuze te maken.

Bij de rotondevarianten hebben deelnemers onder meer de volgende opmerkingen geplaatst:

3-taksrotonde

- × Deelnemers beoordelen de 3-taksrotonde over het algemeen als minder veilig dan de 4-taksrotonde. Vooral voor fietsers is de 3-taksrotonde niet veilig. De aansluiting op de rotonde is dusdanig dat vrachtwagenchauffeurs fietser niet goed kunnen zien. Ook is er geen directe aansluiting met Visweg-oost. Dit maakt een veilige oplossing voor fietsers moeilijk. Voorgesteld wordt om ter hoogte van de aansluiting van de Visweg een niet-overrijdbare middengeleider aan te leggen, waarbij tevens een oversteek voor fietsers wordt gerealiseerd. Huidige fietsoversteek kan dan worden opgeheven.
- × Daarnaast bestaat het idee om de 3-taksrotonde aan de oostkant te voorzien van een dubbelrichtingenfietspad in combinatie met de bestaande fietsoversteek. Om ongewenst oversteken te voorkomen wordt een barrière geopperd aan de westkant van de Rijksweg (afbeelding 4).
- × De voorgestelde aansluiting van de Visweg-oost op de Rijksweg zorgt voor twijfels. Naar verwachting levert de aansluiting lange wachttijden op voor verkeer vanuit de Visweg en is het niet veilig genoeg. Geopperd is om links afslaan voor verkeer komend uit de Visweg te verbieden.
Ook kan het verkeer vanaf de Rijksweg (noord) moeilijk afslaan richting Visweg-oost. Bij een niet overrijdbare middengeleider moet dit verkeer eerst de rotonde nemen om vervolgens rechts af te slaan richting de Visweg. Mogelijk is de aanleg van een extra opstelstrook voor verkeer komend vanuit het noorden en afslaand richting Visweg-oost een oplossing.
- × Door de ligging van de rotonde kan het verkeer van zuid naar noord hard doorrijden. Deze verbinding heeft slechts een lichte uitbuiging en een overzichtelijke doorkijk. Uit verkeersveilige overwegingen is dit niet gewenst.
- × Positie punt is de parallelweg voor aanwonenden Rijksweg (150 tm 154).

4-taksrotonde

- × De 4-taksrotonde wordt gezien als de veiligste variant.
- × De bochten van de fietspaden zijn erg hoekig en dus moeilijker te nemen voor fietsers. Gewenst is dat het fietspad rondere bochten krijgt.
- × De aansluiting voor de aanwonenden Rijksweg (150 tm 154) is onveiliger en minder gewenst dan de parallelweg bij de 3-taksrotonde.
- × Met het oog op vrachtverkeer is de aanleg van een 4-taksrotonde veiliger en zijn de dode hoeken minder groot dan bij een 3-taksrotonde.
- × Extra geluidsbelasting voor Visweg 16, hoe wordt hiermee omgegaan?

Bij de afsluiting van het werkatelier wordt afgesproken, dat de deelnemers een formulier zullen ontvangen, waarop zij hun oordeel over de twee rotondevarianten kunnen geven en kunnen aangeven of zij behoefte hebben aan een derde werkatelier om een nadere uitwerking te bespreken.

Naschrift gemeente

Antea en gemeente zullen een derde werkatelier organiseren. Uit de negen ontvangen formulieren blijkt dat acht deelnemers behoefte hebben aan meer informatie en een nauwkeurige uitwerking van de diverse varianten.

2 Derde werkatelier

2.1 Verslag derde werkatelier

aanwezig	namens	afwezig
Louis Al	Bewoner	Jeroen van Schaik (vervanger Peter Zwart)
Ad Blekemolen	Bewoner	Anton Nieuwkoop
Johan Werring	Bewoner	
Rob Beentjes	Bewoner	
Wybe Kerkhof	Bewoner	
Jan Kleverlaan	Bewoner	
Alex van der Leest	Bewoner	
Roelof Lodewijk	Bewoner	
Peter Zwart	Bewoner	
Richard Schavemaker	Bewoner	
Cristian Schilder	Bewoner	
Henk en Fenna Stots	Bewoner	
Ron Valkering	Bewoner	
Gerard Wempe	Bewoner	
Paul Slettenhaar	Gemeente Castricum	Jan van Boven
Bram Rodenburg	Gemeente Castricum	
Mirjam van der Horst	Gemeente Castricum	
Rienk van der Meer	Gemeente Castricum	
Michiel Evers	Antea Group	
Jenno Kootstra	Antea Group	
Maarten Reinders	Antea Group	
Julius van Manen	Antea Group	

