

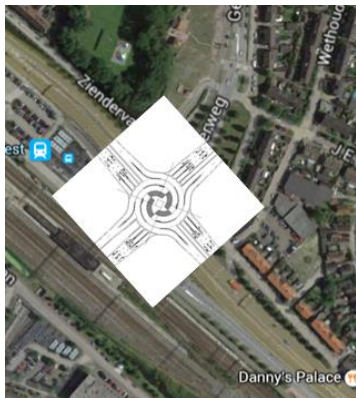


Nu het RIJK groen licht heeft gegeven aan ProRail en duidelijk door ICOMOS is aangegeven dat door beide projecten de aantasting van de StvA te sterk is. Blijft voor MEGA zoals eerder gezegd slechts de NulPlus over als variant. Variant 7 was voor ons bespreekbaar maar is kennelijk te kostbaar. De Heemskerk variant (5) was al geen bespreekbare optie maar bovendien is nog nergens benoemd dat juist die aansluitplaats een Rijksmonument is!

Om mee te denken in het halen van de door u gestelde doelen in de NulPlusvariant stellen daarom het volgende voor en beginnen we met het verkeer vanuit Alkmaar via de N203 en de A9 in de richting A8

De verkeersproblematiek N203 begint ons inzien ongeveer bij het Shellstation van Uitgeest op de N203 en dat zal mogelijk ook blijven als de nieuwe aansluiting bij Heiloo op de A9 is gerealiseerd. De winst in tijd en overige doelen begint dan ook hier.

In het kader van de toekomstige PHS waar er tussen 7 - 9 en 16 – 18 uur 12 en zelfs mogelijk 16 treinen de overwegen tussen Uitgeest en Zaandam passeren, waardoor overwegen 30 tot 45 minuten per uur gesloten zijn en risico van oversteken ontstaat bij gesloten overweg, is de veiligste optie om zoveel als mogelijk te ondertunnelen. Mede daarom zijn meerdere alternatieve oplossingen geschetst, om alle verkeer over het hele traject Uitgeest – Wormerveer verkeerslichtloos te laten doorrijden.



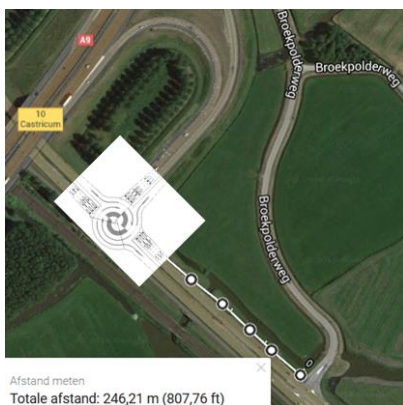
Zodra de aansluiting bij Heiloo gereed is wordt de N203 voor zolang als dat nodig is de N203 afgesloten in de richting van Limmen. Dit geeft het verkeer van die richting wat gewinning aan de nieuwe toegang naar de A9. De kruising Geesterweg – N203 wordt inmiddels omgebouwd naar een rotorrotonde. De benodigde ruimte 50-60 m diameter is aanwezig. Hierdoor wordt in de ochtendspits en in de zomeravond de file oplost vanuit Castricum.

Dit wordt overigens mede veroorzaakt door de situatie van 2 opstelstroken doorgaand voor de kruising bij de Geesterweg, welk verkeer 200 meter na de kruising weer terug moet invoegen naar 1 rijstrook! Hier zou door een kleine verschuiving van het fietspad en de aanleg van een wisselstrook in de ochtend en avondspits op weekdagen en het omgekeerde in de weekenden een oplossing zijn.



De volgende kruising is een driesprong waar nu 2 opstelstroken voor het linksafslaanende verkeer naar de A9, welke mede in relatie tot de vorige opmerking tot de vorige kruising in Uitgeest in de ochtendspits en op warme zomerdagen zorgt voor een file. Door het fietspad langs de spoorbaan te laten lopen en in de bocht op de plaats van het fietspad met een flyover het verkeer te laten invoegen op de A9 is dat probleem opgelost.

