

DIJK EN WAARD

Ontsluiting Westpoort

februari 2024

Inhoud

Colofon

Ontsluiting Westpoort

Definitief 5 februari 2024

016297.20240108.R1.02

Projectteam: Stefan Doeland, Martien Ippel (gemeente Dijk&Waard),
Johan V. Munsterman, Peter Dinnissen, Tania Roel Castro (Goudappel)

1. Inleiding:	3
2. Vraagstelling	4
3. COCON-analyse	5
4. Verschillen met berekeningen uit 2021	7
5. Ontwerpvarianten	8
6. Locatiebezoek	11
7. Voorkeursontwerp	12

Bijlage: Ontwerp in separate PDF

Deze publicatie is opgesteld door Goudappel. Niets uit deze rapportage mag worden overgenomen zonder bronvermelding.
Eventuele rechthebbenden op gebruikt beeldmateriaal kunnen contact opnemen met Goudappel.

1. Inleiding

Westpoort in Heerhugowaard zal ontwikkeld worden tot woongebied met ongeveer 490 woningen. De aanwezige infrastructuur is echter voorbereid op de komst van het ziekenhuis Alkmaar. Doordat het ziekenhuis niet doorgaat en er woningbouw komt rijst de vraag hoe de ontsluiting op de Bonnemaweg en de Bonnemaweg zelf vormgegeven moeten worden. Daarnaast is de vraag of de nieuwe inzichten in combinatie met de resultaten van het nieuwe verkeersmodel tot andere resultaten leiden voor de verkeersafwikkeling op het kruispunt Westtangent - Bonnemaweg dan in september 2021.



2. Vraagstelling

- In 2021 heeft Goudappel onderzocht wat de gevolgen zijn voor het wegennet bij realisatie van woningbouw in de Scheg en Westpoort. Het verkeersmodel van de Regio Alkmaar is vernieuwd. Leidt dit tot een andere uitkomst over de toekomstige verkeersafwikkeling van de kruising Abe Bonnemaweg/ Westtangent?
- Een verkeerskundig ontwerp voor de gehele Abe Bonnemaweg, vanaf de fietstunnel onder de Westtangent, nabij de N242, tot en met de kruising Westtangent/Abe Bonnemaweg/ Reuzenpandasingel.
- Hierin speciale aandacht voor inpassing van de doorfietsroute Alkmaar – Heerhugowaard. En nieuwe verbinding tussen Westpoort en De Scheg, wellicht twee varianten hiervoor?
- Kan het fietspad aan de zuidzijde van de Abe Bonnemaweg vervallen? Zo ja, wat betekent dit dan voor het fietspad aan de noordzijde?

In deze rapportage treft u de volgende onderdelen aan:

- COCON-analyse kruispunt Westtangent en vergelijking met studie uit 2021.
- Ontwerpstudie naar de Bonnemaweg met aansluiting naar Westpoort en fiets/ calamiteitenroute naar De Scheg.
- Overleg en locatiebezoek.
- Ontwerp voorkeursvariant en rapportage.

3. COCON-analyse

Voor de COCON-analyse is uitgegaan van de huidige vormgeving van het kruispunt. Verschil ten opzichte van 2021 is het ontbreken van de voetgangers oversteek aan de zuidkant.

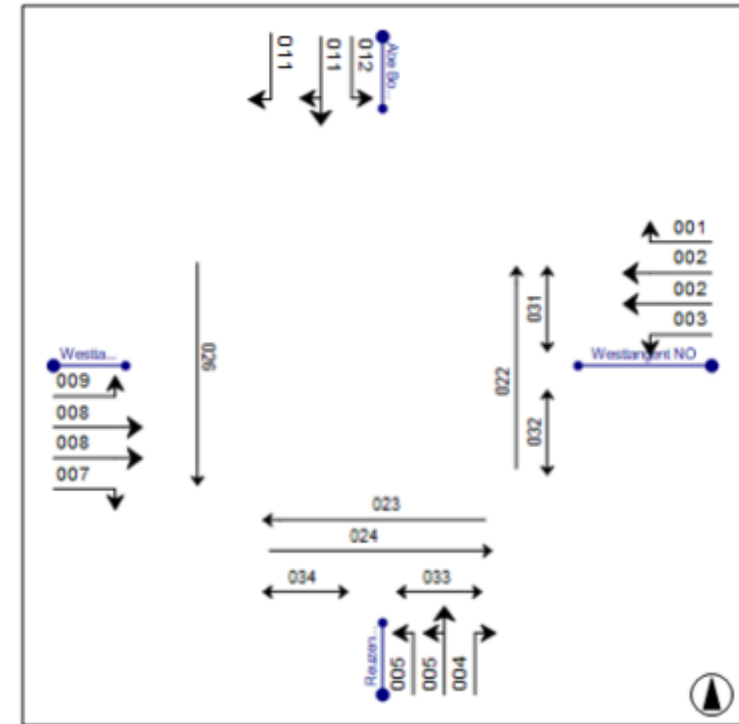
De huidige situatie (2021) kan het verkeer in zowel de ochtend- en avondspits op basis van de gemiddelde cyclustijd verwerken, de avondspits is drukker dan de ochtendspits en daardoor maatgevend. Wanneer ook naar de benodigde opstelcapaciteit wordt gekeken valt op dat er tijdens piekmomenten op verschillende richtingen blokkades van richtingen mogelijk zijn. De 2040 situatie is in de avondspits overbelast, de huidige kruispuntvormgeving heeft daarmee te weinig verwerkingscapaciteit.



