


Gemeente Beemster  
**Aansluiting N244 - Purmerenderweg**  
*Verkenning nieuwe suggesties*



Datum 15 december 2008  
Kenmerk BMS004/Adr/0068  
Eerste versie

## 1 Inleiding

Voor de geplande woningbouw in Zuidoostbeemster is een aansluiting van de Purmerenderweg op de N244 een goede maatregel om de Purmerenderweg in de Bebouwde kom van Zuidoostbeemster te ontlasten. Ook voor de verkeersafwikkeling op de Zuidijk en op de aansluiting Zuidoostbeemster op de A7 is de aansluiting Purmerenderweg - A7 een positieve maatregel.

Voor de aansluiting op de N244 lijkt een verbindingsweg ten noorden van de N244, een kruispunt met verkeerslichten 'bovenop' en een rotonde op het kruispunt met de Purmerenderweg de meest geschikte oplossing. Een rechtstreekse verbinding tussen de toe- en afritten van de A7 en de Purmerenderweg is voor Rijkswaterstaat niet bespreekbaar. Over deze oplossing in het kader van Gebiedsgericht Benutten is overeenstemming met de verschillende wegbeheerders. De Provincie Noord - Holland heeft in een aanvullend onderzoek nogmaals het nut en de noodzaak van deze oplossing aangetoond. De Provincie onderzoek nu nog de detailvormgeving en de kosten van de aansluiting.

Voor de inbreng van de gemeente Beemster in het overleg met de overige wegbeheerders, is het ook voor de gemeente Beemster noodzakelijk, de aansluiting zoveel mogelijk te optimaliseren. Naast de verkeersafwikkeling speelt voor gemeente Beemster vooral de inpassing van de verbindingsweg en het kruispunt met de Purmerenderweg een belangrijke rol.

In de werkvergadering van de gemeenteraad van Beemster op 18 september 2008 is door VVD Beemster een nieuwe variant voor de aansluiting aan de zuidzijde gepresenteerd. Daarnaast is in deze vergadering de suggestie gedaan om de aansluiting aan de noordzijde dichterbij de N244 te leggen. Op beide suggesties wordt in deze notitie ingegaan.

## 2 Aansluiting zuidzijde

### 2.1 Beschrijving

In figuur 2.1 is de aansluiting aan de zuidzijde weergegeven. De aansluiting heeft de volgende kenmerken:

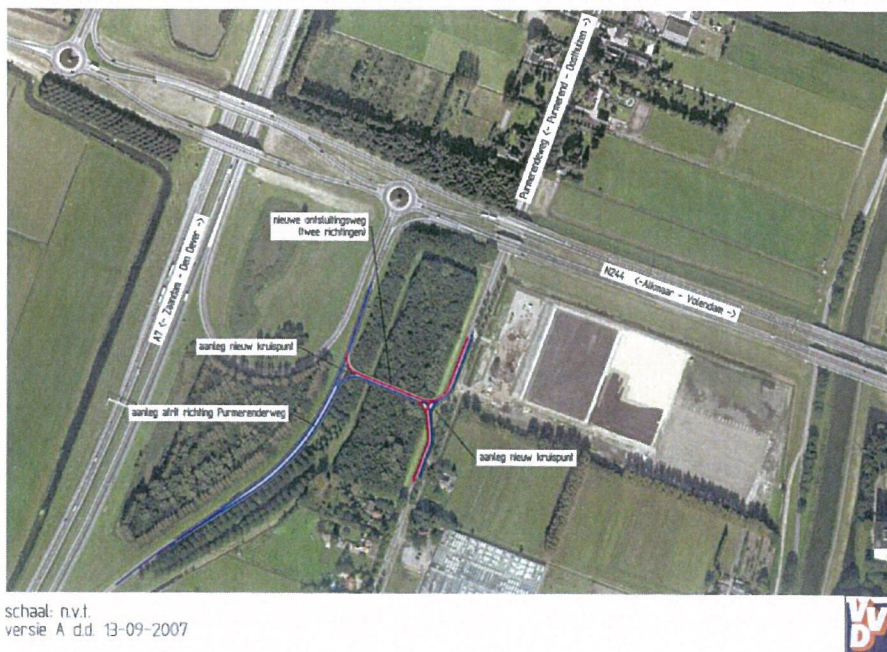
- een verbinding van de afrit vanuit de richting Amsterdam en de Purmerenderweg;
- een verbinding vanaf de Purmerenderweg naar de afrit vanuit de richting Amsterdam.