Op dinsdag 5 maart 2019 heeft het 3^e werkatelier Herinrichting Rijksweg – Visweg plaatsgevonden in Limmen. In dit besprekingsverslag zijn de afspraken en de acties uit het werkatelier weergegeven.

Context

Tijdens het 3^e werkatelier heeft Antea Group in de personen van Jenno Kootstra en Maarten Reinders de twee rotondevarianten gepresenteerd. Uit het 2^e werkatelier bleek dat er onvoldoende duidelijkheid bestond over de betrouwbaarheid van de verkeersintensiteiten en de geluidsnormen. In de 3^e werkatelier heeft Jenno Kootstra een extra toelichting gegeven op de gebruikte verkeersintensiteiten en de stappen die zijn doorlopen voor het bepalen van de prognosecijfers voor het jaar 2030. Dit op basis van nieuw uitgevoerde verkeerstellingen op het kruispunt in november-december 2018. Maarten Reinders heeft tijdens de presentatie inzicht gegeven in de wet- en regelgeving met betrekking tot geluidsbelasting. Daarbij is een overzicht gegeven van de te verwachte geluidstoename, de mogelijke maatregelen en de uitwerking van één maatregel (geluidsscherm). Na de presentatie zijn door de deelnemers aan het werkatelier tijdens de tafelsessies verdiepingsvragen gesteld aan de experts.

Onderstaand zijn de vragen en opmerkingen die zijn gemaakt tijdens het werkatelier weergegeven.

Algemeen

Twee werkgroepleden merkten tijdens de voorstelronde op dat zij de vooraf toegestuurde informatie ontoereikend vinden en niet conform de afspraken van het verslag van 2 oktober 2018.

Verkeer

- × Opmerking: Zijn alle verkeersbewegingen op het kruispunt tijdens de tellingen in november / december 2018 vastgelegd?

Reactie: Met behulp van camera's zijn gedurende een periode van twee weken per wegvak de verkeersbewegingen geobserveerd en geanalyseerd.

- × Opmerking: Een van de leden van het werkatelier mist de uitwerking van een sub-variant van de 3-taksrotonde. En ziet deze graag nog beschouwd en beoordeeld. Met name het ontbreken van een linksaf beweging vanaf de Visweg Oost wordt als knelpunt benoemd, omdat dan ongewenste verkeersstromen door de woonwijk ontstaan (het werkatelier geeft aan dat in de oogstperiode er zelfs 20 – 30 landbouwvoertuigen heen en weer rijden).

Reactie: Er is binnen de deelnemers van het werkatelier onduidelijkheid of deze variant om redenen niet al tijdens het 2^e werkatelier is afgefallen. De gemeente neemt de uitwerking van deze sub-variant als suggestie mee en beraadt zich of Antea Group deze ook zal uitwerken. Een eerste beoordeling door Antea Group tijdens de tafelsessie leert dat het lijkt alsof er op voorhand vanuit ruimtebeslag geen veilige linksaf beweging te realiseren is.

- × Opmerking: De intensiteit voor de Visweg Oost naar Visweg West en vice versa bedraagt 5 personenauto equivalent (PAE). Zijn hierbinnen de fietsers opgenomen? Het aantal verkeersbewegingen lijkt veel lager te liggen dan in de huidige situatie het geval is. Zeker als binnen deze 5 PAE de fietsers wel zijn opgenomen.

Reactie: Jenno kan de lage aantallen op beide takken van de Visweg in de prognosecijfers 2030 niet verklaren. Hij zegt toe bij de Verkeersmodelleurs van Antea Group na te vragen hoe deze cijfers tot stand zijn gekomen.

- × Opmerking: Wat zijn de gevolgen van het overschatten van het prognosemodel 2016 en wat betekent dat voor het doorrekenen naar het prognosemodel 2030?