COCON-analyse

Alternatieve vormgevingsvariant

Op basis van de maatgevende conflictgroep van de huidige vormgeving met de 2040 intensiteiten zijn de volgende richtingen interessant om uit te breiden en daarmee de cyclustijd te laten zakken: 003 005 008 011. Richting 05 en 08 zijn al dubbel en daarom kostbaar om uit te breiden, blijven richting 03 en 11 over. Richting 11 heeft op de Westtangent 2 afrijdende rijstroken, de inpassing op de Abe Bonnemaweg zal wel een uitdaging zijn. Wanneer richting 11 wordt uitgebreid daalt de cyclustijd in de maatgevende avondspits tot 110 seconden, een acceptabele cyclustijd. Het uitbreiden van richting 03 naar 2 rijstroken resulteert niet in een cyclustijd onder de maximale 120 seconden.



4. Verschillen met de berekeningen van 2021

	Berekeningen 2021 voor 2030		Berekeningen 2023 voor 2040	
Signaalgroep	Ochtendspits	Avondspits	Ochtendspits	Avondspits
1	43	56	16	49
2	599	905	879	843
3	79	138	76	243
4	177	133	227	197
5	380	229	63	86
6			512	190
7	61	672	138	585
8	577	1407	673	1394
9	102	203	265	340
10			184	335
11	249	245	21	129
12	58	108	50	82
Totaal oprijdend	2315	4096	3104	4472

De verschillen tussen de prognose jaren 2030 en 2040 zijn voor de ochtendspits een toename van 34% en voor de avondspits een toename van 9%. De avondspits is maatgevend en een groot deel van het netwerk is overbelast in de avondspits.

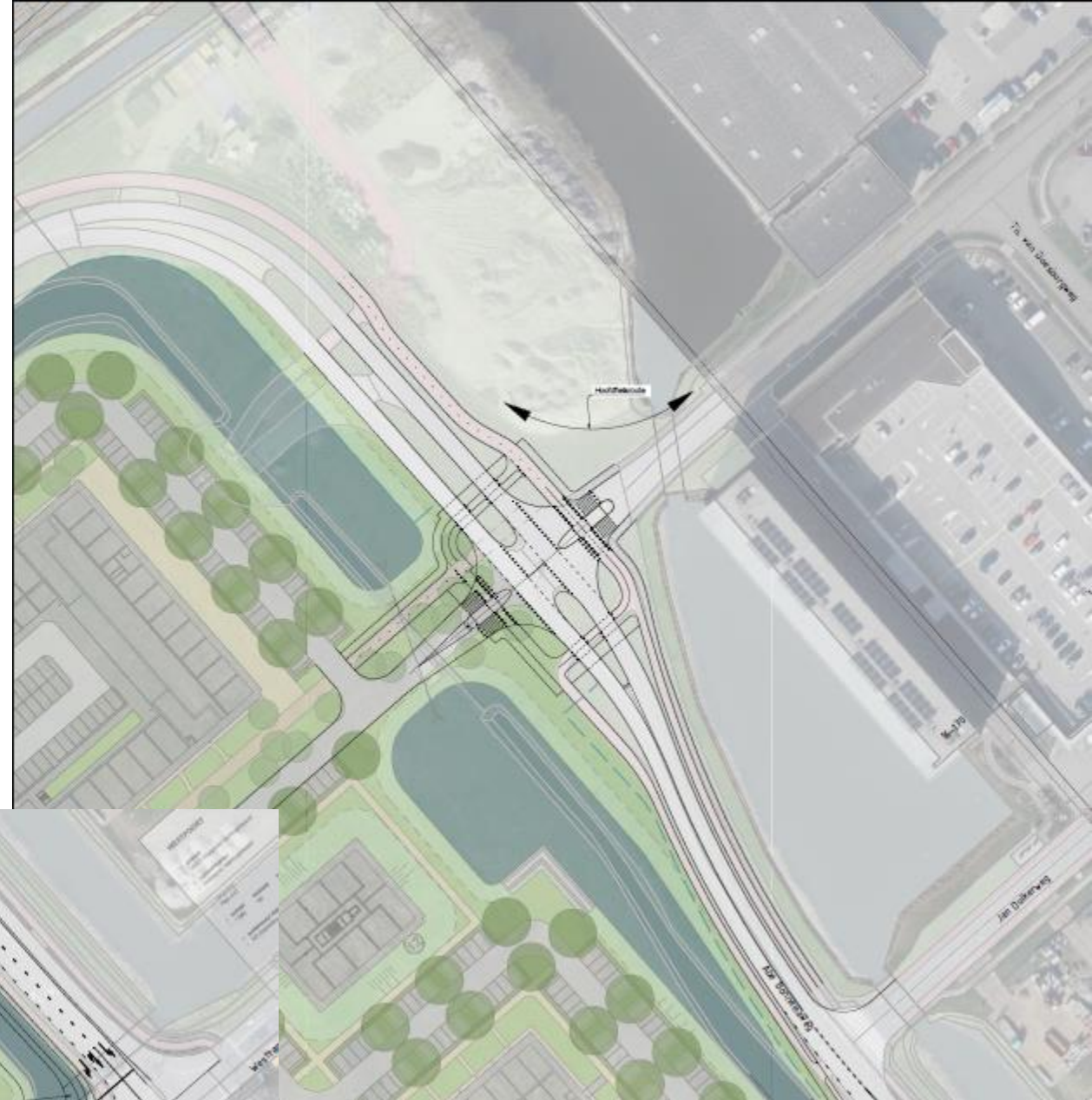
Een verruiming van het kruispunt met als gevolg een lagere cyclustijd zal tot gevolg hebben dat de route via dit kruispunt aantrekkelijker wordt en daardoor meer verkeer aantrekt. De vraag of richting 11 uitgebreid moet worden zal dan ook in groter verband bekeken moeten worden.

