

Gemeente Heerhugowaard



Visie Zuidtangent

Een overzicht van
N242 tot aan de
Oosttangent

Omdat we ons verplaatsen

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**

Gemeente Heerhugowaard

Visie Zuidtangent

Een overzicht van N242 tot aan de Oosttangent

Datum
Kenmerk
Eerste versie

2 mei 2012
HHW036/Mmj/0186

Documentatiepagina

Opdrachtgever(s)	Gemeente Heerhugowaard
Titel rapport	Visie Zuidtangent Een overzicht van N242 tot aan de Oosttangent
Kenmerk	HHW036/Mmj/0186
Datum publicatie	2 mei 2012
Projectteam opdrachtgever(s)	de heer M. Ippel
Projectteam Goudappel Coffeng	de heren E.J. Westra en Johan V. Munsterman
Projectomschrijving	Sinds 2008 zijn diverse studies uitgevoerd voor verschillende delen van de Zuidtangent in Heerhugowaard. In dit visie-document wordt een overzicht gegeven van de volledige Zuidtangent.

	Inhoud	Pagina
1	Inleiding	1
2	N242 (Westerweg) - Westtangent	3
3	Westtangent - Middenweg	5
4	Middenweg - Oosttangent	8

Inleiding

De Zuidtangent is een belangrijke invalsweg voor Heerhugowaard en verbindt het winkelcentrum Middenwaard met de Oosttangent, de Westtangent en de N242 (Westerweg). De hoeveelheid autoverkeer op de Zuidtangent is op een aantal plekken groter dan 20.000 motorvoertuigen per etmaal en is daarmee hoog te noemen. Op de Zuidtangent sluiten diverse wegen aan waaraan zich sterk verkeersaantrekkende functies bevinden, zoals het NS station, kantoorlocaties, industriegebieden, het stadskantoor en het winkelcentrum Middenwaard. Hierdoor hebben ook alle zijwegen vaak hoge intensiteiten, waardoor ook de kruispunten vaak zwaar belast zijn.

In 2008 is door Goudappel Coffeng BV onderzoek verricht naar de mogelijke vormgeving van de Zuidtangent tussen de N242 en de Westtangent (Optimalisatiestudie Zuidtangent, d.d. 23 mei 2008 HHW021/WTE/0130). Onlangs heeft de provincie het ontwerp voor het kruispunt N242 (Westerweg) - Zuidtangent afgerond en tevens gecheckt of het ontwerp van Goudappel Coffeng uit 2008 nog voldoet aan de meest recente inzichten. In 2011 heeft Goudappel Coffeng een ontwerp gemaakt voor de Zuidtangent tussen de Westtangent en de Middenweg (Ontwerp Zuidtangent d.d. 20 april 2012 HHW036/Mmj/0138).

De studies die ten grondslag liggen aan deze visie voor de Zuidtangent hebben gebruik gemaakt van verkeersgegevens afkomstig uit het verkeersmodel van Heerhugowaard (in beheer bij gemeente Alkmaar). De intensiteiten zijn bepaald voor 2020, waarbij rekening is gehouden met de volgende ontwikkelingen:

