

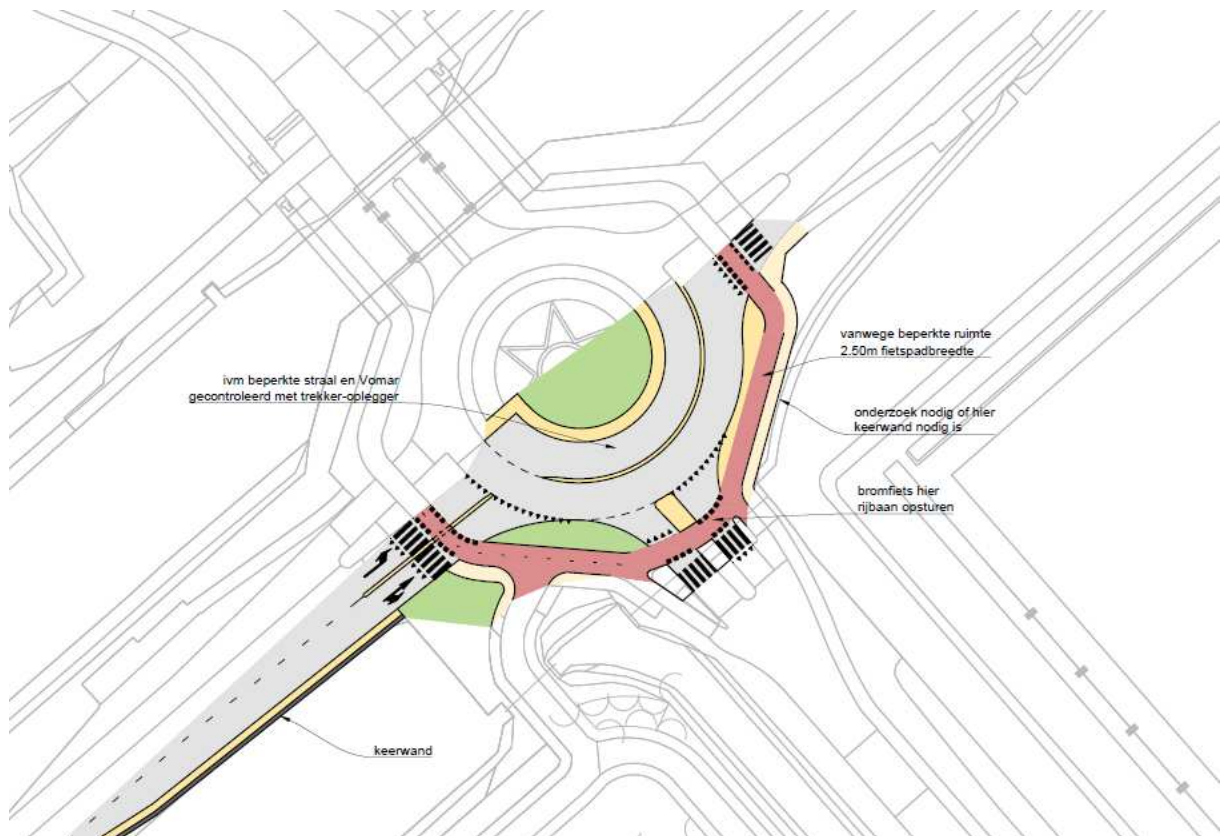
Oplegger maatregelen Oosttangent

Datum: 19 mei 2020

De afgelopen periode heeft Goudappel Coffeng onderzoeken uitgevoerd naar mogelijke verbeteringen van de doorstroming van de Oosttangent. Zij hebben hiervoor het gehele wegvak van de Oosttangent tussen de N508 en de Haringvliet beschouwd. Deze verkeerskundige onderzoeken zijn in nauwe samenspraak met de provincie Noord-Holland uitgevoerd.

Onderzoek en schetsontwerp

Meerdere oplossingsrichtingen zijn beoordeeld en afgewogen. Het bijgevoegde rapport van Goudappel Coffeng geeft u hier inzicht in. Dit is een sterk verkeerstechnisch document, waarvan wij de uitkomst hebben samengevat in onze raadsinformatiebrieff van 23 april 2020 (Bij20-032). Resultaat van het onderzoek was het advies om de rotondes bij de Dijk van Kyoto en bij de Haringvliet om te bouwen naar "half partiele turborotondes". Hieronder treft u een schets van dit type rotonde toegepast op de locatie bij de Dijk van Kyoto.