5. Ontwerpvarianten

Voor de aansluiting van Westpoort op de Abe Bonnemaweg zijn een drietal varianten opgesteld:

1. Zoveel mogelijk gebruik maken van bestaande infrastructuur;
2. Doorgaande verkeersstroom zoveel mogelijk faciliteren
3. Optimale veiligheid voor fietsers

Bij alle varianten is een extra rechtsafvak bij de Westtangent opgenomen

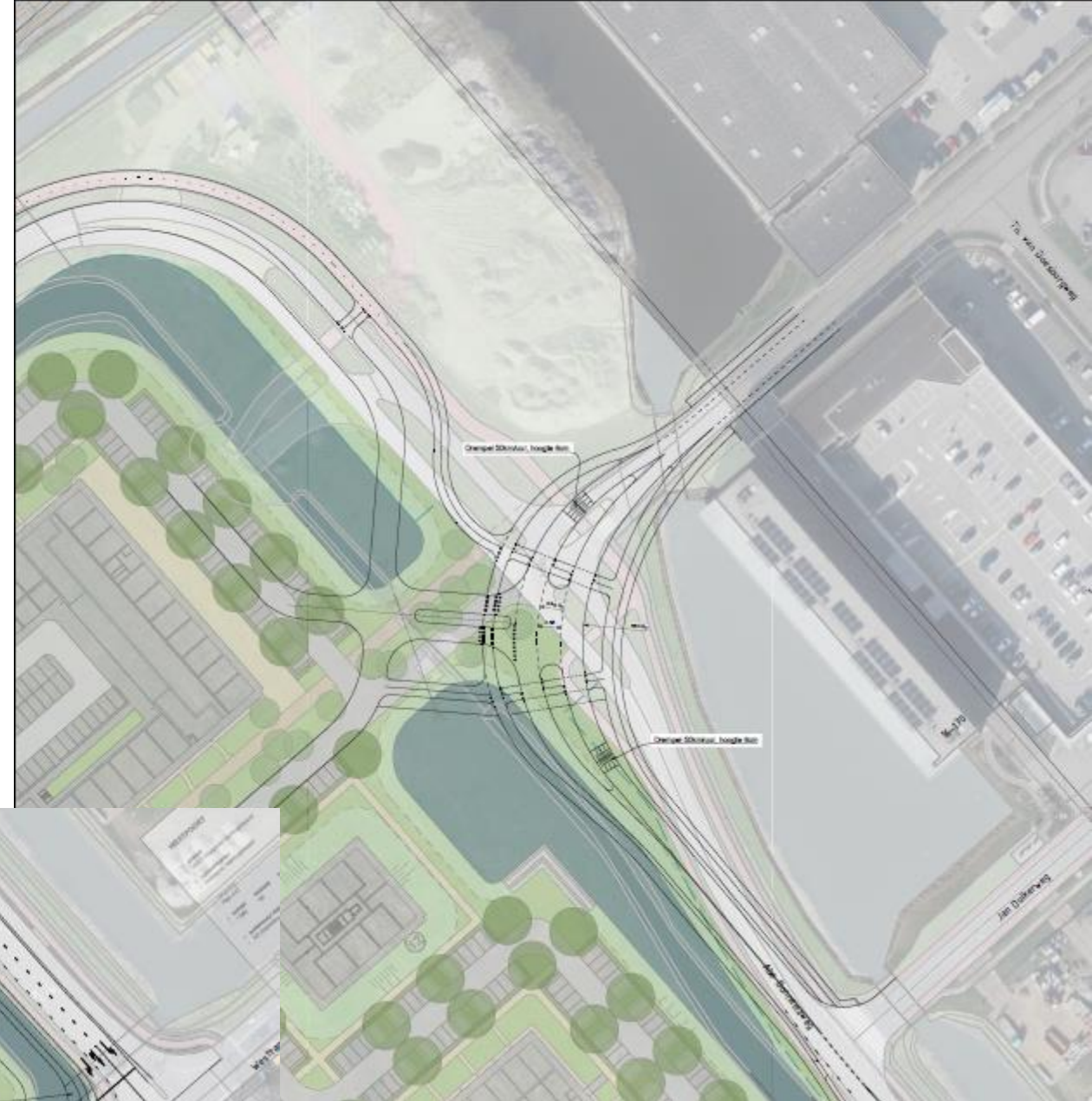


Ontwerpvarianten

Voor de aansluiting van Westpoort op de Abe Bonnemaweg zijn een drietal varianten opgesteld:

1. Zoveel mogelijk gebruik maken van bestaande infrastructuur;
2. **Doorgaande verkeersstroom zoveel mogelijk faciliteren**
3. Optimale veiligheid voor fietsers

