

1/1/2012

BIJLAGEN

INVENTARISATIE N-WEGEN



[bijlage 1 + bijlage 2 behorend bij het rapport: opwaardering N-wegen als barrière voor de fiets] | J.Maessen

Inhoud

Toelichting.....	3
Begrippenlijst:	4
<u>Bijlage 1</u>	
Verkenning	5
N50 Ens - Emmeloord.....	6
N35 Nijverdal - Wierden.....	8
Planstudie	12
N18 Varsseveld - Enschede.....	13
N33 Assen - Zuidbroek	19
N35 Zwolle - Wijthmen	24
N31 Traverse Harlingen	28
N61 Hoek - Schoondijke	31
Realisatie	37
N9 Koedijk – De Stolpen	38
N11 Zoeterwoude – Alphen a/d Rijn	43
N31 Haak om Leeuwarden.....	45
<u>Bijlage 2</u>	
Beschrijving N-wegen uit provinciale plannen.....	50
Literatuurlijst.....	54

Toelichting

Onder de noemer "bijlage 1" staat de uitgebreide inventarisatie van tien N-wegen uit het MIRT 2012 die nu en in de toekomst worden opgewaardeerd worden. De N-wegen zijn allemaal op een zelfde manier geïnventariseerd.

Opbouw inventarisatie:

Allereerst wordt er een kaart gegeven waarin het op te waarderen tracé staat ingetekend. Hierin staan de huidige fiets oversteekmogelijkheden en de oversteekmogelijkheden die aan de hand van de huidige plannen zullen verdwijnen aangegeven. Tevens staan ook kruisende fietsroutes en LAW ingetekend. Na de kaart komt er een tekstuele toelichting.

Huidige situatie

Onder "huidige situatie" wordt beschreven hoe het tracé er op moment van schrijven uitziet. Hierbij wordt het geldende snelheidsregime en de huidige functie van de weg uitgelicht.

Plannen opwaardering

Onder "plannen opwaardering" wordt aan de hand van de verkenning of het (ontwerp)Tracébesluit beschreven hoe de weg er in de toekomst gaat uitzien en wat voor effect dit zal hebben op de barrièrewerking voor de fiets.

Inspraak belanghebbenden

Onder het kopje inspraak belanghebbenden worden de zienswijzen op het (ontwerp)Tracébesluit uitgelicht die betrekking hebben op de oversteekbaarheid voor fietsers. Hieruit moet blijken in hoeverre er weerstand bestaat tegen het opheffen of wijzigen van oversteekmogelijkheden voor fietsers. Bij projecten die nog in de verkenningsfase zitten zijn gesprekken met belangenorganisaties geïnventariseerd.

Planning

De planning is overgenomen van Rijkswaterstaat. Uit de planning valt af te lezen hoe ver het project al gevorderd is en tot wanneer nog inspraak mogelijk is.

Maaswijdte

Onder het kopje "maaswijdte" staan de afstanden tussen de verschillende oversteekmogelijkheden voor fietsers in een tabel weergegeven. Hieruit valt ook op te maken welke oversteekmogelijkheden voor fietsers verdwijnen en wat voor effect dit heeft op de maaswijdte.

Conclusie

Aan het einde van elke geïnventariseerde N-weg staat een korte conclusie waaruit duidelijk moet worden welk effect de opwaarderingplannen hebben op de barrièrewerking voor fietsers op de betreffende N-weg.

In bijlage 2 staan de Provinciale N-wegen die opgewaardeerd worden kort beschreven. Deze globale inventarisatie geeft aan wat de huidige situatie is en wat de opwaardeer plannen zijn. Het was tijd technisch niet mogelijk om de provinciale wegen net zo uitgebreid te inventariseren als de op te waarderen N-wegen uit het MIRT 2012. De geïnventariseerde provinciale wegen zijn ook niet meegenomen in de analyse uit Hoofdstuk 3.

Begrippenlijst:

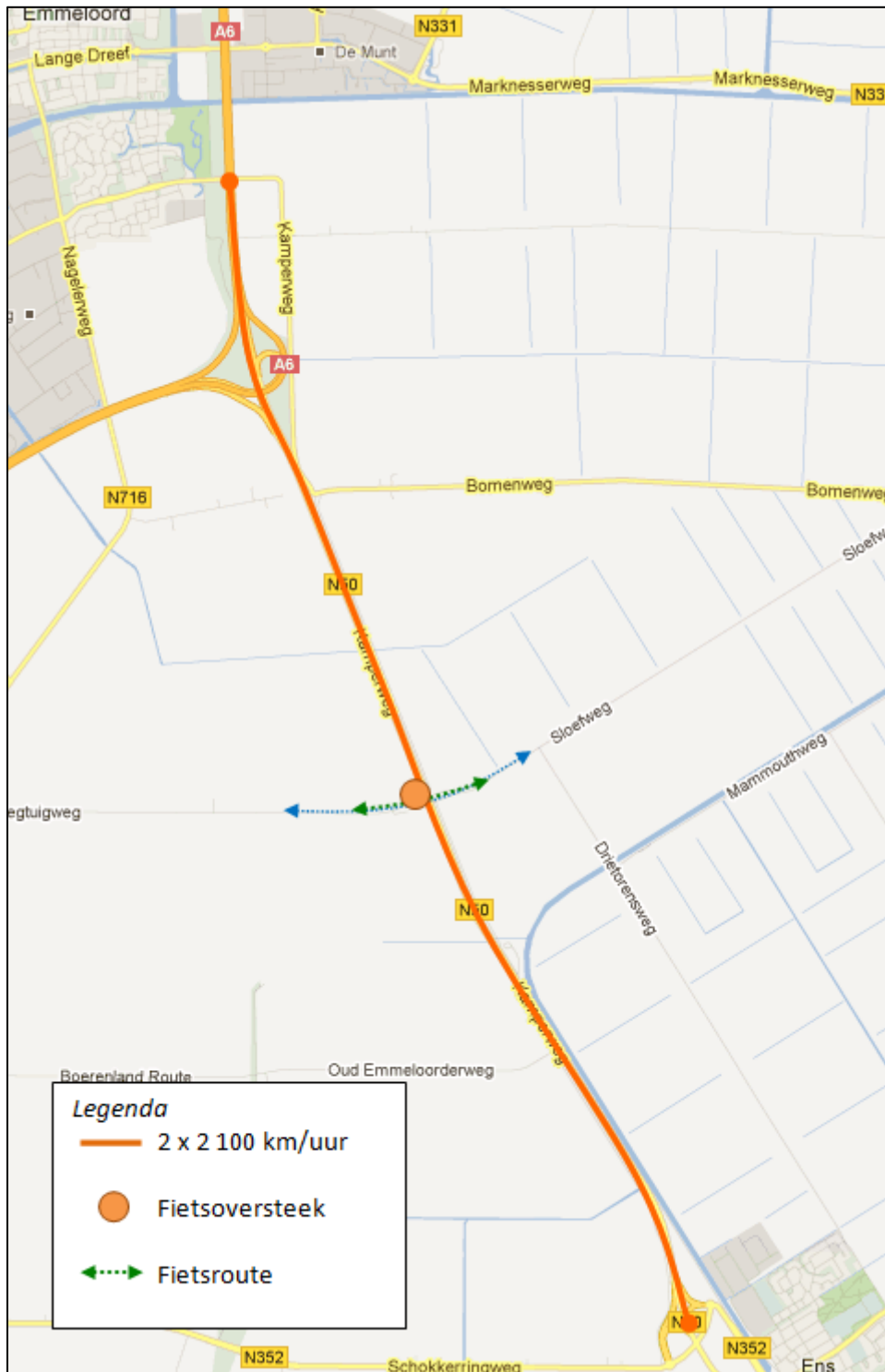
- Fietsroute:* Onder fietsroute vallen in deze inventarisatie de fietsknooppuntroutes en de LF-routes. In de inventarisatie is er geen onderscheid gemaakt tussen de soorten fietsroutes en staan ze op dezelfde manier aangegeven.
- Fietspad:* Onder een fietspad wordt in deze inventarisatie een vrij liggend pad bedoeld wat aangelegd is voor fietsers.
- LAW:* Staat voor lange- afstand- wandelpad. Deze paden hebben een doorgaand karakter en liggen verspreid over heel Nederland.
- VRI:* betekent verkeers- regel installatie.
- Koude doorsteek:* Op een koude doorsteek mag men geen afslaan bewegingen maken. Zie onderstaande afbeelding voor een illustratie.
- RWS:* Is de afkorting voor Rijkswaterstaat. Deze organisatie coördineert de opwaardering van de N-wegen uit het MIRT.
- CROW:* Is het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte. Deze organisatie geeft de richtlijnen van een acceptabele maaswijdte voor langzaam verkeer.



Bron: Google streetview

Verkenning

N50 Ens - Emmeloord



Afbeelding 1

Huidige situatie

Op dit moment bestaat het traject van de N50 tussen Emmeloord en Ens uit een 2 x 1 rijstrook uitgevoerde autoweg waar een maximum snelheid geldt van 100 km/uur. Doordat er maar een rijstrook beschikbaar is, beperkt vrachtverkeer de doorstroming en zijn er weinig mogelijkheden tot inhalen. Daarnaast is de gelijkvloerse kruising met de bomenweg ten zuiden van Emmeloord een knelpunt. Het gedeelte van de N50 Ramspol – Ens wordt op dit moment al verbreed naar een 2 x 2 autoweg van 100 km/uur.

Plannen opwaardering

In de verkenning zijn de volgende oplossingen als kansrijk aangemerkt, deze staan ook in de voorkeursbeslissing¹:

- Het ombouwen van de gelijkvloerse kruising bij de bomenweg ombouwen tot een halve ongelijkvloerse kruising.
- Het ombouwen van de N50 naar een 2 x 2 stroomweg met een maximum snelheid van 100 km/uur.

In de participatie zijn er vanuit bewoners en organisaties geen reacties naar voren gekomen die pleiten voor een andere oplossing. Daarom mag worden uitgegaan van een breed draagvlak voor de bovengenoemde voorkeursbeslissing.

De enige fietsoversteek betreft een viaduct (vliegtuigweg) over de N50 met een vrij liggend fietspad. Verwacht wordt dat deze in de nieuwe situatie ook zal blijven bestaan. Over dit viaduct loopt ook een fietsknooppunt route.

Planning

Wanneer	Wat
5 januari 2011	startbeslissing
19 januari 2012	convenant over bestuurlijke voorkeursoplossing
2013	beslissing ontwerp tracé besluit (OTB)
2013	beslissing tracébesluit (TB)
2013	start realisatie
2014/2015	openstelling

Nieuwe maaswijdte in km.	Huidige maaswijdte in km. cumulatief	Huidige maaswijdte in km.	Naam kruisende weg	Soort oversteek
0	0	0	Kamperweg	tunnel
4,9	4,9	4,9	Sloefweg / vliegtuigweg	Viaduct
3,8	8,8	3,8	Schokkerringweg	Viaduct
Gemiddeld 4,35	Lengte 8,8	Gemiddeld 4,35		

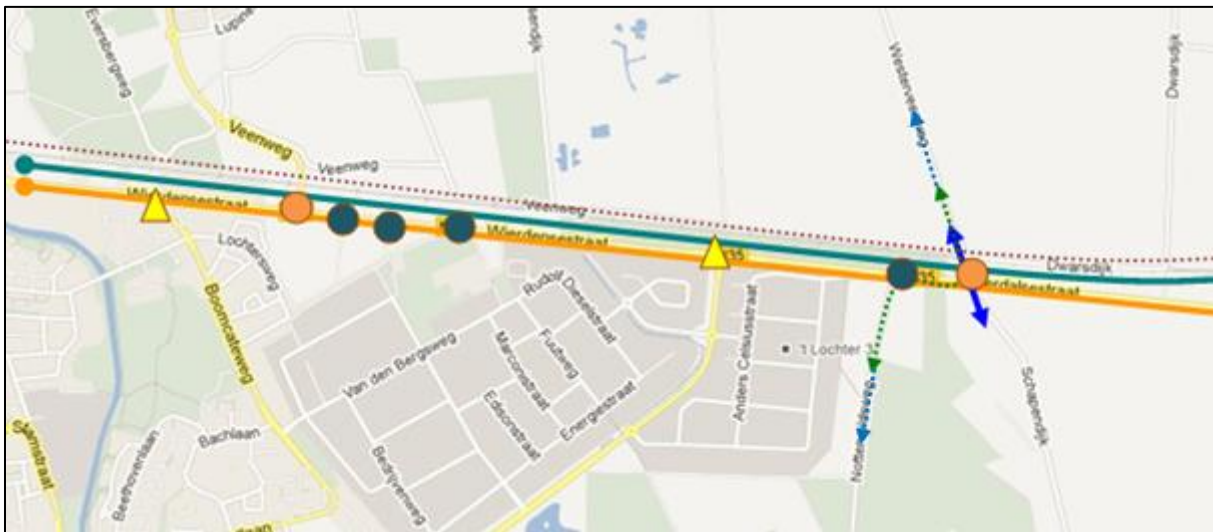
Conclusie

De opwaardering van de N50 tussen Emmeloord en Ens zal hoogstwaarschijnlijk geen extra barrièrewerking voor de fiets creëren. Verwacht wordt dat de enige fietsoversteek die het traject kent, waarover tevens een fiets- en LAW wandelroute lopen, behouden zal blijven. Er zullen daardoor geen fiets oversteekmogelijkheden verdwijnen.

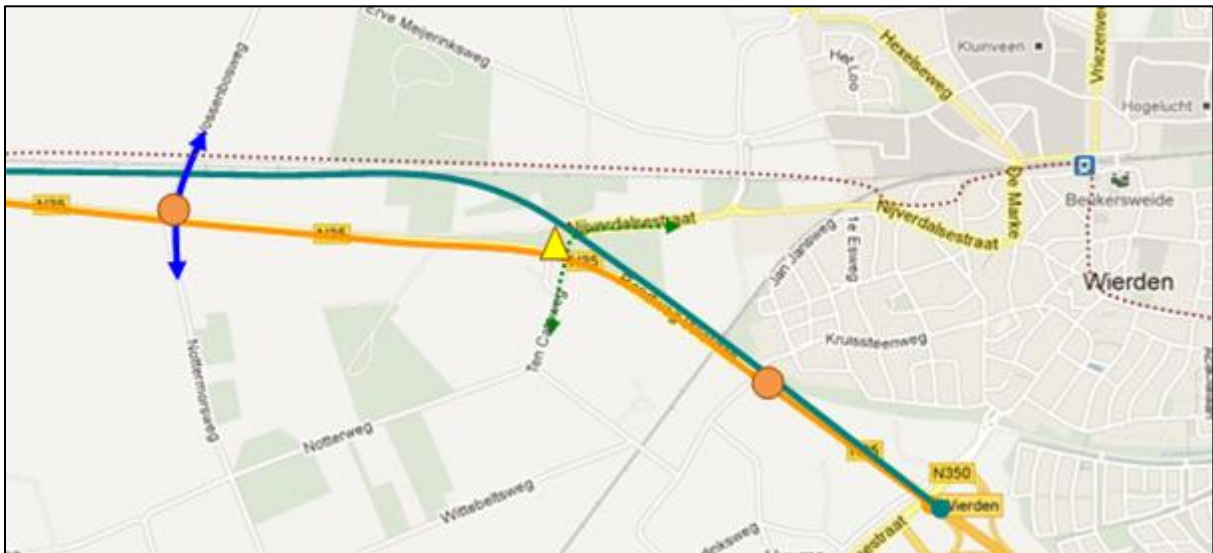
Lengte in km.	Maaswijdte huidig in km.	Maaswijdte verwacht in km.	Doorsnijding aantal fietsroutes	Doorsnijding aantal LAW	Fase	Kosten in mln.	Jaar van oplevering
8,8	4,35	4,35	1	1	Verkenning	16,5	-

¹ Rijksoverheid, N50 Ens-Emmeloord, startbeslissing

N35 Nijverdal - Wierden



Afbeelding 2



Afbeelding 3

Legenda

- Oversteeken die behouden blijven
- Oversteeken die verdwijnen
- VRI's die omgebouwd worden tot ongelijkvloerse kruisingen, oversteken blijft mogelijk.
- Tracé 1
- Tracé 2
- Fietssnelweg tussen Enschede en Nijverdal
- Fietsroute
- LAW
- Tunnels

Huidige situatie

De N35 is een belangrijke verbinding tussen de stedelijke centra Twente en Zwolle/Kampen en bestaat uit een tweebaansweg zonder middenberm waar men 80 km/uur mag rijden. Aan beide zijden van het tracé loopt een fietspad. De fietspaden zijn afgescheiden van de weg door middel van een smalle strook gras waardoor de oversteekbaarheid voor fietsers goed is, maar de verkeersveiligheid minder. Het tracé wordt verder nog gekruist door twee fietsroutes en een LAW route. Doordat de capaciteit van het tracé niet toereikend is staat er veel file en gebeuren er vaak ongelukken. Het gedeelte van de N35 tussen Wierden en Nijverdal sluit aan op het combiplan Nijverdal en de A35 Wierden – Enschede. Deze trajecten kennen wel gescheiden rijbanen waardoor het wegbeeld op korte afstand sterk wisselt. Het combiplan houdt in dat de N35 binnen Nijverdal gedeeltelijk ondertunnelt wordt.

Plannen opwaardering

Rijkswaterstaat wil de N35 ombouwen naar een snelle en betrouwbare verbinding door het tracé te voorzien van 2 rijbanen met elk 2 rijstroken zodat inhalen mogelijk wordt². De maximum snelheid moet omhoog naar 100 km/uur en kruispunten met verkeersregelinstallaties moeten worden vervangen door ongelijkvloerse kruisingen. Om dit te kunnen bereiken onderzoekt Rijkswaterstaat in de verkenning twee tracés. Bij beide tracés blijven de woningen en bedrijven aan de N35 bereikbaar via een ventweg. Bij tracé 1 wordt een nieuwe N35 aangelegd die zo dicht mogelijk langs de zuidzijde van de spoorlijn Zwolle-Almelo moet lopen. Bij deze uitvoering wordt de huidige N35 zoveel mogelijk gebruikt als ventweg. Tracé 2 gaat uit van een opwaardering van de huidige N35 waarbij een aparte ventweg moet worden aangelegd. Uit een presentatie³ van RWS voor een informatieavond over de N35 Nijverdal – Wierden blijkt dat men drie verkeersregelinstallaties wil vervangen door viaducten met op en afritten. Deze staan in afbeelding 2 en 3 weergegeven. In deze afbeeldingen staan ook twee tunnels weergegeven. Deze worden tevens in de verkenning genoemd. Over dwarsverbindingen zegt het projectteam N35 Nijverland – Wierden het volgende: “Bestaande dwarsverbindingen zijn uitgangspunt voor het ontwerp van de nieuwe N35. Alleen als aangetoond wordt dat de verbinding niet meer nodig is of dat er een redelijk alternatief beschikbaar is hoeft een bestaande verbinding niet meer terug te komen”. Deze uitspraak wordt gedaan in een brief¹ aan de indieners van voorstellen om het zoekgebied voor de Verkenning N35 Nijverdal-Wierden uit te breiden.

Als er vanuit gegaan wordt dat de viaducten en tunnels zoals die in de verkenning staan er komen dan zal de gemiddelde maaswijdte voor fietsers uitkomen op 1,1 km. Een stijging van 500 meter in vergelijking met de huidige maaswijdte van 0,6 km. Voor het hele project is een budget van maximaal 80 miljoen euro beschikbaar.

Inspraak belanghebbenden

Om informatie in te winnen bij belangengroepen zijn er meedenktafels georganiseerd voor bewonersorganisaties, milieuorganisaties en economische belangenorganisaties⁴. Door in de eerste fase van het project al met betrokkenen in gesprek te gaan hoopt het Rijkswaterstaat op een beter besluit door gebruik te maken van lokale kennis en historie. Informatie uit de gesprekken die betrekking heeft op fietsers en de oversteekbaarheid van de N35 is uit de verslagen van deze meedenktafels gefilterd en staat hieronder beschreven. De fietsersbond staat niet genoemd als belangenorganisatie in de verslagen van Rijkswaterstaat.

² www.rws.nl, N35 Nijverdal – Wierden, doelen en resultaten , oude presentaties en verslagen.zip

Bewoners

- Willen graag verbinding Schapendijk – Westerveenweg in stand houden en toegankelijk maken voor landbouwverkeer.
- I.v.m. de veiligheid een zo groot mogelijke afstand houden tussen hoofdrijbaan en parallelwegen.
- In een eerste elementair ontwerp zijn geen fietspaden opgenomen terwijl veel schoolgaande jeugd richting Almelo fietst. RWS dient goed te kijken naar de inpassing van fietspaden.