De kruising zelf is eigenlijk een driesprong met een uitrit van het Waterstaatdepot. Ook hier is voldoende ruimte voor een rotorrotonde waarbij uiteraard de poot naar het depot minimaal is.



De kruising ná de A9 is net weer even anders doordat die uitrit er niet is maar hier past uitstekend een sterrotonde.



De kruising na deze aan te leggen sterrotonde is de Broekpolderweg. Hiervan vervalt de mogelijkheid voor linksaf. De Broekpolderweg krijgt een aansluiting op de sterrotonde.

De N203 blijft in onze optiek 4 rijstroken en ook landbouwverkeer op deze weg blijft toegestaan.

De eerstvolgende kruising is die bij Busch en Dam

De suggesties voor alternatieve oplossing vanaf daar tot en met de aansluiting op de N246 heeft MEGA al in een eerder stadium aangegeven. Hierbij nogmaals.

De oversteek cq linksaf naar het gedeelte Busch en Dam richting Lagenweg wordt afgesloten

Eigenlijk zouden vanwege de komst van het PHS de spoorwegovergangen Busch en Dam en Bus en Dam moeten worden opgeheven. Met een verkeersintensiteit op het spoor van minimaal 12 treinen per uur is de overweg in de spits zo'n 60% gesloten. Buiten dat dit ongewenst wordt het risico van het toch oversteken steeds groter. ProRail en provincie zullen in onze optiek en in het kader van de PHS en A8-A9 gezamenlijk de kosten voor een spoortunnel zoals "de Kleistunnel" moeten betalen. Voor deze rechtsaf ondertunneling gaat het om één rechtsaf rijstrook t.b.v. voetgangers, fietsers en één voor overig bestemmingsverkeer voor de buurtschap Busch en Dam, de toekomstige wijk "Kreekwijk" en om de noordoostzijde van de N203 te bereiken (dit straks, op de terugweg).



De twee doorgaande rijstroken verspringen vanaf de kruising iets en de huidige westelijke rijstrook kan vanaf de brug over de Zuiderham

150 m met 3% zakken, draait onder fietspad, spoor en parallelweg door en komt weer omhoog om terug te buigen naar de nieuw aan te leggen parallelweg. Deze zou dan vanaf de spoorwegovergang Busch en Dam aan de Kreekwijk kant, zo dicht mogelijk tegen de spoorlijn, kunnen komen tussen Busch en Dam en de Jan Brassertunnel, bij station Krommenie-Assendelft.

\*\*\*\*\*



Indien niet voor deze veiliger oplossing wordt gekozen is een mindere optie om de kruising Busch en Dam te voorzien van een rotorrotonde zoals eerder bij station Uitgeest. Zoals aangegeven heeft dit niet de voorkeur. Het heeft toch een remmend effect in de reistijd en ook vanuit van de buurtschap. Omdat de nu al vaak lange wachttijd voor de spoorlijn alleen maar erger wordt, moet omwille van de veiligheid het oversteken van fietsers en voetgangers dan wel definitief worden geblokkeerd anders zullen ze blijven oversteken! Zeker de gebruikers van toeristische fietsroutes. Uiteraard worden de aftakkingen van deze rotonde afgewaardeerd. Of het rechtsafslaande verkeer en het fietspad verkeerslicht-beveiligd moet blijven is aan een deskundige.

\*\*\*\*\*

De linksaf naar het restaurant en benzinstation vervalt ook, net als de fietsoversteek. De fietsoversteek van het spoor kan vervallen als voor de tunnel wordt gekozen. Overigens zou bij keuze voor de tunnel het hele fietspad kunnen verhuizen naar de parallelweg. Dat zou passen in het vervolg de oplossingsuggestie.

De twee doorgaande rijstroken komen nu bij de Rosariumlaan en gaan via de daar aan te leggen sterrotonde door.



van



De rijstrook die vanaf de rosariumlaan ri de N246 gaat voegt in voor de Iepenstraat. Verkeer voor het parkeerterrein NS kan die keuze al op de sterrotonde doen.