Bij alle varianten is een extra rechtsafvak bij de Westtangent opgenomen

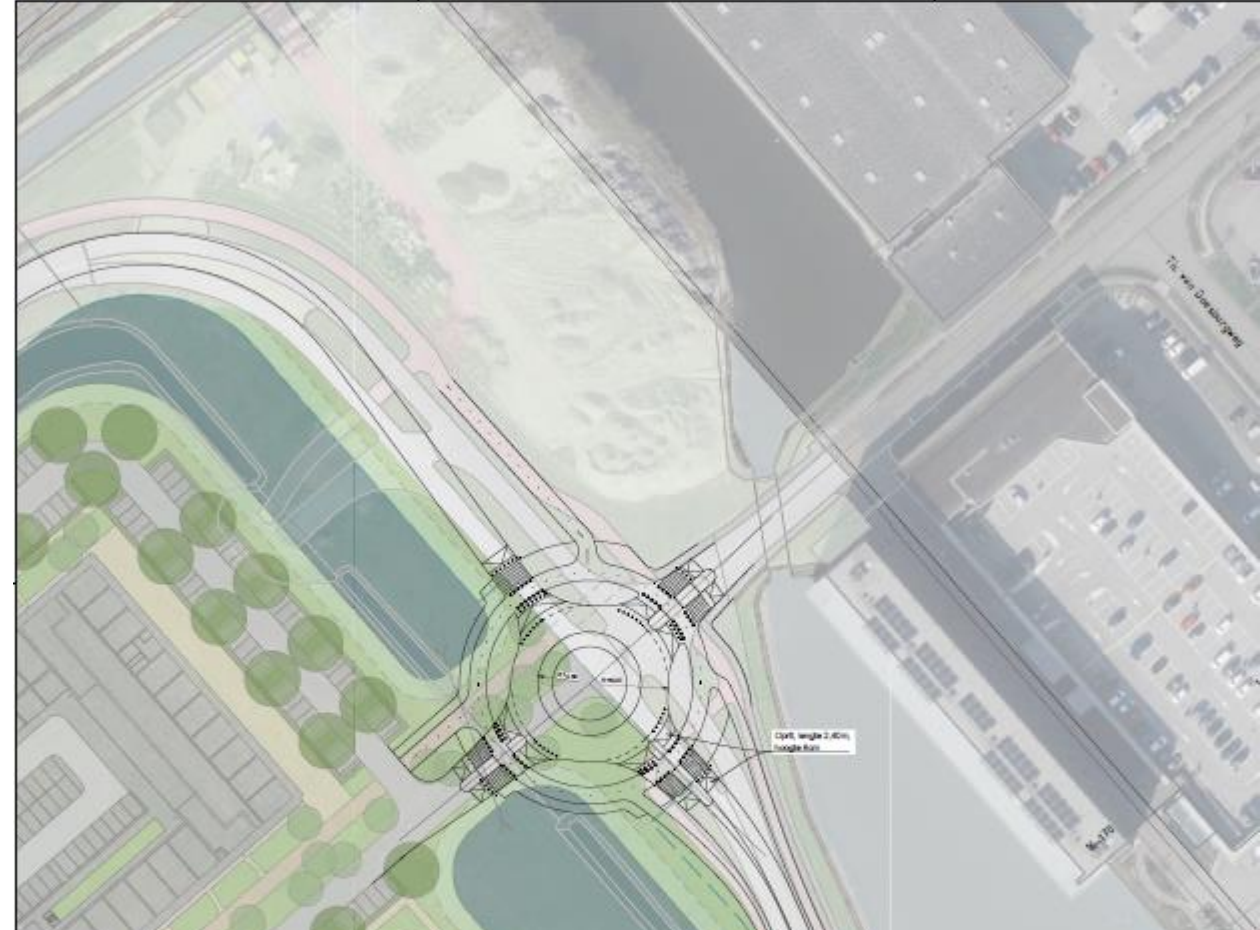


Ontwerpvarianten

Voor de aansluiting van Westpoort op de Abe Bonnemaweg zijn een drietal varianten opgesteld:

1. Zoveel mogelijk gebruik maken van bestaande infrastructuur;
2. Doorgaande verkeersstroom zoveel mogelijk faciliteren
3. **Optimale veiligheid voor fietsers**

Bij alle varianten is een extra rechtsafvak bij de Westtangent opgenomen



6. Locatiebezoek

Op 6 december 2023 is een bezoek gebracht aan de locatie en is ter plaatse bekeken welke mogelijkheden er voor de aansluiting van Westpoort zijn inclusief de verbindingen met de rest van Heerhugowaard.