Milieuorganisaties

- Een ecoduct bij Notterveld is wenselijk. Dit kan gecombineerd worden met een pad voor langzaam verkeer, maar dat is niet wenselijk. Milieuorganisaties willen de recreatieve stroom en de ecologische stroom gescheiden houden.
- Oversteekplaats voor klein wild bij Wierden-west.
- Liever geen verlichting langs de route. Als het niet anders kan een milieuvriendelijke lichtkeuze.
- Er is een fietssnelweg geprojecteerd tussen Enschede en Nijverdal via Wierden. Bij de ontwikkeling van een tracé dient daar rekening mee gehouden te worden.

Economische organisaties

- Het is van belang dat er goede verbindingen mogelijk blijven tussen gebieden ten Noorden en ten Zuiden van de N35 omdat veel bedrijven aan beide zijden van de weg bedrijfsgrond hebben.
- Er moet rekening gehouden worden met fietsers die nu over de al aanwezige parallelweg bij het industrieterrein rijden.
- Een deelnemer pleit ervoor om de aansluiting Kruidenlaan met de N35 open te houden omdat deze vreest dat er anders veel verkeer in een enkele richting wordt geleid wat stremmingen kan veroorzaken.

Planning

<u>Wanneer</u> ⁵	<u>Wat</u>
april 2011 – maart 2012	Verkenning naar technische en financiële mogelijkheden. Het is mogelijk om ideeën aan te dragen en mee te denken
Voorjaar 2012	Verkenningsrapport, met daarin de keuze voor een tracé.
Zomer 2012	De minister neemt in overleg met de regio een voorkeursbeslissing, waarmee het gekozen tracé definitief wordt
Derde kwartaal 2012	Start planuitwerking
Tweede kwartaal 2013	Ontwerp-tracebesluit (OTB) en Milieueffectrapportage (MER) voor het gekozen tracé
Derde kwartaal 2013	OTB en MER zijn in te zien, mogelijkheid om te reageren
Vierde kwartaal 2012	Tracébesluit (TB)
Begin 2014	TB is in te zien, beperkt beroep mogelijk bij Raad van State
2014 - 2016	Uitvoeren werkzaamheden
2016	Werkzaamheden gereed

⁵www.rws.nl, N35 Nijverdal – Wierden, planning en aanpak

Nieuwe maaswijdte in km.	Huidige maaswijdte cumulatief	Huidige maaswijdte	Naam kruisende weg	Soort oversteek
0	0	0	Konijnenbergstraat	T-splitsing
0,2	0,2	0,2	Boomcateweg/Kruidenlaan	VRI
X	0,7	0,5	Veenweg	T-splitsing noordzijde ongeregeld
	0,84	0,14	Lijsterweg	T-splitsing zuidzijde ongeregeld
	0,96	0,12	Vinkenweg	T-splitsing zuidzijde ongeregeld
	1,30	0,34	Van den bergsweg	T-splitsing zuidzijde ongeregeld
2,15	2,15	0,85	Burgemeester H. Boersingel	VRI
X	2,75	0,6	Notterveldseweg	T-splitsing zuidzijde ongeregeld
	0,85	3	Schapendijk/Westerveenweg	Ongeregelde kruising
1,5	4,5	1,5	Vossenbosweg/Nottermorsweg	VRI
1,3	5,8	1,3	Nijverdalsestraat	VRI
0,8	6,6	0,8	Stegeboersweg	Tunnel
0,7	7,3	0,7	Rijssensestraat	Tunnel
Gemiddeld 1,1	Lengte 7,3	Gemiddeld 0,6		

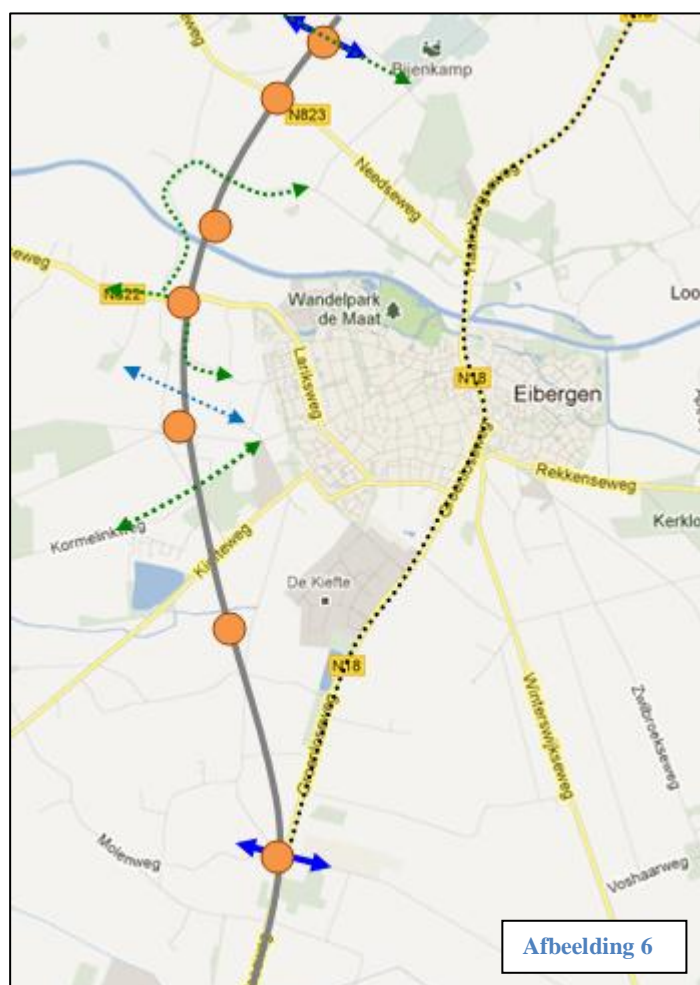
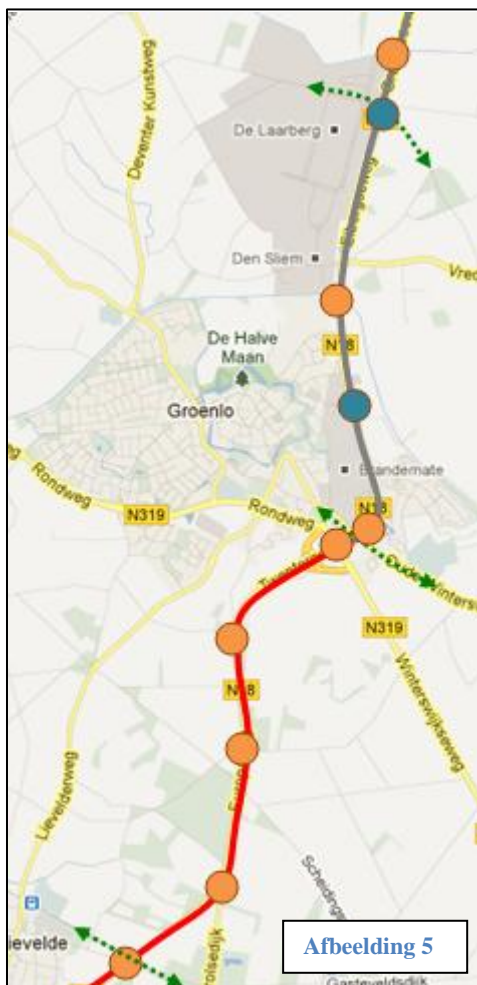
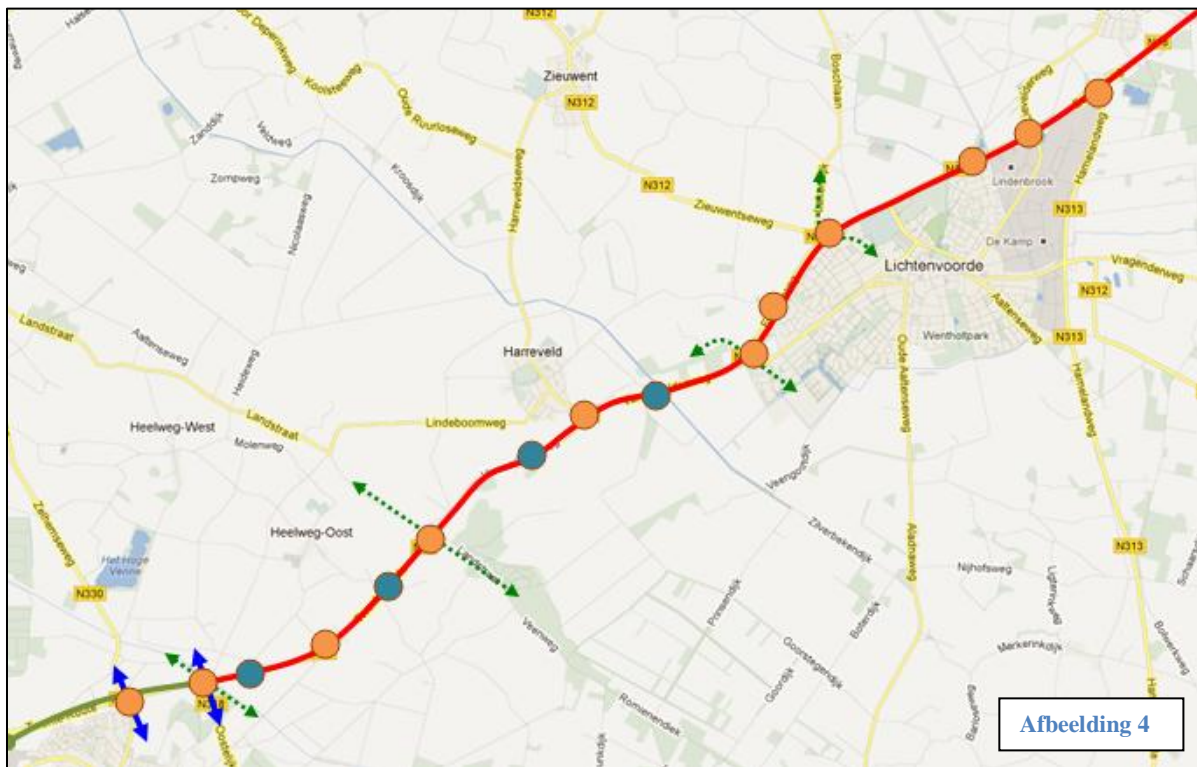
Conclusie

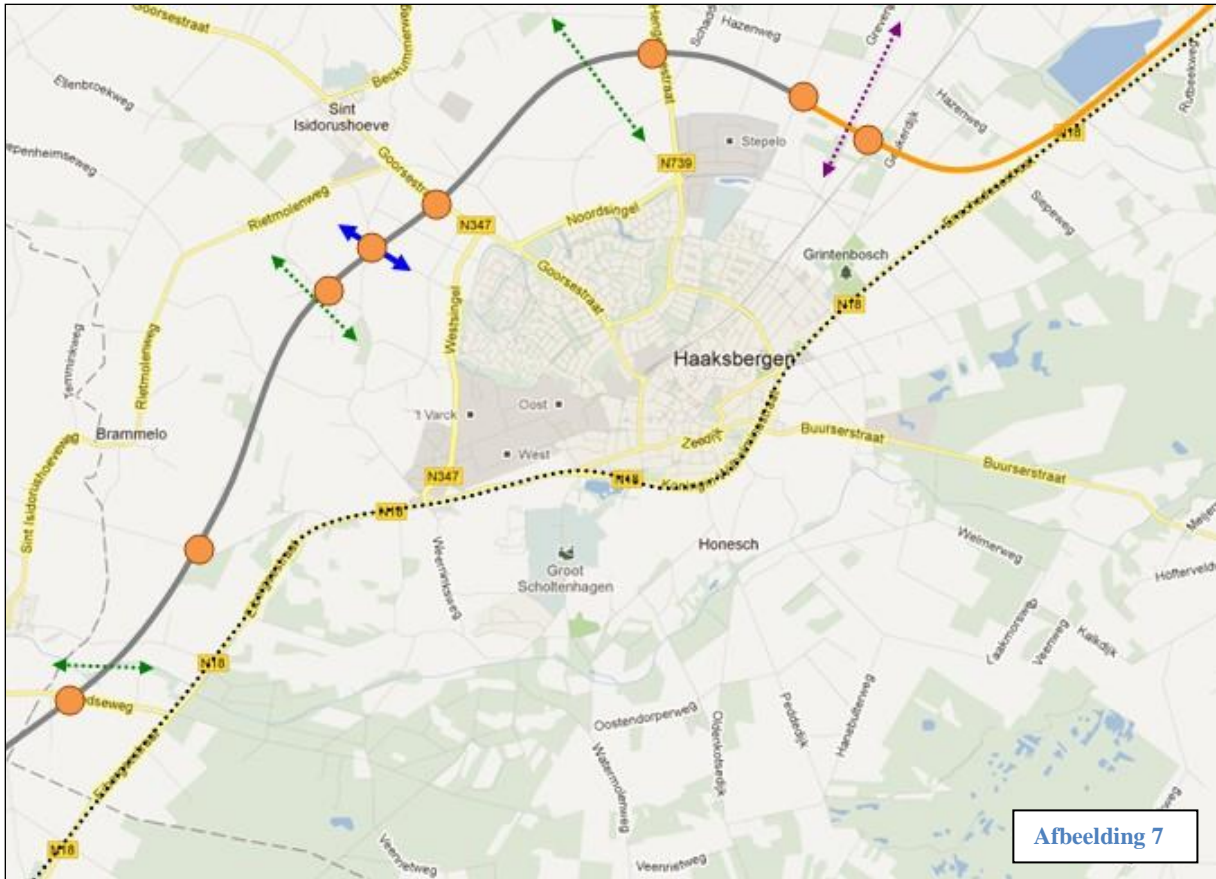
Wanneer de viaducten en tunnels genoemd in de verkenning er zullen komen zal de gemiddelde maaswijdte met 500 meter omhoog gaan. Als er echter gekeken wordt naar afbeelding 2 dan is te zien dat enkele van de huidige fietsoversteeken zeer dicht bij elkaar liggen. Hierdoor is de huidige maaswijdte enigszins vertekend. Verwacht wordt daarom dat de barrièrewerking voor fietsers in de nieuwe situatie niet merkbaar zal verslechteren. Daarbij speelt ook mee dat de oversteeken waarover fietsroutes lopen blijven bestaan. Dit geldt ook voor de LAW route Overijsels Havezatepad. Rijkswaterstaat heeft in de verkenning al veel contact met belanghebbenden waardoor er goed rekening gehouden kan worden met de wensen van de verschillende belanghebbenden. Deze belanghebbenden zijn het echter niet altijd met elkaar eens, zo willen de milieuorganisaties geen recreatief fietspad gecombineerd met een ecoduct en zien zij liever geen fietsverlichting.

Lengte in km.	Maaswijdte huidig in km.	Maaswijdte verwacht in km.	Doorsnijding aantal fietsroutes	Doorsnijding aantal LAW	Fase	Kosten in mln.	Jaar van oplevering
7,3	0,6	1,1	2	1	Verkenning	80	2016

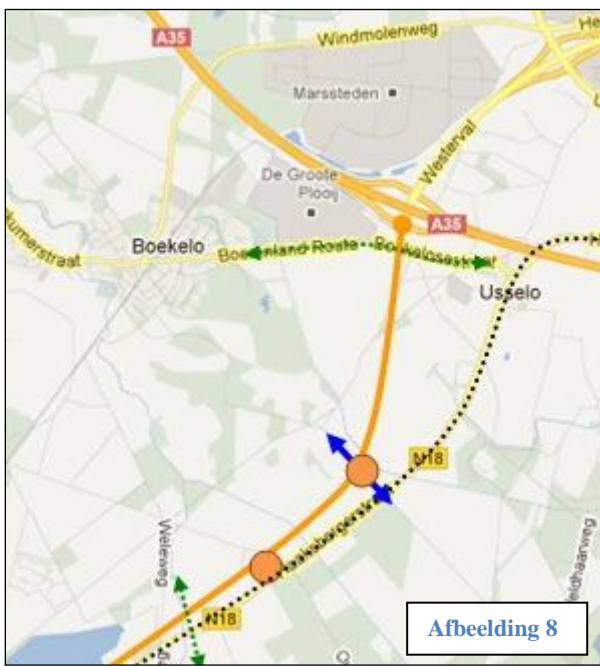
Planstudie

N18 Varsseveld - Enschede





Afbeelding 7



Afbeelding 8

Legenda

- 2 x 2 80 km/uur
- 2 x 1 80 km/uur
- 2 x 1 100 km/uur
- 2 x 2 100 km/uur
- Oud tracé
- - - - - Fietsroute recreatief
- - - - - Fietsroute betreft zienswijze
- ↔ Tunnels
- Fietsoversteken die behouden blijven
- Koude doorsteken die verdwijnen

Huidige situatie

De N18 tussen Varsseveld en Enschede is een drukke en onveilige weg. De weg loopt door de bebouwde kom van de kernen Eibergen, Haaksbergen en Usselo en zorgt daar voor verkeersonveilige situaties en een slechte leefomgeving. Omdat er steeds meer verkeer bij komt zullen de problemen in de toekomst alleen maar toenemen waardoor ervoor gekozen is om de N18 op te waarderen.

Plannen opwaardering

Tussen Varsseveld en de aansluiting met de N318 krijgt de N18 2 x 2 rijstroken⁶. De maximumsnelheid blijft gehandhaafd op 80 km/uur. Voor fietsers worden er op dit traject twee tunnels aangelegd. Daar staat tegenover dat er een aantal koude oversteken) zullen verdwijnen. Tussen de aansluiting N318 en Groenlo is er sprake van 2 x 1 rijbanen. Ook hier verdwijnen er uit verkeersveiligheidsoogpunt een aantal oversteken. De oversteken die verdwijnen en de oversteken die gehandhaafd worden staan aangegeven in de afbeelding 4 en 5.

Tussen Groenlo en Haaksbergen is ervoor gekozen om een geheel nieuwe weg aan te leggen die bestaat uit twee rijbanen met een rijstrook (2x1) waar een maximum snelheid geldt van 100 km/uur. Met behulp van ongelijkvloerse aansluitingen bij Groenlo, Eibergen en Neede wordt de N18 aangesloten op het onderliggende wegennet. Het gedeelte tussen Haaksbergen en Enschede wordt met 2 x 2 rijbanen en rijstroken uitgevoerd. Hier geldt tevens een maximumsnelheid van 100 km/uur. Deze nieuwe weg doorkruist verschillende bestaande wegen en fietspaden. Om bestaande verbindingen zoveel mogelijk te herstellen komen er in totaal 10 viaducten en 6 fietstunnels. Voor de precieze ligging van de fietstunnels en andere oversteken, zie afbeeldingen 4 t/m 8. Ondanks de aanleg van fietstunnels en viaducten kan niet voorkomen worden dat de maaswijdte voor fietsers toeneemt. Uit de inventarisatie blijkt dat de gemiddelde maaswijdte op het traject Varsseveld – Groenlo toeneemt van 780 meter naar 1000 meter. Op de nieuwe weg tussen traject Groenlo en Enschede komt de gemiddelde maaswijdte uit op 1,39 km. Het traject doorsnijdt in totaal 17 fietsroutes waar grotendeels rekening mee gehouden is. Dit is echter niet overal het geval.

Inspraak belanghebbenden

In totaal zijn er op het ontwerp tracébesluit 380 zienswijzen ingebracht⁷. In deze zienswijzen vragen participanten ook aandacht voor het in stand houden en verbeteren van kruisende routes voor wandel- en fietsverkeer. Zo zijn er zienswijzen ingebracht over het wegvallen van fietsverbindingen bij de Oude Boekeloseweg in Haaksbergen. Daarnaast doen participanten voorstellen voor het verplaatsen van fietsverbindingen (fietstunnel N330/Zelhemseweg bij Varsseveld) en het wijzigen van fietsverbindingen zoals het fietspad tussen Neede en Eibergen.

Zienswijze fietsersbond

De Oude Boekeloseweg is een al zeer lang bestaande verbindingsweg en met 5 km. De kortste route tussen Haaksbergen en Boekelo. De eerste 4,3 km. gezien vanuit Haaksbergen bestaat deels uit een onverharde weg met naastliggend een halfverhard fietspad van goede kwaliteit. Hierdoor wordt de route gemeden door gemotoriseerd verkeer waardoor deze des te aantrekkelijker is voor fietsers. De fietsknooppunten 24 en 21 worden met elkaar verbonden door de Oude Boekeloseweg en de grensoverschrijdende Flamingoroute (fietsroute) loopt ook ruim 3 km. over het zuidelijke deel van de weg. Er zijn geen harde cijfers bij de Fietsersbond bekend over de aantallen fietsers op de Oude Boekeloseweg en hun motieven. Buurtbewoners geven aan dat het een drukke verbinding is voor woon – werkverkeer en vaak zéér druk met recreatief fietsverkeer.