Reactie: Door het overschatten van het prognosemodel 2016 is er gerekend met vermoedelijk te hoge intensiteiten voor het prognosemodel 2030. Uit de doorrekening van deze intensiteiten blijkt dat de doorstroming op het kruispunt voor beide rotondevarianten in ieder geval gewaarborgd is. In werkelijkheid zal de verkeersintensiteit vermoedelijk lager liggen. De overschatte prognosecijfers hebben geen negatieve invloed op het ontwerp.

- × Opmerking: Zijn er zebrapaden voorzien voor voetgangers op de rotonde?

Reactie: Er is in deze schetsontwerpen nog geen aandacht besteed aan details, zoals zebrapaden. Dat detailniveau is in deze fase ook nog niet noodzakelijk. In deze fase is met name de inpasbaarheid in relatie tot ruimtebeslag van groter belang. In de volgende fase, het voorlopig ontwerp, wordt het schetsontwerp verder uitgewerkt. In die fase wordt vanuit wegontwerp wel alles ingetekend.

- × Opmerking: Kan de Visweg Oost worden verbreed, zodat deze beter in- en uit te rijden is?

Reactie: De wens voor het verbreden van de Visweg Oost wordt meegenomen in de optimalisatie van het schetsontwerp. Als de gemeente Castricum in dat stadium aangeeft dat de systeemgrens (grens waarbinnen ontwerpers en tekenaars hun wegontwerp in kunnen tekenen) verbreed wordt (bijvoorbeeld rondom de aansluiting Visweg Oost) dan lijkt het mogelijk om daarin de door het werkatelier gewenste verbreding daarin op te nemen

- × Opmerking: Beschouw de mogelijkheid eens of de twee woningen aan de oostzijde van de geplande rotonde kunnen worden aangekocht om daarmee de aansluiting van de wegen op de toekomstige rotonde te optimaliseren;

Reactie: De door het werkatelier geopperde mogelijkheid wordt door Antea Group en de gemeente Castricum gewaardeerd en betrokken in het verdere proces.

- × Opmerking: Fietzersbond spreekt de zorg uit over de verwachte rijrichting van fietsers op de 3-taksrotonde.

Reactie: Antea Group kan zich de zorg van de Fietzersbond voorstellen en beschouwt het ontwerp hier nog een keer extra op.

Geluid

- × Opmerking: Is er rekening gehouden met het stiller worden van het autoverkeer (elektrisch rijden)?

Reactie: Ja en nee. Voor de berekening van de geluidsbelasting is wel rekening gehouden met het stiller wordende verkeer. Hierbij mag in deze situatie 5 dB worden afgetrokken (artikel 110g Wet geluidhinder). Voor de effectbepaling tussen de huidige en toekomstige situatie is géén rekening gehouden met deze aftrek.

Vervolg

- × Antea Group informeert het werkatelier omtrent de lage intensiteiten op de Visweg Oost en Visweg West in het prognose model 2030 en deelt de verklaring of uitleg hierover.
- × Antea Group stemt de, door het werkatelier gewenste, verkenning van rotonde sub-variant 3-taks af met de gemeente Castricum alvorens deze wordt uitgevoerd;
- × Antea Group deelt de uitkomsten van de beschouwing van de fietsrijrichting op de 3-taksrotonde (Visweg West – Rijksweg Noord) met het werkatelier.

2.2 Beoordeling derde werkatelier

Gaat u met een goed gevoel naar huis?

Meerkeuze, Antwoorden **12x**, onbeantwoord **0x**

Antwoord	Antwoorden	Ratio
☒ Ja	10	83.3 %
☐ Nee	2	16.7 %

Kunt u aangeven wat maakt dat u met een goed gevoel weggaat?

Meerkeuze, Antwoorden **18x**, onbeantwoord **0x**

Antwoord	Antwoorden	Ratio
☒ Voldeed aan mijn verwachtingen	4	22,2 %
☐ Genoeg aandacht en interesse voor mij	3	16,6 %
☐ De beschikbare tijd om mijn verhaal te doen	1	5,6 %
☐ De deskundigheid van de aanwezige experts	8	44,5 %
☐ Niet van toepassing, ik ga niet met een goed gevoel weg	2	11,1 %
☐ Anders, namelijk	0	0 %

Kunt u aangeven wat maakt dat u niet met een goed gevoel weggaat?