Alle hiervoor getoonde ontwerpvarianten blijken (te) veel ruimte in beslag te nemen in relatie met de intensiteit van het autoverkeer, met name de Abe Bonnemaweg richting het spoor. Daarom is gekozen voor een zo compact mogelijk voorrangskruispunt.

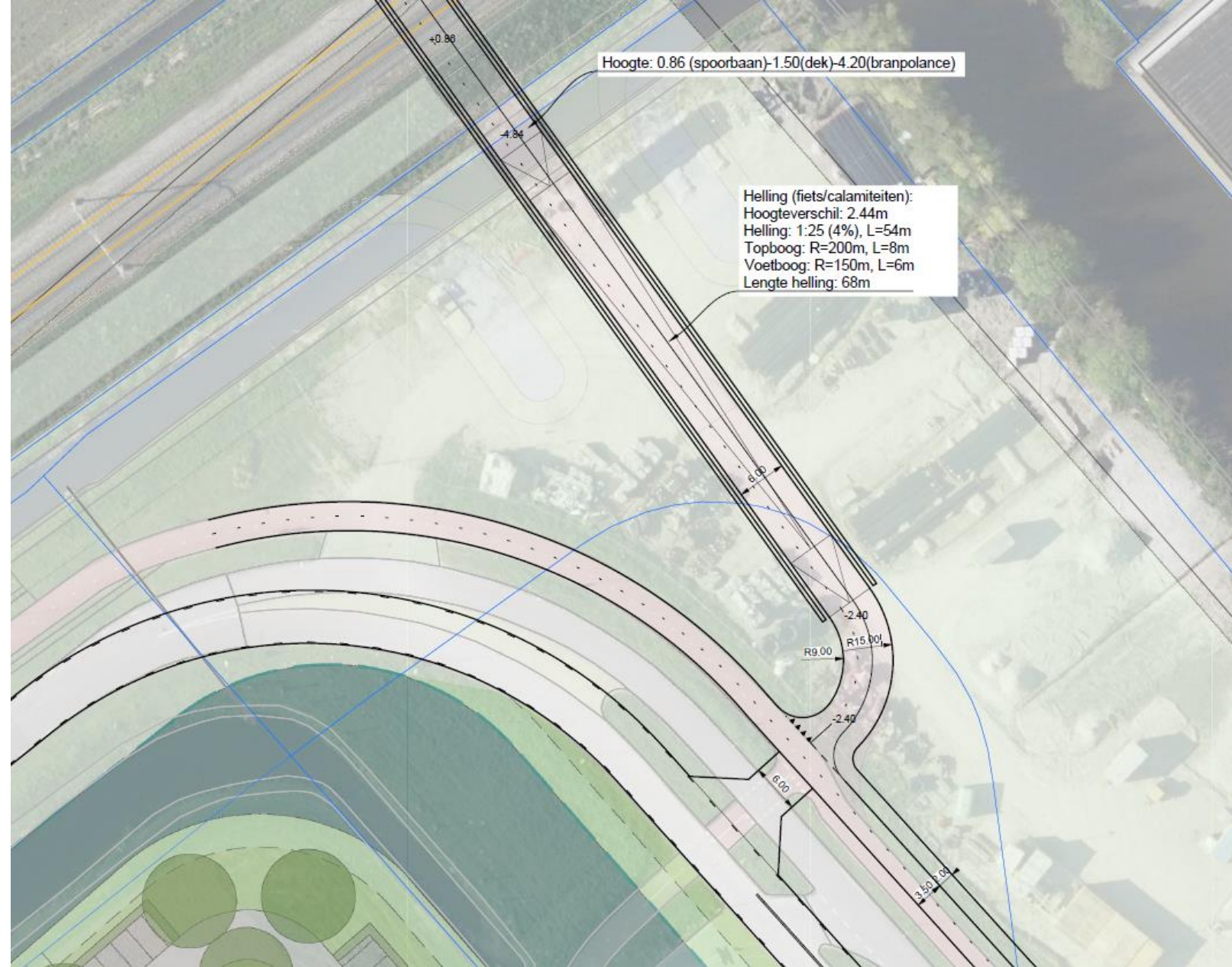
Voor de aansluiting op de Westtangent is het wenselijk om een extra rechtsafstrook te creëren. Vlak voor het kruispunt ligt een duiker, welke verlengd moet worden om deze rijstrook te realiseren. Het fietspad aan deze zijde komt dan te vervallen. Het fietspad aan de noordzijde moet

dan een in twee richtingen te berijden fietspad worden inclusief de oversteek over de Westtangent. Om het fietsverkeer vanuit Westpoort te bevorderen is het aan te bevelen om een rechtstreekse verbinding te realiseren naar de kruising met de Westtangent. Dit moet dan ook een in twee richtingen te berijden voorziening zijn. Door de realisatie van de extra rechtsafstrook vanaf de Abe Bonnemaweg is er ruimte binnen de regeling van de VRI om deze oversteek te realiseren.