De volgende categorieën fietsende gebruikers kunnen worden onderscheiden:

- woon (Haaksbergen) – werk (Boekelo, Marssteden, Havengebied, Enschede West, Kennispark, Universiteit Twente, Hengelo)

⁶Rijkswaterstaat, N18 Varsseveld – Enschede, brochure OTB

⁷ CPP, managementsamenvatting zienswijzen N18 Varsseveld - Enschede

- woon (Haaksbergen) – school (Enschede-West en centrum)
- woon (Boekelo of Haaksbergen) – winkel /sportfaciliteit / uitgaan (Haaksbergen of Boekelo)
- toeristen, recreanten en sportbeoefenaars

De grootste groep gedurende het hele jaar vormen forenzen uit Haaksbergen die naar werklocaties in Boekelo, Enschede en Hengelo fietsen. Ook gaan er veel scholieren uit Haaksbergen voor voortgezet onderwijs in Enschede of Hengelo per fiets over deze route.

In het huidige tracé besluit wordt de Oude Boekeloseweg doorbroken door de nieuw aan te leggen N18 waardoor fietsers moeten omrijden. Dit kan: A. via het viaduct kolenbranderweg over de N18 (omweg 1,25 km.) met forse hellingen of B. via het N18 viaduct langs de spoorlijn en Geurkersdijk. (omweg 0,8 km.) Deze route zal ook populair blijven bij gemotoriseerd verkeer waardoor de verkeersveiligheid aandacht vraagt.

De zienswijze van de Fietsersbond dient als oplossing aan om de onderbreking van de Oude Boekelose weg te herstellen door een fietstunnel onder de N18 door aan te leggen. De zienswijze is vastgesteld op 07-11-2011.

Planning

Wanneer ⁸	Wat
November 2011	Ontwerp- Tracébesluit met inspraakmogelijkheid
Eind 2012/begin 2013	Vaststelling van Tracébesluit met mogelijkheid om in beroep te gaan bij de Raad van State
Zomer 2013	Onherroepelijk Tracébesluit en voorbereidingen voor de uitvoering
Vanaf 2013	Start uitvoering werkzaamheden 'buiten'
2016	Project klaar

Maaswijdte nieuw	maaswijdte in km. cumulatief	Huidige maaswijdte	Kruisende weg	Soort oversteek
0	0	0	Doetinchemweg	Voorrang geregeld
1,5	1,5	1,5	Zelhemseweg	VRI <i>Nieuwe situatie fietstunnel</i>
0,75	2,25	0,75	Oostelijke rondweg	VRI <i>Nieuwe situatie fietstunnel</i>
0,4	2,65	0,4	Koolweg	Voorrang geregeld
1,05	3,3	0,65	Lichtenvoordseweg	Voorrang geregeld
0,9	4,2	0,9	Etinkweg	Koude doorsteek
1,65	4,95	0,75	Landstraat	VRI
0,9	5,95	1	Parallelweg Varsseveldseweg	Koude doorsteek
1,8	6,75	0,8	Kerkstraat	Voorrang geregelde
0,6	7,35	0,6	Veenweg	Koude doorsteek
1,7	8,45	1,1	Varsseveldseweg	<i>Voorrang geregeld Nieuwe situatie fietstunnel</i>

⁸ Rijkswaterstaat, N18 Varsseveld – Enschede, planning

0,45	8,9	0,45	Op 't zand	Koude doorsteek
0,8	9,8	0,8	Zieuwentseweg	VRI
0,85	10,65	0,85	Kerkhoflaan	Koude doorsteek
0,7	11,35	0,7	Lievelderweg	Viaduct
0,9	12,25	0,9	Heringsaweg	VRI
1,1	13,35	1,1	Parallelweg/gasteveldsdijk	Tunnel
0,75	14,1	0,75	Groledijk	Vorrang geregeld
0,95	15,05	0,95	Zwolseweg	Koude doorsteek
0,65	15,7	0,65	Europaweg	Koude doorsteek
1,1	16,8	1,1	Winterwijkseweg	Tunnel
0,15	16,95	0,15	Oude Winterwijkseweg	Tunnel
 	17,9	0,95	Malhulzenweg	VRI
1,95	18,9	1	Vredenseweg/Densliem	VRI
 	20,1	1,2	Ruiterweg	VRI
0,4	20,5	 	Nieuw fietspad	Fietstunnel
 	21	0,9	Eimersweg	Koude doorsteek
0,9	21,4	0,4	Molenweg/Kerkdijk	Vorrang geregeld
1,6	23	 	Nieuw fietspad	Viaduct
1,3	24,3		Lintveldseweg	Viaduct
1	25,3		Borculoseweg	Viaduct
0,5	25,8		Nieuw fietspad	Viaduct
0,95	26,75		Needseweg	Viaduct
0,7	27,45		Oude Needseweg	Fietstunnel
2,4	29,85		Needseweg	Viaduct
1,5	31,35		Kerkweg	Viaduct
2,3	33,65		Kattendamsberg	Viaduct
0,55	34,2		Holthuiserstraat	Fietstunnel
0,6	34,8		Goorsestraat	Viaduct
2,3	37,1		Hengelosestraat	Viaduct
1,2	38,3		Kolenbranderweg	Viaduct
0,9	39,2		Geukerdijk	Viaduct
3,5	42,7		Badweg	Viaduct
0,9	43,6		Tesinklandenweg	Tunnel
1,5	45,1		Aansluiting Westerval	

Er kan onderscheid gemaakt worden tussen het op te waarderen tracé Varsseveld – Groenlo en het compleet nieuwe tracé om de kernen heen tussen Groenlo en Enschede

	Maaswijdte nieuw	Maaswijdte huidig
Varsseveld - Groenlo	1	0,78
Groenlo - Enschede	1,39	

Conclusie

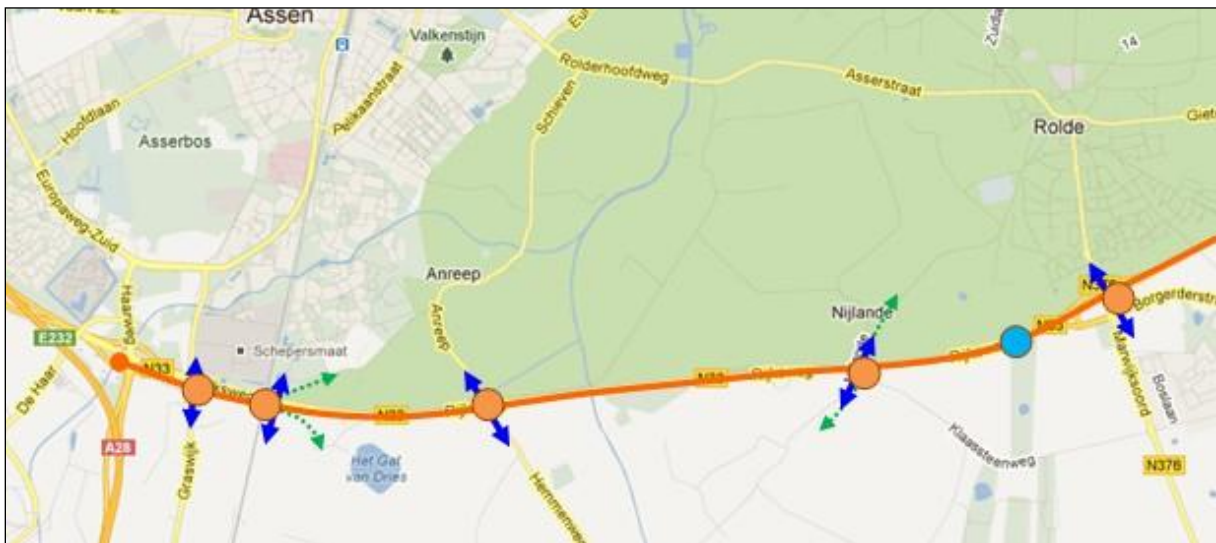
De opwaardering van de N18 tussen Varsseveld en Enschede is een groot project. Het tracé is in totaal 45,1 km. lang waarvan een groot gedeelte nieuw tracé. Op veel plaatsen is rekening gehouden met de fietser maar lang niet overal. In totaal doorsnijdt het tracé 17 fietsroutes waarvan bij 7 fietsroutes geen fietsoversteek is ingepland. Dit betreft voornamelijk fietsroutes die gekruist worden door het nieuwe tracé om de kernen Haaksbergen en Eibergen heen. Uit de ingediende zienswijzen blijkt dat er weerstand bestaat tegen het opheffen van fietsverbindingen. Ook de fietsersbond heeft een zienswijze ingediend om de Oude Boekeloseweg, een veel gebruikte fietsverbinding en de kortste route tussen Haaksbergen en Eibergen, te behouden. Als er gekeken wordt naar de verwachte maaswijdte van 1,39 op het nieuwe tracé dan valt deze binnen de richtlijnen (1 – 1,5 km.) die het CROW geeft voor wegen buiten de bebouwde kom. Toch kan geconcludeerd worden dat bij de uitvoering van de huidige plannen de oversteekbaarheid voor fietsers achteruit zal gaan. Op veel plaatsen zijn fietsoverstekten gerealiseerd, maar op enkele belangrijke plaatsen zoals de Oude Boekelose weg zijn deze achterwege gelaten. Aangezien de plannen nog gebaseerd zijn op het OTB en het TB pas eind 2012/begin 2013 wordt genomen zijn er nog aanpassingen mogelijk.

<i>Lengte in km.</i>	<i>Maaswijdte huidig in km.</i>	<i>Maaswijdte verwacht in km.</i>	<i>Doorsnijding aantal fietsroutes</i>	<i>Doorsnijding aantal LAW</i>	<i>Fase</i>	<i>Kosten in mln.</i>	<i>Jaar van oplevering</i>
45,1	0,78 ^{*1}	1 / 1,39 ^{*2}	17	1	Planstudie	303	2016

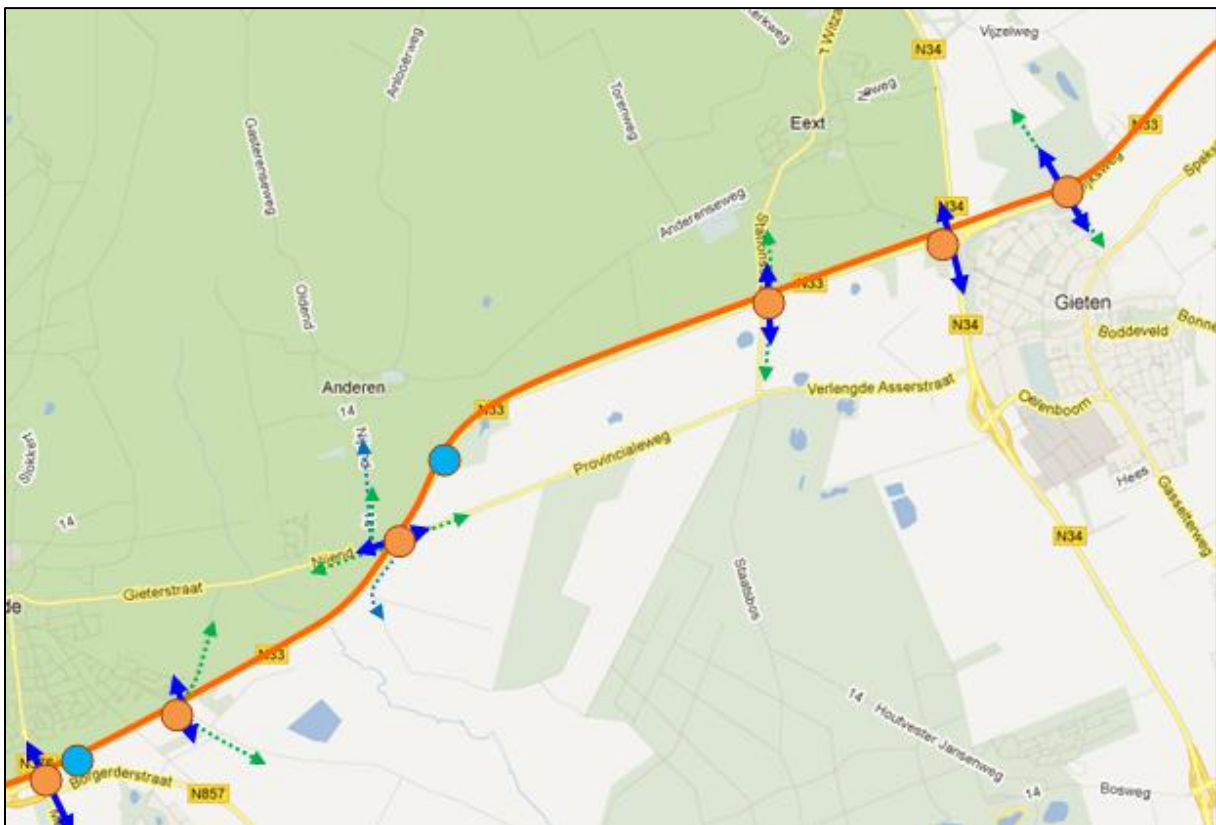
*1 enkel berekend over het traject Varsseveld – Groenlo omdat de rest van het traject een nieuw aan te leggen route vormt.

*2 het eerste cijfer staat voor de verwachte maaswijdte tot en met Groenlo. Het tweede cijfer geeft de maaswijdte van het nieuwe tracé aan tussen Groenlo en Enschede.

N33 Assen - Zuidbroek

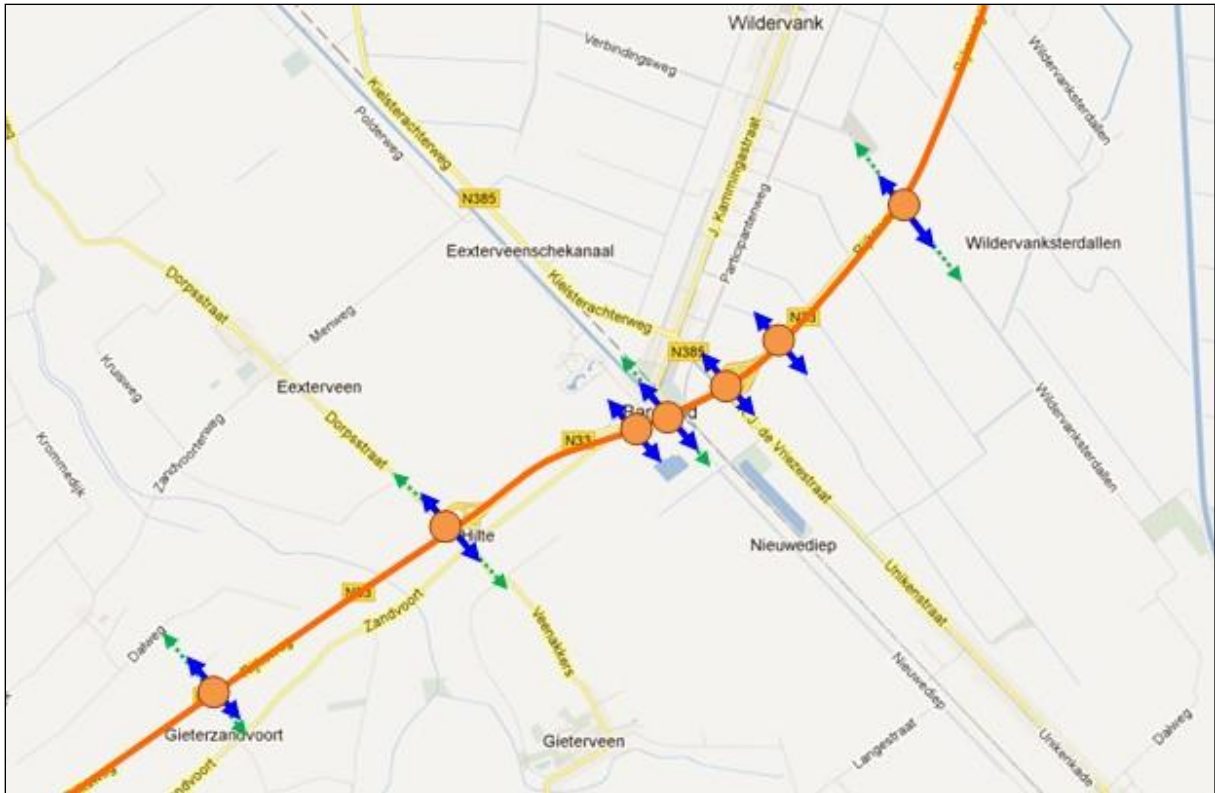


Afbeelding 9



Afbeelding 10

Legenda			
	2 x 2 100 km/uur		Fietsoversteek die verdwijnt
	Fietsroute		Fietsoversteek die behouden blijft
	LAW route		Nieuwe fietsoversteek
	Tunnel		



Afbeelding 11



Afbeelding 12



Afbeelding 13

Huidige situatie

De N33 is een rijksweg die loopt van Assen naar de Eemshaven. De weg is in de jaren '60 van de vorige eeuw aangelegd om de bereikbaarheid van Noordoost Nederland te verbeteren⁹. De N33 verbindt Noordoost Groningen met Assen. Tevens verbindt de N33 via de A7 het landelijk netwerk met Noord-Duitsland en Scandinavië. Verder worden ook de kernen Stadskanaal, Rolde en Gieten ontsloten door de aansluiting met de N33. In de huidige situatie is de N33 uitgevoerd als eenbaansweg met gelijkvloerse kruisingen.

Uit de landelijke ongevalgegevens komt naar voren dat op het traject Assen – Zuidbroek veel verkeersslachtoffers zijn gevallen. Tussen 2002 en 2007 waren dit 10 geregistreerde doden en 99 geregistreerde gewonden. Naast een slechte verkeersveiligheid kent de N33 ook een slechte doorstroming. Dit komt doordat de N33 een eenbaanweg is waar relatief veel vrachtverkeer op voor komt. Doordat de capaciteit niet toereikend is ontstaan er ook knelpunten bij op en afritten. De slechte doorstroming zorgt weer voor sluipverkeer op het onderliggend wegennet.

Plannen opwaardering

Om de verkeersveiligheid en doorstroming te verbeteren is gekozen voor een verdubbeling van de bestaande autoweg met 1x2 rijstroken naar 2x2 rijstroken. De verdubbeling heeft betrekking op het gedeelte van de N33 vanaf het knooppunt van deze weg met de aansluiting van de weg op de A7 bij Zuidbroek. De opwaardering van de N33 gebeurt door de aanleg van een nieuwe rijbaan. Bij de aanleg van de huidige N33 was al rekening gehouden met een mogelijke verdubbeling in de toekomst. Tussen Assen en het verkeersplein bij Gieten ligt de nieuwe rijbaan aan de linkerzijde van de bestaande weg. Op het verkeersplein sluit de weg aan op een onderdoorgang onder de N34. Vanaf de Oude Groningseweg ligt de nieuwe rijbaan aan de rechterzijde tot aan de Hunze. Tussen de Hunze en de Hilde wisselt de nieuwe rijbaan weer naar de linker kant. Ter hoogte van Bareveld wordt gebruik gemaakt van de nu al gescheiden rijbanen en ten noorden van Bareveld wordt de nieuwe rijbaan aan de linker zijde van de bestaande weg gelegd. Ten noorden van Wildervank ligt de nieuwe rijbaan met het oog op de beschikbare ruimte weer aan de rechterzijde. De aansluiting met de N366 bij Veendam wordt omgebouwd tot half klaverblad. Om dit te kunnen bereiken wordt de aansluiting ca. 150 meter in oostelijke richting verlegt.

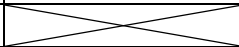
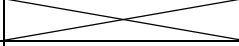
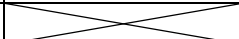
Meedenken belanghebbenden

Er zijn door belanghebbenden in totaal 128 zienswijzen ingediend¹⁰. Van deze zienswijzen hebben er 7 betrekking op barrièrewerking voor fietsers. 4 van deze zienswijze pleiten voor behoud van het viaduct in de Galgeweg. Er zijn al weinig recreatieve fietsmogelijkheden en als dit viaduct verdwijnt worden dat er nog minder. Daarnaast maakt veel landbouwverkeer gebruik van het viaduct. Dit verkeer zal om moeten rijden door de bebouwde kom wat slecht is voor de verkeersveiligheid en de leefbaarheid. De andere zienswijzen pleiten voor een fietsverbinding tussen Meeden en Zuidbroek en een combinatie van de voetbrug over de Hunze met een fietspad. De museumspoorlijn S.T.A/R wil de geplande fietstunnel onder de spoorlijn bij Bareveld schrappen omdat deze sociaal onveilig zou zijn. Zij willen het fietspad over het nieuwe naastgelegen viaduct.

