

Witteveen+Bos
Hoogoorddreef 56 F
Postbus 12205
1100 AE Amsterdam
020 312 55 55
www.witteveenbos.nl

onderwerp ontsluiting RHB
project RHB
opdrachtgever Consortium Kooijhaven
projectcode AN4-8
referentie AN4-8/14-013.236
opgemaakt door ing. E. Jongenotter
goedgekeurd door mw. drs. D.H.A.W. van Kan
status definitief
datum opmaak 28 augustus 2014
bijlagen -

paraaf



aan Consortium Kooijhaven S. de Vries
kopie

1. VOORSTEL AANPASSING ONTSLUITING RHB

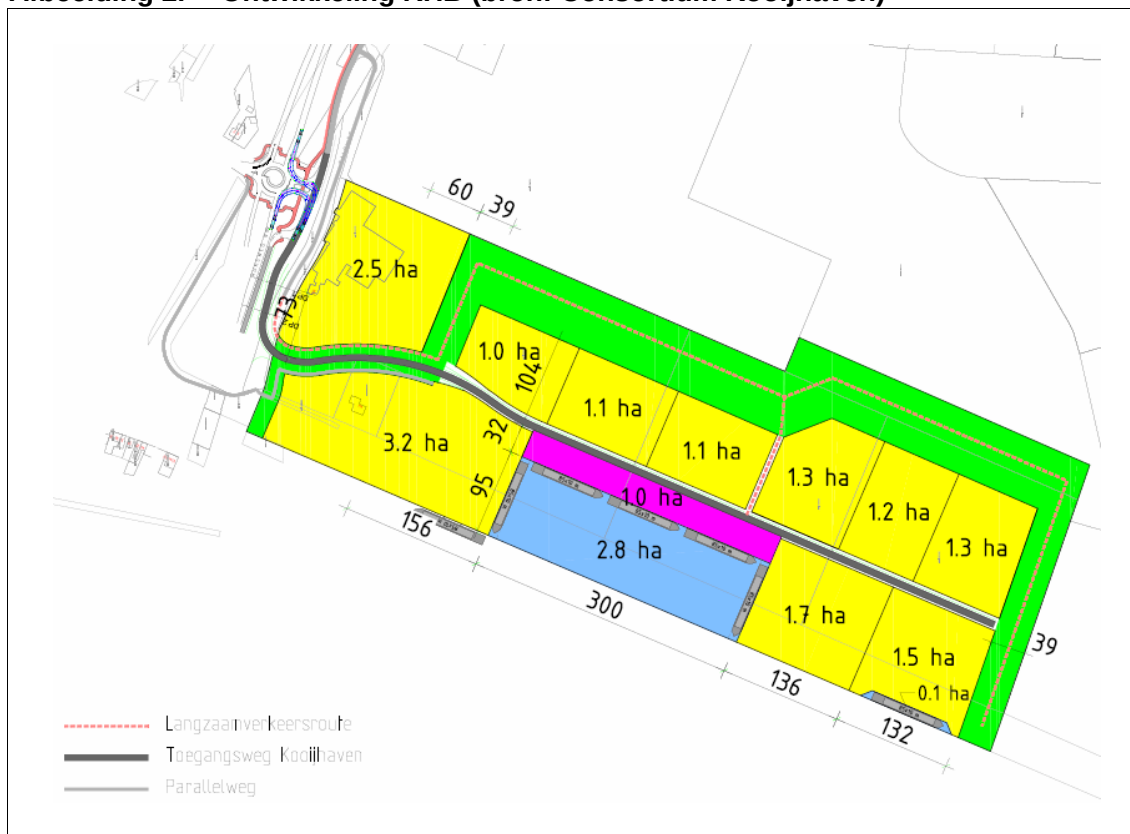
Consortium Kooijhaven werkt aan de realisatie van Kooijhaven, een Regionaal Havengebonden Bedrijventerrein (RHB) langs het Noordhollands Kanaal, op het gebied tussen de Balgweg, de Schorweg en de spoorlijn Alkmaar-Den Helder (zie afbeeldingen 1 en 2).

De hoofdontsluiting vindt plaats via de N99, de rijksweg van Den Helder naar Den Oever. Op verzoek van Consortium Kooijhaven zijn twee mogelijkheden voor ontsluiting van het RHB verkeerskundig beoordeeld.