Tot slot is in het ontwerp een tunnel onder het spoor getekend als fietsverbinding naar de Scheg, welke ook als calamiteiten route voor brandweer, ambulance en politie kan fungeren. De doorrijhoogte is 4.20m, met een hellingspercentage van 4%. De totale lengte van de hellingbanen zijn 68m.

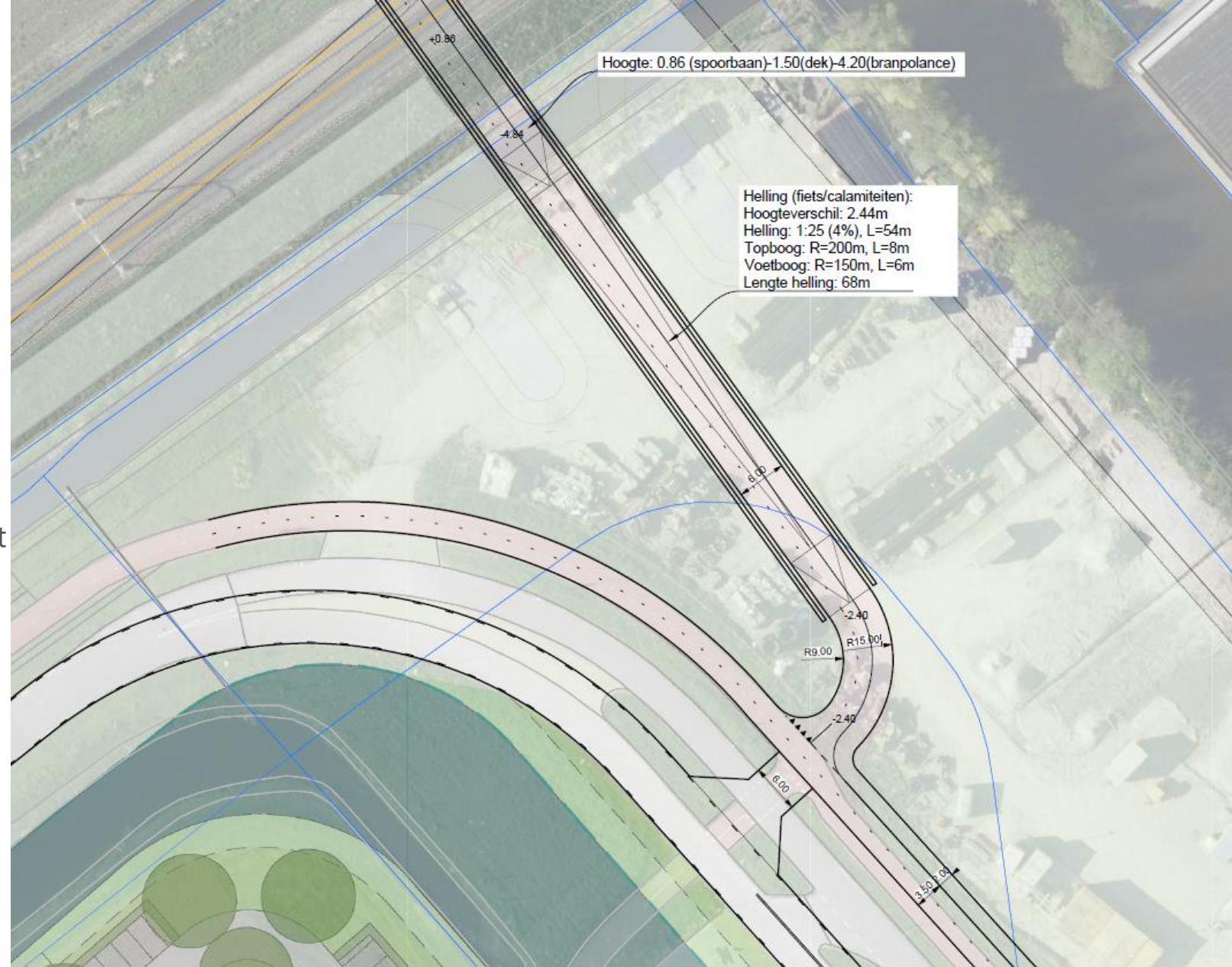
7. Voorkeursontwerp

Onder de spoorbaan is een tunnel ingetekend voor fietsers, welke tevens als calamiteiten route voor brandweer, ambulance en politie kan dienen. De doorrijd hoogte is 4.20m. Het hellingspercentage is 4% met een totale lengte van 68m.