Autoverkeer vanuit de richting Alkmaar (linksonder op de tekening) kan zich vlak voor de rotonde verdelen over twee rijstroken. Via de linker rijstrook kan het verkeer naar links afslaan richting de Dijk van Kyoto. Via de rechter rijstrook kan men naar rechts afslaan naar de Lotte Beesedijk of rechtdoor rijden over de Oosttangent richting het noordoosten. Om dit mogelijk te maken wordt de zuidoostelijke helft van de rotonde voorzien van twee rijstroken. De andere helft van de rotonde behoudt de huidige enkele rijstrook.

Een zo goed mogelijke verkeersveiligheid voor het fietsverkeer is een randvoorwaarde. Daarom geldt voor het fietsverkeer dat dit net als in de huidige situatie via rood asfalt stroken rondom de rotonde geleid wordt. Ook behouden fietsers voorrang op het autoverkeer.

Uitwerking voorlopig ontwerp

Hierna was nadere uitwerking nodig om de door Goudappel voorgestelde principe-oplossing in te passen in de specifieke locaties. Hiervoor hebben wij Sweco opdracht gegeven om het schetsontwerp uit te werken tot een zogenaamd "Voorlopig ontwerp". Dit proces verliep parallel aan het bestuurlijke traject.

Zie bijlage 1 voor een vergelijking van de bestaande situaties met de voorlopige ontwerpen.

Raming

In het Goudappel rapport treft u op pagina 17 een raming aan. Hierbij willen wij opmerken dat Goudappel Coffeng primair een verkeerskundig bureau is, wat met name goed is in verkeerskundige studies. Tijdens de studie heeft de focus dan ook met name gelegen op de verkeerstechnische kant en in beperkte mate op de raming. De raming die zij gemaakt hebben is zeer grof, ondanks dat bijlage 3 een mate van nauwkeurigheid suggereert. Op basis van ambtelijke kennis is toen al geconstateerd dat de raming aan de (zeer) lage kant leek en dat nadere uitwerking nodig zou zijn tijdens het proces naar een Voorlopig Ontwerp. Daarvoor is Sweco ingeschakeld, gelet op hun kennis en kunde om het schetsontwerp op een zorgvuldige wijze verder te brengen tot een voorlopig ontwerp met daarbij een nadere raming. De conceptringingen laten zien dat voor aanpassing van beide rotondes gedacht moet worden aan een totaalbedrag van 2 à 2,5 miljoen euro.

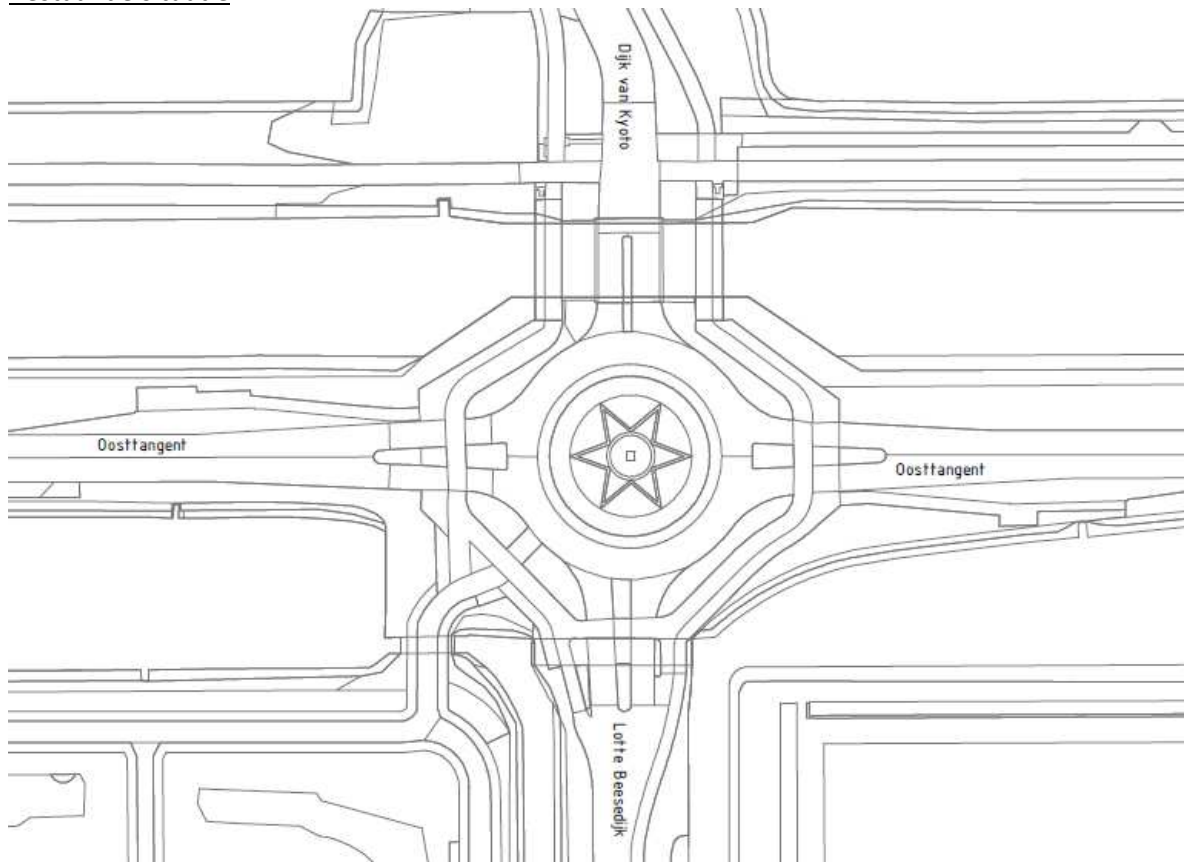
Van voorlopig ontwerp naar definitief ontwerp