⁹CPP, N33 Assen – Zuidbroek, ontwerp-tracébesluit / zienswijzen

Planning

Wanneer ¹¹	Wat
Maart 2007	Uitbrengen van de 'Richtlijnen voor het Ontwerp-tracébesluit/MER' (inclusief alle inspraakreacties en het antwoord hierop). De minister van Verkeer en Waterstaat (VenW) en de minister van VROM gaan akkoord met de voorgestelde oplossing (verdubbeling). Ook geven ze aan voor welke aspecten nog onderzoek nodig is
9 februari 2011 – 22 maart 2011	Inspraakmogelijkheid op het Ontwerp-tracébesluit en de milieueffectrapportage.
2011	Verwerking inspraakreacties, inwinnen adviezen, besluitvorming minister van Infrastructuur en Milieu
April 2012	Tervisielegging Tracébesluit
2012	Vaststelling Tracébesluit
2013	Start verdubbeling
31 maart 2015	De eerste auto's rijden over de weg.

Maaswijdte nieuw	Maaswijdte Cumulatief in km. huidig	Maaswijdte in km tussen huidige oversteken	Kruisende wegen	Soort oversteek
0	0	0	Grasweg	Fietstunnel
0,55	0,55	0,55	Driesweg	Fietstunnel
1,6	2,15	1,6	Anreep/Hemmenweg	Tunnel
2,6	4,75	2,6	Nijlande	Tunnel
1,2	5,95		Nieuwe weg	Tunnel
0,7	6,65	1,9	Marwijksoord	Fietstunnel
0,3	6,95		Nieuwe weg	Tunnel
0,75	7,7	1,05	Hoornse Bulten	Fietstunnel
2	9,7	2	Provinciale weg	Tunnel
0,6	10,03		Nieuwe weg	Tunnel

¹¹Rijkswaterstaat. N33 Assen – Zuidbroek, planning

2,6	12,9	3,2	Stationsstraat	Tunnel
1,3	14,2	1,3	Gieterstraat	Fietstunnel
1	15,2	1	Oude Groningerweg	Tunnel
3,1	18,3	3,1	Dalweg/Zandvoort	Tunnel
2	20,3	2	De Hilte	Tunnel
1,8	22,1	1,8	Bareveld	Fietstunnel
0,45	22,55	0,45	K.J. de Vriezestraat	Tunnel
0,5	23,05	0,5	Kruising Parallelweg	Fietstunnel
1,3	24,35	1,3	Dalweg 36	Tunnel
1,7	26,05	1,7	Dalweg 12	Viaduct
1,9	27,95	1,9	Jan Kokweg	Tunnel
0,3	28,25	0,3	Phoenixweg	Tunnel
0,45	28,7	0,45	Drieborghweg	Tunnel
3,9	32,6	3,9	Duurkenakker	Tunnel
3,3	35,6	3,3	Trekweg	Tunnel
2,1	36,45	0,85	Galgeweg	Viaduct
2,1	37,7	1,25	Klingenweg	Viaduct
Gemiddelde 1,52	Lengte 37,7	Gemiddelde 1,65		

<i>Lengte in km.</i>	<i>Maaswijdte huidig in km.</i>	<i>Maaswijdte verwacht in km.</i>	<i>Doorsnijding aantal fietsroutes</i>	<i>Doorsnijding aantal LAW</i>	<i>Fase</i>	<i>Kosten in mln.</i>	<i>Jaar van oplevering</i>
37,7	1,65	1,52	13	1	Planstudie	190	2015

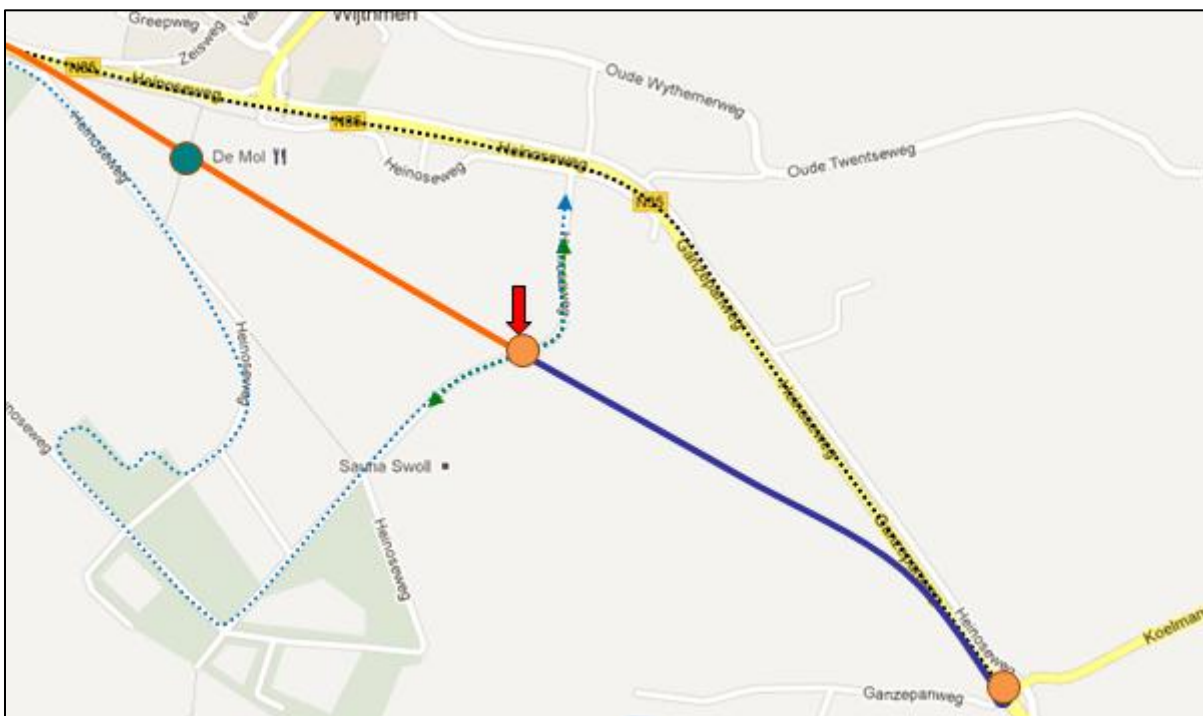
Conclusie

Doordat bij de aanleg van N33 al rekening is gehouden met een mogelijke verdubbeling in de toekomst hoeven veel kunstwerken niet aangepast te worden. Het is zelfs zo dat er meer oversteekmogelijkheden bijkomen. Zo gaat de maaswijdte van 1,65 km naar 1,52 km. Deze afstand ligt binnen de richtlijnen die het CROW geeft voor de maaswijdte buiten de bebouwde kom. Dat wil echter niet zeggen dat er geen fietsoversteken verdwijnen. Er komen alleen meer oversteekmogelijkheden bij waardoor de gemiddelde maaswijdte toch lager uitkomt dan in de huidige situatie. Uit de ingebrachte zienswijzen blijkt dat er weerstand is tegen het opheffen van het viaduct in de Galgeweg. Dit viaduct wordt veel gebruikt door fietsers en landbouwvoertuigen. Als het viaduct verdwijnt, moeten deze fietsers en landbouwvoertuigen omrijden door de bebouwde kom wat zal zorgen voor onveilige verkeerssituaties. Al met al kan geconcludeerd worden dat de oversteekbaarheid op een enkel punt na zal verbeteren ten opzichte van de oude situatie.

N35 Zwolle - Wijthmen



Afbeelding 14



Afbeelding 15

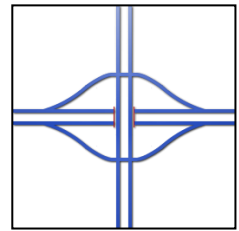
Legenda			
	2 x 2 - 100 km/uur		Fietstunnel
	2 x 2 - 70 km/uur		Fietsoversteek die behouden blijft
	Fietsroute		Fietsoversteek die verdwijnt
	LAW		Haarlemmermeeraansluiting

Huidige situatie

Toenemende drukte op de N35 tussen Zwolle en Wijnthmen veroorzaakt verkeersopstoppingen¹². In de ochtend en avondspits staan er lange wachtrijen doordat de capaciteit van de weg en kruispunten onvoldoende is en er veel sluipverkeer ontstaat op parallelwegen naast de N35. Ook zijn er op het gebied verkeersveiligheid knelpunten geconstateerd. Dit komt doordat de inrichting van de N35 niet aan de eisen van duurzaam veilig voldoet. Uit landelijke risicocijfers blijkt dat het wegvak N35 Zwolle – Wijnthmen in de top 28 van wegvakken op rijkswegen met het hoogste risicocijfer te staat. De N23 loopt in de huidige situatie door de kern van Wijnthmen en heeft daarbij een negatieve invloed op de leefbaarheid. Om de situatie te verbeteren is er een verkenning uitgevoerd. Deze verkenning heeft geleid tot een zoekgebied waarin twee tracévarianten mogelijk zijn. De uiteindelijk gekozen variant staat hieronder beschreven.

Plannen opwaardering

De N35 tussen Zwolle en Wijnthmen wordt ontworpen als stroomweg met een 2 x 2- wegpfiel die over een obstakelvrije berm beschikt en waar een maximum snelheid geldt van 100 km/uur¹³. De rijbanen worden gescheiden door een middenberm. Vanaf de kruising Oldeneelallee tot de passage met de laan Landgoed Soeslo volgt de N35 het bestaande tracé richting Wijnthem. Door de verbreding van de N35 is het noodzakelijk om de fietstunnel bij de Oudeweg aan te passen. Deze blijft echter wel behouden. Na de passage met de laan naar Landgoed Soeslo wordt de N35 d.m.v. een nieuw aan te leggen weg ten zuiden van Wijnthmen omgeleid. Hierbij wordt er een ongelijkvloerse kruising (zie rode pijl in afb. 15) met de Kroesenallee gerealiseerd vormgegeven als een volledige Haarlemmermeeraansluiting (zie afb. 16). Fietzers dienen via een gescheiden tweerichtingen fietspad te rijden. Vanaf het kunstwerk (aansluiting) met de Kroesenallee wordt de rijsnelheid verlaagd naar 70 km/uur om gevaarlijke situaties met het naderen van de kruising Koelmanstraat te voorkomen. De N35 is echter zo ontworpen dat in de toekomst alsnog een rijsnelheid van 100 km/uur mogelijk is. Het ontwerp gaat uit van een gelijkvloerse VRI geregelde aansluiting met de Koelmanstraat. Maar wanneer uitgegaan wordt van een stroomweg dient een ongelijkvloerse kruising met de Koelmanstraat aangelegd te worden. Door de korte afstand tussen de Haarlemmermeeraansluiting en de aansluiting met de Koelmanstraat is een ongelijkvloerse kruising volgens de richtlijnen echter niet mogelijk. De maaswijdte van het huidige tracé is 600 meter. In de nieuwe situatie groeit de maaswijdte van het hele tracé naar 1,3 km. De meesten oversteken verdwijnen in het eerste gedeelte waar het huidige traject wordt opgevaardeerd. De oversteken waar fietsroutes over heen lopen worden wel behouden.



Afbeelding 16

Meedenken belanghebbenden

Er zijn zienswijzen ingediend door belanghebbenden. De zienswijzen die betrekking hebben op de oversteekbaarheid van de N35 voor fietsers staan hieronder weergegeven. Daarbij staat ook het antwoord van Rijkswaterstaat.¹⁴

Zienswijze	Antwoord
Door de aanleg van een nieuwe N35 is de weg niet meer oversteekbaar. Hier moet rekening meegehouden worden.	Het nieuwe tracé wordt beperkt oversteekbaar. Op hoeveel plaatsen dit mogelijk wordt, is een nadere detaillering van het ontwerp en afhankelijk van het beschikbare budget. Waar de nieuwe N35 gekruist kan worden, zal in het ontwerpproces worden bepaald. Het is niet uit te sluiten dat u in de nieuwe situatie verder om moet rijden om aan de andere zijde te komen.

¹²Rijkswaterstaat. N35 Zwolle – Wijnthmen, planning

¹³Rijkswaterstaat. N35 Zwolle – Wijnthmen, keuzedocument voorkeursvariant

¹⁴Rijkswaterstaat. N35 Zwolle – Wijnthmen, reactienota zienswijzen

Sinds 2001 wordt door bewoners aandachtgevraagd voor oversteekbaarheid N35 ter hoogte van de Koelmansstraat in verband met schoolgaande kinderen.	Om de oversteekbaarheid te verbeteren zal een stoplicht worden aangelegd. De aanleg van een stoplicht op dit kruispunt is een apart project. Dit wordt vanuit het Wegendistrict Zwolle georganiseerd. Momenteel wordt een plan opgesteld om het stoplicht te realiseren. Voor deaanleg is geld beschikbaar.
Ter hoogte van de Koelmansstraat dient een fietstunnel aangelegd te worden in plaats van een VRI in verband met het creëren van een nieuw knelpunt. (Zie afb. 15 voor locatie)	De aanleg van een VRI (verkeersregelinstallatie = stoplicht)op dit kruispunt is een apart project. Dit wordt vanuit het Wegendistrict Zwolle georganiseerd. De streefdatum voor de aanleg van een stoplicht is 1 december 2011, hiervoor is geld beschikbaar. Er is vooralsnog onvoldoende geld beschikbaar om een tunnel aan te leggen.

Planning¹⁵

<u>Wanneer</u>	<u>Wat</u>
19-10-2010 tot 16-11-2010	Kennisgeving is in te zien, start mogelijkheid om te reageren
Maart 2011	Start planstudie en beantwoorden zienswijzen kennisgeving
Eind 2011	Keuze wordt gemaakt voor een lange of korte variant
Voorjaar 2012	Opstellen Ontwerp-tracebesluit (OTB) en Milieueffectenrapportage voor een van de varianten
Medio 2012	OTB en MER zijn in te zien, mogelijkheid om te reageren
Najaar 2012	Opstellen Tracébesluit
Eind 2012	TB is in te zien, beroep mogelijk bij raad van state
2013 – 2014	Uitvoering werkzaamheden
Eind 2014	Werkzaamheden gereed

¹⁵Rijkswaterstaat, N35 Zwolle – Wijthmen, planning

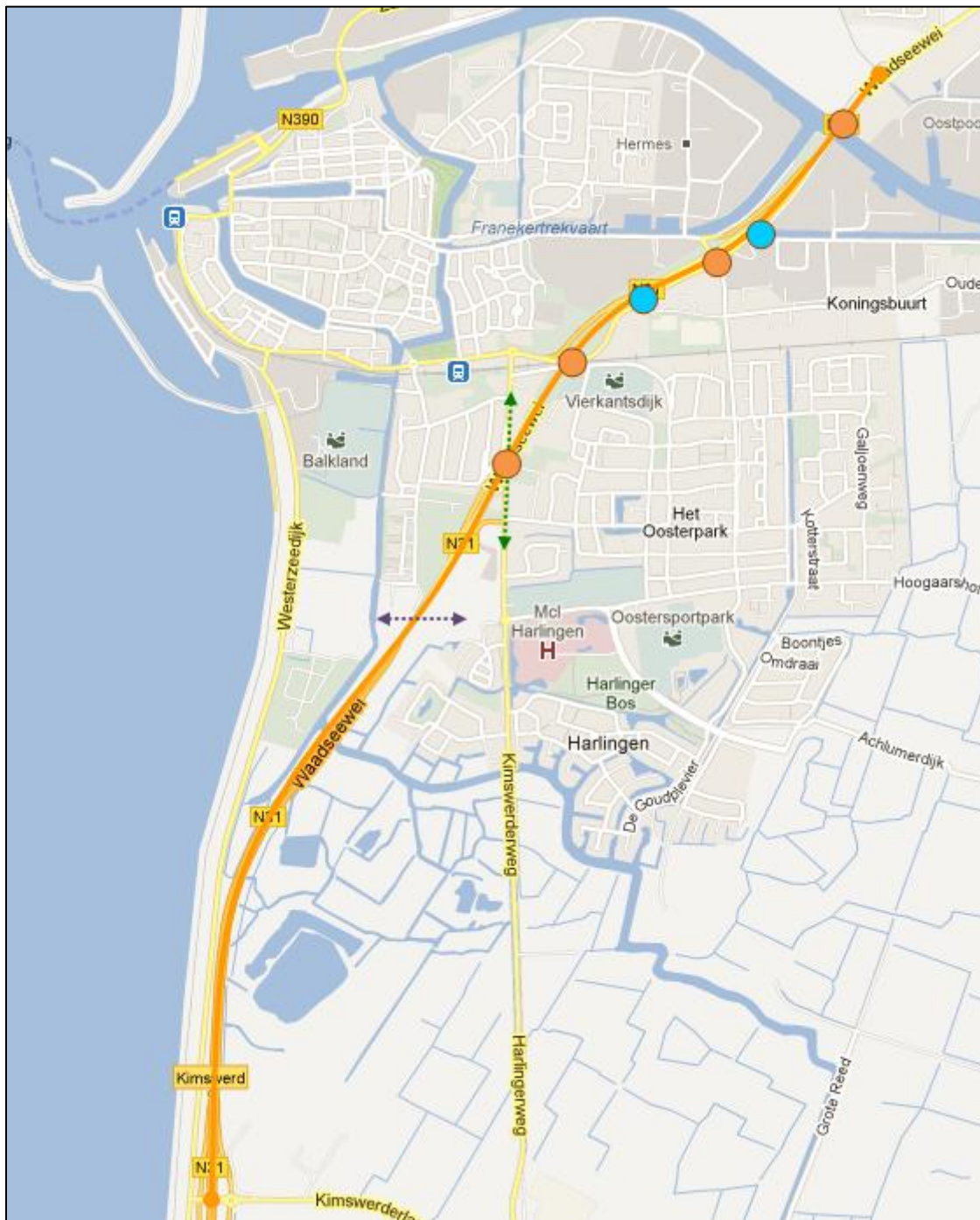
Nieuwe maaswijdte	Huidige maaswijdte cumulatief	Huidige maaswijdte	Naam kruisende weg	Soort oversteek
0	0	0	Oldeneelallee/ Zalneweg	VRI
X	0,55	0,55	Kanaalweg/parallelweg Heinoseweg	Ongeregelde kruising
	1	0,45	Heinoseweg aansluiting parallelweg	T-splitsing
1,3	1,3	0,3	Oudeweg	Fietstunnel
X	1,37	0,07	Oudeweg/ parallelweg Heinoseweg	Ongeregelde kruising
	2,3	0,93	Heinoseweg	Lokale weg. Wordt in de nieuwe situatie doorsneden.
1,63	3	0,7	Heinoseweg	Haarlemmermeeraanluiting
1	4	1	Ganzepanweg	VRI
Gemiddelde 1,31	Lengte 4	Gemiddelde 0,57		

Conclusie

Als de plannen worden doorgezet zoals ze nu staan ingetekend dan zal de oversteekbaarheid voor fietsers sterk achteruit gaan. De maaswijdte zal verdubbelen en uitkomen op een gemiddelde van 1,31 km. Belanghebbenden geven ook aan dat oversteekbaarheid van de N35 Zwolle – Wijthem aan de hand van de huidige plannen achteruit gaat. Als antwoord geeft Rijkswaterstaat aan dat het nieuwe tracé beperkt oversteekbaar wordt en dat het aantal oversteken afhankelijk is van het beschikbare budget. De twee oversteken waarover fietsroutes lopen zullen wel oversteekbaar blijven. Al met al kan geconcludeerd worden dat de oversteekbaarheid voor fietsers sterk achteruit gaat. In het najaar van 2012 zal het tracébesluit worden vastgesteld. Aanpassingen zijn nu nog mogelijk.

Lengte in km.	Maaswijdte huidig in km.	Maaswijdte verwacht in km.	Doorsnijding aantal fietsroutes	Doorsnijding aantal LAW	Fase	Kosten in mln.	Jaar van oplevering
4	0,57	1,31	2	1	Planstudie	45	2014

N31 Traverse Harlingen



Afbeelding 16

Legenda

- 2 x 2 100 km/uur
- - - - - Fietsroute
- Fietsoversteek die blijft bestaan
- Nieuwe fiets oversteekmogelijkheid
- <- - - - -> Locatie waar zienswijze betrekking op heeft

Huidige situatie

De N31 vormt een directe verbinding tussen Amsterdam en Leeuwarden. Doordat deze weg recht door Harlingen loopt bestaan er knelpunten op het gebied van ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid. Daarnaast is het kwaliteitsniveau van de weg in Harlingen laag ten opzichte van andere delen van de N31 waardoor er een bottleneck is ontstaan. Samengevat zijn er knelpunten op het gebied van verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid, bereikbaarheid en economie.