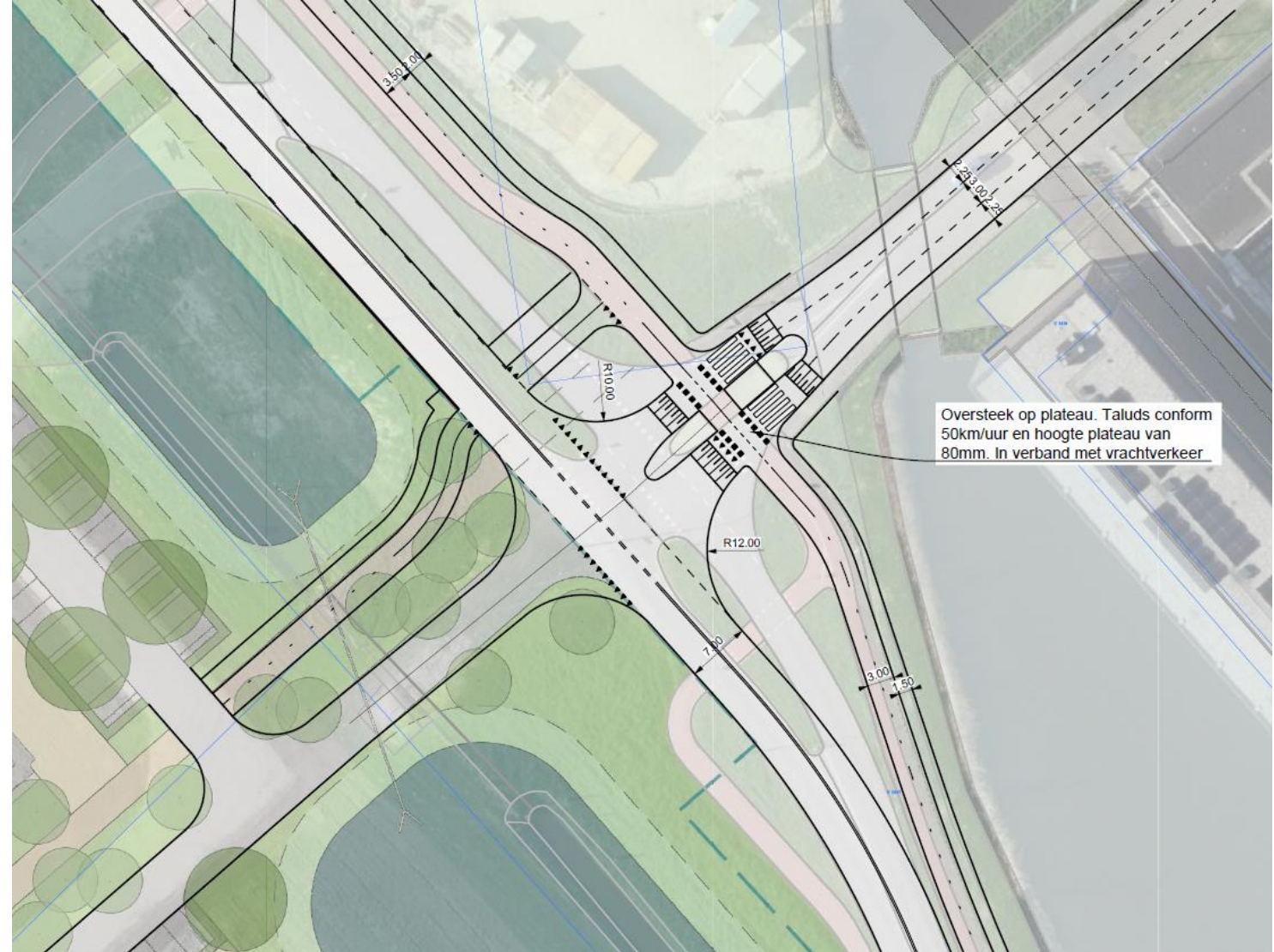
Voorkeursontwerp

Vanaf de J.J.P. Oudweg heeft de Abe Bonnemaweg een breedte van 7.00m gelijk aan het deel van de weg tussen de Westtangent en de J.J.P. Oudweg. Tussen de J.J.P. Oudweg en de fiets(calamiteiten)tunnel is de weg voorzien van as-markering om het kruispunt met de tunnel in te leiden. In de bocht verloopt de wegbreedte van 7.00m naar 6.00m en vervalt de midden-markering en is er net als in de huidige situatie alleen sprake van een kantmarkering. We stellen voor om de maximumsnelheid op 50 km/uur te houden omdat er geen erfaansluitingen zijn en een vrijliggend fietspad.