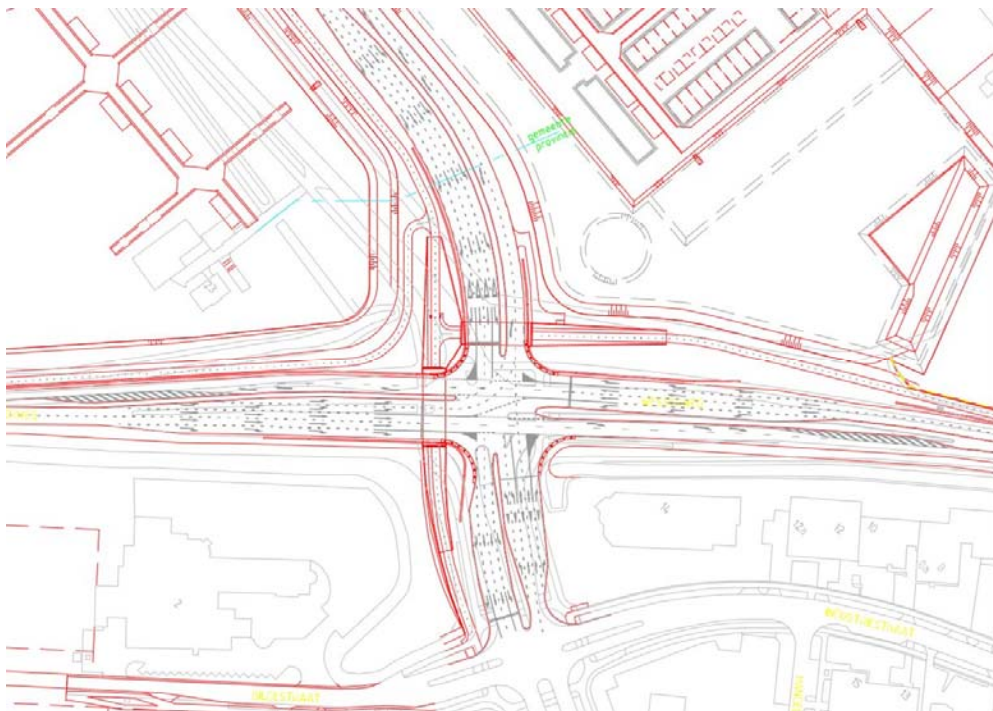
- de volledige Oosttangent is in gebruik genomen;
- het Heerhugowaardse deel van de Westfrisiaweg is in gebruik genomen;
- de reconstructie van de kruising N242 - Zuidtangent is gereed;
- de reconstructie van de kruising N242 - Westtangent is gereed;
- de Middenweg ter hoogte van Centrumwaard is autoluw gemaakt;
- de reconstructie van de kruising N242 - Edisonstraat is gereed;
- er ligt een spoorwegonderdoorgang in de Zuidtangent;
- de woonwijk Stad van de Zon is volledig ontwikkeld;
- de woonwijk De Draai is volledig ontwikkeld;
- de woonwijk Broekhorn is volledig ontwikkeld;
- het bedrijventerrein De Vork is volledig ontwikkeld;
- de bedrijvenstrook in Broekhorn is volledig ontwikkeld;
- het regionaal medisch centrum is gevestigd ten zuiden van bedrijventerrein Beveland.

In deze rapportage wordt een overzicht gegeven van de wenselijke vormgeving van de verschillende delen van de Zuidtangent. In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op het gedeelte tussen de N242 (Westerweg) en de Westtangent. Hoofdstuk 3 behandelt het gedeelte tussen de Westtangent en de Middenweg. Hoofdstuk 4 ten slotte geeft een overzicht van het gedeelte tussen de Middenweg en de Oosttangent.

2

N242 (Westerweg) - Westtangent

Het kruispunt N242 (Westerweg) - Zuidtangent is onlangs ontworpen door de provincie Noord-Holland. Het ontwerp is in figuur 2.1 weergegeven.