Omdat de afrit slechts in een richting wordt bereiden zijn bij deze vormgeving niet alle uitwisselingsmogelijkheden van de aansluiting beschikbaar. In tabel 2.1 is een overzicht gegeven van alle mogelijkheden en onmogelijkheden.

Van/naar	Purmerenderweg N244 Alkmaar	N244 Edam	A7 Amsterdam	A7 Hoorn
Purmerenderweg	-	ja	ja	ja Allen i.c.m. rotonde
N244 Alkmaar	Nee	-	-	-
N244 Edam	Nee	-	-	-
A7 Amsterdam	Ja	-	-	-
A7 Hoorn	Nee	-	-	-

Tabel 2.1: Uitwisselingsmogelijkheden aansluiting

### Ontsluiting Zuidoostbeemster Purmerenderweg-A7



schaal: n.v.t.  
versie A d.d. 13-09-2007

Figuur 2.1: Voorstel VVD

## 2.2 Beoordeling

In de nieuwe variant zijn twee nadelen van de vorige variant aan de zuidzijde geëlimineerd. De bufferlengte voor autoverkeer vanuit Amsterdam vóór de rotonde is in stand gebleven. Doorgaand autoverkeer kan langs de extra kruising in de afrit rijden. Ook is het nog steeds mogelijk om met bijvoorbeeld een bypass langs het kruispunt te gaan op de verbinding Amsterdam – Edam.

In voorgestelde vormgeving wordt nog uitgegaan van handhaving van de bestaande rotonde op de N244. Uit eerder onderzoek is echter gebleken dat deze rotonde niet gehandhaafd kan blijven, omdat de capaciteit tekort schiet, inclusief of exclusief het extra verkeer van en naar de Purmerenderweg. De vormgeving zal dus sowieso moeten worden aangepast.

Los daarvan heeft de aansluiting echter ook een aantal (bestaande en nieuwe) nadelen, die toepassing van deze aansluitingsvorm verkeerstechnisch ongewenst maken. Ten eerste is in de nieuwe aansluitingsvorm de overgang in wegcategorieën niet helder vormgegeven. Bestuurders vanaf de A7 worden zonder duidelijke einde van de afrit naar de Purmerenderweg geleid. Toepassing van een rotonde op het kruispunt met de Purmerenderweg zou dit enigszins kunnen verbeteren. Er blijft echter sprake van een kruispunt met een verbindingsweg óp de afrit. Dit druist in tegen de ontwerpprincipes van Rijkswaterstaat voor een heldere opbouw van aansluitingen op het autosnelwegennet.

Het tweede bezwaar tegen deze aansluitingsvorm is dat niet alle uitwisselingsrichtingen beschikbaar. Daardoor krijgt de verbindingsweg geen functie voor autoverkeer vanuit Alkmaar, Edam en Hoom. Voor de ontsluiting van de nieuwbouwwoningen in Zuidoostbeemster is dat een groot nadeel. Juist voor autoverkeer dat niet uit Amsterdam komt, is de noordelijke aansluiting in de richting van Zuidoostbeemster immers interessant.

Het derde en meest belangrijke bezwaar ontstaat door de combinatie van de twee eerder genoemde. Doordat niet alle uitwisselingsrichtingen mogelijk zijn én de vormgeving van de aansluiting afwijkt van de vormgeving die bij aansluitingen gebruikelijk is, is de voorgestelde vorm erg kwetsbaar voor spookrijders. Automobilisten die hun gewenste bestemming niet kunnen vinden én de vorm van de aansluiting niet begrijpen, maken de vormgeving kwetsbaar voor spookrijders.

De voorgestelde vormgeving is niet geschikt.

### 3 Aansluiting noordzijde

Een aansluiting aan de noordzijde die dichterbij de N244 kan worden gerealiseerd, heeft als voordeel dat het ruimtebeslag en de kosten voor de aansluiting beperkter zouden kunnen zijn. Bovendien zou de aansluiting op die manier wellicht op grond van de gemeente Beemster en de andere wegbeheerders gerealiseerd kunnen worden en zijn er geen particuliere gronden nodig voor realisatie. In dit hoogdstuk wordt verkend of de hellingbaan buiten de particuliere grond kan worden gerealiseerd.