Meerkeuze, Antwoorden **10x**, onbeantwoord **0x**

Antwoord	Antwoorden	Ratio
☒ Voldeed niet aan mijn verwachtingen	0	0 %
☐ Te weinig aandacht en interesse voor mij	0	0 %
☐ Onvoldoende tijd om mijn verhaal te doen	0	0 %
☐ Ondeskundigheid van de aanwezige experts	0	0 %
☐ Niet van toepassing ik ga met een goed gevoel weg	10	100%
☐ Anders, namelijk	0	0 %

Hoeveel sterren geeft u onze inloopbijeenkomst?

Aantal sterren, Antwoorden **12x**, onbeantwoord **0x**

Aantal sterren 6,5/10

Antwoord	Antwoorden	Ratio
10/10 ★★★★★★★★★★	0	0 %
9/10 ★★★★★★★★★☆	0	0 %
8/10 ★★★★★★★★☆☆	1	8,3 %
7/10 ★★★★★★★★☆☆	5	41,7 %
6/10 ★★★★★★★★☆☆	5	41,7 %
5/10 ★★★★★★★★☆☆	1	8,3 %
4/10 ★★★★★★★★☆☆	0	0 %
3/10 ★★★★★★★★☆☆	0	0 %
2/10 ★★★★★★★★☆☆	0	0 %
1/10 ★★★★★★★★☆☆	0	0 %

Welke tip(s) wilt u ons nog meegeven voor het verdere proces rondom de Herinrichting Kruispunt Rijksweg - Visweg?

Tekst antwoord, Antwoorden **9x**, onbeantwoord **0x**

- Nog steeds niet overtuigd van de noodzaak van een rotonde t.o.v. een VRI;
- Beoordeel of de twee woningen aan de oostzijde kunnen worden aangekocht en de rotonde daardoor beter komt te liggen
- Denk vooral aan voetgangers en fietsers bijv. speedpedelec
- Nog een keer een werkatelier als de definitieve oplossing bekend is en zeker als de rotonde niet haalbaar blijkt;
- Visweg Oost is te smal kan dit worden verbreed?
- Veiligheid voorop
- Wat zo jammer is dat er altijd weer open eindjes blijken binnen het verhaal van de experts, 'we hebben die gegevens niet', plaatje verdraaid gepresenteerd en dat maakt alles 'wantrouwig'.
- Goed in gesprek blijven met direct omwonenden en ideeën overnemen
- Er zijn nadien onderzoeken nodig over mogelijkheden tot beperking van de geluidsbelasting, graag info daarover

Heeft u op dit moment een voorkeur voor één van de rotondevarianten? Zo ja, welke variant geniet dan uw voorkeur?

Meerkeuze, Antwoorden **14x**, onbeantwoord **3x**

Antwoord	Antwoorden	Ratio
● Ja, 4-taksrotonde geniet mijn voorkeur	10	71,5 %
● Ja, 3-taksrotonde geniet mijn voorkeur	1	7,1 %
● Nee, ik heb geen voorkeur voor een rotonde variant, omdat	3	21,4 %

- Rtonde bij Schipperslaan
- Niet overtuigd van noodzaak rotonde
- VRI met opstelstroken
- VRI met fietstunnels parallel aan de Rijksweg in beide richtingen

3 Slotbijeenkomst

3.1 Beoordeling slotbijeenkomst

Gaat u met een goed gevoel naar huis?

Meerkeuze, Antwoorden **34x**, onbeantwoord **0x**

Antwoord	Antwoorden	Ratio
● Ja	18	60 %
● Nee	16	53,3 %

Kunt u aangeven wat maakt dat u met een goed gevoel weggaat?