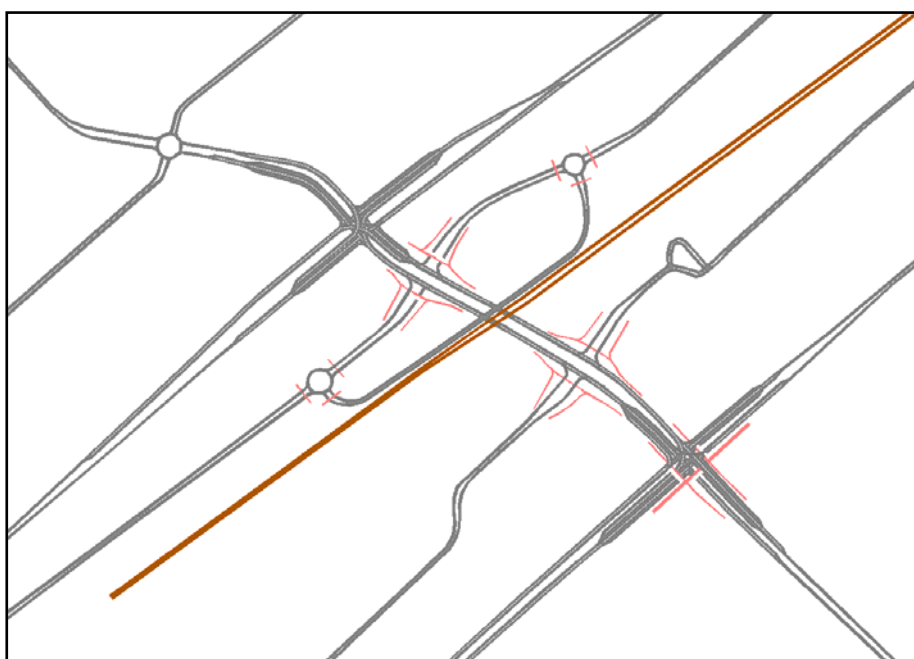


Figuur 2.1: Ontwerp kruispunt N242 (Westerweg) - Zuidtangent (bron: provincie Noord-Holland)

Op alle wegen zijn twee rijstroken noodzakelijk in de rechtdoorgaande richting. Op de N242 heeft het linksafslaande verkeer richting de Broekerweg twee rijstroken en op de Zuidtangent heeft het linksafslaande verkeer richting Alkmaar twee rijstroken. Alle overige rijrichtingen hebben één rijstrook. Op het kruispunt ontbreekt langzaam verkeer,

omdat dit op twee takken van het kruispunt met een tunnel wordt opgelost (west en zuid).

Op basis van de studie uit 2008 wordt aanbevolen om voor dit deel van de Zuidtangent te kiezen voor de zogenaamde optimalisatievariant. Hierbij wordt het spoor ongelijkvloers gekruist en is op de tussengelegen kruispunten slechts rechtsafslaand verkeer mogelijk. Om verkeer tussen de Gildestraat en de Industriestraat mogelijk te maken, worden deze straten onderling verbonden middels een viaduct parallel aan de spoorbaan. Deze route sluit door middel van rotondes aan op de Gildestraat en de Industriestraat. Schematisch is de wegvakindeling in figuur 2.2 weergegeven.



Figuur 2.2: Schematische wegvakindeling N242 (Westerweg) - Westtangent

Vanaf de N242 (Westerweg) tot aan de Westtangent bestaat de Zuidtangent uit twee rijbanen met elk twee rijstroken. Ter hoogte van de kruispunten kan de rechterrijstrook gebruikt worden voor het in- en uitvoegen en de linkerrijstrook voor het doorgaande verkeer. Bij de Westtangent gaat de rechterrijstrook over in het rechtsafvak, de linkerrijstrook in het rechtdoorvak en aan de linkerkant komt er nog een linksafvak bij. Richting de N242 gaan de twee rijstroken over in een rechtsafvak en twee rechtdoor- en linksafvakken.

Westtangent - Middenweg

Voor dit gedeelte van de Zuidtangent heeft Goudappel Coffeng in 2011 een ontwerp gemaakt. Op basis van de intensiteiten uit het verkeersmodel voor Heerhugowaard zijn alle mogelijke kruispuntvormen voor alle aansluitingen onderzocht. In overleg met de gemeente Heerhugowaard is voor alle aansluitingen de meest optimale kruispuntvorm aangewezen.

Kruispunt Zuidtangent - Westtangent

Het kruispunt Zuidtangent - Westtangent wordt uitgebreid op de doorgaande richtingen op de Westtangent. Zowel in noord-zuid- als in zuid-noordrichting wordt een extra rijstrook gerealiseerd. De Westtangent is voor de fietsoversteek bij de Stationsstraat weer terug op het bestaande profiel.