Indien al niet eerder is gekozen om het fietspad te verplaatsen naar de parallelweg dan gaat het fietspad in elk geval vanaf de Jan Brassertunnel niet langer rechtdoor. Het fietspad is nodig voor de 3<sup>e</sup> rijstrook vanaf de Rosariumlaan en het is veiliger om het fietspad i.v.m. volgende situaties aan de westzijde van het spoor te leggen tot de volgende fietstunnel voorbij de N246. (dat betekent een aanpassing bij de spoorbrug net zoals in Alkmaar.

Net voorbij de Jan Brassertunnel en bushalte blijft de rechtsafmogelijkheid naar het parkeerterrein van NS Krommenie-Assendelft. De gehele weg verschuift zoveel mogelijk richting parkeerterrein om ruimte creëren voor een wegverbreding lokaal verkeer op de Provincialeweg 34 – 56. (Hierover straks).



Linksaf naar de Iepenstraat en de oversteek vanaf het parkeerterrein zowel voor auto's, fietsers en voetgangers vervalt in zijn geheel. De (in en) uitrit van het parkeerterrein van NS gaat achter het restaurantje (als dat nog blijft) om en komt voorbij de spoorovergang uit op het verlengde van de Korte Industrieweg, die direct na de overgang 300 meter rechtsaf gaat naar een daar aan te leggen rotorrotonde. Door de N203 direct bij de spoorwegovergang 2 rijstroken op te schuiven richting Krommenie komt hiervoor ruimte. Er zijn aan deze zijde van de spoorbaan tot de Nauernasche Vaart / N246 dus geen fietsers/voetgangers meer.



Bij voorkeur zou de spoorwegovergang moeten vervallen, maar dan moet de ontsluiting voor Assendelft / Saendelft, en het industrieterrein via de Veerdijk en kom je al snel op het terrein van Forbo. Daarom hebben we de overweg laten bestaan zonder oversteek van enig verkeer tussen Krommenie en Assendelft. Dat gaat via de rotorrotonde.

Bij gesloten overweg is er vanaf de rotorrotonde 320 m dubbele opstelruimte. Ten opzichte van huidige is dat ook het dubbele. De N203 gaat vanaf de spoorovergang tot de brug 3 meter extra omhoog en de vaardijk, die momenteel vanaf de spoorlijn 1,5 meter omhoog loopt, gaat naar horizontaal, hiermee ontstaat een onderdoorgang van 4,50 m en de doorvaart gaat dan van 2,50 naar 5,50 m. Hierdoor hoeft de brug alleen nog open voor een echte staande mast en is een spertijd tussen 6.00 en 9.00 en 16.00 en 19.00 verkoopbaar. Lokaal verkeer kan via deze onderdoorgang zowel Krommenie als Assendelft bereiken en bovendien aan weerskanten via de rotorrotonde de N203.



*Doordat de spoorbrug laag ligt heeft het nieuwe fietspad wat met de spoorbrug meedraait hoegenaamd geen hellinghoek.*



*Door het verhogen van de weg / brug komt deze op hoegenaamd dezelfde hoogte als de N246. De fly-over rechtsaf heeft dus geen helling meer en wordt 2 rijstroken, het wordt zo duidelijk waarom. Linksaf bestaat nu niet meer.*

*De andere twee rijstroken lopen rechtdoor onder het viaduct door richting de net nieuw aangelegde ovonde bij de Lindenlaan. Verkeer voor de richting Knollendam draait via de linkse strook op de Ovonde terug en neemt daarna de afslag ri. Knollendam. De rechtse rijstrook gaat door ri. Wormerveer*



***\*\*\*\*\*We rijden nu vanaf Wormerveer terug naar het station bij Uitgeest.\*\*\*\*\****



*Verkeer vanuit Wormerveer naar ri Knollendam slaat rechtsaf. Doordat er geen verkeer meer oversteekt kan dan nu zonder verkeerslichten. Verder blijft deze afslag zoals nu.*