Opwaardeerplannen

Om de huidige situatie te verbeteren zal het enkelbaans gedeelte van de huidige weg over een lengte van 3 km. worden verdubbeld tot een autoweg met 2 x 2 rijstroken waar een maximum snelheid geldt van 100 km/uur¹⁶. Een groot gedeelte van de weg zal verdiept worden aangelegd in een tunnelbak. De tunnelbak duikt vanaf het van Harinxmakanaal over ongeveer twee kilometer ruim vier meter de grond in en komt weer op maaiveldniveau voorbij de Kimswerderweg. De kruising met de Kimswerderweg wordt voorzien van een viaduct over de nieuwe weg waarop fietsers uit verkeersveiligheidsoogpunt zijn gescheiden van het gemotoriseerd verkeer. Een belangrijk aspect van de verdiepte aanleg is de opheffing van de visuele barrière. Daarbij is gekeken welke belangrijke stedelijke, landschappelijke en historische structuren, in het verleden doorsneden zijn door de N31, hersteld konden worden. Daarnaast is het de bedoeling dat de twee stadsdelen ook fysiek beter met elkaar verbonden worden. Verbeterde en nieuwe viaducten moeten daarvoor zorgen.

Inspraak belanghebbenden

In totaal zijn er 23 zienswijzen ingebracht die betrekking hebben op de N31 die door Harlingen loopt. Van deze zienswijzen heeft er een betrekking op de oversteekbaarheid voor fietsers. Zie de paarse pijl in afb.16 voor de locatie waar volgens de zienswijze een fietsoversteek moet verschijnen.

De zienswijze:

Mondelinge zienswijze ingediend tijdens de informatiebijeenkomst in Trebol in Harlingen op 24 januari 2012:

Participant constateert dat er geen fietsverbinding in de aanpak is opgenomen. Hij was wel eerder ingebracht door omwonenden en de buurtvereniging Binia State. Het gaat om het tracé vanaf de rotonde Achlummerdijk Kimswerderweg. Ten zuiden van winkelgebied Kimswricting Westzeedijk. Participant pleit voor aanleg van deze fietsverbinding. Een fietstunnel of een fietsbrug over de N31 of een aansluiting langs de N31 en via de Kimswerderweg over of onder de N31.

Argumenten. Mensen vanuit Binia State en Groot Ropens en het zuidelijk deel van de Oosterparkwijk hoeven dan geen gebruik te maken van de huidige fietsonveilige route naar de binnenstad of naar het strand of de Westzeedijk, de Waddenhal en sportvoorzieningen aldaar. Het omgekeerde geldt ook voor bewoners van de binnenstad die veel gebruik maken van de voorzieningen aan de Achlummerdijk zoals het zorgcentrum Batting, het zwembad, tennisbanen, ijsbaan en de voetbalvelden van Zeerobben. Zij krijgen daarmee ook een fietsveilige route naar de voorzieningen. Ook het winkelcentrum Kimswerda is voor hen veilig op de fiets te bereiken. Wat voor fietsers geldt, geldt ook voor voetgangers. Deze voorziening zal de leefbaarheid van Harlingen recreatief verbeteren.

¹⁶ CPP, N31 traverse harlingen, ontwerp-tracébesluit

Wanneer	Wat
September 2010	Kennisgeving gereed en begin inspraak
15 september 12 oktober 2012	Indienen zienswijzen
Oktober 2010	Gunning aanbesteding OTB/MER
20 december 2011	Vaststellen MER/OTB
13 januari t/m 23 februari 2012	MER/OTB ter inzage
Voorjaar 2012	Opstellen nota van antwoord en opstellen tracé besluit
Zomer 2012	Vaststellen tracébesluit
Nazomer 2012	Beroep op tracébesluit
Najaar 2012	Aanbesteding werk
Eind 2012	Afronding beroepsprocedure
2013-2017	Realisatie

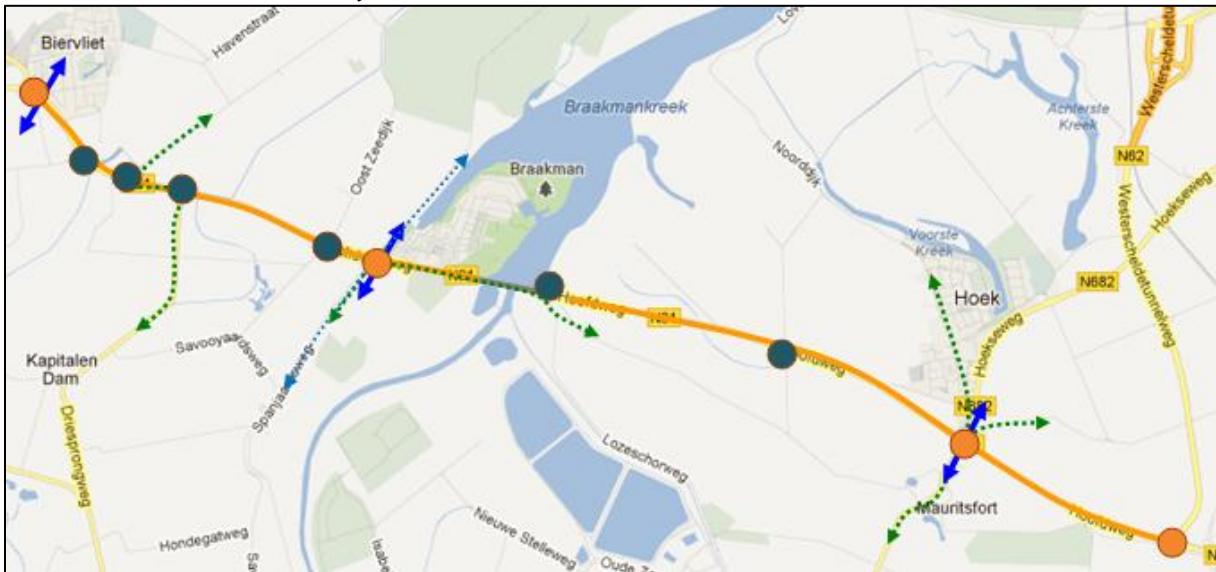
Maaswijdte nieuw	Maaswijdte cumulatief	Maaswijdte huidig	Kruisende weg	Soort oversteek
0	0	0	Kimswerderlaan	Tunnel
2,7	2,7	2,7	Kimswerderweg	Tunnel
0,4	3,1	0,4	Almenumerweg	Tunnel
0,3	3,4		Nieuwe weg	Viaduct
0,3	3,7	0,6	Grensweg	Tunnel
0,6	3,3		(bij Koningsbrug)	Fietstunnel
0,2	3,5	0,8	(nabij Hopmanstraat)	Tunnel
Gemiddeld 0,75	Lengte 3,5	Gemiddeld 1,13		

Lengte in km.	Maaswijdte huidig in km.	Maaswijdte verwacht in km.	Doorsnijding aantal fietsroutes	Doorsnijding aantal LAW	Fase	Kosten in mln.	Jaar van oplevering
4	0,57	1,31	2	0	Planstudie	45	2014

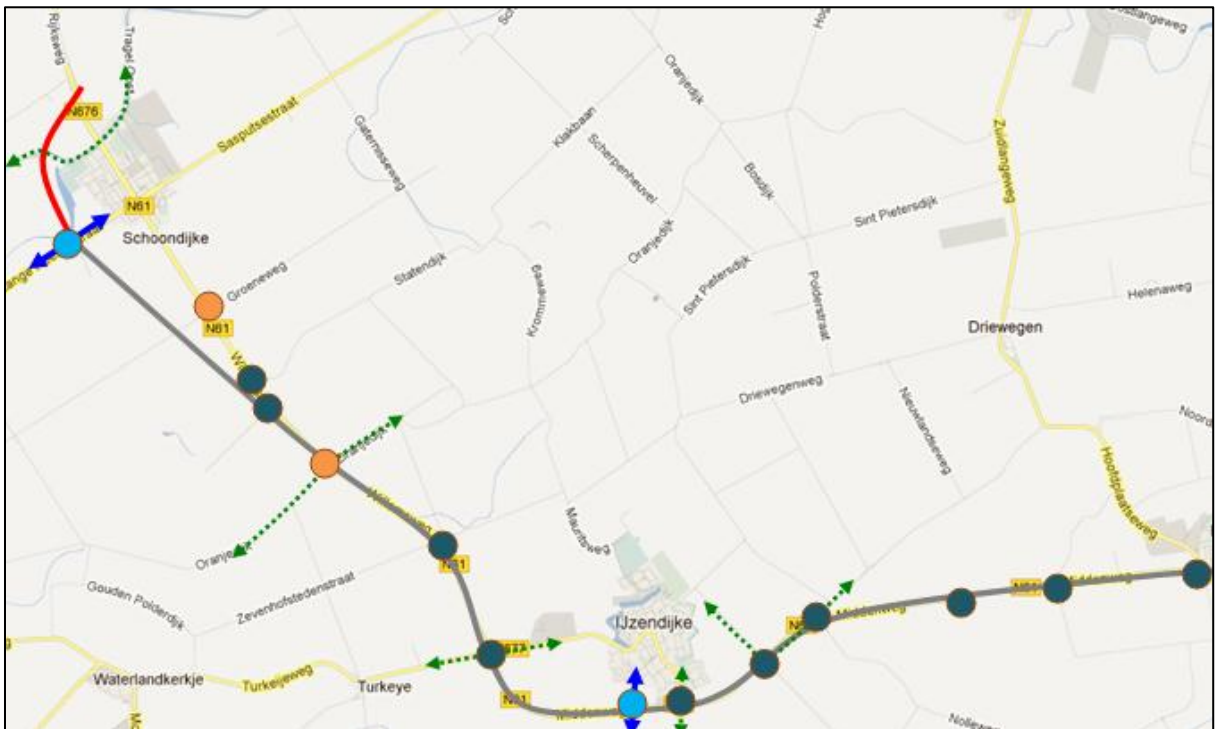
Conclusie

Doordat er twee nieuwe fietsoversteeken bijkomen en er geen verdwijnen, halveert de maaswijdte van 1,31 km. naar 0,57 km. De enige fietsroute die het tracé kruist blijft dan ook bestaan. Van de 23 ingebrachte zienswijzen heeft wel maar een betrekking op de oversteekbaarheid van fietsers. Deze pleit voor een nieuwe oversteek op een plek waar er nu nog geen ligt. Geconcludeerd kan worden dat de oversteekbaarheid sterk verbeterd als de huidige plannen uitgevoerd worden.





N61 Hoek - Schoondijke



Afbeelding 17



Afbeelding 18

Legenda	
 2 x 1 - 100 km/uur	 Fietstunnel
 2 x 2 - 100 km/uur	 Fietsoversteken die behouden blijven
 1 x 2 - 80 km/uur	 Fietsoversteken die verdwijnen
 Fietsroute	 Nieuwe fiets oversteekmogelijkheid
 LAW route	

Huidige situatie

In de huidige situatie bestaat de N61 uit een enkele hoofdrijbaan met twee rijstroken en aan weerszijde vrij liggende fietspaden. Er zijn geen fysieke barrières tussen de fietspaden en de hoofdrijbaan, enkel een smalle strook gras. Aan de weg liggen veel erf aansluitingen die rechtstreeks aansluiten op de hoofdrijbaan. Verder maakt ook veel landbouwverkeer gebruik van de hoofdrijbaan om de aangelegen landbouwgrond te kunnen bereiken. Voor fietsers zijn er weinig barrières.

Plannen opwaardering

Door de vele erfaansluitingen is de verkeersveiligheid in het geding waardoor de overheid ervoor heeft gekozen om de N61 tussen Hoek en Schoondijke op te waarderen¹⁷. Omdat in de kern Schoondijke een leefbaarheidsprobleem heerst, is ervoor gekozen om de N61 om deze kern heen te leiden. Tussen Hoek en Biervliet wordt uitgegaan van een 100 km/h weg met 2 x 2 rijstroken en tussen Biervliet en Schoondijke een 100 km/h weg met 2 x 1 rijstroken. Dit zijn beide stroomwegen. De omleiding bij Schoondijke zal bestaan uit een 80 km/uur weg met 1 x 2 rijstroken die de functie heeft van gebiedsontsluitingsweg. Om bestemmings- en landbouwverkeer te ontsluiten wordt aan beide zijden van de N-weg een parallelweg aangelegd.

Door de opwaardering van de N61 wordt de verkeersveiligheid voor fietsers verbeterd maar de oversteekbaarheid verminderd. Fietsers kunnen niet meer overal oversteken en zullen gebruik moeten maken van de 5 nieuw aan te leggen fietstunnels. Zie afbeelding 17 en 18 voor de locaties van deze fietstunnels. Hierdoor wordt de gemiddelde maaswijdte vergroot van 0,87 km. naar 3,45 km. De afstanden tussen de fietstunnels en het viaduct staan tevens in de afbeeldingen weergegeven. Deze liggen ver boven de richtlijn van 1,5 km. Van het CROW. De N61 zal zorgen voor een sterke tweedeling in Zeeuws-Vlaanderen, een regio die het toch al moeilijk krijgt met de aankomende vergrijzing. De groter wordende groep ouderen wordt gedwongen om verder te fietsen en wordt hiermee de auto ingejaagd, een ongewenst effect. Daarnaast speelt recreatie een belangrijke rol in de regio. Bij Braakman bevindt zich een camping met een haven en er wordt veel recreatief gefietst in de regio. De buitenproportionele maaswijdte zal afbraak doen aan de recreatiewaarde.

Meedenken belanghebbenden

Op het ontwerp tracébesluit zijn veel zienswijze gekomen die betrekking hebben op de oversteekbaarheid van de N61. Onderstaande zienswijzen zijn overgenomen uit de nota van antwoord¹⁸.

Participant geeft aan dat er een oversteekplaats voor fietsers en voetgangers moet komen ter hoogte van de halve rondweg Schoondijke.	Uit overwegingen van soberheid en doelmatigheid is gekozen voor een beperkt, doch voldoende aantal fietstunnels en –oversteken. Volgens onderzoek van de provincie wordt hierbij voldaan aan de normen voor maximaal toegestane omrijd afstand uit het actieplan Fiets. Fietsers en voetgangers die aan de westzijde van de halfronde rondweg ter hoogte van Tragel-West willen zijn kunnen daar komen via de rotonde aan de noordwestzijde van Schoondijke en de westelijke parallelweg naar Tragel-West.
Participant verzoekt om een goede verbinding voor wandelaars, evenals	Wandelaars kunnen de Tragel-West bereiken via de rotonde aan de

¹⁷ Rijkswaterstaat. N61 Hoek – Schoondijke, tracébesluit.

¹⁸ CPP. N61 Hoek – Schoondijke, nota van antwoord

<p>voor dieren, om de wandelroute Trangel-West goed te kunnen blijven gebruiken.</p>	<p>noordwestzijde van Schoondijke en de westelijke parallelweg naar de Trangel-West. Ten behoeve van de fauna wordt een onderdoorgang gemaakt in de overbrugging van de watergang langs de Trangel-West.</p>
<p>Meerdere participanten geven aan dat een fietstunnel bij Parkzicht zeer gewenst is voor de schooljeugd en overige fietsers en voetgangers. Hiermee wordt een betere aansluiting met Oostburg gecreëerd en zal de verkeersveiligheid toenemen. In de geplande situatie zullen fietsers ver moeten omrijden en bestaat de angst dat schooljeugd toch de weg zal willen oversteken, wat gevaarlijke situaties kan opleveren. Meerdere participanten zien graag een fietstunnel bij Tivoli. Daarnaast verzoekt een participant een stuk fietspad aan te leggen voor aansluiting bij de rotonde van IJzendijke om de omrijdafstand te beperken.</p>	<p>Vanuit het oogpunt van soberheid en doelmatigheid is gekozen voor vijf fietstunnels, nabij rotondes. Zie de kaarten behorend bij het Tracébesluit en tabel 1 van artikel 1 van het Tracébesluit. Volgens onderzoek van de provincie wordt hierbij voldaan aan de normen voor maximaal toegestane omrijdafstanden uit het Actieplan fiets. Naar aanleiding van het overleg tussen gemeente, Rijkswaterstaat en de kerngroep IJzendijke overweegt de gemeente om ten behoeve van de fietsers één dan wel meerdere zogenaamde doorsteken vanuit de wijk aan te leggen richting de twee verbindingswegen. Dit ter verkorting van de fietsafstanden en aanvullend op het Tracébesluit. Fietsers kunnen bij IJzendijke de N61 oversteken via de fietsvoorziening bij de rotonde. Deze verbinding is als fietstunnel uitgevoerd vanwege de verkeersveiligheid. In de huidige situatie moeten fietsers de hoofdrijbaan van de N61 oversteken op plaatsen waar het verkeer 80 km/u rijdt. Daar komt een veilige fietstunnel voor terug. De N61 wordt op het stroomweggedeelte zodanig uitgevoerd, onder meer met een middengeleider (geleiderail of barriër) dat het redelijkerwijs niet mogelijk is om de weg over te steken.</p>
<p>Een participant ziet gevaren voor overstekende kinderen door toenemende verkeersdruk in de Oranjestraat. Een participant geeft aan dat ook de Landpoortstraat onveilig en onoverzichtelijk zal worden voor fietsers.</p>	<p>Er zijn geen redenen om te veronderstellen dat er door de aanleg van de N61 grote gevolgen zijn voor het verkeer in de Oranjestraat en Landpoortstraat. Immers, ook in de nieuwe situatie zal de kern voornamelijk bereikt worden, net als nu, via de twee invalswegen Tivoli en Oranjestraat. De verkeerssituatie in de kern, die op dit moment door veel participanten als niet</p>

	<p>optimaal wordt gezien, wordt momenteel door de gemeente Sluis bestudeerd, en diverse maatregelen worden door de gemeente overwogen.</p>
<p>Meerdere participanten willen meer oversteekplaatsen voor fietsers en voetgangers. De geplande situatie heeft negatieve gevolgen voor een aantal nationale wandel- en fietsroutes, zo geeft de Fietsersbond aan. Een participant vindt oversteekplaatsen gewenst tussen IJzendijke en Biervliet en tussen Biervliet en Hoek. Een participant verzoekt om een voetgangerstunnel bij Schoondijke. Een andere participant verzoekt om fietstunnels bij Parkzicht, de Watervlietseweg, de Nollenweg, de Lange Betteweg en bij de Oranjestraat. Een participant maakt zich zorgen over de overgang van het fietspad naar een polderweg en verzoekt participant om een goede overgang en geen smal, hoekig tegelpad profiel waar met een velo mobiel slecht doorheen kan worden gestuurd. Het Wandelplatform en de Fietsersbond willen verder twee fiets- en wandeltunnels bij IJzendijke.</p>	<p>Vanuit het oogpunt van soberheid en doelmatigheid is gekozen voor vijf fietstunnels, nabij rotondes en op de belangrijkste fietsroutes. Verwezen wordt naar artikel 2 lid 4 van het TB waarin deze locaties zijn opgenomen. Volgens onderzoek van de provincie wordt hierbij voldaan aan de normen voor maximaal toegestane omrijafstanden uit het Actieplan Fiets.</p> <p>Fietstunnels kunnen ook gebruikt worden door voetgangers. De uitvoering van de paden, tunnels en dergelijke is conform de CROWrichtlijnen waarin rekening is gehouden met alle mogelijke soorten gebruikers, waaronder ook scootmobielen en dergelijke.</p>
<p>Een participant maakt zich zorgen over de veiligheid van fietsers wanneer deze de parallelweg kruisen.</p>	<p>De intensiteit van de parallelwegen is laag, waardoor het kruisen van dit type wegen vele malen makkelijker en veiliger is dan het kruisen van de huidige N61.</p>
<p>Het Wandelplatform verzoekt om een goede grondberm (ofwel onverharde grond die schuin af mag lopen ofwel hard horizontaal beton waar over gelopen kan worden) aan te leggen onder de brug over de Braakmankreek zodat de bestaande wandelroute kan worden gehandhaafd. Rijkswaterstaat heeft al mondeling toegezegd dat de wandelroute mag blijven bestaan, zo geeft deze participant aan.</p>	<p>Het talud van de nieuwe brug zal op dezelfde wijze worden vormgegeven als het talud onder de bestaande brug. Omdat het detailontwerp de verantwoordelijkheid wordt van de aannemer, kan Rijkswaterstaat geen garanties afgeven met betrekking tot de exacte afwerking aan de onderkant van de brug</p>

Ook de Fietsersbond heeft een zienswijze ingediend waarin gepleit wordt voor een betere oversteekbaarheid. Rijkswaterstaat geeft hier het volgende antwoord op:

“Vanuit het oogpunt van soberheid en doelmatigheid is gekozen voor vijf fietstunnels, nabij rotondes en op de belangrijkste fietsroutes. Verwezen wordt naar artikel 2 lid 4 van het TB waarin deze locaties zijn opgenomen.