Op basis van de tekeningen van het voorlopig ontwerp starten wij de komende periode overleg met belangengroepen en -organisaties zoals VVN, Reiger Boys, Fietsersbond, hulpdiensten, etc. De inbreng die wij van hen ontvangen betrekken we bij het maken van het definitief ontwerp. Ook zullen wij tijdens deze fase nogmaals nadrukkelijk de verkeersveiligheid voor het langzame verkeer tegen het licht houden. Wanneer het definitief ontwerp gereed is informeren wij u hierover.

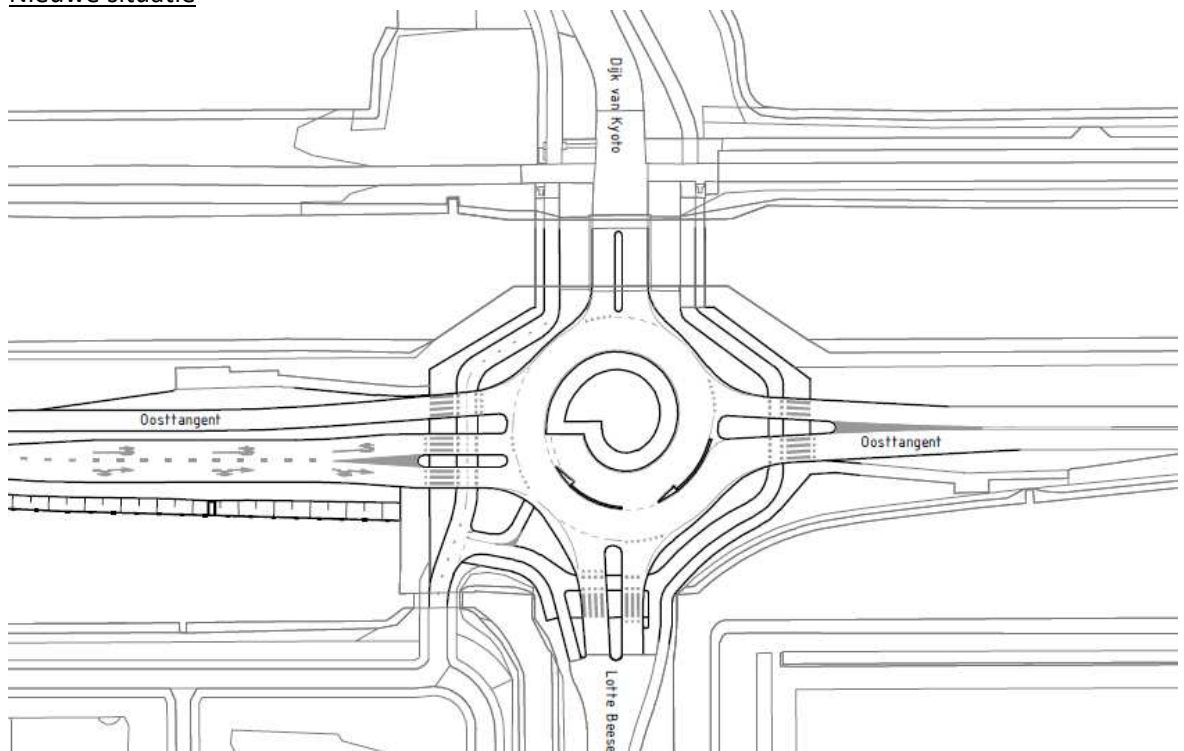
Bijlage 1

Rotonde Oosttangent/Dijk van Kyoto/Lotte Beesedijk

Bestaande situatie

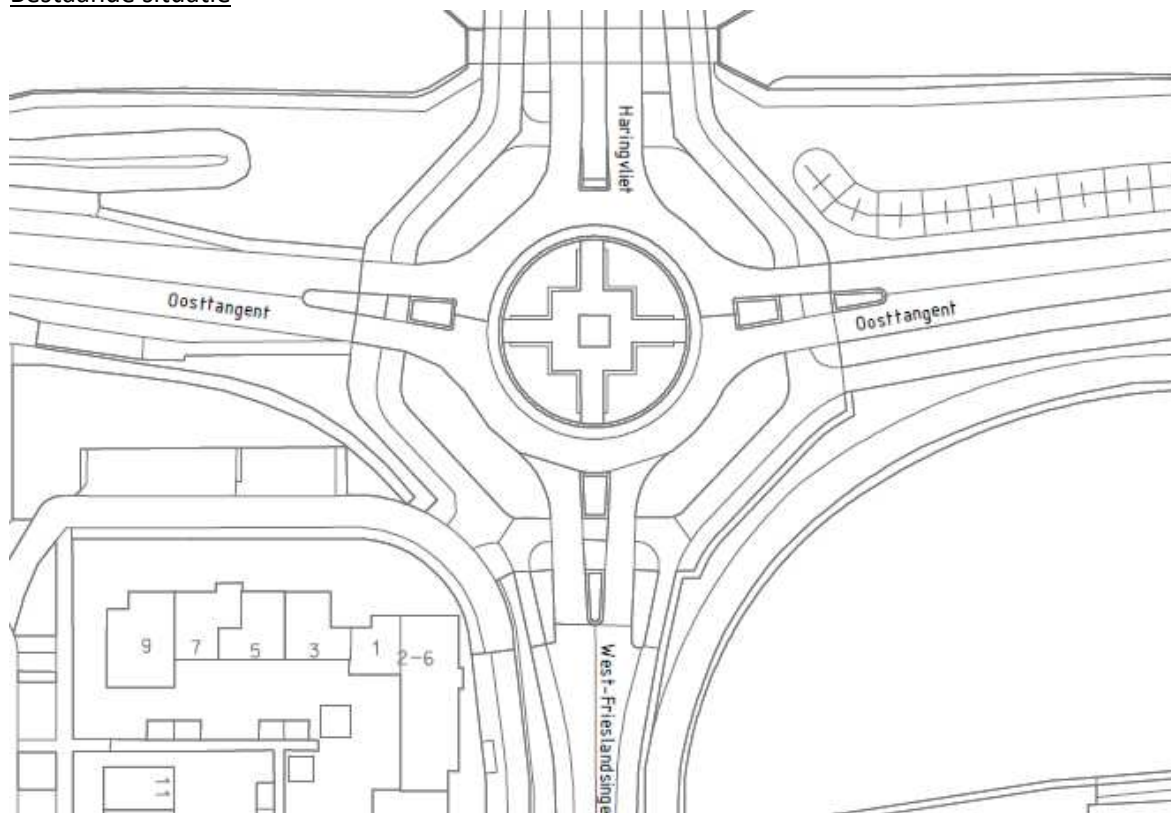


Nieuwe situatie



Rotonde Oosttangent/Haringvliet/West-Frieslandsingel

Bestaande situatie



Nieuwe situatie