Afbeelding 1. Straatnamen huidige situatie (bron: Bing Maps)

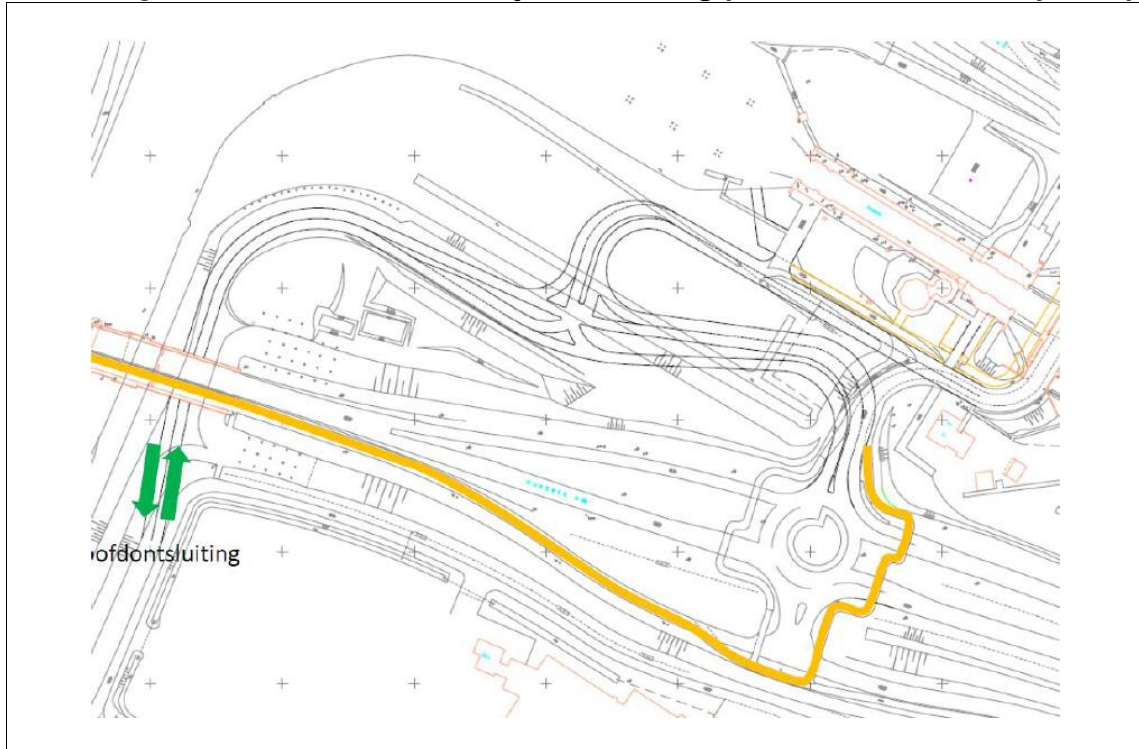


Afbeelding 2. Ontwikkeling RHB (bron: Consortium Kooijhaven)



2. VOORSTEL VOOR NOORDERLIJKE ONTSLUITING

Afbeelding 3. Voorstel met 'noordelijke' ontsluiting (bron: Consortium Kooijhaven)



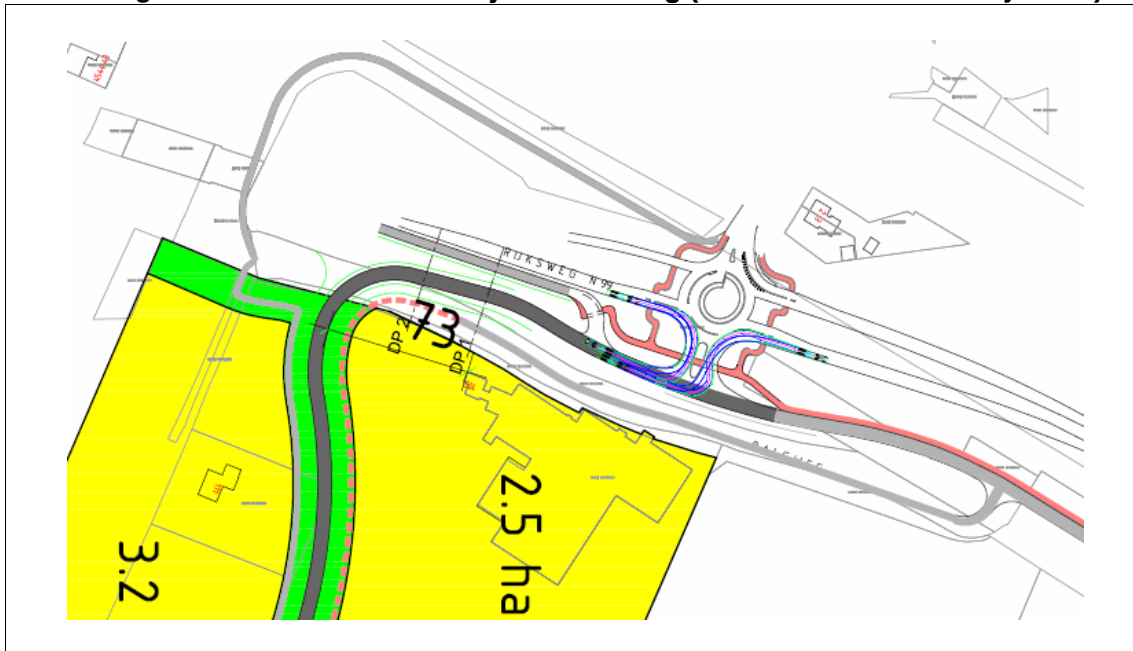
De hoofdontsluiting van het RHB vindt plaats via een nieuw aan te leggen verbinding ten noorden van de N99, vanaf de recent aangelegde turborotonde, onder de brug door. Dit leidt tot aanpassingen van de huidige situatie aan de noordelijke zijde.