Volgens onderzoek van de provincie wordt hierbij voldaan aan de normen voor maximaal toegestane omrijafstanden uit het Actieplan Fiets. Fietstunnels kunnen ook gebruikt worden door voetgangers. De uitvoering van de paden, tunnels en dergelijke is conform de CROW richtlijnen waarin rekening is gehouden met alle mogelijke soorten gebruikers, waaronder ook scootmobielen en dergelijke”.

Planning

Wanneer ¹⁹	Wat
November 2010	Start verleggen hoofdwatertransportleiding
December 2010	Afronden onderzoek niet-gesprongen explosieven
15 Maart 2011	Publicatie tracébesluit (TB) inclusief Nota van Antwoord
3 ^e kwartaal 2011	Start aanbestedingsprocedure
13- 14 maart 2012	Hoorzitting Raad van State
April-mei 2012	Afronding Aanbestedingsprocedure
April-juni 2012	Uitspraak Raad van State
2 ^e kwartaal 2012	TB onherroepelijk
3 ^{de} kwartaal 2012	Start werkzaamheden
4 ^e kwartaal 2014	Reconstructie N61 gereed

Maaswijdte nieuw	Maaswijdte in km. Cumulatief huidig	Maaswijdte in km tussen huidige oversteken	Kruisende wegen	Soort oversteek
0	0	0	Zevenaardijk	Viaduct. (A,F,V)
2	2	2	Mauritshof/Hoekseweg	Rotonde (A, F)
X	3,55	1,55	Hasjesstraat	Ongeregelde kruising (A, F,V)
	5,4	1,85	Lozeschorweg/kreekweg	Ongeregelde Kruising (A,F,V)
4,75	6,75	1,35	Braakmanweg	Ongeregelde Kruising (A,F,V) <i>Nieuwe situatie tunnel</i>
X	7,15	0,4	Spuikomweg/Oostzeedijk	Ongeregelde Kruising (A,F,V)
	8,15	1	Driesprongweg	T-splitsing zuidzijde (A,F,V)
	8,45	0,3	Langebetteweg	T-splitsing noordzijde (A,F,V)
	8,65	0,2	Magdalenadijk	T-splitsing zuidzijde (A,F,V)
	8,85	0,2	Geertruidijk	T-splitsing zuidzijde (A,F,V)
2,6	9,35	0,5	Brielsweg/Weststraat	Ongeregelde kruising (A,F,V) <i>Nieuwe situatie tunnel</i>
X	9,95	0,6	Rustweg	T-splitsing noordzijde (A,F,V)
	10,45	0,5	Groenewoudsedijk/Geertruidijk	Ongeregelde kruising (A,F,V)
	11,05	0,6	Nolleweg	T-splitsing zuidzijde (A,F,V)
	12,45	1,4	Nolleweg/ljzendijkseweg	Ongeregelde kruising (A,F,V)
	13	0,55	Komsestraat	Ongeregelde kruising (A,F,V)
	13,85	0,85	Watervlietseweg/Tivoli	VRI geregelde kruising(A,F,V)

¹⁹Rijkswaterstaat. N61 Hoek – Schoondijke, planning.

5,13	14,48		Nieuwe weg	Fietstunnel
	15,64	1,79	Turijeweg/Oranjestraat	Rotonde (A,F)
	16,64	1	Zevenhofstedenstraat	Ongeregelde kruising (A,F,V)
3,26	17,74	1,1	Oranjedijk	Ongeregelde kruising (A,F,V) <i>Nieuwe situatie viaduct</i>
	18,39	0,65	Reigersweg	T-splitsing zuidzijde
	18,64	0,25	Statendijk	T-splitsing noordzijde
	19,34	0,7	Groeneweg	Ongeregelde kruising (A,F,V)
2,93	20,67	1,33	Lange Heerenstraat	Rotonde (A,F,V) <i>Nieuwe situatie tunnel</i>
n.v.t.	21,22	0,55	Tragel West/Tragel Oost	Ongeregelde kruising (A,F,V)
n.v.t.	21,72	0,5	Parallelweg Rijksweg	Ongeregelde kruising (A,F,V)
Gemiddeld 3,45	Lengte 21,72	Gemiddeld 0,87		

Conclusie

De opwaardering van de N61 tussen Hoek en Schoondijke zorgt voor een enorme toename van de maaswijdte. De nieuwe maaswijdte tussen de verschillende fiets oversteekmogelijkheden ligt tussen de 2,6 en 5,13 km. Deze ligt ver boven de richtlijn van het CROW van 1,5 km. voor wegen buiten de bebouwde kom. Ook met de kruisende fietsroutes is weinig rekening gehouden. Uit de vele ingediende zienswijzen die betrekking hebben op de oversteekbaarheid van de N61 blijkt ook dat de groter wordende maaswijdte door belanghebbenden als zeer onwenselijk wordt ervaren. Geconcludeerd kan worden dat de opwaardering van de N61 ervoor zorgt dat de oversteekbaarheid enorm afneemt en de barrièrewerking naar een onacceptabel niveau stijgt.

<i>Lengte in km.</i>	<i>Maaswijdte huidig in km.</i>	<i>Maaswijdte verwacht in km.</i>	<i>Doorsnijding aantal fietsroutes</i>	<i>Doorsnijding aantal LAW</i>	<i>Fase</i>	<i>Kosten in mln.</i>	<i>Jaar van oplevering</i>
21,75	0,87	3,45	8	1	Planstudie	115	2014

Realisatie

N9 Koedijk - De Stolpen



Legenda

- 1 x 2 80 km/uur
- - - - - Fietsroute
- Fietsoversteek die behouden blijft



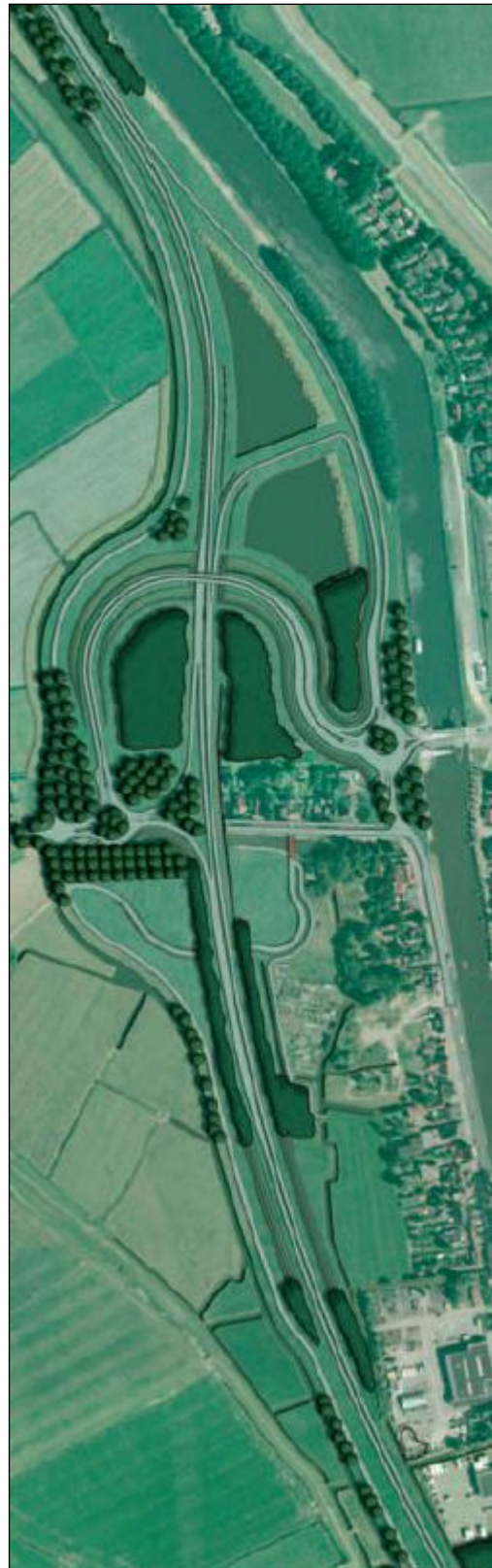
Afbeelding 19



Afbeelding 20 Bron : Tracébesluit N9 Koedijk – de Stolpen



Afbeelding 21



Afbeelding 22 Bron: Tracébesluit N9 Koedijk – De stolpen

Reden opwaardering

De N9 is de korste route tussen Alkmaar en den Helder en is een belangrijke verbinding voor autoverkeer. De huidige inrichting van de weg komt echter niet overeen met de functie die de weg vervult in het hoofdwegennet. De N9 loopt door de woonkernen Schoorldam en De Stolpen heen waar doorgaand verkeer gelijkvloers moet kruisen met bestemmingsverkeer waaronder ook fietsverkeer. Dit zorgt in deze kernen voor een bovengemiddeld aantal letselongevallen. Ook de leefbaarheid in de woonkernen wordt door de N9 aangetast. Daar komt bij dat er in de kernen Schoorldam en De Stolpen een druk bereden oost-west verbinding is gelegen. Op dagen dat er veel recreatieverkeer rijdt verslechterd daardoor de doorstroming op de N9.

Plannen opwaardering

Om de huidige situatie te verbeteren komen er in Schoorldam en in De Stolpen ongelijkvloerse kruisingen met het onderliggende wegennet²⁰. De oost-westverbindingen worden over de N9 heen gebouwd.²¹

Schoorldam: De verbindingsweg tussen Schoorl en de brug over het Noordhollandsch Kanaal gaat middels een viaduct over de N9. De op- en afrit aan de westzijde van de N9 sluit aan op een nieuw aan te leggen rotonde in de Damweg. Op deze rotonde sluit ook de Verlengde kanaalweg aan. Aan de oostzijde van de N9 sluit de op- en afrit aan op een aan te leggen rotonde in de Verlengde kanaalweg bij de brug over het Noordhollandsch kanaal. Als fietsverbinding is de oost-west richting wordt er een onderdoorgang gemaakt tussen de parallelweg bij de westelijke rotonde en de damweg.

De stolpen: De omlegging van de N9 bij De Stolpen gaat met een boog om de bebouwing heen waardoor deze gespaard blijven. De verbindingsweg tussen de Stolperweg en de brug over het Noordhollandsch kanaal gaat over de N9 middels een viaduct. De oostelijke afrit komt aan de zuidzijde van De stolpen en sluit ter hoogte van de huidige Stolperweg aan op de huidige N9.

De oostelijke toerit begint bij de rotonde bij de brug over het Noordhollandsch Kanaal en loopt langs de huidige N9 ten noorden van deze rotonde. De westelijke op- en afrit liggen ter hoogte van de huidige Stolperweg en sluiten aan op een aan te leggen rotonde in de Stolperweg. Op deze rotonde sluit tevens de Verlengde N248 aan. Langs de westzijde van de omlegging wordt een parallelweg aangelegd. Deze parallelweg sluit vanwege zijn functie als erftoegangsweg met een ongelijkwaardig kruispunt aan op de Stolperweg.

Zienswijzen

In totaal hebben 112 personen er organisaties zienswijzen ingediend²². Van deze zienswijzen hadden er maar een paar betrekking op het fietsverkeer. Men verwacht dat de verkeersveiligheid op de nieuwe rotondes slecht zal zijn. Tevens wordt aangegeven dat er veel schoolgaande jeugd van de rotondes gebruik gaat maken. Als antwoord geeft Rijkswaterstaat aan dat de nieuwe situatie echter aan alle verkeersveiligheidseisen voldoet.

²⁰ CPP. N9 Koedijk – De Stolpen, tracébesluit

²¹ Rijkswaterstaat. N9 Koedijk – De Stolpen, doelen en resultaten

²² CPP. N9 Koedijk – De Stolpen, nota van antwoord

Planning

November 2009 ²³	Start grondwerkzaamheden en verlegging kabels en leidingen
Mei 2010	Start bouw fiets- en voetgangerstunnel en brug over de sloot bij de damweg
Juni 2010	Start bouw viaduct Verlengde Kanaalweg bij Schoorldam en viaduct Verlengde N248 bij de Stolpen.
September 2010	Heiwerkzaamheden ten behoeve van viaduct Schoorldam
November-december 2010	Heiwerkzaamheden ten behoeve van viaduct De Stolpen
November 2010	Asfalteren parallelweg Schoorldam en parallelweg De Stolpen
Januari 2011	Storten beton voor brugdek van viaduct Schoorldam.
Januari 2011	Storten beton voor brugdek viaduct De Stolpen
Voorjaar 2011	<ul style="list-style-type: none"> • Aanbrengen geluidsisolatie huizen Schoorldam en De Stolpen • Plaatsen geluidsscherm bij Schoorldam
Zomer 2011	<ul style="list-style-type: none"> • Aansluiten nieuwe weg Schoorldam en De Stolpen • Herstellen oost-west verbindingen • Herinrichten dorpskernen Schoorldam en De Stolpen
Eerste kwartaal 2012	Afronding werkzaamheden
Najaar 2012	Werkzaamheden omliggend wegennet: afbouwen rotondes.

Nieuwe maaswijdte	Maaswijdte cumulatief	Huidige maaswijdte	Kruisende weg	Soort oversteek
0	0	0	Kogendijk/Helderse weg	VRI
6,0	6,0	6,0	Kanaalweg	Tunnel
5,8	11,8	5,8	Burgerweg	Voorrang geregeld
4	15,8	4	Zeeweg/Sint Maartensweg	Voorrang geregeld
3,7	19,5	3,7	Stolperweg	Viaduct
Gemiddelde 4,88	Lengte 19,5	Gemiddelde 4,88		

²³Rijkswaterstaat. N9 Schoorldam – De Stolpen, planning

Conclusie

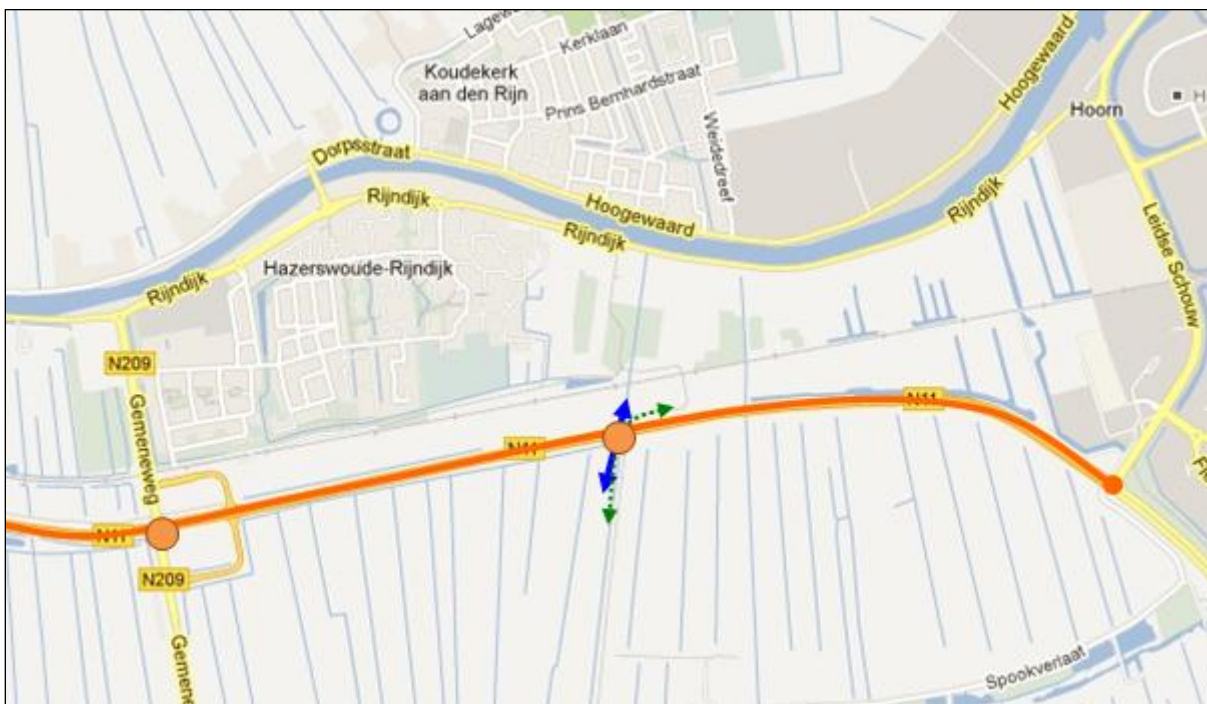
De opwaardering van de N9 tussen Koedijk en de Stolpen zorgt niet voor extra barrièrewerking voor de fiets. Er verdwijnen geen fietsoversteken maar er komen er ook geen bij. De gemiddelde maaswijdte is met 4,88 km. aan de hoge kant. Dit komt onder andere doordat de N9 langs het Noordhollandsch kanaal gelegen is. Er zijn enkel oversteken mogelijk op plaatsen waar ook een brug over het kanaal gelegen is. In de zienswijzen wordt de fiets maar sporadisch genoemd, en als er iets over fietsverkeer is ingebracht dan had het voornamelijk betrekking op de verkeersveiligheid. Daarom kan worden aangenomen dat de oversteekbaarheid van de N9 voor fietsers voldoende is.

<i>Lengte in km.</i>	<i>Maaswijdte huidig in km.</i>	<i>Maaswijdte verwacht in km.</i>	<i>Doorsnijding aantal fietsroutes</i>	<i>Doorsnijding aantal LAW</i>	<i>Fase</i>	<i>Kosten in mln.</i>	<i>Jaar van oplevering</i>
19,5	4,88	4,88	4	0	Realisatie	66	2012

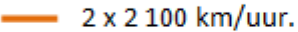


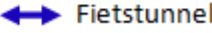
N11 Zoeterwoude - Alphen a/d Rijn



Afbeelding 23



Afbeelding 24

Legenda			
	2 x 2 100 km/uur.		Oversteek die behouden blijft
	Fietsroute		Fietstunnel

Situatie na opwaardering

De N11 tussen Zoeterwoude en Alphen aan den Rijn is 2000 geopend voor het autoverkeer als autoweg met 2 x 2 rijstroken. Toen deze weg werd aangelegd was er echter nog niet voldaan aan de benodigde wettelijke procedures. In de geldende bestemmingsplannen was namelijk een weg met 1 x 2 rijstroken vastgelegd. Omdat de N11 tussen Zoeterwoude en Alphen a/d Rijn in strijd was met het bestemmingsplan moest er alsnog een tracébesluit worden genomen.

De verbreding van de N11 heeft uiteindelijk weinig invloed gehad op de ruimtelijke ordening omdat het grondlichaam voor de 2 x 2 autoweg al was aangelegd bij de realisatie van de 2 x 1 autoweg. Dit betekent dat de bestaande fietstunnels en viaducten gehandhaafd zijn gebleven en er niets aan de oversteekbaarheid voor fietsers is veranderd.

Zienswijzen

Er zijn in totaal 14 zienswijzen ingebracht op het tracébesluit²⁴. Van deze zienswijzen had er geen betrekking op de oversteekbaarheid voor fietsers. Hierdoor mag ervan uitgegaan worden dat de N11 door omwonenden niet als barrière gezien wordt.