*Verkeer vanuit Wormerveer wat richting Uitgeest of via de N246 naar de A8 wil wordt vanaf de ovonde naar de meest linkse baan gedwongen. Hierdoor komt er ruimte voor het afslaan van 2 rijstroken van de N246, welke onder het viaduct samenvoegen met de linkse rijstrook om ruimte te maken voor verkeer vanuit ri. Knollendam. ALLE verkeer vanaf de N246 uit ri. Knollendam slaat nu gedwongen rechtsaf richting rotorronde. Om kruising van verkeer te voorkomen is het ook niet meer toegestaan om vanuit Wormerveer rechtsaf te slaan richting A8. Het verkeer vanuit Knollendam ri A8 gaat verplicht naar de linker rijstrook en maakt zo ruimte voor de twee rijstroken invogend verkeer van de N203.*



*De brug over de Nauernasche vaart krijgt hiertoe aan deze zijde ook 4 rijstroken net als aan de andere kant. Bovendien stijgt de weg vanaf het viaduct dus over deze 125 meter ook met 3 meter extra.*



*Zie eerdere uitleg.*



*Verkeer kiest op de rotorronde waarheen het wil. Het doorgaande verkeer komt in de bebouwde kom geen belemmering meer tegen. Plaatselijk verkeer heeft diverse keuzen. Vanuit Wormerveer ri. A8 of uit Knollendam ri. Assendelft, Veerdijk of Wormerveer alles gaat via deze rotor ergens heen of terug en uiteraard alles zonder verkeerslichten. Ook het plaatselijke verkeer ri NS station verloopt via de rotor. In elk geval de afvoer omdat de toevoer ook nog mogelijk is vanuit het noorden.*

*Omdat het Vlietsend en de Iepenstraat geen directe toegang meer hebben op de N203 moet er iets gedaan worden aan de Provincialeweg.*



*Momenteel is dit van de nummers 1 t/m 32 eenrichting van noord naar zuid. Dit kan zo blijven als dan vanaf het Vlietsend de cirkel wordt gemaakt via de J.H. Dunantstraat. Is dat niet wenselijk dan kan door een kleine asverschuiving de Provincialeweg worden verbreed voor tweerichtingsverkeer.*

*Dat is min of meer gelijk bij de Provincialeweg 34 t/m 56 waar momenteel eenrichtingsverkeer is van zuid naar noord*



*en er in feite al een cirkel bestaat middels de Beukestraat. Doordat het verkeer daar kan toenemen is onze suggestie om de weg te verbreden tot tweerichtingsverkeer en door te trekken ri Triascollage en via daar naar de bestaande rotonde. Hierdoor kunnen zowel fietsers voetgangers als auto's op een veilige manier een keuze maken.*



We zijn nu weer aan het einde van de bebouwde kom op de sterrotonde van de N203 en de Rosariumlaan. Verkeerslichten zijn weg het rechtsafslaanende verkeer vanuit het zuiden gaat feitelijk voor de rotonde langs net als het rechtsafslaanende verkeer van de Rosariumlaan richting Uitgeest. Indien gekozen is voor de parallelweg vanaf de Jan Brassertunnel aan de zuidwestkant van de spoorlijn richting Busch en Dam dan kan dat plaatselijke verkeer nu kiezen om die route te nemen.

Is echter niet voor die parallelweg gekozen dan komen we bij de volgende situatie.



Het lokale verkeer met richting Busch en Dam en om verkeerslichten te voorkomen zal er toch een onderdoorgang van de N203 en het spoor moeten zijn. Daarnaast speelt dat de buurtschap Busch en Dam behoort tot de gemeente Uitgeest en de voorgestelde ontsluiting in de gemeente Zaanstad ligt. Bovendien zal er vanuit de tunnel een verbinding gemaakt moeten worden naar aansluitende wegen. Zoals gezegd gaat het hier om met autoverkeer van de N203 noordoostzijde naar de zuidwestzijde van de spoorlijn te komen. Voor overig verkeer van noordoost naar de zuidwest zullen ook aansluitende voorzieningen gecreëerd moeten worden.