Kruispunt Zuidtangent - Parelhof

De rotonde Parelhof kan zijn huidige vormgeving behouden, met uitzondering van de fietspaden. Deze dienen conform de CROW-richtlijnen dichter op de rotonde gerealiseerd te worden. De fietspaden zijn in twee richtingen berijdbaar.

Kruispunt Zuidtangent - tankstation

De in- en uitgang van het tankstation is vormgegeven als voorrangskruispunt met een brede middenberm. Autoverkeer kan vanuit beide richtingen het tankstation oprijden en kan ook in beide richtingen verlaten worden.

De bevoorrading van het tankstation is zodanig ontworpen dat de tankauto kan binnenrijden via de ingang voor personenauto's van het terrein. De tankauto verlaat het tankstation via de uitgang voor tankauto's, die uitkomt bij de met verkeerslichten geregelde uitgang van Middenwaard. Voor de tankauto is een speciaal verkeerslicht aanwezig. Bij het weggrijden van de tankauto wordt het gehele kruispunt even op rood gezet, totdat de tankauto is weggereden.

Kruispunt Zuidtangent - Middenwaard

De uitgang van de parkeergarage Zuidtangent en Dekamarkt heeft weinig opstelruimte bij het uitrijden van de parkeergarage. Verkeer uit beide garages kan zowel links als rechts afslaan, met een gecombineerde rijstrook in het midden. Dit betekent dat het in beide richtingen kan voorkomen dat twee voertuigen gelijktijdig de bocht nemen.

Vervolgens moet worden ingevoegd op de rechterrijstrook. Voor rechtsafslaand verkeer is dit geen probleem en kan dit op een normale wijze verlopen. Voor het linksafslaande verkeer is dit minder eenvoudig, omdat vrij snel na de uitrit van de parkeergarages het linksafvak voor de benzinepomp begint. Het invoegen dient dus vrij snel plaats te vinden. Normaal is het niet druk op de linksafstrook naar het benzinestation, maar als er een wachtrij staat, kan dat tot problemen leiden. Dit mogelijke probleem is zo optimaal mogelijk ontworpen door de middenberm te verbreden en door de ruimte tussen de hoofdrijbaan en het fietspad te verkleinen naar 5 m. Hierdoor staan voertuigen die hier stilstaan om naar de benzinepomp te gaan, toch enigszins in de luwte van de middenberm. Het is geen ideale oplossing, maar biedt wel de mogelijkheid om de benzinepomp vanuit beide richtingen direct te benaderen.