Kenmerkend is de verlegging van de route naar de Oostoeverweg (voor straatnamen zie afbeelding 1) vanaf de turborotonde. Omdat er vanaf de rotonde twee stroken moeten samenvoegen is de Oostoeverweg als zijweg opgeschoven in noordwestelijke richting om voldoende samenvoeg-lengte te realiseren. Door de geringe ruimte zijn zowel bij de rotonde als bij de aansluiting van de Oostoeverweg krappe bochten noodzakelijk.

Daarnaast is er een verandering in de fietsroute. Door de noordelijke ontsluiting van het RHB wordt de westelijke fietsoversteek van de N99 afgesloten en verandert de oostelijke fietsoversteek van één rijrichting naar twee rijrichtingen. De ontsluitingsroute van het RHB kruist geen fietsroute.

3. VOORSTEL ZUIDELIJKE ONTSLUITING

Afbeelding 4. Voorstel met 'zuidelijke ontsluiting (bron: Consortium Kooijhaven)



De hoofdontsluiting van het RHB is nu aangesloten op de zuidelijke tak van de turborotonde. Dit heeft gevolgen voor de aansluiting van de Touwslagersweg op de Balgweg (straatnamen zie afbeelding 1). Feitelijk wordt de Balgweg doorgetrokken naar het RHB en gaat over in de ontsluitingsas van het RHB (zie afbeelding 2).

De ontsluitingsas van het RHB ligt vanaf de rotonde parallel aan de N99, waarbij het noodzakelijk is de Touwslagersweg verder parallel door te trekken langs de N99. Hierbij is het noodzakelijk om de bestaande geleiderail te verlengen en een deel van de bebording ten behoeve van de turborotonde te verplaatsen. De nieuwe ontsluitingsas zal vanaf de aansluiting van de Touwslagersweg op +5 m dalen naar +3,5 m (de hoogte van de dijk) en daarna verder dalen naar maaiveld in het RHB.

De turborotonde, inclusief de fietsoversteken, blijft ongewijzigd. De fietsroute vanaf de Touwslagersweg langs de Balgweg verschuift naar een noordelijke ligging ten opzichte van de Balgweg. De verderop gelegen oversteek van de Balgweg (in de bocht) verdwijnt hiermee ook. Deze route kruist nu de zuidtak van de rotonde (en daarmee ook de ontsluitingsroute van het RHB) in twee oversteeken van telkens één rijstrook.

4. BEOORDELING

4.1. Kenmerkende verschillen tussen beide mogelijkheden

Het kenmerkende verschil is de verschuiving van de hoofdontsluiting van de noordzijde van de N99 naar de zuidzijde van de N99. Dit heeft direct de volgende effecten:

- via de noordzijde van de N99 moet er in vergelijking met de zuidelijke aansluiting omgereden worden. Vanaf de turborotonde betekent dit voor de zuidelijke aansluiting ongeveer 250 m minder afstand naar het begin van de ontsluitingsas van het RHB dan via de noordelijke aansluiting;

- de noodzakelijke omlegging van de Oostoeverweg voor de noordelijke ontsluiting is bij de zuidelijke aansluiting niet nodig. Voor verkeer van en naar de Oostoeverweg betekent dat de ongeveer 250 m omrijden bij de noordelijke aansluiting, niet nodig is bij de zuidelijke aansluiting. Tevens is er bij de zuidelijke aansluiting minder afremmen en weer optrekken voor de (krappe) bochten;
- bij de zuidelijke aansluiting verschuift het fietspad langs de Balgweg van zuidelijke ligging naar noordelijke ligging. Hierdoor vermindert het aantal oversteeklocaties over de Balgweg;
- bij de zuidelijke ontsluiting van de RHB krijgt de zuidtak van de turborotonde ook een fietsoversteek;
- voor de noordelijke variant geldt een hoogtebeperking van 4,5 m in verband met de passage onder de brug door. Deze hoogtebeperking geldt niet voor de zuidelijke variant. Daarnaast vraagt deze passage onder de brug door om aanpassingen van de brug in verband met veiligheid. Daarnaast heeft de zuidelijke variant minder krappe bochten;
- in de noordelijke variant is er mogelijk lichthinder van koplampen te verwachten voor bewoners aan de overzijde van het Noordhollandsch Kanaal.