Planning

De weg werd op 27 januari 2000 in gebruik genomen. De weg is toen aangelegd met twee rijstroken per rijrichting op het gedeelte Zoeterwoude – Alphen aan den Rijn. Dit bleek echter in strijd met de bestemmingsplannen waar de weg met een rijstrook per rijrichting was vermeld. Om deze reden is een nieuwe besluitvormingsprocedure doorlopen. Om onbegrip bij weggebruikers tegen te gaan, zijn de onterecht aangelegde rijstroken toch in gebruik genomen.²⁵

Nieuwe maaswijdte	Maaswijdte cumulatief	Maaswijdte huidig	Kruisende weg	Soort oversteek
0	0	0	Ommedijkseweg	VRI
1,7	1,7	1,7	Groenendijksepad	Fietstunnel
2,4	4,1	2,4	Gemeneweg	Viaduct
1,4	5,5	1,4	Oostvaartpad	Fietstunnel
1,5	7	1,5	Compierekade	VRI
Gemiddeld 1,75	Lengte 7	Gemiddeld 1,75		

Conclusie

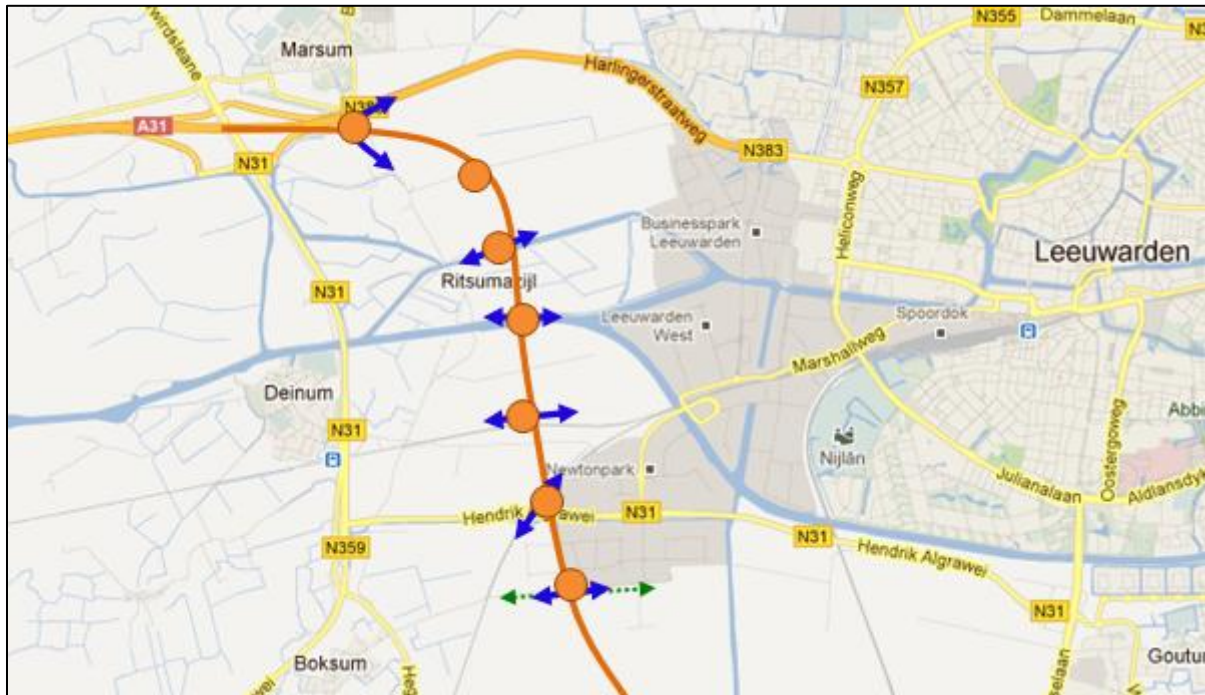
Er zijn door de opwaardering geen fietsoversteken verloren gegaan. Ook zijn er geen zienswijzen ingediend die pleiten voor een betere oversteekbaarheid voor fietsers. Hierdoor mag ervan uitgegaan worden dat de N11 tussen Zoeterwoude en Alphen a/d Rijn genoeg fietsoversteken kent.

Lengte in km.	Maaswijdte huidig in km.	Maaswijdte verwacht in km.	Doorsnijding aantal fietsroutes	Doorsnijding aantal LAW	Fase	Kosten in mln.	Jaar van oplevering
7	1,75	1,75	1	0	Realisatie	n.v.t.	2000

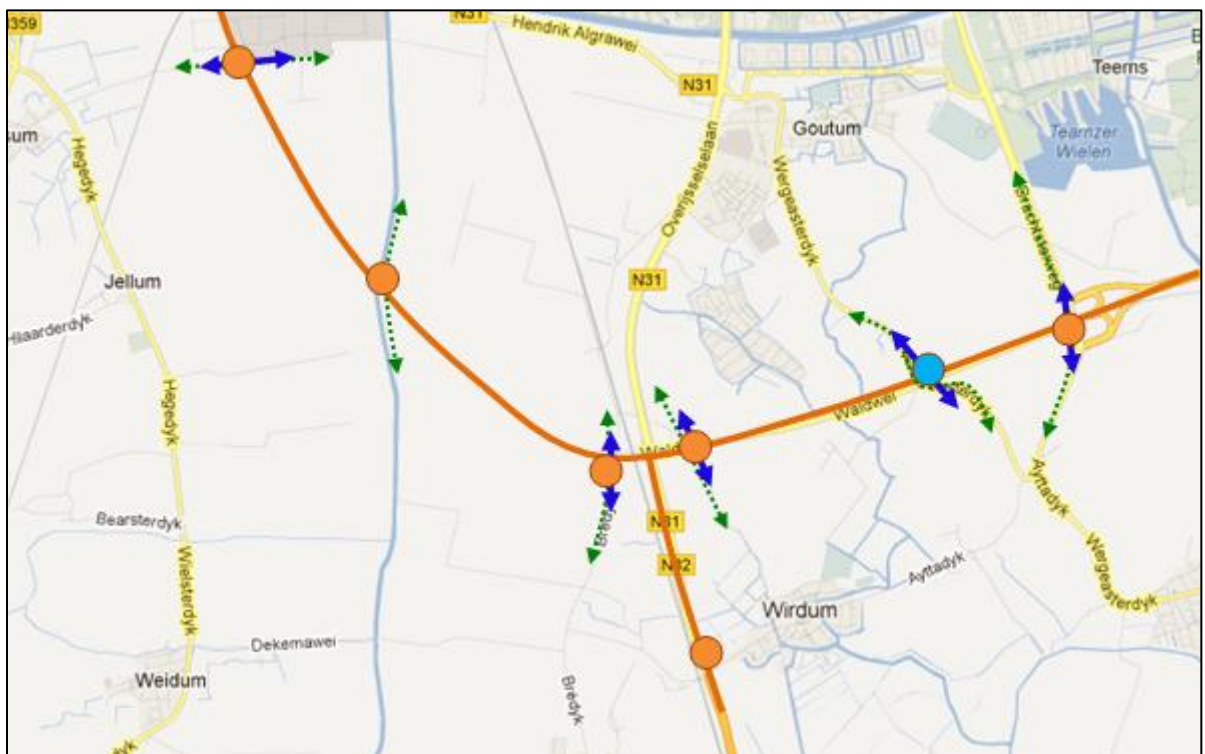
²⁴ CPP.N11 Zoeterwoude – Alphen a/d Rijn, hoofdlijnen uit zienswijzen

²⁵ Rijkswaterstaat. N11 Zoeterwoude – Alphen a/d Rijn, geschiedenis






N31 Haak om Leeuwarden

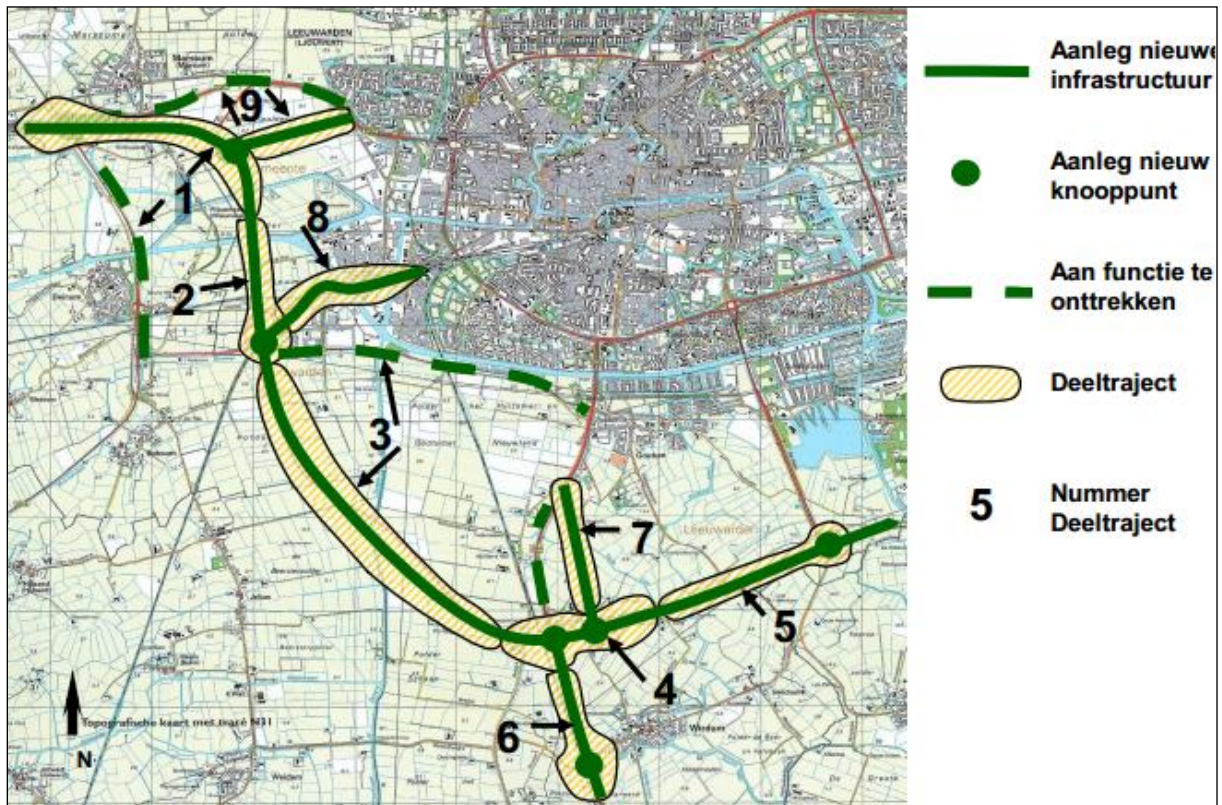


Afbeelding 25



Afbeelding 26

Legenda	
 2 x 2 100 km/uur	 Fietsoversteek die blijft bestaan
 Fietsroute	 Nieuwe fiets oversteekmogelijkheid
 Fietstunnel	



Afbeelding 27, De nummers uit de afbeelding corresponderen met de deeltrajecten. Bron: tracébesluit N31 Haak om Leeuwarden

Reden opwaardering

In de huidige situatie mist er een schakel in het hoofdwegennet bij Leeuwarden. De aanleg van de Haak om Leeuwarden is nodig om de bereikbaarheid van Leeuwarden in de toekomst zeker te stellen. Verder moet de weg zorgen voor minder sluipverkeer op regionale wegen en een stimulans zijn voor de ruimtelijke ontwikkeling van de regio. Het tracé heeft de vorm van een haak en wordt daarom haak om Leeuwarden genoemd.

Plannen opwaardering

De “haak om Leeuwarden” moet de verbinding gaan vormen tussen de A31 bij Marsum en de N31 bij Hemriksein²⁶. De N31 is ontworpen als dubbelbaans autoweg waar een maximumsnelheid geldt van 100 km/uur. Aansluitingen met het onderliggend wegennet worden ongelijkvloers uitgevoerd. In totaal zijn er op het hele tracé 15 fietsoversteken te vinden. Hieronder wordt het tracé van het noord-westen richting zuid-oosten beschreven en wordt er extra aandacht gegeven aan de fietsoversteekbaarheid.

Deeltraject 1:

- Op de plaats waar de N31 de Hegedyk kruist wordt een fietstunnel aangelegd.
- De Noordwestelijke invalsweg is van een viaduct voorzien over de N31. Aan de zuidzijde is op dit viaduct een fietspad in het verlengde met de Slysterdyk gesitueerd.
- In de kruising van de N31 met de waterweg Sylsterrak komt een vaste brug. Aan de noordzijde van het Sylsterrak is een fietsonderdoorgang in het kunstwerk opgenomen.

²⁶ CPP. N31 Haak om Leeuwarden, tracébesluit

Deeltraject 2:

- Aan de noordzijde van de spoorlijn Leeuwarden-Harlingen kruist de N31 een nieuwe route voor lokaal verkeer. Deze route gaat onder de N31 door. Hier kunnen ook fietsers gebruik van maken.
- Voor de kruising met het Van Harinxmakanaal is in de N31 een aquaduct aangelegd. Aan de noordzijde van het Van Harinxmakanaal kruist de N31 tevens een fietspad. Dit fietspad wordt onder de N31 door geleid.
- Er wordt een spoorwegonderdoorgang aangelegd in de spoorlijn Leeuwarden-Stavoren inclusief een naastbij gelegen fietsbrug.

Deeltraject 3:

- De kruising van de Boksumerdyk vindt plaats door middel van een tunnel onder de N31.
- ten behoeve van de kruising met de Swette en het oostelijk gelegen fietspad wordt in de N31 een vaste brug aangelegd.

Deeltraject 4:

- de kruising van de Brédyk vindt plaats door middel van een onderdoorgang in Rijksweg 31;
- de bestaande fietsverbinding via de Werpsterdyk wordt met fietsonderdoorgangen op maaiveldniveau onder Rijksweg 31 en toe- en afritten, door gevoerd;

Deeltraject 5:

- voor de kruising van de Wurdumer Feart is in de Rijksweg 31 een brug gesitueerd. Aan de westzijde van het Wurdumer Feart is een fietspad in het kunstwerk opgenomen. Vanwege een grotere doorvaarthoogte is een nieuwe brug noodzakelijk. Voor de realisatie hiervan wordt de Wurdumer Feart in westelijke richting verlegd; het fietspad sluit aan de zuidzijde aan op de bestaande wegenstructuur van Wirdum en aan de noordzijde op de nog te ontwikkelen structuur van De Zuidlanden;
- aanpassen (verbreding) van de bestaande onderdoorgang Wergeasterdyk;

Deeltraject 6:

- ten behoeve van het fietsverkeer tussen Wirdum en Wytgaard wordt een fietstunnel onder Rijksweg 32 en de spoorlijn Leeuwarden-Heerenveen in het verlengde van de Legedyk door gevoerd;

Deeltraject 7:

- ten noorden van het kruispunt Techum wordt een onderdoorgang voor fietsverkeer aangelegd die als belangrijkste verbinding geldt tussen de oostelijke en westelijke plandelen van De Zuidlanden. Deze onderdoorgang is gekoppeld aan de recreatieve waterroute Ald Djip;
- ten zuiden van het kruispunt Jabikswoude wordt een onderdoorgang voor fietsverkeer aangelegd als verbinding tussen de woongebieden en buurtschappen in het plandeel Lommerrijk en het nog te realiseren wijkcentrum ten westen van de Overijsselselaan;

Deeltraject 8:

- aanleg van een aquaduct in de kruising met het Van Harinxmakanaal inclusief een éénzijdig, in twee richtingen te berijden fietspad;
- een overkluizing voor lokaal verkeer aan de noordoostzijde van het aquaduct;

Inspraak

De zienswijzen zijn niet openbaar waardoor er geen uitspraak gedaan kan worden over de passagebehoefte.

Planning

Wanneer ²⁷	Wat
Augustus 2002	Presentatie startnotitie N31
Januari 2003	Vastleggen richtlijnen voor trajectnota/Mer
November 2008	Verschijnen Ecologisch rapport
April 2009	Ondertekenen Ontwerp Tracebesluit (OTB)
Maart 2010	Vastleggen Tracébesluit (OTB)
Mei 2010	Ondertekening Realisatieovereenkomst
Werkzaamheden	
Februari 2011:	Start voorbereidende werkzaamheden
2011 – 2014	Start werkzaamheden Haak
September 2011 – december 2014	Start werkzaamheden Overijsselselaan
December 2014	Openstelling Haak voor verkeer.

Nieuwe maaswijdte	Maaswijdte in km. cumulatief	Maaswijdte huidig	Kruisende weg	Soort oversteek	
0	0	X	Westergoawei	Tunnel	
0,85	0,85		Hegedijk	Fietstunnel	
0,7	1,55		Sylsterdyk	Viaduct	
0,5	2,05		Slysterrak (waterweg)	Fietstunnel	
0,45	2,5		Van Harinxmakanaal (waterweg)	Fietspad naast Aquaduct	
0,65	3,15		Nieuwe weg	Tunnel	
0,6	3,75		Spoorlijn Leeuwarden-Stavoren	Fietsbrug nabij spoorwegovergang	
0,6	4,35		Boksumerdyk	Tunnel	
1,6	5,95		Swette (waterweg)	Fietstunnel	
2	7,95		Brédyk	Tunnel	
0,5	8,45		Werpsterdyk	Fietstunnel	
0,75	9,2		Wurdumer Feart	Brug met naastgelegen fietspad	
0,7	9,9		Wergeasterdyk	Tunnel	
1	10,9		Drachtersweg	Tunnel	
Gemiddeld 0,78	Lengte 10,9				

Conclusie

De haak van Leeuwarden bestaat voor het grootste gedeelte uit compleet nieuw tracé. Dit tracé doorsnijdt vele fietspaden. Er is echter goed rekening gehouden met de oversteekbaarheid van de N31. De maaswijdte ligt op 0,78 km en ligt daarmee onder de richtlijn van <1km. die het CROW geeft voor gebieden aan de rand van een stad. Daarnaast is met alle 6 fietsroutes rekening gehouden, deze blijven bestaan. Ondanks dat de passagebehoefte niet bekend is kan geconcludeerd worden dat de haak om Leeuwarden niet voor een verslechtering van de fietsbereikbaarheid zal zorgen.

Lengte in km.	Maaswijdte huidig in km.	Maaswijdte verwacht in km.	Doorsnijding aantal fietsroutes	Doorsnijding aantal LAW	Fase	Kosten in mln.	Jaar van oplevering
10,9	n.v.t.	0,78	6	0	Realisatie	243	2014

²⁷ Rijkswaterstaat. N31 Haak om Leeuwarden, planning

Bijlage 2

Provinciale wegen

Beschrijving N-wegen uit provinciale plannen

Omdat het tijds technisch niet mogelijk was om alle N-wegen uitgebreid te analyseren staan de N-wegen genoemd in provinciale plannen hieronder per provincie enkel kort beschreven. Voor de ontbrekende provincies in onderstaande lijst zijn geen plannen gevonden.

Provinciale N-wegen
Friesland N359 Bolsward – Leeuwarden N381 Drachten – Drentse grens
Brabant N65 Vugt – Berkel-Enschot
Flevoland N23 Lelystad - Dronten
Zeeland N62 Goes- Zelzate
Utrecht Reconstructie N237
Overijssel N34 Witte paal – Drentse Grens N340 Zwolle - Ommen
Noord-Holland N23 West – Frisiaweg N207 Leimuideren - Lisse

Friesland

N359 Bolsward – Leeuwarden

De komende jaren wil de provincie Fryslân een aantal van haar belangrijkste wegen opwaarderen²⁸. De N359 tussen Bolsward en Leeuwarden is daar een van. Dit tracé heeft de functie van stroomweg maar is niet als zodanig ingericht. Om de weg als stroomweg in te richten zullen op verschillende punten ongelijkvloerse kruisingen moeten worden aangelegd in plaats van de huidige gelijkvloerse. Concreet betekent dit dat er drie gelijkvloerse kruisingen worden omgebouwd²⁹. De aansluiting Hilaard wordt omgebouwd tot ongelijkvloerse kruising met op- en afritten voor autoverkeer en een viaduct voor kruisend verkeer. De aansluiting bij Huns/Leon zal worden opgeheven voor autoverkeer. Voor fietsers is er een tunnel gepland. Uit de meest recente nieuwsbrief (01-12-2011)³⁰ blijkt echter dat de komst van deze fietstunnel nog niet helemaal zeker is. Er zijn financiële tekorten en de aanleg van de fietstunnel heeft de laagste prioriteit. De voorbereidende werkzaamheden voor de tunnel gaan echter wel gewoon door. De aansluiting bij Winsum wordt tevens omgebouwd tot ongelijkvloerse kruising met op- en afritten voor autoverkeer. Voor kruisend verkeer wordt een viaduct gerealiseerd. Op dit moment (2012 volgens de planning) loopt de bestemmingsplanprocedure en is het mogelijk om zienswijzen in te dienen. Aangezien er (als alle plannen doorgaan) geen fietsoversteken verdwijnen worden er geen problemen verwacht wat betreft de barrièrewerking voor fietsers. Voor de overige kruispunten op het tracé zijn op dit moment nog geen plannen.

²⁸ Provincie Friesland. Achtergrond N395 Bolsward - Leeuwarden

²⁹Oranjewoud. Presentatie planvoorbereiding N395 Bolsward - Leeuwarden

³⁰Provincie Friesland. Nieuwsbrief kruispunten Winsum, Huns/Leon en Hilaard.