Meerkeuze, Antwoorden **41x**, onbeantwoord **0x**

Antwoord	Antwoorden	Ratio
● Voldeed aan mijn verwachtingen	7	23,3 %
● Genoeg aandacht en interesse voor mij	4	13,3 %
● De beschikbare tijd om mijn verhaal te doen	2	6,7 %
● De deskundigheid van de aanwezige experts	15	50 %
● Niet van toepassing, ik ga niet met een goed gevoel weg	7	23,3 %
● Anders, namelijk	6	20 %

- Eigenlijk weet ik nog niet veel meer. Wat als er geen begroting is?
- Positief om zo goed geïnformeerd te worden!
- Goede presentatie
- Fijn dat er zoveel mensen van de raad aanwezig waren dhr Slettenhaar
- VRI
- Wel vriendelijke uitleg door Antea, mogelijkheid om vragen te stellen

Kunt u aangeven wat maakt dat u niet met een goed gevoel weggaat?

Meerkeuze, Antwoorden **31x**, onbeantwoord **0x**

Antwoord	Antwoorden	Ratio
● Voldeed niet aan mijn verwachtingen	3	10 %
● Te weinig aandacht en interesse voor mij	0	0 %
● Onvoldoende tijd om mijn verhaal te doen	0	0 %
● Ondeskundigheid van de aanwezige experts	0	0 %
● Niet van toepassing ik ga met een goed gevoel weg	14	46,7 %
● Anders, namelijk	14	46,7 %

- Verwacht dat de gemeente de gelden in Zandzoom gespaard had en opzij gezet
- Eigenlijk weet ik nog niet veel meer. Wat als er geen begroting is?
- ontwijkend antwoord over de financieringsmogelijkheden cq. besluitvorming
- Geen begroting!
- Wethouder die niet op de hoogte van het budget/begroting is
- 1 jaar bezig met onderzoeken, maar geen financiële draagkracht bij gemeente. al 10 jaar bezig nu!
- Veel onzekerheid op vervolg
- We zijn eigenlijk niks wijzer geworden
- Weet niet zeker of de burger echt serieus genomen wordt!
- Dat ik niet
- Nog geen uitkomst of er rotonde of VRI gaat komen
- Als er wordt gekozen voor de 3taks beperkt dit mijn keuze om naar castricum te rijden
- De 3-taksrotonde kan je niet alle kanten op rijden
- Onduidelijkheid tav financiële mogelijkheden. Vermijdgedrag Visweg Oost niet meegenomen

Hoeveel sterren geeft u onze inloopbijeenkomst?

Aantal sterren, Antwoorden **30x**, onbeantwoord **0x**

Aantal sterren **6,2/10**

Antwoord	Antwoorden	Ratio
10/10 ★★★★★★★★★★	0	0 %
9/10 ★★★★★★★★★☆	0	0 %
8/10 ★★★★★★★★☆☆	5	16,7 %
7/10 ★★★★★★★☆☆☆	9	30 %
6/10 ★★★★★★☆☆☆☆	8	26,7 %
5/10 ★★★★★☆☆☆☆☆	6	20 %
4/10 ★★★★★☆☆☆☆☆	1	3,3 %
3/10 ★★★☆☆☆☆☆☆☆	0	0 %
2/10 ★★☆☆☆☆☆☆☆☆	0	0 %
1/10 ★☆☆☆☆☆☆☆☆☆	1	3,3 %

Welke tip(s) wilt u ons nog meegeven voor het verdere proces rondom de Herinrichting Kruispunt Rijksweg - Visweg?

Tekst antwoord, Antwoorden **30x**, onbeantwoord **0x**

- Huis aan huis vragen naar de voorkeur vier of drie taks of stoplichten (wel vaker gehoord)
- Veiligheid voor alles
- (8x) -
- Alle nieuwbouw + toegangswegen meenemen in het verhaal. De wijk wordt volgebouwd, maar ik vraag me af of de wegen dit aankunnen.
- Geef snel duidelijkheid welke rotonde het wordt, besteed zorg aan de herplaatsing chinees bij 4-taks
- Ik vraag me af hoe de veiligheid van de fietsers op de visweg-west gewaarborgd wordt. Het is een smalle weg, er komt veel verkeer uit de nieuwe woonwijken, plus het verkeer gegenereerd door de supermarkt. Het lijkt mij dat dit verder onderzocht dient te worden...
- Voorkeur gaat uit naar de 4-taks rotonde, duidelijk maken wat de financiële consequenties zijn, dat zal een grote invloed hebben op de besluitvorming.
- Visweg éénrichtingsverkeer maken?
- Duidelijkheid over financiële haalbaarheid
- Mocht het financieel aspect van een (duurdere) rotonde en de daarvoor beschikbare begroting op korte termijn moeilijkheden vormen. Neem in overweging de rotonde late te bouwen, wanneer er wel geld beschikbaar is.
- De ingang cq. uitgang van de Visweg-Oost is te krap. Overleg met Kleverlaan voor een stukje grondverwering.
- Direct aanleggen 4-taks rotonde! Gezien enorme toeloop nieuwe wijk en supermarkt
- wees eerlijk, open en reëel over financiële mogelijkheden.
- Communicatie! Brieven bij bewoners op tijd in de bus!