De mogelijkheid om de verbindingsweg tussen de N244 en de Purmerenderweg dicht bij de N244 aan te leggen is afhankelijk van twee factoren:

- de overbrugging van het hoogteverschil tussen de N244 en de Purmerenderweg
- de inpassing van het gebogen tracé vanaf de N244 met een boog naar rechts.

#### *Hellingbaan*

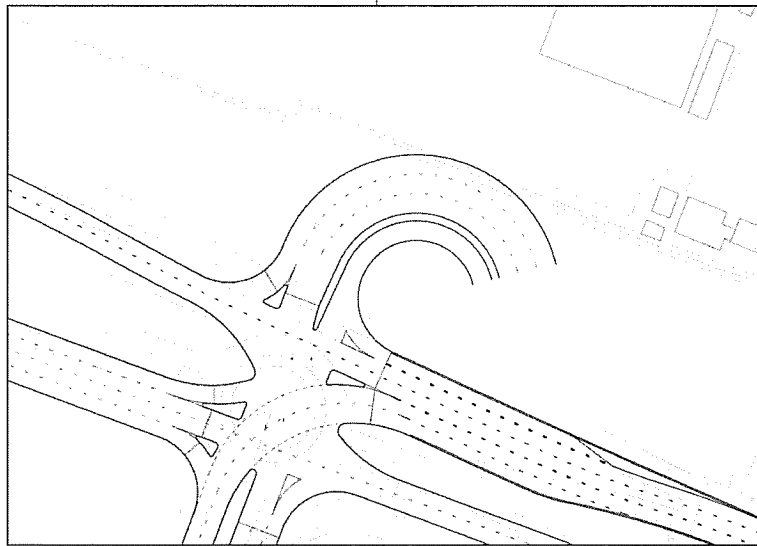
Inpassing van een hellingbaan tussen de N244 en de Purmerenderweg over kortere lengte dan waarvan tot nu toe was uitgegaan, lijkt op zich mogelijk. Voorwaarde is wel dat een lagere ontwerpsnelheid wordt aangehouden, of dat geaccepteerd wordt dat wachtende voertuigen voor het verkeerslicht met een relatief steile helling worden geconfronteerd. Het verlagen van de ontwerpsnelheid naar minimaal 30 km/h lijkt gezien de ligging tussen een VRI-kruispunt en een rotonde niet ondenkbaar. Dit vraagt wel een zorgvuldige vormgeving van de verbindingsweg, zodat de boog en de verkeersregelinstantie door de weggebruikers worden verwacht en herkend.

#### *Boogstraal*

De boogstraal die nodig is om vanaf het kruispunt met de N244 terug te buigen naar de Purmerenderweg is in de beschikbare ruimte is niet inpasbaar.

Zelfs als wordt uitgegaan van de absoluut minimum boogstraal, het doortrekken van de afrondingsstraat van de rechtsaffer op het kruispunt ( $R= 20$  meter, ontwerpsnelheid  $\sim 20$  km/h) is er onvoldoende ruimte voor het inpassen de overige rijstroken. Door de krappe boogstraal zijn immers, vanwege de bochtverbreding, relatief brede rijstroken nodig en de rijstrookindeling voor het verkeerslicht vraagt drie rijstroken in de bocht.

Zelfs zonder rekening te houden met het talud, is onvoldoende ruimte beschikbaar om de noodzakelijke verkeersruimte in te passen tussen de N244 en de particuliere kavel ten noorden daarvan. In figuur 3.1 is een en ander globaal ingetekend.



*Figuur 3.1: Globaal verloop minimale boogstraat*

#### 4 Conclusie

De aansluiting van de Purmerenderweg kan niet worden vormgegeven volgens het voorstel met een halve aansluiting op de afrit vanuit Amsterdam zoals door de VVD is voorgesteld.

Inpassing van de hellingbaan tussen de Purmerenderweg en de N244 aan de noordkant van de N244 tussen de N244 en de particuliere kavels is evenmin mogelijk.