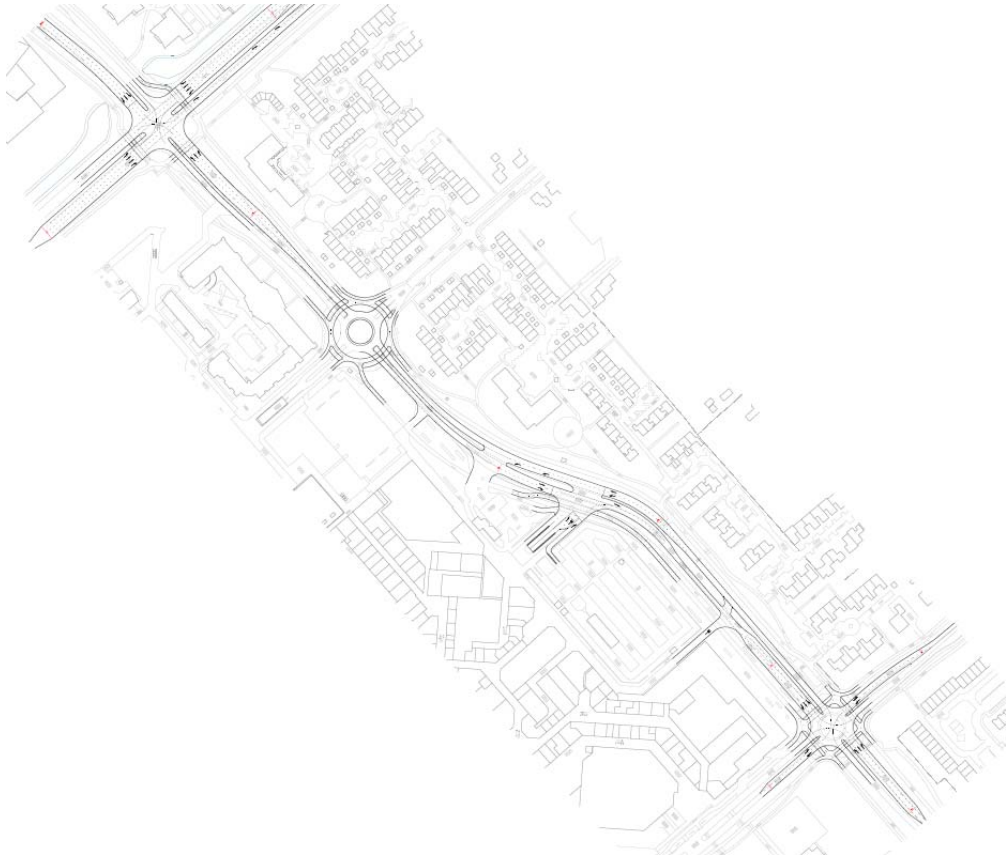
Oversteek langzaam verkeer

De oversteek voor het langzaam verkeer kan op zijn huidige locatie niet terugkeren. Het is onveilig om langzaam verkeer ongeregeld te laten oversteken over meerdere rijstroken op de Zuidtangent. Dit betekent dat oversteken niet mogelijk moet zijn tussen de ingang van het benzinepompstation en tussen de uitgang van de parkeergarages en de uitgang van het bezorgende verkeer als er meerdere rijstroken zijn. Wij bevelen aan om het oversteken voor langzaam verkeer op deze plekken fysiek onmogelijk te maken door beplanting in de vorm van hagen of iets dergelijks toe te passen.

Kruispunt Zuidtangent - Middenweg

Het kruispunt met de Middenweg wordt gereconstrueerd naar een kruispunt met een VRI. Op de Zuidtangent hebben alle richtingen een eigen rijstrook. Op de Middenweg worden de rechtdoorgaande voertuigen gecombineerd met de rechtsafslaande voertuigen. Langzaam-verkeersoversteken zijn op alle takken van het kruispunt aanwezig, waarbij fietsverkeer in twee richtingen mogelijk is, met uitzondering van het fietspad aan de oostzijde, waar fietsverkeer in één richting mogelijk is.

Het overzicht voor dit gedeelte van de Zuidtangent is weergegeven in figuur 3.1.



Figuur 3.1: Schetsontwerp Zuidtangent

4

Middenweg - Oosttangent

Het laatste gedeelte van de Zuidtangent sluit aan op de Oosttangent. Dit gedeelte is het minst drukke deel van de Zuidtangent. In de avondspits komen hier de hoogste intensiteiten voor van 750 motorvoertuigen per uur op doorsnede. Bij een spitsfactor van 10% betekent dit een etmaalintensiteit van 7.500 motorvoertuigen per etmaal. De intensiteiten op dit gedeelte kunnen zonder problemen op het huidige wegprofiel worden verwerkt. Dit geldt zowel voor de wegvakken als de kruispunten. Voor dit gedeelte van de Zuidtangent wordt dan ook geadviseerd om het huidige profiel te handhaven.

Vestiging Leeuwarden
F. Haverschmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden
T (058) 253 44 46
F (058) 253 43 34

www.goudappel.nl
goudappel@goudappel.nl

adviseurs
mobiliteit
Goudappel
Coffeng