- Meer onderzoek naar stoplichten, waar helemaal geen onderzoek naar is geweest
- Stoplichten
- Meer inzicht in begroting
- Zorg dat de Visweg Oost en West goed bereikbaar zijn!
- 4-taksrotonde kiezen. Visweg Oost en West moeten goed bereikbaar blijven
- Probeer mee tenemen in de verkeersstromen welke richting de weggebruikers hadden willen nemen. Maar nu niet doen en buiten de gegevens vallen. Voorbeeld vanaf Visweg Oost mijden mensen de afslag links de rijksweg op, omdat het wachten soms wel meer dan 5 minuten duurt.
- Pas op: Vermijdinggedrag door bewoners Visweg Oost om via Visweg Rijksweg op te gaan richting centrum! In 3-taksvariant is hier geen enkele mogelijkheid voor. Dit leidt tot onveilige situaties op andere kwetsbare wegen, bijv. Kerkweg (druk, smal, kinderen, etc.)
- Dat er aandacht is voor de ontsluiting van de individuele percelen aan de Rijksweg
- Deen supermarkt stoppen en verplaatsen buiten bebouwde kom. Kruispunt met VRI is niet besproken

Heeft u op dit moment een voorkeur voor één van de rotondevarianten? Zo ja, welke variant geniet dan uw voorkeur?

Meerkeuze, Antwoorden **28x**, onbeantwoord **3x**

Antwoord	Antwoorden	Ratio
☒ Ja, 4-taksrotonde geniet mijn voorkeur	22	81,5 %
☐ Ja, 3-taksrotonde geniet mijn voorkeur	0	0 %
☐ Nee, ik heb geen voorkeur voor een rotonde variant, omdat	6	22,2 %

- Is dit beste oplossing? Stoplichten aan beide kanten, gaat dit niet opstoppen op de rotonde?
- komt dichterbij huis, auto's wachten voor de deur
- kruising
- Voorkeur VRI, 3 takx niet haalbaar voor mijn landbouwverkeer, anders ver om rijden!
- er geen onderzoek is gedaan naar VRI
- Niet mooi ten opzichte van dorpsaanzicht

Over Antea Group

Van stad tot land, van water tot lucht; de adviseurs en ingenieurs van Antea Group dragen in Nederland sinds jaar en dag bij aan onze leefomgeving. We ontwerpen bruggen en wegen, realiseren woonwijken en waterwerken. Maar we zijn ook betrokken bij thema's zoals milieu, veiligheid, assetmanagement en energie. Onder de naam Oranjewoud groeiden we uit tot een allround en onafhankelijk partner voor bedrijfsleven en overheden. Als Antea Group zetten we deze expertise ook mondiaal in. Door hoogwaardige kennis te combineren met een pragmatische aanpak maken we oplossingen haalbaar én uitvoerbaar. Doelgericht, met oog voor duurzaamheid. Op deze manier anticiperen we op de vragen van vandaag en de oplossingen van de toekomst. Al meer dan 60 jaar.

Contactgegevens

Tolhuisweg 57
8443 DV HEERENVEEN
Postbus 24
8440 AA HEERENVEEN

www.anteagroup.nl

Copyright © 2019

Niets uit deze uitgave mag worden
verveelvoudigd en/of openbaar worden
gemaakt door middel van druk, fotokopie,
elektronisch of op welke wijze dan ook,
zonder schriftelijke toestemming van de
auteurs.