N381 Drachten – Drentse grens

De N381 tussen Drachten en de Drentse grens is niet aantrekkelijk genoeg om als doorgaande route te gebruiken³¹. Automobilisten kiezen vaak voor alternatieve routes waardoor ook andere wegen in de regio zwaar worden belast. Dat is slecht voor de verkeersveiligheid en heeft een negatieve invloed op de leefbaarheid van het gebied. Om deze reden wordt het Friese deel van de N381 omgevormd van een 80 km/uur weg naar een 100 km/uur stroomweg. Het deel Drachten tot Donkerbroek wordt dubbelbaans en het deel Donkerbroek tot de Drentse grens enkelbaans. De nieuwe N381 volgt vanaf Drachten tot de bocht bij Wijnjewoude de huidige weg. Vanaf de bocht tot aan 't West bij Donkerbroek gaat de nieuwe N381 rechtdoor waarna deze door het westelijk buitengebied van Donkerbroek loopt. De nieuwe N381 blijft vanaf de Nanningaweg bij Oosterwolde de huidige weg volgen tot aan de Drentse grens. Doordat de N381 de functie van stroomweg krijgt zullen alle gelijkvloerse kruisingen verdwijnen en plaats moeten maken voor ongelijkvloerse.

Brabant

N65 Vugt – Berkel Enschoot

De N65 tussen Vugt en Berkel Enschoot is een van de kortste rijkswegen van Brabant en kent een aantal drukke kruispunten. Doordat de doorstroming van het verkeer slecht is gebeuren er veel ongelukken en is de leefbaarheid slecht. De provincie verwacht dat de drukte op de N65 in de toekomst alleen maar zal toenemen. Omdat er over deze weg al veel bekend is bij de Fietsersbond is deze weg niet verder geïnventariseerd.

Flevoland

N23 Lelystad – Dronten

De aanleg van een autoweg tussen Lelystad en Dronten maakt deel uit van een nieuwe Oost-Westverbinding die Alkmaar met Zwolle verbindt³². Deze verbinding ontstaat door het opwaarderen van bestaande wegen en het aanleggen van nieuwe wegvakken. Omdat de hele N23 niet in een keer aangelegd kan worden wordt deze gefaseerd uitgevoerd. De N23 komt tussen Lelystad en Dronten grotendeels parallel aan de Hanzelijn (spoorlijn) te liggen. De weg begint ter hoogte van de A6³³. Ten westen van Dronten buigt hij af naar het noordoosten om aan te sluiten op de Donterringweg. Kruisende wegen worden met een tunnel (bij observatorium Robert Morris) en drie viaducten onder en over de N23 en Hanzelijn geleid. Bij het observatorium komt een doorzichtig geluidscherm. De N23 tussen Lelystad en Dronten wordt grotendeels uitgevoerd als 2 x 2 rijstroken autoweg met gescheiden rijbanen waar een maximum snelheid geldt van 100 km/uur.

Zeeland

N62 Goes – Zelzate

De N62 tussen Goes en Zelzate is de verbinding tussen de A58 bij Goes en de E34 bij de Belgische grens. Belangrijke delen van deze weg worden in de komende jaren verbreed. De maximum snelheid gaat naar 100 km/uur en het aantal rijstroken gaat naar 2 x 2 rijstroken met ongelijkvloerse kruisingen. Enkele delen van de N62 zijn in het nabije verleden al opgewaardeerd. Dit zijn de Westerscheldetunnel (geopend in 2003) en de toegangswegen naar deze tunnel. Een andere tunnel die onderdeel uitmaakt van het tracé is de Sluiskil tunnel onder het kanaal Gent-Terneuzen, die de huidige burg over het kanaal moet vervangen. Deze tunnel wordt op moment van schrijven aangelegd. De resterende delen van het tracé zijn de Sloeweg tussen de A58 bij Goes en de Westerscheldetunnel en de Tractaatweg tussen de Sluiskiltunnel en de Belgische grens. De Sloeweg

³¹ Provincie Fryslan, overzicht ombouw N381

³² Provincie Flevoland, informatie ombouw N23

³³ Provincie Flevoland, overzichtskaart ombouw N23

kent in de huidige situatie al enkele ongelijkvloerse kruisingen voor fietsers en een gelijkvloerse kruising bij de Stoofweg³⁴. Op dit moment worden er nog twee varianten onderzocht voor de opwaardering van de Sloeweg. Bij deze varianten zal de gelijkvloerse kruising bij de Stoofweg verdwijnen maar zal er 500 meter verderop bij de Molendijk een nieuwe ongelijkvloerse kruising worden aangelegd, waar fietsers de N62 kunnen kruisen. Wat betreft de Tractaatweg zullen er geen fietsoversteken verdwijnen³⁵. In de voorkeursvariant worden alle aansluitingen op de Tractaatweg ongelijkvloers aangelegd.

Utrecht

Reconstructie N237

De N237 loopt van Utrecht via de Bilt, Zeist en Soesterberg naar Amersfoort³⁶. De weg kent veel problemen zoals matige doorstroming, grote verkeersonveiligheid en geluidsoverlast. Voetgangers en fietsers kunnen de weg slecht oversteken. De reconstructie van de N237 moet de doorstroming verbeteren, het aantal verkeersongevallen verminderen, de overlast van verkeerslawaaï verminderen en ervoor zorgen dat de weg beter oversteekbaar wordt voor fiets- en voetgangers. De N237 wordt niet opgewaarderd naar stroomweg waardoor gelijkvloersoversteken mogelijk blijft. Belangrijke constructiewerkzaamheden die betrekking hebben op de fiets zijn het aanleggen van extra fietsoversteekmogelijkheden en het ombouwen van een groot deel van de huidige parallelwegen in fietspaden waardoor het veiliger wordt voor fietsers. Geconcludeerd kan worden dat fietsers baat hebben bij de reconstructie van de N237.

Overijssel

N34 Witte paal Drentse Grens

De N34 tussen Witte paal en de Drentse grens is een belangrijke weg voor de ontsluiting van het noordoosten van de provincie Overijssel. De weg is in 2007 door provincie Overijssel overgenomen van Rijkswaterstaat. De weg heeft de functie van stroomweg maar is nog niet als zodanig ingericht³⁷. Op dit moment liggen er nog veel gelijkvloerse kruisingen en uitritten van woningen aan het tracé. Na de herinrichting moeten alle gelijkvloerse kruisingen verdwenen zijn. Op dit moment is er een voorkeursvariant opgesteld. Hierover wordt in september 2012 een beslissing genomen door de provincies Overijssel en Drenthe. Aangezien de N34 witte – paal Drentse grens een groot project is kan er op dit moment niet direct een uitspraak gedaan worden over de fietsoversteekbaarheid.

N340 Zwolle – Ommen

Er rijdt dagelijks veel (vracht)verkeer vanuit het Oosten van Overijssel via de N340 naar Zwolle en omgekeerd. Hierdoor is deze weg vooral in de spits erg druk waardoor het verkeer vast loopt. Daar komt bij dat de N340 niet volgens de richtlijnen van duurzaam veilig is ingericht. In de planfase gekozen voor het zogenaamde Combinatiealternatief³⁸. Daarbij gaat het om een autoweg met twee- en deels vier rijstroken die vanaf Zwolle tot Ankum een nieuw noordelijk tracé volgt. Daarna volgt de weg het huidige tracé van de N 340 tot Varsen. Vanaf de N 48 bij Varsen tot Arriërveld komen er vier rijstroken tot aan de aansluiting omleiding Ommen (N36/ N 34). In de zomer van 2012 start de voorbereiding van de aanbesteding en is beroep mogelijk bij de Raad van State. De uiteindelijke werkzaamheden starten op zijn vroegst begin 2015.

³⁴ Provincie Zeeland, N62 Goes - Zelzate, informatie werkzaamheden Sloeweg

³⁵ Provincie Zeeland, N62 Goes – Zelzate, informatie werkzaamheden Tractaatweg

³⁶ Provincie Utrecht, Reconstructie N237, overzicht werkzaamheden

³⁷ Provincie Overijssel, N34 Witte paal – Drentse Grens, Overzicht werkzaamheden

³⁸ Provincie Overijssel, N340 Zwolle – Ommen, Overzicht werkzaamheden

Noord-Holland

N207 Leimuiden – Lisse

De N207 tussen Leimuiden en Lisse zal in de komende jaren verbreedt worden van 2 x 1 naar 2 x 2 rijstroken met een maximum toegestane snelheid van 80 km/uur³⁹. De weg heeft de functie van stroomweg en zal ook als zodanig worden ingericht. De opwaardering van het tracé is ingedeeld in twee fases. Fase 1, Verbreding van de N207 tussen de A4 tot de hoofdvaart aan de noordzijde van de huidige weg. Fase 2, verbreding tussen de hoofdvaart tot de Ringvaart in Lisse aan de zuidzijde van de huidige weg. Het gedeelte tracé uit fase 1 wordt gekruist door een weg, de Rijnlanderweg. Doordat er in het verleden al rekening gehouden is met een toekomstige verbreding hoeft het huidige viaduct niet aangepast te worden. Deze fietsoversteek blijft behouden. Fase 2 wordt gekruist door drie wegen. Namelijk de Ijweg, de Hoofdweg en de Hillegommerdijk. De viaducten over deze wegen blijven tevens behouden. Er zullen door de opwaardering daardoor geen fiets oversteken verdwijnen. Fase 1 moet in december 2012 gereed zijn en fase 2 eind 2014.

N23 West-Frisiaweg

De N23 Westfrisiaweg is het Noord-hollandse deel van de N23 en loopt van Heerhugowaard tot Enkhuizen⁴⁰. Het traject maakt zoveel mogelijk gebruik van bestaan tracé maar er worden ook enkele stukken nieuw tracé aangelegd. De bestaande verbinding tussen Heerhugowaard en Hoorn wordt een 2 x 1 rijstrook waar een maximumsnelheid geldt van 80 km/uur. De kruisingen worden gelijkvloers met rotondes of rijstroken voor elke afslaande richting. Voor langzaam verkeer wordt er een parallelweg aangelegd. Het gedeelte N243 tussen de Braken en de A7 wordt opgewaardeerd naar 2 x 2 rijstroken 80 km/uur. De provinciale weg N302 tussen de A7 en de Markerwaardweg wordt een weg met 2 x 2 rijstroken waar 100 km/uur gereden mag worden. Alle kruisingen worden hier ongelijkvloers uitgevoerd (enkel de kruising met de Museumstoomtram niet). De verbinding tussen de Markerwaardweg en de Raadhuislane in Stede Broec wordt tevens een 100 km-weg met 2 x 2 rijstroken. Het gedeelte tussen de Raadhuislane en de Houtribdijk blijft een 80 km-weg met 2x1 rijstrook.

³⁹ Provincie Noord-Holland. N207 Leimuiden – Lisse, werkzaamheden wegverbreding

⁴⁰ Provincie Noord-Holland N23 Westfrisiaweg, Westfrisiaweg in hoofdlijnen

Literatuurlijst

Internetbronnen:

Bijlage 1

- Rijksoverheid (02-02-2012). Startbeslissing, weggedeelte N50 Ens-Emmeloord. Geraadpleegd op 28-05-2012, <http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/kamerstukken/2012/02/02/startbeslissing-weggedeelte-n50-ens-emmeloord.html>
- Rijkswaterstaat. N35: verkenning Nijverdal Wierden, Doelen en resultaten. Geraadpleegd op 20-04-2012, http://www.rws.nl/wegen/plannen_en_projecten/n_wegen/n35/n35_nijverdal_wierden/doelen_en_resultaten/
- Rijkswaterstaat. N35 verkenning Nijverdal Wierden, planning en aanpak. Geraadpleegd op 20-04-2012, http://www.rws.nl/wegen/plannen_en_projecten/n_wegen/n35/n35_nijverdal_wierden/planning_en_aanpak/
- Rijkswaterstaat. N18 Varsseveld – Enschede, brochure ontwerp-tracébesluit. Geraadpleegd op 04-27-2012. http://www.rws.nl/wegen/plannen_en_projecten/n_wegen/n18/n18_planstudie_varsseveld_enschede/index.aspx
- Centrum publieksparticipatie. Managementsamenvatting zienswijzen N18 Varsseveld – Enschede. Geraadpleegd op 07-05-2012. http://www.centrumpp.nl/projecten/alle_procedures/ontwerptracébesluitn18varsseveldenschede2011.aspx
- Rijkswaterstaat. N18 Varsseveld – Enschede, planning. Geraadpleegd op 07-05-2012. http://www.rws.nl/wegen/plannen_en_projecten/n_wegen/n18/n18_planstudie_varsseveld_enschede/planning/
- Centrum publiekparticipatie. N33 Assen – Zuidbroek, ontwerp-tracébesluit / zienswijzen. Geraadpleegd op 10-05-2012. http://www.centrumpp.nl/Images/16-Ontwerp-Tracebesluit%20Verdubbeling%20N33%20Assen-Veendam-Zuidbroek_tcm318-303828.pdf
- Rijkswaterstaat. N33 Assen – Zuidbroek, planning. Geraadpleegd op 10-05-2012. http://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/plannen_en_projecten/n_wegen/n33/verdubbeling_assen_zuidbroek/planning_en_aanpak/
- Rijkswaterstaat. N35 Zwolle – Wijthmen, planning. Geraadpleegd op 15-05-2012. http://www.rws.nl/wegen/plannen_en_projecten/n_wegen/n35/n35_zwolle_wijthmen/doelen_en_resultaten/index.aspx
- Rijkswaterstaat. N35 Zwolle – Wijthmen, keuzedocument voorkeursvariant. Geraadpleegd op 15-05-2012. http://www.rws.nl/images/Keuzedocument%20N35%20Zwolle-Wijthmen_tcm174-310493.pdf
- Rijkswaterstaat. N35 Zwolle – Wijthmen, reactienota zienswijzen, Geraadpleegd op 16-05-2012. http://www.rws.nl/images/Beantwoording%20zienswijzen%20kennisgeving%20N35%20Zwolle-Wijthmen_tcm174-304502.pdf
- Rijkswaterstaat. N35 Zwolle – Wijthmen, planning. Geraadpleegd op 16-05-2012. http://www.rws.nl/wegen/plannen_en_projecten/n_wegen/n35/n35_zwolle_wijthmen/planning_en_aanpak/index.aspx
- Centrum publieksparticipatie. N31 traverse Harlingen, ontwerp-tracébesluit. Geraadpleegd op 20-05-2012. http://www.centrumpp.nl/Images/Ontwerp-Tracebesluit%20N31%20Traverse%20Harlingen_tcm318-326534.pdf

- Rijkswaterstaat. N61 Hoek – Schoondijke, tracébesluit. Geraadpleegd op 27-05-2012. http://www.rws.nl/images/Trac%C3%A9besluit%20N61_tcm174-317567.pdf
- Centrum publiekparticipatie. N61 Hoek – Schoondijke, nota van antwoord. Geraadpleegd op 27-05-2012. http://www.centrumpp.nl/Images/18%20Nota%20van%20Antwoord%20OTB%20aanvullend%20MER_tcm318-301299.pdf
- Rijkswaterstaat. N61 Hoek – Schoondijke, planning. Geraadpleegd op 27-05-2012. http://www.rws.nl/wegen/plannen_en_projecten/n_wegen/n61/n61_reconstructie_traject_hoek_schoondijke/planning/
- Rijkswaterstaat. N9 Schoorl dam – De Stolpen, doelen en resultaten. Geraadpleegd op 03-06-2012. http://www.rws.nl/wegen/plannen_en_projecten/n_wegen/n9/omlegging_n9_schoorl_dam_destolpen/doelen_resultaten/
- Rijkswaterstaat. N8 Schoorl dam – De Stolpen, planning. Geraadpleegd op 03-06-2012. http://www.rws.nl/wegen/plannen_en_projecten/n_wegen/n9/omlegging_n9_schoorl_dam_destolpen/020_planning/
- Rijkswaterstaat. N11 Zoeterwoude – Alphen a/d Rijn, geschiedenis. Geraadpleegd op 05-06-2012. http://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/feiten_en_cijfers/wegenoverzicht/n11/index.aspx
- Centrum publiekparticipatie. N9 Koedijk – De Stolpen, tracébesluit . Geraadpleegd op 07-06-2012. http://www.centrumpp.nl/projecten/alle_procedures/tracbesluitn9koedijkdestolpen20062007.aspx
- Centrum publiekparticipatie. N9 Koedijk – De Stolpen, nota van antwoord. Geraadpleegd op 07-06-2012. http://www.centrumpp.nl/Images/Nota%20van%20Antwoord%20OTB%20N9%20DEF_tcm318-292879.pdf
- Centrum publiekparticipatie. N11 Zoeterwoude – Alphen a/d Rijn, hoofdlijnen uit zienswijzen. Geraadpleegd op 02-06-2012. http://www.centrumpp.nl/Images/MS%20Definitief_tcm318-302154.pdf
- Centrum publiekparticipatie. N31 Haak om Leeuwarden, tracébesluit . Geraadpleegd op 12-06-2012. http://www.centrumpp.nl/Images/1.TB%20rw%2031%20Leeuwarden%20deel%20%20Besluit_tcm318-296192.pdf
- Rijkswaterstaat. N31 Haak om Leeuwarden, planning. Geraadpleegd op 12-06-2012. http://www.rws.nl/wegen/plannen_en_projecten/n_wegen/n31/de_haak_om_leeuwarden/planning/

Bijlage 2

- Provincie Fryslan. N359 Bolsward – Leeuwarden, achtergrond. Geraadpleegd op 17-05-2012. <http://www.fryslan.nl/sjablonen/1/infotype/news/item/view.asp?objectID=31741>
- Oranjewoud. N395 Bolsward – Leeuwarden, presentatie planvoorbereiding. Geraadpleegd op 17-05-2012. <http://www.fryslan.nl/download.asp?objectID=31745&link=%5B030%5DPresentatie%5Fpublieksbijeenkomst+7+jan+2010%2Epdf>
- Provincie Fryslan. N395 Bolsward – Leeuwarden, nieuwsbrief kruispunten Winsum, Huns/Leon en Hilaard. Geraadpleegd op 18-05-2012. <http://www.fryslan.nl/sjablonen/1/infotype/news/item/view.asp?objectID=31745>
- Provincie Fryslan. N381 Drachten – Drentse grens, overzicht ombouw N381. Geraadpleegd op 10-05-2012. <http://www.n381.nl/sjablonen/40/infotype/webpage/view.asp?objectID=25772>

- Provincie Flevoland. N23 Lelystad – Dronten, informatie ombouw N23. Geraadpleegd op 12-05-2012. <http://www.flevoland.nl/wat-doen-we/verkeer/n23/>
- Provincie Flevoland. N23 Lelystad – Dronten, overzichtskaart ombouw. Geraadpleegd op 12-05-2012. http://www.flevoland.nl/producten-en-diensten/nieuwsbrieven-n23/N23_NieuwsbriefA3_10_DEF.pdf
- Provincie Zeeland. N62 Goes - Zelzate, informatie werkzaamheden Sloeweg . Geraadpleegd op 14-05-2012. http://www.zeeland.nl/verkeer_vervoer/wegen/werkzaamheden/n62_sloeweg/
- Provincie Zeeland. N62 Goes – Zelzate, informatie werkzaamheden Tractaatweg. Geraadpleegd op 14-05-2012. http://www.zeeland.nl/verkeer_vervoer/wegen/werkzaamheden/n62_tractaatweg/
- Provincie Utrecht. Reconstructie N237, overzicht werkzaamheden. Geraadpleegd op 16-05-2012. <http://www.provincie-utrecht.nl/onderwerpen/alleonderwerpen/wegenprojecten/reconstructie-n237/>
- Provincie Overijssel. N34 Witte paal – Drentse grens, overzicht werkzaamheden. Geraadpleegd op 16-05-2012. <http://www.overijssel.nl/actueel/nieuws-wegen/werk-weg/n34-witte-paal/project/>
- Provincie Overijssel. N340 Zwolle – Ommen, overzicht werkzaamheden. Geraadpleegd op 17-05-2012. <http://www.overijssel.nl/actueel/nieuws-wegen/werk-weg/n340-vlotter/veelgestelde-vragen/>
- Provincie Noord-Holland. N207 Leimuiden – Lisse, werkzaamheden wegverbreding. Geraadpleegd op 18-05-2012. <http://www.noordholland.nl/web/Projecten/Wegwerkzaamheden/N207-Wegverbreding-provinciale-weg-LeimuidenLisse.htm>
- Provincie Noord-Holland. N23 Westfrisiaweg, Westfrisiaweg in hoofdlijnen. Geraadpleegd op 20-05-2012. <http://www.n23westfrisiaweg.nl/hoofdlijnen.html>