Daarnaast is er een verbinding nodig van Zuidwest naar noordoost. Dit is in variant 7 al beschreven met dien verstande dat het naar ons inzien geen extra ruimte noodzakelijk is omdat de aanwezige in en uitvoegstroken ruimte bieden en een herinrichting van rijstroken voldoende is.



\*\*\*\*\*

Indien niet voor deze veiliger oplossing wordt gekozen is een mindere optie om de kruising Busch en Dam te voorzien van een sterrotonde zoals eerder bij station Uitgeest. Zoals aangegeven heeft dit niet de voorkeur. Het heeft toch een remmend effect in de reistijd en ook vanuit van de buurtschap, omdat de nu al vaak lange wachttijd voor de spoorlijn alleen maar erger wordt. Indien bovendien het oversteken van fietsers en voetgangers niet definitief wordt geblokkeerd dan blijven ze dat toch doen! Zeker de gebruikers van toeristische fietsroutes. Uiteraard worden de aftakkingen van de rotonde afgewaardeerd Of het rechtsafslaanende verkeer met het fietspad verkeerslicht beveiligd moet blijven is aan een deskundige.

\*\*\*\*\*



Het verkeer komt nu bij de Broekpolderweg. Het verkeer kan hier nog wel rechtsaf de Broekpolderweg op echter het verkeer vanaf de Broekpolderweg gaat gedwongen naar de sterrotonde. Het verkeer vanaf de A9 ri Zaanstad gaat via de sterrotonde en richting Uitgeest feitelijk voor de sterrotonde langs.

Het is de vraag of het noodzakelijk is om verkeer van de N203 richting Uitgeest en A9 richting Haarlem naar de westelijke rijstrook te dwingen om een kruisende verkeersstroom te voorkomen. Buiten de spits zou dat veel vraagtekens krijgen. Zo wel dan is misschien mogelijk om net als bij Wormerveer niet meer rechtsaf naar de A9 Haarlem te gaan maar ook via de fly-over.

Na het viaduct ligt dus een rotorrotonde vanwege die poot naar het waterstaatdepot er is geen sprake meer van linksafslaan verkeer omdat dat verkeer via de fly-over de A9 op gaat. Het verkeer vanuit A9 Alkmaar kan probleemloos de rotonde nemen.



We zijn weer terug in Uitgeest en hopen hiermee een bijdrage te hebben geleverd om uw doelstelling en rijtijd van deur tot deur en verbetering van leefmilieu te hebben bereikt zonder aantasting van de groene ruimte en vooral de aantasting van het werelderfgoed Stelling van Amsterdam!

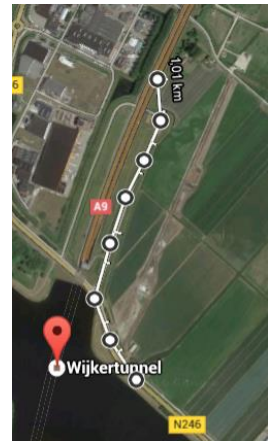
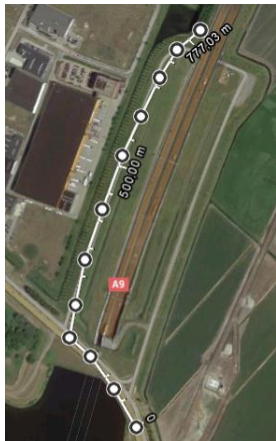


Naast alle aanpassingen op de N203 is ons niet duidelijk geworden waarom, ook als is het resultaat gering, dat er geen aanvullende ontsluiting rond de Wijkertunnel plaatsvindt.

In onze optiek liggen hier duidelijk wel alternatieve oplossingen.

Bijvoorbeeld

Deze oprit voor Wijkertunnel gebruiken voor verkeer richting industrieterreinen Hoogtij, Westerspoor, Hembrug in Zaanstad en op de terugweg deze afrit.



Deze afrit nemen 's morgens aan de zuidzijde van de Wijkertunnel om via de N202 naar Amsterdam Westpoort te gaan en 's avonds op de terugweg deze terug.