4.2. Verkeersbeeld/ontwerp

De specifieke kenmerken van de ontsluiting aan de zuidzijde van de N99 worden beschouwd op verkeersbeeld en wegontwerp voor autoverkeer en fietsers.

Autoverkeer:

- reguliere dalperioden: er is geen reden om aan te nemen dat er in perioden overdag en 's avond/'s nachts verkeersproblemen ontstaan. Er is dan ruim voldoende capaciteit;
- reguliere spitsperioden: eerdere verkeersonderzoeken (zoals beschreven in het MER Regionaal Havengebonden Bedrijventerrein Kop van Noord-Holland van februari 2009) laten zien dat er capaciteitsproblemen zijn op de kruispunten van de N99. In de tussentijd heeft RWS bij de Balgweg een turborotonde aangelegd. Hiermee is er op deze locatie voldoende capaciteit beschikbaar voor zowel de noordelijke als zuidelijke wijze van ontsluiten van het RHB. Voor zover de zuidelijke ontsluiting leidt tot meer linksafslaand verkeer vanaf Den Oever (dan waarvoor bij aanleg van de turborotonde rekening mee is gehouden), zorgt de dubbele rechtdoorstrook in oostelijke richting op de turborotonde ervoor, dat dat geen probleem zal zijn;
- brugopeningen Kooybrug: bij brugopeningen verandert er niet veel. Voor verkeer naar het RHB vanaf Den Oever is de noordelijke ontsluiting iets gunstiger omdat bij een wachtrij voor de brug de rechtsafstrook gebruikt kan worden om voorbij een deel van de wachtrij te rijden. Dit voordeel is er alleen in de korte periode dat de wachtrij reikt tot de turborotonde, tot het moment dat de wachtrij voor de rechtsafstrook reikt;
- vakantie/Texel/Vlootdagen: tijdens de vakantieperiode (verkeer naar Texel) en de vlootdagen kunnen er flinke pieken in het verkeersaanbod zijn. Die effecten zijn dan zodanig van omvang, dat er voor de bereikbaarheid van het RHB en de Oostoeverweg geen kenmerkende verschillen zullen zijn.

Fietsers:

- het aantal oversteeklocaties over de Balgweg wordt met het ontwerp van de zuidelijke ontsluiting minder, de fietsroute wordt logischer. Per saldo wordt het aantal oversteekbewegingen minder voor fietsers van Balgweg naar Oostoeverweg en vice versa;
- aandachtspunt is de oversteek van de zuidelijke tak van de rotonde. Weliswaar is er hier voor het autoverkeer sprake van één strook per rijrichting, de huidige middenberm is niet afdoende om een goede oversteek te kunnen maken. De geschetste uitbreiding van de middenberm voldoet aan de CROW-eisen met een minimumbreedte van 3 m. Ook ten aanzien van de afstand tot de Balgweg en de rotonde zelf voldoet het ontwerp,

gegeven het feit dat de fietsers uit de voorrang zijn, net als bij de andere fietsoversteeken bij deze turborotonde, over de N99. Vanwege mogelijke groepen fietsende scholieren, met name in en rond de ochtendspits, is in het ontwerp gekozen voor een bredere middenberm om de veiligheid verder te vergroten.

4.3. Samenvattende beoordeling

Met inachtnaam van het feit dat er geen berekeningen zijn uitgevoerd met exacte verkeerscijfers, kan een sterke verwachting worden uitgesproken dat per saldo voor het autoverkeer de zuidelijke ontsluiting verkeerskundig gunstiger is dan de noordelijke ontsluiting. Onderscheidend is daarbij vooral het verschil in rijafstand vanaf de turborotonde zowel naar het RHB als naar de Oostoeverweg. Met de zuidelijke ontsluiting wordt er niet omgereden.

De fysieke inpassing van de noordelijke ontsluiting leidt tot krappe bogen. De hoogtebeperking voor de ontsluiting kan een beperking zijn voor exceptioneel transport.

Voor de fietsers zijn de verschillen beperkt. Het aantal oversteeklocaties van de Balgweg wordt minder maar er komt een oversteek over de zuidelijke tak van de rotonde bij. Per saldo zal het aantal oversteekbewegingen verminderen voor fietsers van Balgweg naar Oostoeverweg en vice versa. De nieuwe oversteek bij de turborotonde versterkt het positieve beeld voor de fietsers, door de middenberm breder te maken dan de vereiste minimale 3 m conform CROW-eisen, ten behoeve van overstekende groepjes fietsers.

De eerste schetsen van de zuidelijke ontsluitingsvariant tonen een beeld van een ontwerp dat voldoet aan de reguliere ontwerpisen van CROW.