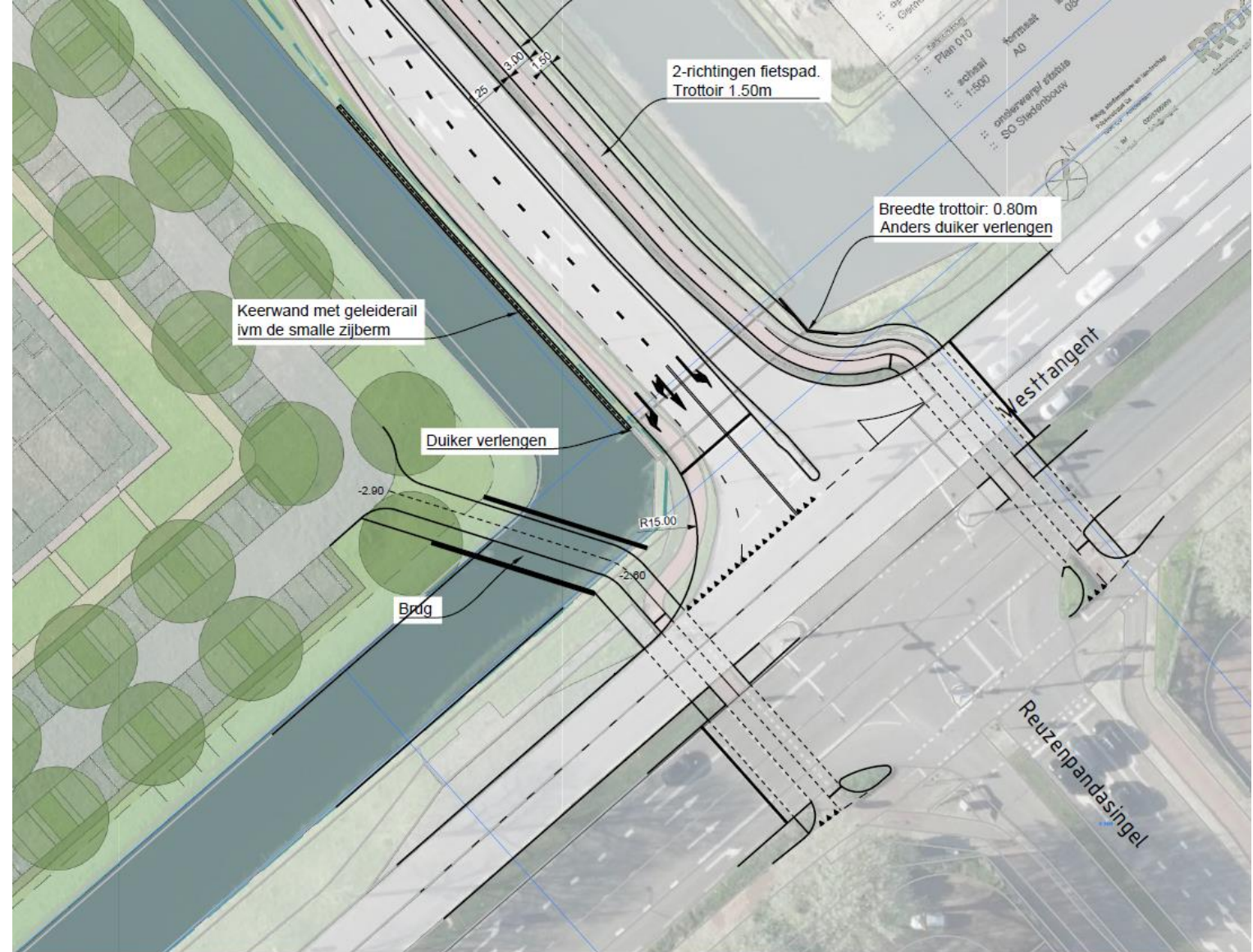
Voorkeursontwerp

De entree van Westpoort ligt tegenover de J.J.P. Oudweg, welke binnenkort wordt heringericht met brede fietsstroken van 2.25m met een rijloper van 3.00m. De J.J.P. Oudweg maakt deel uit van de doorfietsroute naar Alkmaar. De fietsoversteek over de J.J.P. Oudweg is uitgevoerd met een plateau. De uitwisseling van fietsverkeer is hiermee goed gefaciliteerd. Het kruispunt zelf is een eenvoudig voorrangskruispunt, waarbij de Abe Bonnemaweg in de voorrang zit. Het fietspad vanuit Westpoort sluit aan op het fietspad langs de Abe Bonnemaweg.



Voorkeursontwerp

Door de realisatie van een extra rechtsafvak kan de verkeersafwikkeling voor verkeer vanuit Westpoort verbeterd worden en ontstaat tevens ruimte in de VRI om een extra fietsoversteek te creëren rechtstreeks naar Westpoort. Het fietspad langs de Abe Bonnemaweg komt dan aan de noordzijde te liggen waar fietsers in beide richtingen gebruik van kunnen maken. Er is nog ruimte voor een trottoir van 1.50m breed, zonder aanpassingen aan het talud. De duiker dient ook aan deze kant verlengd te worden om te voorkomen dat er een versmalling in het trottoir ontstaan van 0,80m.



Voorkeursontwerp

Bij de aansluiting op de fietsstraat gaat de maximumsnelheid over in 30km/uur. Om deze overgang te accentueren en meer haaks vorm te geven stellen we een uitbuiging voor.



Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS