



RAPPORT

Samenvatting Ontwerpnota Herstructurering Deltaweg

Managementsamenvatting

Klant: Provincie Zeeland

Referentie: BK2354-HAS-XX-XX-RP-X-0012

Status: Definitief/1

Datum: 23 oktober 2025

HASKONING NEDERLAND B.V.

Stationsplein 21
4461 HP Goes
Netherlands
Mobility & Infrastructure
Trade register number: 56515154

Telefoon: +31 88 348 98 00
E-mail: info@rhdhv.com
Website: haskoning.com

Titel document: Samenvatting Ontwerpnota Herstructurering Deltaweg
Ondertitel: Managementsamenvatting
Referentie: BK2354-HAS-XX-XX-RP-X-0012
Uw kenmerk: [Click or tap here to enter text.](#)
Status: Definitief/1
Datum: 23 oktober 2025
Projectnaam: Herstructurering Deltaweg
Projectnummer: BK2354
Auteur(s):

Opgesteld door:

Gecontroleerd door:

Datum: 23-10-2025

Goedgekeurd door: HP

Datum: 23-10-2025

Classificatie: Projectgerelateerd

Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit document worden verveelvoudigd of openbaar gemaakt of worden gebruikt voor een ander doel dan waarvoor het document is vervaardigd. Haskoning Nederland B.V. aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor dit document, anders dan jegens de Opdrachtgever.

Let op: dit document bevat mogelijk persoonsgegevens van medewerkers van Haskoning Nederland B.V. Voordat publicatie plaatsvindt (of anderszins openbaarmaking), dient dit document te worden geanonimiseerd of dient toestemming te worden verkregen om dit document met persoonsgegevens te publiceren. Dit hoeft niet als wet- of regelgeving anonimiseren niet toestaat.

Inhoud

1	Inleiding	2
1.1	Aanleiding en achtergrond	2
1.2	Ontwerpproces definitiefase	2
1.3	Inbreng van derden in het ontwerpproces	3
1.4	Omgevingsmanagement in definitiefase	4
2	Analyse en oplossingen	5
2.1	Bestaande situatie	5
2.2	Wegcategorieën	5
2.2.1	Hoofdrijbaan	5
2.2.2	Hoofdrijbaan met voorbereiding op uitbreiding naar 2x2	5
2.2.3	Parallelwegen	6
2.2.4	Perceelsontsluitingswegen	6
2.2.5	Fietsinfrastructuur Deltaweg	6
2.3	Ontwerptopties per wegvak	7
2.3.1	Wegvak 1, kruispunt Goes	7
2.3.2	Wegvak 2, 4 en 6	10
2.3.3	Wegvak 3	12
2.3.4	Wegvak 5	15
2.3.5	Wegvak 7	16
3	Resultaat Voorlopig Ontwerp	19
3.1	Wegvak 1	19
3.2	Wegvak 2, 4 en 6	20
3.3	Wegvak 3	21
3.4	Wegvak 5	22
3.5	Wegvak 7	23
4	Investering	25
4.1	Totale investering	25
4.2	Extra bouwstenen	26
5	Conclusie en advies	27

Bijlagen

A1	Tekeningen voorkeursontwerpen
----	-------------------------------

Begrippenlijst

Begrip	Uitleg
Haarlemmermeer (oplossing)	Een Haarlemmermeeraansluiting is een type ongelijkvloerse verkeersaansluiting waarbij wegen met elkaar worden verbonden via een diamantvormig ontwerp. De op- en afritten liggen parallel aan de hoofdrijbaan
Klaverblad (oplossing)	Een klaverblad is een type verkeersknooppunt dat wordt gebruikt om het verkeer tussen twee snelwegen of hoofdwegen vloeiend en veilig te laten verlopen zonder verkeerslichten. Bestaat uit lusvormige op- en afritten die het verkeer in alle richtingen mogelijk maken.
Verkeersregelinstallatie (VRI)	Dat is een technisch systeem dat wordt gebruikt om het verkeer op kruispunten te regelen met behulp van verkeerslichten.
Onderdoorgang	Een onderdoorgang is een doorgang die zich onder iets anders bevindt, meestal onder een weg, spoorlijn, gebouw of ander obstakel. Het wordt vaak gebruikt om verkeer (voetgangers, fietsers, auto's, treinen) veilig te laten passeren zonder dat het kruist met ander verkeer.
Gelijkvloerse kruising	Gelijkvloers betekent letterlijk dat iets zich op hetzelfde niveau bevindt, zonder hoogteverschillen. In de context van verkeer en infrastructuur verwijst het naar een situatie waarbij wegen, kruisingen of oversteekplaatsen op één niveau liggen — dus zonder viaducten, tunnels of bruggen.
Ongelijkvloerse kruising	Een ongelijkvloerse kruising is een verkeerskundige oplossing waarbij verkeersstromen elkaar niet op hetzelfde niveau kruisen. In plaats van een traditioneel kruispunt waar wegen elkaar op één vlak snijden (gelijkvloers), worden bij een ongelijkvloerse kruising de wegen van elkaar gescheiden door hoogteverschil — bijvoorbeeld met een brug, viaduct of tunnel.
1x2, 2x1 en 2x2	1x2 rijstroken: 1 rijbaan (verharding) met 2 rijstroken met tegengestelde rijrichting 2x1 rijstroken: 2 afzonderlijke rijbanen voor de tegengestelde rijrichting met elke 1 rijstrook 2x2 rijstroken: 2 afzonderlijke rijbanen voor de tegengestelde rijrichting met elke 2 rijstroken
Value Managementmethode	Creëren van meer waarde in projecten door het toepassen van een systematische en multidisciplinaire aanpak samen met belanghebbenden. De waarde wordt uitgedrukt in prestatie/kosten. Hierbij wordt gebruik gemaakt van functieanalyse- en creatieve technieken. In het proces worden samen conflicterende eisen en wensen en wensen besproken, oplossingsrichtingen verkend en de prestatie bepaald. Dit samen met de kosten geeft onderbouwing voor te maken keuzes en formele besluitvorming
CROW	Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw. CROW ontwikkelt richtlijnen, handboeken en normen die worden gebruikt door overheden, ingenieursbureaus en aannemers bij het ontwerpen, aanleggen en beheren van infrastructuur
SSK	Standaard Systematiek Kostenramingen: methodiek voor het eenduidig opstellen van kostenramingen voor projecten.

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en achtergrond

De Deltaweg is een belangrijke verkeersroute in Zeeland, met veel verkeer, vooral in het toeristenseizoen. Vanwege knelpunten in verkeersveiligheid en doorstroming is de weg opgenomen als prioriteit in het coalitieakkoord 2023-2027. In 2021-2022 voerde (Royal)Haskoning(DHV) een planstudie uit in opdracht van Provincie Zeeland, waarin verschillende oplossingsrichtingen zijn onderzocht.

Op 5 juli 2024 is de startnotitie voor het project vastgesteld, waarmee de definitiefase voor de herstructurering van de Deltaweg is begonnen. De uitgangspunten voor het project zijn een weg met 2x1 rijstroken, een maximumsnelheid van 80 km/u, ongelijkvloerse kruispunten bij Goes en Langeweg en een vrijliggend fietspad. Er wordt ook rekening gehouden met toekomstige uitbreiding naar 2x2 rijstroken. Het projectgebied loopt van de spoorlijn bij Goes tot aan de N255 en is verdeeld in zeven wegvakken, elk met een specifieke functie (uitwisselen of stromen).



Figuur 1: Overzicht wegvakken Deltaweg

1.2 Ontwerpproces definitiefase

Om tot een breed gedragen en uitvoerbaar ontwerp voor de Deltaweg te komen, is een zorgvuldig ontwerpproces doorlopen in de definitiefase met als doel te komen tot een voorlopig ontwerp, zie hiervoor figuur 2.



Figuur 2: proces definitiefase

- **Voorbereiding:** Er is gestart met het verzamelen van historische gegevens en het digitaliseren van de bestaande situatie.
- **Functioneel Ontwerp (FO):** In februari 2025 is eerst een FO opgesteld, waarin de huidige verkeerstromen zijn geanalyseerd en de gewenste verkeersfuncties zijn bepaald. De Deltaweg vervult een aantal functies in een groter verkeerssysteem, zoals: verbindingfunctie, verdeel- en ontsluitingsfunctie, toegangsfunctie, verblijfsfunctie, hulpdienstenfunctie en voor een deel belangrijke route bij (grote) calamiteiten.

- **Elementair Ontwerp (EO):** Op basis van de uitkomsten van het FO zijn voor de zeven wegvakken 40 ontwerpopties geschetst. Om te komen tot een selectie zijn de ontwerpen getoetst op een aantal hoofdthema's: verkeersveiligheid, doorstroming, landschappelijke inpassing (ruimtebeslag) en technische uitvoerbaarheid. In een werksessie zijn de ontwerpopties vergeleken door het projectteam Deltaweg (Provincie Zeeland en Haskoning) en zijn 22 kansrijke ontwerpopties geselecteerd om verder uit te werken.
- **Waarderingssessie ontwerpopties:** Tijdens de waarderingssessie, waaraan vertegenwoordigers deelnamen zoals weergegeven onder paragraaf 1.3, zijn de kansrijke ontwerpopties beoordeeld met behulp van de Value Managementmethode. Hierbij zijn scores toegekend aan de ontwerpopties op de thema's verkeersveiligheid, het verbeteren van de doorstroming en het versterken van het fietsnetwerk, mate van toekomstbestendigheid en de landschappelijke inpassing. De optelling van de scores, gewogen per thema, levert de prestatie van een ontwerpoptie op. Op basis van de prestaties en kosten is de waarde van iedere ontwerpoptie bepaald, waarmee inzicht is verkregen in de kostenefficiëntie. Met deze methode is een goed onderbouwde basis gelegd voor het bepalen van het voorkeursontwerp per wegvak. Niet voor elk wegvak kwam direct een onbetwist voorkeursontwerp naar voren. Daarom zijn in een volgende stap een aantal ontwerpopties nader onderzocht.
- **Nader onderzoek (EO verdiepend onderzoek):** Voor de kruispunten bij Goes en Langeweg is aanvullend onderzoek gedaan om te komen tot nadere uitwerkingen van de ontwerpopties van deze wegvakken inclusief kostenramingen.
- **Voorlopig Ontwerp (VO):** Op basis van de voorgaande stappen is uiteindelijk per wegvak één voorkeursontwerp naar voren gekomen, deze wegvakken bij elkaar vormen het Voorlopig Ontwerp wat in hoofdstuk 3 wordt toegelicht, de tekeningen zijn opgenomen als bijlage A1.

1.3 Inbreng van derden in het ontwerpproces

Tijdens het ontwerpproces van het project is er intensief samengewerkt met een breed scala aan stakeholders, waaronder overheden, hulpdiensten en technische experts. Hun inbreng was essentieel voor het doorlopen van de stappen zoals beschreven onder paragraaf 1.2, waarin het functioneel- en elementair ontwerp centraal stonden.

Functioneel Ontwerp (FO) en Elementair Ontwerp (EO) en waarderingssessie

In meerdere sessies voor het opstellen van het FO en EO zijn de functionele eisen per wegvak geïnventariseerd en vertaald naar concrete ontwerpopties. De kansrijke ontwerpopties zijn beoordeeld in de waarderingssessie. Hierbij waren vertegenwoordigers aanwezig van:

- Provincie Zeeland (diverse beleidsdomeinen zoals verkeer, natuur, flora en fauna en waterveiligheid);
- Gemeente Goes;
- Gemeente Noord-Beveland;
- Veiligheidsregio Zeeland;
- Waterschap Scheldestromen;
- Rijkswaterstaat;
- Natuurmonumenten;
- Haskoning.

Deze partijen hebben hun expertise ingebracht op het gebied van o.a. verkeersveiligheid, waterbeheer, ruimtelijke ordening, calamiteitenroutes en technische haalbaarheid. Zo is bijvoorbeeld rekening gehouden met:

- **Calamiteitenverkeer:** Veiligheidsregio Zeeland heeft input geleverd over de bereikbaarheid en beschikbaarheid van de weg bij incidenten en rampen;
- **Waterhuishouding:** Het Waterschap heeft geadviseerd over afwatering, waterberging en bescherming van kwetsbare gebieden;
- **Verkeersstromen en kruispunten:** Gemeenten en Rijkswaterstaat hebben meegedacht over de inrichting van kruispunten en doorstroming van verkeer.

1.4 Omgevingsmanagement in definitiefase

Voor het omgevingsmanagementproces in de definitiefase is ingezet op de volgende 4 werkvormen:

- **Inloopavonden:** er zijn twee inloopavonden georganiseerd in de definitiefase. Op 4 februari een avond voor Noord-Beveland in Kats en op 6 februari een avond voor Goes in Goes.
- **Consultatieronde:** Met een diverse groep belanghebbenden, zijn consulterende gesprekken gevoerd. Er zijn gesprekken gevoerd met medeoverheden, maatschappelijke organisaties, hulpdiensten, omwonenden, aanliggende bedrijven, kabel- en leidingbeheerders.
- **Klankbordgroep:** Een vertegenwoordiging van de mensen die zijn gesproken in de consultatieronde neemt deel aan de klankbordgroep. Deze vertegenwoordiging bestaat uit omwonenden, aanliggende bedrijven, Veiligheidsregio Zeeland, Gemeenten Goes en Noord-Beveland, ZLTO, waterschap Scheldestromen, dorpsverenigingen 's-Heer Hendrikskinderen, Wilhelminadorp en Wolphaartsdijk, wijkvereniging Goese Polder. Na zowel de waarderingssessie en het nader onderzoek heeft de klankbordgroep opmerkingen meegegeven op de ontwerpopties.
- **Nieuwsbrieven:** geïnteresseerden van het project Deltaweg zijn door een nieuwsbrief op de hoogte gehouden over de voortgang van het project.

Een samenvatting van de gemaakte opmerkingen per wegvak zijn terug te vinden in bijlage 4 van het Projectplan - Omgevingsmanagementplan.



Figuur 3: informatieavonden

2 Analyse en oplossingen

Het doel van dit hoofdstuk is om de huidige situatie op en rondom de Deltaweg te analyseren, en de nieuwe Deltaweg te classificeren in wegcategorieën. Op basis van deze analyse en classificatie worden ontwerptopties voorgesteld die de verkeersveiligheid en doorstroming van de Deltaweg verbeteren.

2.1 Bestaande situatie

Binnen het projectgebied is de huidige situatie een deel autosnelweg met 2x2 rijstroken met een maximale snelheid van 100 km/u, een deel 1x2 rijstroken met een max snelheid van 80 km/u met een parallelweg en perceelontsluitingen en een deel met 2x2 rijstroken met max snelheid van 80 km/u. Daarnaast zijn er diverse kunstwerken (viaducten, tunnels, bruggen en duikers) aanwezig in het gebied.

2.2 Wegcategorieën

Het wegennet is onderverdeeld in verschillende wegcategorieën (stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen), met elk hun eigen kenmerken. Als een weg heringericht gaat worden, wordt gekeken welke (toekomstige) categorie deze weg heeft en welke CROW-richtlijnen (het Handboek Wegontwerp buiten de bebouwde kom, de Ontwerpwijzer Fietsverkeer en het Wegontwerp voor Openbaar Vervoer) toegepast worden.

2.2.1 Hoofdrijbaan

Het uitgangspunt voor de herstructurering van de hoofdrijbaan van de Deltaweg is een weg met 2x1 rijstroken met een maximumsnelheid van 80 km/h. Daarbij is er een duidelijke scheiding tussen het doorstromen van verkeer en de uitwisseling van verkeersstromen op kruisingen.



Figuur 4: Overzicht Wegcategorieën Deltaweg

2.2.2 Hoofdrijbaan met voorbereiding op uitbreiding naar 2x2

Rekening houden met een toekomstige uitbreiding naar een 2x2 profiel zorgt ervoor dat er nu ook een keuze moet worden gemaakt over de afmetingen van het toekomstige profiel. Bij het bepalen van het toekomstige profiel is er een keuze tussen een standaard 2x2 profiel en een compact 2x2 profiel.

Het standaardprofiel van een 2x2 neemt veel ruimte in beslag: brede buitenbermen van 10 meter zonder geleiderail en een middenberm van 2,5 meter met een vlucht- en bergingszone. Met deze brede bermen is de weg ruim, veilig en vergevingsgezind in te richten. Het nu meenemen van de toekomstige ruimte heeft een keerzijde, want het leidt tot erg brede buitenberm bij de 2x1. Te brede bermen passen niet goed bij de inrichting van een 2x1 80 km/uur en kunnen zelfs leiden tot ongewenst rijgedrag, zoals harder rijden omdat er brede bermen aanwezig zijn. Bovendien is er voor dit ontwerp ongeveer 15 meter extra grond

nodig die naar verwachting geruime tijd niet wordt benut. Ook zal deze extra grond vrijwillig moeten worden verworven. Als dat niet lukt, ontstaat een gefragmenteerd bezit, wat het toekomstige ontwerp bemoeilijkt en extra kosten met zich meebrengt.

Het compacte profiel van een toekomstige 2x2 is minder breed en is goed te combineren met een 2x1 ontwerp. Door nu al te ontwerpen met dit compacte profiel in gedachten, ontstaat een slimmere ruimtereservering. Het biedt nu ruimte voor hulpdiensten en in de toekomst voor uitbreiding naar 2x2, zonder dat het huidige ontwerp te veel extra ruimte inneemt. De ruimtereservering is 3 meter en is goed in te passen in het profiel van 2x1 80 km/uur. Het wegprofiel in het Voorlopig Ontwerp bevat een 2x1 en houdt rekening met een toekomstige uitbreiding naar compact 2x2 profiel.

2.2.3 Parallelwegen

Langs de Deltaweg wordt een parallelstructuur aangelegd voor gemotoriseerd langzaam verkeer, waaronder landbouwverkeer. De parallelweg zorgt onder andere voor de ontsluiting van landbouwpercelen en kan functioneren als omleidingsroute bij calamiteiten. In wegvak 7 is de parallelweg niet geschikt als omleidingsroute doordat fietsers gebruik maken van fietsstroken op de rijbaan.

2.2.4 Perceelontsluitingswegen

Aan de oostzijde van de Deltaweg liggen diverse perceelontsluitingswegen. Deze wegen hebben als functie het ontsluiten van de landbouwpercelen en blijven behouden in het nieuwe ontwerp.

2.2.5 Fietsinfrastructuur Deltaweg

Langs de Deltaweg wordt een doorgaande fietsroute gerealiseerd, afgestemd op verkeersfunctie, verwacht gebruik en beschikbare ruimte. De hoofdstructuur is een hoogwaardige doorfietsroute middels een vrijliggend fietspad naast de parallelweg. Aansluitingen op overige fietsstructuren zijn in de vorm van fietsstroken of overige fietspaden. Alleen in wegvak 7 en op de Zandkreeksluis wijkt de inrichting van de doorfietsroute af in verband met ruimtegebrek.

2.3 Ontwerptenties per wegvak

Per wegvak worden in deze paragraaf de verschillende ontwerptenties toegelicht die in de definitiefase van het ontwerp zijn ontwikkeld.



Figuur 5: overzicht wegvakken Deltaweg

2.3.1 Wegvak 1, kruispunt Goes

Waarderingssessie ontwerptenties

De kruising van de Deltaweg (N256) en de 's-Heer Hendrikskinderendijk (N664) bij Goes is een belangrijk verkeersknooppunt. Deze kruising verbindt verschillende belangrijke routes en speelt een cruciale rol in het dagelijkse verkeer. De beoordeelde opties in de fase van waardering zijn opgenomen in tabel 1.

Tabel 1: Overzicht wegvak 1, vergelijk van de ontwerptenties op de thema's doorstroming, veiligheid, techniek en ruimtelijke inpassing

Ontwerptenties	Doorstroming	Veiligheid	Techniek	Ruimtelijke inpassing	Meege- nomen in EO- verdieping
1a: Haarlemmermeer VRI, Deltaweg hoog. Deltaweg, hoofdrijbaan gaat over 's-Heer Hendrikskinderendijk heen.	+ vrije doorstroming op de N256 + VRI, verkeersstromen van/naar N256 zijn daarmee te regelen. + met VRI mogelijk om prioriteit te geven aan OV.	+ logisch kruispunt. + geen conflict fiets met doorgaande stroom op N256. – fiets gelijkvloers in VRI.	+ aanleg naast huidige Deltaweg mogelijk. + bouwkosten t.o.v. andere opties.	+ relatief smal/compact ontwerp. + goed in te passen in beschikbare ruimte. – Deltaweg op verhoogd grondlichaam, meer zichtbaar voor omgeving.	✓
1b: Haarlemmermeer Ronde, Deltaweg hoog. Deltaweg, hoofdrijbaan gaat over 's-Heer Hendrikskinderendijk heen	+ vrije doorstroming op de N256. – rotonde bij veel verkeer niet meer regelbaar. – met rotonde niet mogelijk om prioriteit te geven aan OV	+ logisch kruispunt. + fietsoversteek op- en afrit N256 te realiseren in fietstunnel (gelijkvloers niet toegestaan). – aansluiting parallelwegen.	+ aanleg naast huidige Deltaweg mogelijk. + bouwkosten t.o.v. andere opties.	+ relatief smal/compact ontwerp. + goed in te passen in beschikbare ruimte. – Deltaweg op verhoogd grondlichaam, meer zichtbaar voor omgeving.	✗

2: Onderdoorgang: VRI Deltaweg laag. Deltaweg, hoofdrijbaan gaat onderdoor 's-Heer Hendrikskinderendijk	+ vrije doorstroming op de N256. + VRI, verkeersstromen van/naar N256 zijn daarmee te regelen. + met VRI mogelijk om prioriteit te geven aan OV.	+ logisch kruispunt. + geen conflict fiets met doorgaande stroom op N256. — Fiets gelijkvloers in VRI.	+ aanleg naast huidige Deltaweg mogelijk. — bouwkosten t.o.v. andere opties.	+ relatief smal/compact ontwerp. + goed in te passen in beschikbare ruimte. + Deltaweg onder maaiveld uit beeld.	✓
3a: Deltaweg hoog Haarlemmerblad VRI. Deltaweg, hoofdrijbaan gaat over 's-Heer Hendrikskinderendijk heen	+ vrije doorstroming op de N256. + VRI, verkeersstromen van/naar N256 zijn daarmee te regelen. + met VRI mogelijk om prioriteit te geven aan OV.	— onlogisch kruispunt met lus. — Fiets gelijkvloers in VRI. — Aansluiting parallelwegen.	+ aanleg naast huidige Deltaweg + bouwkosten t.o.v. andere opties.	— grote impact op landschap/ruimtebeslag. — aankoop woningen 's-Heer Hendrikskinderen. — Deltaweg en verbindingsweg op verhoogd grondlichaam.	✗
3b: Deltaweg hoog Haarlemmerblad Ronde. Deltaweg, hoofdrijbaan gaat over 's-Heer Hendrikskinderendijk heen	+ VRI, verkeersstromen van/naar N256 zijn daarmee te regelen. — rotonde bij veel verkeer niet meer regelbaar. — met rotonde niet mogelijk om prioriteit te geven aan OV	— onlogisch kruispunt met lus. + Fietsoversteek op- en afrit N256 te realiseren in fietstunnel (gelijkvloers niet toegestaan). — Aansluiting parallelwegen.	+ aanleg naast huidige Deltaweg mogelijk. + bouwkosten t.o.v. andere opties.	— grote impact op landschap/ Ruimtebeslag. — aankoop woningen 's-Heer Hendrikskinderen. — Deltaweg en verbindingsweg op verhoogd grondlichaam.	✗

Samenvatting overzicht wegvak 1 (Tabel 1)

De ontwerpopties 1b, 3a en 3b zijn afgefallen om verder uit te werken. Dit komt vooral doordat verwacht wordt dat deze ontwerpen onvoldoende bijdragen aan een goede doorstroming op het kruispunt. Daarnaast vraagt een Haarlemmerblad-ontwerp meer ruimte dan een Haarlemmermeer, waardoor bedrijven en/of woningen moeten wijken.

Ook wanneer wordt gekeken naar de (hogere) kosten en de beperkte toegevoegde meerwaarde –kijkend naar de functies-, is geconcludeerd dat de ontwerpopties 1b, 3a en 3b niet verder worden uitgewerkt.

Nader onderzoek (EO verdiepend onderzoek):

In de volgende fase is nader onderzoek gedaan naar een extra ontwerpoptie. Tijdens de klankbordgroep hebben verschillende partijen hun zorgen geuit over optie 1a (Haarlemmermeer VRI, Deltaweg hoog). Deze zorgen hadden met name betrekking op geluidsoverlast. Naar aanleiding daarvan is een extra ontwerpoptie ontwikkeld en is geluidsonderzoek uitgevoerd voor de onderstaande ontwerpopties in tabel 2.

Hieronder is per optie aangegeven wat het de verwachte voor- en nadelen zijn op de verschillende thema's. Daarbij wordt geen verschil verwacht op doorstroming en veiligheid.

Tabel 2: Wegvak 1 aangevuld met ontwerpoptie 4

Ontwerpopties	Techniek	Ruimtelijke inpassing
1a: Haarlemmermeer met VRI, Deltaweg hoog. Deltaweg hoofdrijbaan gaat over 's-Heer Hendrikskinderendijk heen.	+ aanleg naast huidige Deltaweg mogelijk. + bouwkosten t.o.v. andere opties.	+ relatief smal/compact ontwerp. + goed in te passen in beschikbare ruimte. — Deltaweg op verhoogd grondlichaam, zichtbaar voor omgeving.
2: Haarlemmermeer met VRI, Deltaweg onderdoor. Deltaweg; hoofdrijbaan gaat onderdoor 's-Heer Hendrikskinderendijk	+ aanleg naast huidige Deltaweg mogelijk. — bouwkosten t.o.v. andere opties (ca. € 29 miljoen duurder dan optie 1a).	+ Deltaweg onder maaiveld uit beeld.
4: Haarlemmermeer met VRI, Half verdiept. De Deltaweg zakt een stuk de 's-Heer Hendrikskinderendijk gaat een stuk omhoog.	— geen aanleg naast huidige Deltaweg mogelijk. — tijdelijk kruispunt aanleggen en andere maatregelen nodig in bouwfase, met als gevolg veel/langdurige verkeershinder tijdens de uitvoering. — bouwkosten goedkoper dan optie 2, maar nog steeds duurder (ca. € 7 miljoen) dan optie 1a.	+ relatief smal/compact ontwerp. + goed in te passen in beschikbare ruimte. + impact enigszins beperkt.

De extra ontwerpoptie 4 betreft een Haarlemmermeerontwerp met een verkeersregelininstallatie (VRI). In deze optie wordt uitgegaan van een half verdiepte Deltaweg en een half verhoogde 's-Heer Hendrikskinderendijk. De gekozen hoogteligging is afgestemd op het verwachte grondwaterpeil, waardoor de Deltaweg wat lager kan worden aangelegd dan bij optie 1a, zonder dat een betonnen constructie noodzakelijk is, zoals wel het geval is bij optie 2.

De tekeningen van de ontwerpopties 1a, 2 en de extra ontwerpoptie zijn terug te vinden in bijlage A1 bij dit document.

Geluid

Uit het geluidsonderzoek blijkt dat de verschillende ontwerpopties vergelijkbare geluidswerende maatregelen nodig hebben om te voldoen aan de wettelijke normen. De ontwerpen verschillen daardoor slechts in beperkte mate op het aspect geluid.

In de volgende fase zal nader geluidsonderzoek worden uitgevoerd om de uiteindelijke maatregelen te bepalen. Het huidige onderzoek is vooral bedoeld om de onderlinge verschillen in waardering tussen de ontwerpopties in beeld te brengen.

Fietsers

In alle drie de ontwerpopties zijn fietsers opgenomen in de verkeersregelininstallatie (VRI) aan de noordzijde van het kruispunt, omdat zij daar de niet-doorgaande verkeersstromen kruisen. Deze keuze is conform de CROW-richtlijnen. Door diverse belanghebbenden in de omgeving van het kruispunt is duidelijk aangegeven dat zij dit als een belangrijk minpunt beschouwen. In de huidige situatie is aan de zuidzijde van het kruispunt een fietstunnel aanwezig.

Op basis van de huidige ontwerpen blijkt dat uitsluitend in ontwerpoptie 1a fietstunnels (aan de noord- en/of zuidzijde) ter hoogte van de kruising kunnen worden gerealiseerd.

2.3.2 Wegvak 2, 4 en 6

De wegvakken 2, 4 en 6 bestaan uit een hoofdrijbaan met de functie stromen, en parallelwegen en fietspaden met de functies uitwisselen en ontsluiten. Alle principeprofielen bevatten in elk geval de volgende onderdelen:

- Watergang/bermsloot: breedte nader te bepalen;
- Buitenberm westzijde: 8,50 m;
- Fietspad aan westzijde: 4,80 m;
- Tussenberm fietspad-parallelweg: 2,50 m;
- Parallelweg: 6,0m;
- Hoofdrijbaan Deltaweg 2x1 rijbaan: 3,65+2,10+3,65 m (asfalt-middenberm-asfalt);
- Watergang/bermsloot: breedte nader te bepalen.

De beoordeelde ontwerpopties zijn opgenomen in tabel 3.

Tabel 3: Overzicht wegvak 2, 4 en 6

Principeprofielen	Doorstroming	Veiligheid	Techniek	Ruimtelijke inpassing	Meege-nomen in EO-verdieping
Minimaal profiel	+ vrije doorstroming op de N256. + verharde berm biedt ruimte om gestrande personenauto's te bergen. — beperkte ruimte in tussenberm voor incidentenbestrijding.	+ rijbanen gescheiden door middenberm. — bestuurders kunnen tussen hoofdrijbaan en parallelweg wisselen — obstakel vrije zone overlappen in hoofdrijbaan en parallelweg	— Weinig ruimte voor kabels en leidingen. — bestaande Deltaweg in bouwfase buiten gebruik, omleidingen noodzakelijk.	+ minimaal profiel, minimale ingreep in ruimte. — weinig ruimte voor landschappelijke inpassing. — geen reservering voor 2x2 weg, nieuwe ingreep noodzakelijk	×
Basis profiel	+ vrije doorstroming op de N256. + verharde berm biedt ruimte om gestrande personenauto's te bergen. + ruimte in tussenberm voor incidentenbestrijding — verharde berm biedt geen ruimte om gestrande vrachtauto's te bergen.	+ rijbanen gescheiden door middenberm. + greppel als fysieke scheiding tussen hoofdrijbaan en parallelweg	+ te bouwen waarbij huidige Deltaweg deels en parallelweg geheel in gebruik blijven met maatregelen. — weinig ruimte voor kabels en leidingen. — hinder en snelheidsverlagingen tijdens bouwphase	+ basis profiel, basis ingreep in ruimte. — minder ruimte voor landschappelijke inpassing als Basis Plus. — geen reservering voor 2x2 weg, nieuwe ingreep noodzakelijk.	×

Basis Plus profiel	+ vrije doorstroming op de N256. + verharde berm biedt ruimte om gestrande personenauto's te bergen. + ruimte in tussenberm voor incidentenbestrijding — verharde berm biedt geen ruimte om gestrande vrachtauto's te bergen.	+ rijbanen gescheiden door middenberm. + greppel als fysieke scheiding tussen hoofdrijbaan en parallelweg + verharde berm biedt mogelijkheid voor passeren nood- en hulpdiensten	+ te bouwen waarbij huidige Deltaweg deels en parallelweg geheel in gebruik blijven met maatregelen. — hinder en snelheidsverlagingen tijdens bouwfase	+ reservering voor 2x2 weg (compact), niet opnieuw ingrijpen. + Ruimte voor landschappelijke inpassing door o.a. groen. — grotere ingreep in de ruimte als minimale en basis profiel.	✓
---------------------------	--	--	---	---	---

Samenvatting (tabel 3)

Het Basis Plus-profiel biedt de meeste toegevoegde waarde voor de wegvakken 2, 4 en 6. Hoewel deze ontwerpoptie gepaard gaat met hogere kosten, levert hij een significante bijdrage aan het verbeteren van de verkeersveiligheid op deze trajecten. Daarnaast speelt het profiel beter in op toekomstige ontwikkelingen en behoudt het de belevingswaarde van het landschap in grotere mate dan de alternatieve ontwerpopties, of tast deze juist het minst aan.

Geluid

Voor wegvak 2 geldt dat deze dichter bij de woonwijk Goese polder komt te liggen. De geluidsberekening geeft aan dat dit een geringe toename van het geluid op de gevels van de woningen aan de rand van de wijk oplevert. Dit kan worden gemitigeerd door geluidreducerend asfalt toe te passen. Voor de overige delen van de wegvakken lijken de geluidseffecten mee te vallen.

Fietsers en landbouwverkeer

In het Basis Plus profiel wordt een parallelweg aangelegd die dienstdoet voor landbouwverkeer, bestemmingsverkeer en als omleidingsroute bij calamiteiten op de hoofdrijbaan. Daarnaast krijgen fietsers een vrijliggend fietspad (doorfietsroute), wat een aanzienlijke verbetering betekent op het gebied van verkeersveiligheid.

2.3.3 Wegvak 3

De kruising van de Deltaweg en de Langeweg is een belangrijk verkeerspunt in de regio. Deze kruising speelt een cruciale rol in het verbinden van verschillende dorpen (Wilhelminadorp, Wolphaartsdijk) in de omgeving en het faciliteren van zowel lokaal als doorgaand verkeer.

De beoordeelde ontwerpopties zijn opgenomen in tabel 4.

Tabel 4: overzicht wegvak 3

Ontwerpopties	Doorstroming	Veiligheid	Techniek	Ruimtelijke inpassing	Meegenomen in EO-verdieping
1: VRI met fietstunnel. Kruising Deltaweg – Langeweg gelijkvloers, fietstunnel onderdoor de Deltaweg.	+ kruispunt met verkeerslichten heeft voldoende capaciteit voor groeiende verkeersstromen tot 2040 – er is geen vrije doorstroming, maar geregeld met verkeerslichten. + met VRI mogelijk om prioriteit te geven aan OV. + verkeer richting Zandkreeksluis is te regelen en/of te doseren.	+ fietser kruist ongelijkvloers in een fietstunnel (geen oversteek meer op N256). – doorgaande verkeersstromen N256 kruisen lokaalverkeer.	+ geen ophogingen, weinig grondverzet. – aanleg t.p.v. bestaande rijbanen, er zijn diverse verkeermaatregelen nodig tijdens de aanleg. + grootste deel van de fietstunnel is te bouwen buiten de bestaande rijbanen. + bouwkosten t.o.v. optie 4 (ca. 23 miljoen goedkoper).	+ relatief beperkte impact op omgeving + relatief beperkte aankoop gronden. + bedrijf langs de weg is beter in te passen dan opties 3 en 4.	✓
2: Turborotonde met fietstunnel Kruising Deltaweg – Langeweg gelijkvloers, fietstunnel onderdoor de Deltaweg.	+ turborotonde heeft voldoende capaciteit voor groeiende verkeersstromen tot 2040. – er is geen vrije doorstroming, op de rotonde gelden voorrangsregels. – op rotonde is het niet mogelijk om prioriteit te geven aan OV. – verkeer richting Zandkreeksluis is niet te regelen/doseren met rotonde	+ fiets kruist ongelijkvloers in een fietstunnel (geen oversteek meer op N256). – doorgaande verkeersstromen N256 kruisen lokaalverkeer.	+ geen ophogingen, weinig grondverzet. – aanleg t.p.v. bestaande rijbanen, er zijn diverse verkeermaatregelen nodig tijdens de aanleg. + grootste deel van de fietstunnel is te bouwen buiten de bestaande rijbanen. + bouwkosten t.o.v. optie 4 (ca. 22 miljoen goedkoper).	+ relatief beperkte impact op omgeving + relatief beperkte aankoop gronden. + bedrijf langs de weg is beter in te passen dan opties 3 en 4.	✗

3: Klaverblad, onderdoorgang Langeweg. Kruising Deltaweg – Langeweg ongelijkvloers, Langeweg onderdoor Deltaweg	+ ongelijkvloerse kruising heeft voldoende capaciteit voor groeiende verkeerstromen tot na 2040 + vrije doorstroming op de N256 en op Langeweg. – OV rijdt extra om van de afrit naar de toerit te komen. – verkeer richting Zandkreeksluis is niet te regelen/doseren.	+ lokaal verkeer kruist niet meer met doorgaande verkeerstromen. + hellingen van de onderdoorgang in de Langeweg passen tussen de kruispunten van het klaverblad.	+ geen grote ophogingen, relatief beperkt grondverzet (voor een ongelijkvloerse kruising) – voor aanleg onderdoorgang worden Langeweg en het kruispunt tijdelijke verlegd. – bouwkosten t.o.v. optie 1 (ca. 30.5 miljoen duurder).	– lussen van klaverblad hebben een groot oppervlakte. Grote impact op inpassing. + langs de weg liggend bedrijf is in te passen. – veel aankoop van gronden (t.o.v. optie 4).	✗
4: Haarlemmermeer, Langeweg hoog. Kruising Deltaweg – Langeweg ongelijkvloers, Langeweg over Deltaweg	+ ongelijkvloerse kruising heeft voldoende capaciteit voor groeiende verkeerstromen tot na 2040 + vrije doorstroming op de N256 en op Langeweg. + OV rijdt eenvoudig rechtdoor van de afrit naar de toerit. – verkeer richting Zandkreeksluis is niet te regelen/doseren.	– er zijn fietsoversteken aanwezig bij afrit en de toerit van de N256. + lokaal verkeer kruist niet meer met doorgaande verkeerstromen.	+ aanleg grondlichamen naast de bestaande rijbaan. + bouwkosten zijn goedkoper dan vergelijkbare ongelijkvloerse optie 3 (ca. € 7.5 miljoen). – grote ophogingen, veel grondverzet. – bouwkosten t.o.v. optie 1 (ca. 23 miljoen duurder).	– meer grondaankoop dan optie 1 en 2, minder dan optie 3. – impact op omgeving door hoge ligging Langeweg. – bedrijf is in te passen, maar wordt ingesloten door N256 en de afrit. Ontsluiting gaat via een eigen weg met uitrit op de Langeweg. + ruimte tussen de rijbanen en op- en afritten is groen in te richten met (extra)ruimte voor water.	✓

Samenvatting (tabel 4)

De ontwerpopties 2 en 3 zijn afgefallen om verder uit te werken. Dit komt vooral doordat verwacht wordt dat het ontwerp van optie 2 onvoldoende bijdraagt aan een goede doorstroming op het kruispunt. Daarnaast vraagt een Klaverblad (optie 3) meer ruimte dan een Haarlemmermeer en zijn de kosten mede daardoor ook hoger.

De tekeningen van de ontwerpopties 1 en 4 zijn terug te vinden in bijlage A1 bij dit document.

Gelijkvloerse ontwerpopties

Bij de beoordeling van de gelijkvloerse oplossingsrichtingen (ontwerpopties 1 en 2) is geconcludeerd dat de turbotonde onvoldoende bijdraagt aan een goede verkeersdoorstroming. Daarnaast biedt deze optie geen mogelijkheden om het verkeer te reguleren of prioriteit te geven aan het openbaar vervoer (OV). Doordat het verkeer niet gereguleerd kan worden heeft dit ook gevolgen voor de verkeersveiligheid. Daarnaast is dit ook van invloed op de mogelijkheden voor landbouwverkeer om de Deltaweg over te steken. Qua kosten liggen beide ontwerpopties niet ver uit elkaar, de optie met VRI is ca. € 600.000 duurder dan de rotonde.

Ongelijkvloerse ontwerpopties

Ten aanzien van de ongelijkvloerse oplossingsrichtingen (ontwerpopties 3 en 4) is vastgesteld dat het klaverblad (ontwerpoptie 3), op basis van de bevindingen uit de waarderingssessie, de minst gunstige optie vormt. Deze ontwerpoptie vraagt aanzienlijk meer ruimte, terwijl ontwerpoptie 4 compacter kan worden vormgegeven, waardoor minder grondbeslag nodig is. Bovendien verliest het openbaar vervoer bij ontwerpoptie 4 minder reistijd, doordat de route van de afrit naar de toerit rechtstreeks en zonder omrijden kan worden afgelegd. Kijkend naar de kosten van de ongelijkvloerse oplossingsrichtingen is ontwerpoptie 4 minder kostbaar dan ontwerpoptie 3 (ca. 7,5 miljoen). Ook is ontwerpoptie 3 niet gunstig als er overstromingen zijn doordat de onderdoorgang niet na 48 uur beschikbaar zal zijn.

Een aandachtspunt bij optie 4 is dat het bestaande bedrijf langs de Deltaweg wordt ingesloten. Tegelijkertijd is deze optie gunstiger voor de Roodewijk, aangezien de afrit naar de Deltaweg verder van de bebouwing ligt dan bij optie 3.

Geluid

De uitgevoerde geluidsberekeningen laten zien dat de woning bij het bedrijf naast de kruising met de Deltaweg en Langeweg een overschrijding op geluid heeft. In een ontwerpoptie met VRI op de kruising zou hier met meerdere mitigerende maatregelen waaronder een geluidsscherm voldoende verlaging bereikt kunnen worden. Uitgaande van de optie met de ongelijkvloerse kruising is dit niet mogelijk en moet worden onderzocht of maatregelen aan de gevel afdoende zijn. De toename ten opzichte van de huidige situatie als gevolg van de nieuwe inrichting is overigens minimaal. De geluidsniveaus liggen nu ook al te hoog.

Oostelijke verplaatsing kruispunt Langeweg

Een voor de hand liggende optie voor de kruising Deltaweg–Langeweg lijkt het verplaatsen van de gehele kruising naar het oosten richting Wilhelminadorp ten opzichte van de huidige ligging. Voor met name het buurtschap Roodewijk en het bedrijf levert dit voordelen op in termen van ruimtelijke impact. Deze mogelijkheid is door het ontwerpteam onderzocht en beoordeeld, maar uiteindelijk afgefallen om de volgende redenen:

- Verschuiven van de kruising en het uitbuigen van de Deltaweg leidt tot extra bochten in de weg. Een uitbuiging met ruime bochten dient in samenhang met het totale wegverloop te worden beschouwd. Een weg met een uitbuiging en aansluiting op de Zandkreekdijk lijkt inpasbaar, maar dat betekent dat de totale weg vanaf natuurgebied de Schenge tot aan de Zandkreek verlegd gaat worden. Het ontwerp van de verschuiving moet namelijk nu al voldoen aan de ontwerp-eisen van een toekomstige 2x2 weg;
- Door het uitbuigen van de weg komen alle in- en uitvoegstroken in een bocht te liggen. Bij voorkeur liggen in- en uitvoegstroken echter in rechtstanden of in ruime bogen. Invloegen in een krappe boog leidt tot zichtbeperkingen op overig verkeer en is ongewenst. De verplaatsing heeft extra bochten in de weg en beperkt daarmee de keuzevrijheid en ontwerp-opties voor de toekomstige uitbreiding een nieuwe oeververbinding. Het is de vraag of een verschoven kruising in de toekomst in te passen is met een nieuwe oeververbinding bij de Zandkreek.
- Het extra uitbuigen leidt ook tot meer grondaankoop aan de oostzijde, terwijl aan de westzijde nog steeds veel grond aangekocht dient te worden voor het uitbuigen van de parallelweg;
- Het verschuiven van de weg naar het oosten levert aan het westen (landbouw)percelen op met niet voor de hand liggende grenzen en daarbij beperkingen in het bewerken van deze percelen;

2.3.4 Wegvak 5

Voor wegvak 5 is door de Provincie aangegeven dat de huidige inrichting grotendeels gehandhaafd blijft. Als aandachtspunt is meegegeven om maatregelen te treffen t.b.v. een betere doorstroming bij inbruikname van de bypass en scheiding van fietsverkeer en landbouwverkeer.

De beoordeelde ontwerpopties zijn opgenomen in tabel 5.

Tabel 5: Overzicht wegvak 5

Ontwerpopaties	Doorstroming	Veiligheid	Techniek	Ruimtelijke inpassing	Meege-nomen in EO-verdieping
1: Gescheiden fiets- en landbouwverkeer op bypass, met nieuwe fietsbrug en extra strook op hoofdrijbaan	+ fietsers volledig gescheiden over nieuwe brug (niet gecombineerd met landbouwverkeer) + verbetering van signalering en aanleg extra rijstroken voor verkeer richting bypass. — hoofdroute brede landbouwvoertuigen over bestaande brug van de bypass blijft gehandhaafd. Ook blijven zij wachten als bypass in gebruik is.	+ volledig scheiden van fiets- en landbouwverkeer. + extra rijstroken in hoofdroute om af te slaan naar bypass geeft minder risico op ongeval. — extra obstakel (brug) in de vaarroute.	— bouwkosten t.o.v. andere opties, nieuwe brug >€ 10 miljoen. — nieuwe brug is risicovol op sluiscolk.	— verbreding van grondlichaam bypass en nieuwe brug komen uit in het water (Natura 2000) — grootste impact op landschap. — verbreding van rijbaan op de Zandkreekdijk, dus meer asfalt.	✗
2: Gecombineerde, verbrede rijbaan fiets- en landbouwverkeer en extra strook hoofdrijbaan	+ verbetering van signalering en aanleg extra rijstroken voor verkeer richting bypass. — hoofdroute brede landbouwvoertuigen over bestaande brug van de bypass blijft gehandhaafd. Ook blijven zij wachten als bypass in gebruik is.	+ bijna volledig scheiden van fiets- en landbouwverkeer (niet op brug) + extra rijstroken in hoofdroute om af te slaan naar bypass geeft minder risico op ongeval.	+ bouwkosten t.o.v. optie 1.	+ te realiseren door huidige waterlijn (begin natura 2000) te respecteren. — verbreding van rijbaan op de Zandkreekdijk, dus meer asfalt.	✓

3: Aansluiten nieuwe profiel, systeem bypass handhaven	+ verbetering van signalering en aanleg extra rijstroken voor verkeer richting bypass. — hoofdroute brede landbouwvoertuigen over bestaande brug van de bypass blijft gehandhaafd. Ook blijven zij wachten als bypass in gebruik is.	+ extra rijstroken in hoofdroute om af te slaan naar bypass geeft minder risico op ongeval. — geen scheiding van fiets- en landbouwverkeer.	+ bouwkosten t.o.v. opties 1 en 2.	+ geen significante wijzigingen in het landschap. + te realiseren door huidige waterlijn (begin natura 2000) te respecteren. — verbreding van rijbaan op de Zandkreeksdam, dus meer asfalt.	X
--	---	--	------------------------------------	---	---

Samenvatting (tabel 5)

De ontwerpopties 1 en 3 zijn afgefallen om verder uit te werken. Dit komt voor optie 1 vooral door de hoge bouwkosten van de extra fietsbrug en het risico op de bestaande sluiskolk van de Zandkreeksluis. Optie 3 valt met name af op verkeersveiligheid, voor fiets- en landbouwverkeer blijft de bestaande situatie gehandhaafd. Optie 2 geeft de beste kosteneffectiviteit om te voldoen aan de opdracht: het verbeteren van de doorstroming en het – zoveel als mogelijk - uit elkaar halen van fiets- en landbouwverkeer.

Geluid

Uit de geluidberekeningen blijkt dat de woningen op het sluiscomplex een hoge geluidsbelasting hebben. Deze woningen zijn in het verleden al gesaneerd in het kader van geluidwerende maatregelen. Vooralsnog is het uitgangspunt dat hier dan ook geen aanvullende maatregelen meer getroffen hoeven worden.

2.3.5 Wegvak 7

Wegvak 7 betreft de aansluiting met de Oost-Westweg (N255). Door de Provincie is meegegeven dat de bestaande inrichting gehandhaafd blijft, aangezien de hoofdrijbaan hier al 2x2 is. Er is aandacht gevraagd voor de aansluiting van de doorfietsroute op een gecombineerde parallelweg.

Ter voorbereiding op de waarderingsfase is er een ontwerpoptie uitgewerkt van een geheel vrijliggend doorfietspad in het verlengde van wegvak 6. Dit vrijliggend fietspad komt te liggen naast de secundaire waterkering, gaat over landbouwpercelen en kruist de N255 (Oost-Westweg) met een fietsbrug of een fietstunnel.

De beoordeelde ontwerpopties zijn opgenomen in tabel 6.

Tabel 6: Overzicht wegvak 7

Ontwerptopties	Doorstroming	Veiligheid	Techniek	Ruimtelijke inpassing	Meege- nomen in EO- verdieping
1: vrijliggend fietspad met fietsbrug N255	+ Geen invloed op de hoofdrijbaan. + Landbouwverkeer kan onderling passeren op de bestaande parallelweg, geen fietsers aanwezig. + Fietser kan van Goes tot Oosthoekweg vrijliggend fietsen.	+ Geheel vrijliggend fietspad tot voorbij de N255 – Nieuw kunstwerk (obstakel) in de N255, risico op aanrijdingen. – Fietser kan nog steeds gebruik maken van bestaande parallelweg, oude situatie blijft dan gehandhaafd.	+ Secundaire waterkering blijft gehandhaafd. – Brug bouwen over de N255, tijdelijke verkeersmaatregelen nodig. – Kosten relatief hoog in verhouding tot de oplossing.	– Aanleg fietsbrug in het landschap > past niet in het vlakke polderland – Grote impact in polder en groeninrichting	×
2: vrijliggend fietspad met fietstunnel N255	+ Geen invloed op de hoofdrijbaan + Landbouwverkeer kan onderling passeren op de bestaande parallelweg, geen fietsers aanwezig. + Fietser kan van Goes tot Oosthoekweg vrijliggend fietsen.	+ Geheel vrijliggend fietspad tot voorbij de N255 – Fietser kan nog steeds gebruik maken van bestaande parallelweg, oude situatie blijft dan gehandhaafd.	+ Secundaire waterkering blijft gehandhaafd. – Fietstunnel bouwen onder bestaande N255 geeft risico op verzakkingen – Kosten relatief hoog in verhouding tot de oplossing.	+ Fietstunnel is beter in te passen als een fietsbrug. – Grote impact in polder en groeninrichting – Fietstunnel in dit gebied (polder) sociaal onveilig	×

Nader onderzoek (EO verdiepend onderzoek)

De twee ontwerptopties uit tabel 6 hebben een grote impact op de omgeving en de realisatiekosten zijn hoog. Daarnaast komt er een nieuw kunstwerk over of onderdoor de N255 te liggen, waarbij de vraag is of deze voorziening voldoende uitnodigt om gebruik van te maken. Daarom is in de verdiepende fase een extra ontwerptoptie uitgewerkt. In deze ontwerptoptie wordt de bestaande parallelweg verbreedt en voorzien van fietsstroken tussen de Oudedijk en de Oosthoekweg. De bestaande kunstwerken (viaduct N255 en tunnel onderdoor op- en afrit N255) blijven liggen. Deze extra ontwerptoptie is opgenomen in tabel 7.

Tabel 7: Extra ontwerptoptie in wegvak 7

Ontwerptopties	Doorstroming	Veiligheid	Techniek	Ruimtelijke inpassing	Meege-nomen in EO-verdieping
Extra ontwerptoptie: verbreden parallelweg	+ Landbouwverkeer kan onderling passeren op het hele wegvak + Fietzers kunnen doorfietsen tot Oosthoekweg.	+ Fietsverkeer en landbouwverkeer hebben meer ruimte om elkaar te passeren – Fietsverkeer en landbouwverkeer blijven op 1 rijbaan, niet gescheiden.	+ Secundaire waterkering blijft gehandhaafd. + Verbreden verharding is eenvoudig uit te voeren. – Fietsverkeer moet tijdens de werkzaamheden worden omgeleid.	+ Inpassing is eenvoudig, geen aanpassingen aan kunstwerken en secundaire kering + Geen aankoop van gronden.	✓

Samenvatting (tabel 6 en 7)

De ontwerptopties 1 en 2 zijn afgefallen voor verdere uitwerking. Deze ontwerpen bieden beperkte functionele meerwaarde in verhouding tot de kosten. Bovendien hebben ze een aanzienlijke impact op het landschap en vereisen ze extra gronden voor de uitvoering van de werkzaamheden.

De extra ontwerptoptie, waarbij de bestaande parallelweg wordt verbreed, is een effectieve maatregel op het gebied van verkeersveiligheid. Door de verbreding ontstaat meer ruimte voor landbouwverkeer en fietsverkeer, ook al blijven beide op één rijbaan rijden. Dit draagt bij aan een veiliger en beter georganiseerde verkeerssituatie.

3 Resultaat Voorlopig Ontwerp

De voorkeursoplossing voor de herstructurering van de Deltaweg is per wegvak hieronder gemotiveerd. Met name voor wegvak 1, kruising Goes en wegvak 3 kruising Langeweg is nader toegelicht welke ontwerpoptie wordt geadviseerd om mee te nemen naar de volgende fase, en onderdeel te laten zijn van het Voorlopig Ontwerp.

3.1 Wegvak 1

Alle drie de ontwerpopties uit paragraaf 2.3.1 zorgen voor een goede doorstroming van het verkeer en voldoen aan de CROW-richtlijnen voor verkeersveiligheid. De belangrijkste verschillen zitten in de uitvoerbaarheid, hinder tijdens de aanleg, ruimtelijke inpassing en kosten.

De ontwerpopties 1a en 2 hebben als belangrijk voordeel dat de aanleg grotendeels naast de bestaande Deltaweg kan plaatsvinden. Hierdoor kan het verkeer tijdens de bouw grotendeels blijven rijden en blijft de hinder voor de omgeving beperkt. Dit in tegenstelling tot optie 4, die ingrepen in het bestaande tracé van de N664 vraagt en daardoor tijdelijke kruispunten en langdurige verkeersmaatregelen noodzakelijk maakt. De uitvoering van deze optie zou aanzienlijk meer overlast en risico's met zich meebrengen.

Wanneer wordt gekeken naar de kosten en functionaliteit, blijkt optie 1a de meest kosteneffectieve oplossing. Deze optie biedt de beste balans tussen verkeerskundige prestaties, veiligheid, uitvoerbaarheid, hinderbeperking en kosten.

Ruimtelijk gezien is optie 1a een compact ontwerp dat goed past binnen de beschikbare ruimte. De weg komt echter op een verhoogd grondlichaam te liggen en is daardoor meer zichtbaar in de omgeving dan bij de andere ontwerpopties. Een aantal partijen uit de klankbordgroep hebben aangegeven dit onwenselijk te vinden, zowel vanwege de landschappelijke impact als mogelijke geluidseffecten. Uit het geluidsonderzoek blijkt echter dat de onderlinge verschillen tussen de ontwerpopties beperkt zijn: in alle gevallen zijn dezelfde geluidswerende maatregelen nodig om aan de wettelijke normen te voldoen.

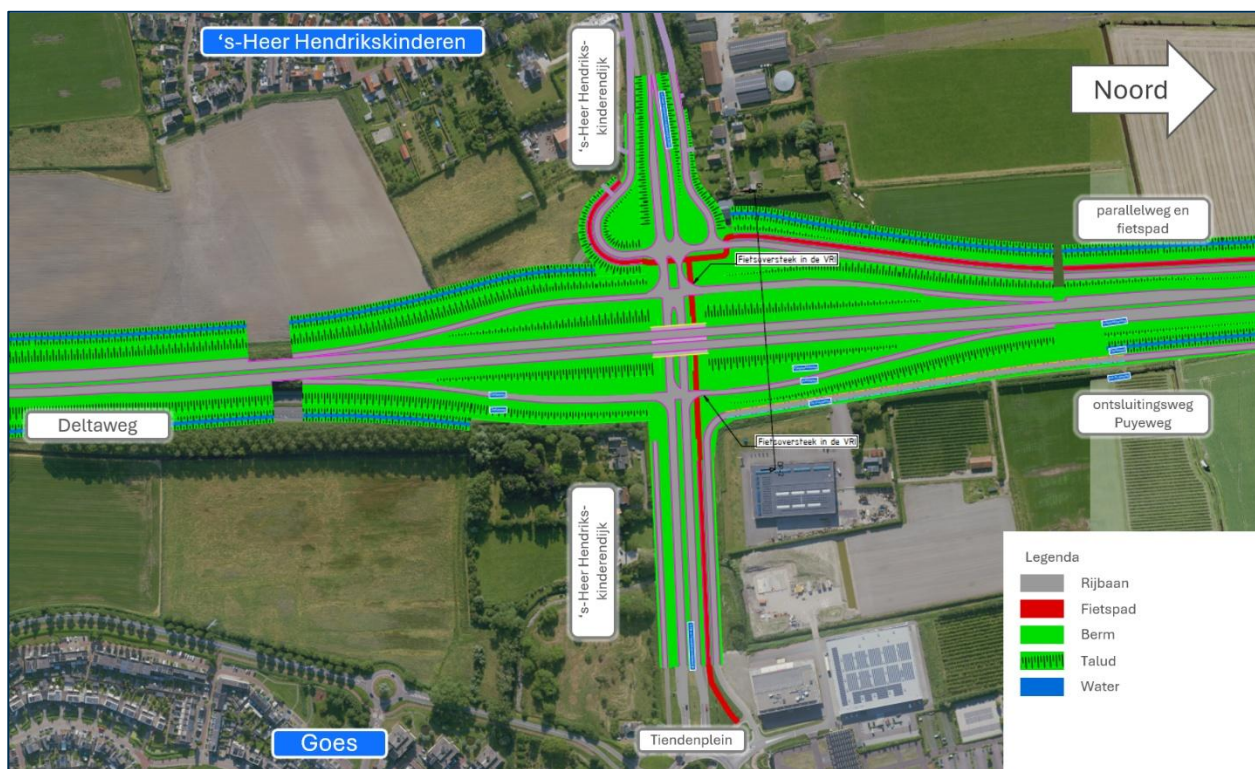
De landschappelijke impact van optie 1a is wel aanwezig, maar kan in de volgende fase verder worden onderzocht en verzacht door middel van landschappelijke inpassing, bijvoorbeeld door middel van gerichte beplanting die delen van de weg aan het zicht onttrekt.

Een belangrijk voordeel ten opzichte van ontwerpopties 2 en 4 is dat optie 1a ruimte biedt om fietstunnels aan het ontwerp toe te voegen. Afhankelijk van het aantal tunnels dat nodig wordt geacht, liggen de verwachte bijkomende kosten hiervoor op ca. € 9 miljoen euro. Zowel gemeente Goes als meerdere belanghebbenden uit de klankbordgroep hebben de nadrukkelijk wens uitgesproken deze wel in het ontwerp mee te nemen.

Alles overwegende wordt geadviseerd om ontwerpoptie 1a als voorkeursontwerp mee te nemen in de verdere uitwerking van het voorlopig ontwerp (VO).

Voor wegvak 1 is het voorkeursontwerp zoals weergegeven in figuur 5:

Haarlemmermeer met Verkeersregelininstallatie (VRI), Deltaweg over 's-Heer Hendrikskinderendijk.



Figuur 6: wegvak 1, ongelijkvloerse kruising, Deltaweg hoog (Haarlemmermeer) met VRI

3.2 Wegvak 2, 4 en 6

De drie profielen voor de wegvakken 2, 4 en 6, zoals beschreven in paragraaf 2.3.2, zorgen elk voor een goede en veilige doorstroming van de Deltaweg op de hoofdrijbaan.

In alle ontwerpopties is voorzien in een parallelweg en een vrijliggend fietspad (doorfietsroute). De belangrijkste verschillen tussen de profielen zitten in de uitvoerbaarheid, de mate van hinder tijdens de aanleg, de toegevoegde waarde voor toekomstige ontwikkelingen en het behoud van de belevingswaarde van het landschap.

De ontwerpopties Basis en Basis Plus hebben als belangrijk voordeel dat de aanleg grotendeels naast de bestaande Deltaweg kan plaatsvinden. Hierdoor blijft de hoofdrijbaan tijdens de werkzaamheden minimaal met één rijstrook beschikbaar, en kan de parallelweg eveneens worden ingezet. Wel zijn snelheid verlagende maatregelen noodzakelijk om de veiligheid te waarborgen. Bij de optie Minimaal, is de bestaande Deltaweg tijdens de aanleg niet bruikbaar. Dit leidt tot omleidingen en daarmee tot meer verkeershinder.

Met het oog op toekomstige ontwikkelingen, zoals de aanleg van een 2x2 hoofdrijbaan, is de optie Basis Plus de meest logische keuze. In deze optie wordt gekozen voor het compacte toekomstige 2x2 profiel zoals toegelicht in paragraaf 2.2.2. Dit profiel is niet alleen ruimte-efficiënt, maar biedt ook meer zekerheid. Door nu al te ontwerpen met dit profiel als uitgangspunt, ontstaat een slimme ruimtereservering

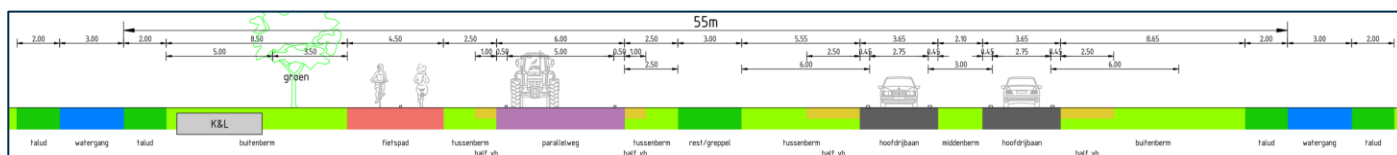
die toekomstige uitbreiding mogelijk maakt zonder dat het huidige ontwerp overmatig ruimte inneemt en goed is in te richten als een 2x1 80 km/uur weg.

Het profiel biedt voldoende ruimte voor een landschappelijke inrichting met brede bermen en groen.

Daarnaast blijft er ruimte beschikbaar voor het weidse uitzicht over het omliggende landschap langs de Deltaweg, waardoor de ruimtelijke kwaliteit en belevingswaarde behouden blijven.

Alles overwegende wordt geadviseerd om het Basis Plus profiel als voorkeursontwerp mee te nemen in de verdere uitwerking van het Voorlopig Ontwerp (VO)

Voor wegvak 2, 4 en 6 is de voorkeursoplossing zoals weergegeven in figuur 6: **Basis Plus profiel**



Figuur 7: wegvak 2: Basis Plus profiel

3.3 Wegvak 3

Voor wegvak 3 zijn twee ontwerpopties nader beschouwd: optie 1 en optie 4 (voor omschrijving zie paragraaf 2.3.3. Daarbij is vooral gekeken naar de hoofddoelstelling van het project Herstructurering Deltaweg: een veilige en vlotte doorstroming van het verkeer.

Ontwerpoptie 1 – Gelijkvloerse oplossing

Ontwerpoptie 1 is een oplossing met verkeerslichten op maaiveldniveau en een ongelijkvloerse kruising van fietsers van de Langeweg onderdoor de Deltaweg. Deze optie is goedkoper in aanleg en voldoet op korte termijn aan de verkeersvraag. Tegelijkertijd kent deze oplossing belangrijke beperkingen:

- Het doorgaande verkeer op de Deltaweg moet blijven stoppen bij de kruising;
- Er blijft sprake van kruisingen met lokaal verkeer (Langeweg);
- Daardoor blijven er wachttijden en conflictpunten, al zijn die kleiner dan in de bestaande situatie;
- Naar verwachting is na 2040 een nieuwe aanpassing nodig om de doorstroming op peil te houden.

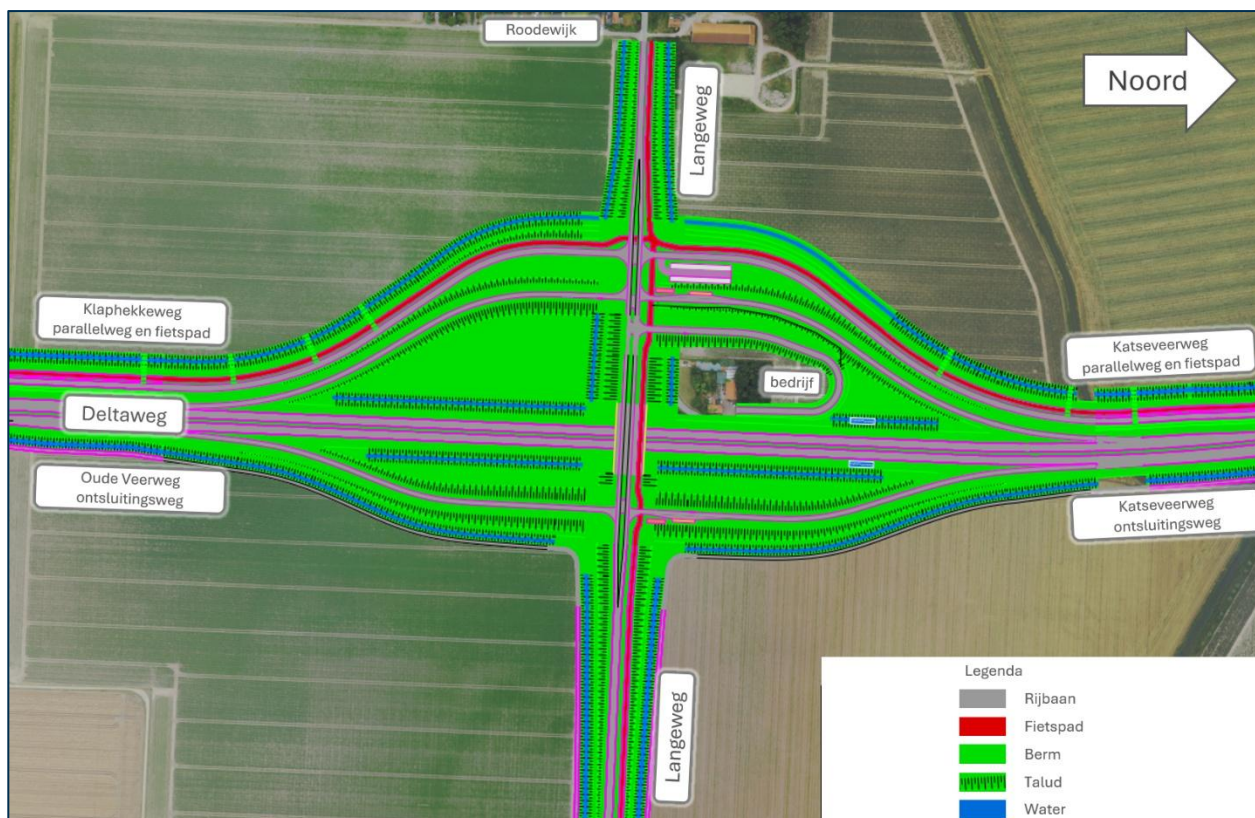
Ontwerpoptie 4 – Ongelijkvloerse oplossing (Haarlemmermeer)

Ontwerpoptie 4 is een ongelijkvloerse kruising, waarbij de Langeweg over de Deltaweg wordt geleid. De voordelen van deze optie zijn:

- Volledige scheiding van verkeersstromen, wat zorgt voor vrije doorstroming op de Deltaweg;
- Een veiliger verkeersafwikkeling door het verminderen van conflicten tussen lokaal en doorgaand verkeer;
- De aanleg kan grotendeels naast de bestaande Deltaweg plaatsvinden, wat minder hinder oplevert tijdens de uitvoering.

Hoewel ontwerpoptie 4 een hogere investering vraagt (ca. € 23 miljoen), sluit deze beter aan bij de hoofddoelstelling van het project: een veilige en vlotte Deltaweg. Door de volledige scheiding van verkeersstromen biedt deze optie op lange termijn de beste balans tussen veiligheid, doorstroming en uitvoerbaarheid. Daarom wordt geadviseerd om te kiezen voor **ontwerpoptie 4 – Haarlemmermeer, Langeweg hoog** als **voorkeursontwerp voor wegvak 3** (zie figuur 8).

In de volgende fase (de ontwerpfase) is het van belang extra aandacht te besteden aan de omgeving, met name aan de inpassing van het bedrijf langs de Deltaweg en de landschappelijke inpassing van het ontwerp. Tijdens het participatietraject hebben zowel bewoners uit de Roodewijk als de eigenaren van het bedrijf in de klankbordgroep aangegeven niet tevreden te zijn met dit voorkeursontwerp voor wegvak 3. Dit vraagt in de vervolgfase om gerichte aandacht en overleg, om te verkennen hoe het ontwerp verder kan worden geoptimaliseerd en in hoeverre mogelijke bezwaren kunnen worden verlicht.



Figuur 8: wegvak 3: ongelijkvloerse kruising (Haarlemmermeer) met Langeweg hoog

3.4 Wegvak 5

Zoals omschreven in paragraaf 2.3.4 voldoet ontwerpoptie 2 het beste aan de opdracht. Voor wegvak 5 wordt daarom gekozen voor een oplossing waarbij de hoofdrijbaan bij de aansluiting met de bypass wordt voorzien van in- en uitvoegstroken die duidelijker de rijrichting en het moeten voorsorteren aangeven en worden ondersteund en voorzien van geoptimaliseerde signalering voor duidelijke verkeersgeleiding. De hoofdrijbaan op de bypass blijft ongewijzigd. Fietzers maken gebruik van een vrijliggend fietspad over de secundaire brug. Wanneer het doorgaande verkeer gebruikt maakt van de bypass mag het landbouwverkeer tot 3 meter ook gebruik maken van de secundaire brug en voertuigen breder dan 3 meter moeten wachten op opstelvakken tot de bypass weer beschikbaar is. In deze situatie maken zowel fietsers als landbouwvoertuigen (niet breder dan 3 meter) gebruik van het fietspad over de secundaire brug.

Alles overwegende wordt geadviseerd om ontwerpoptie 2 als voorkeursontwerp mee te nemen in de verdere uitwerking van het Voorlopig Ontwerp (VO).

Voor wegvak 5 is de voorkeursoplossing zoals weergegeven in figuur 9: **Gecombineerde, verbrede rijbaan fiets- en landbouwverkeer en extra in- en uitvoegstroken op de hoofdrijbaan.**

[illegible]

3.5 Wegvak 7

De extra ontwerpoptie: Het verbreden van de parallelweg is een goed alternatief om de verkeersveiligheid voor fietsers en landbouwverkeer te verbeteren ten opzichte van de huidige situatie. Door het verbreden van de weg en aanleg van fietsstroken ontstaat er meer ruimte voor het landbouwverkeer wat de veiligheid van de fietser verbetert. Met een relatief lage investering (ca. 1.3 miljoen) wordt er een effectieve maatregel genomen.

Voor wegvak 7 is de voorkeursoplossing volgens figuur 10: **Verbreden Parallelweg.**



Figuur 10: Verbreden Parallelweg

4 Investerings

4.1 Totale investering

Ten behoeve van het project Herstructurering Deltaweg is er een SSK-raming gemaakt met de volgende uitgangspunten:

- Prijspeil 1 januari 2025;
- SSK 2018 versie 2.4.001 van CROW;
- Deterministische raming op basis van het ontwerp;
- Voor de investeringskosten is een geschatte bandbreedte van $\pm 35\%$ gehanteerd. Deze bandbreedte past bij de huidige status van het ontwerp;
- De verlegging van kabels en leidingen maakt onderdeel uit van de raming;
- Het vervangen en nieuw aanbrengen van kunstwerken maakt onderdeel uit van de raming;
- Bron eenheidsprijzen: Generiek Prijzenboek en kostengeneratoren Haskoning;
- Kosten geraamd exclusief BTW.

De resultaten van de voorkeursoplossing zijn weergegeven in onderstaande tabel 8.

Tabel 8: Resultaten voorkeursoplossing

Wegvak	Investeringskosten	Bandbreedte laagste waarde	Bandbreedte hoogste waarde
Wegvak 1 H.L.meer hoog	€ 52.900.000	€ 34.400.000	€ 71.400.000
Wegvak 2 Basis Plus	€ 11.700.00	€ 7.600.000	€ 15.800.000
Wegvak 3 H.L. meer, Langeweg Hoog	€ 61.100.000	€ 39.700.000	€ 82.500.000
Wegvak 4 Basis Plus	€ 6.600.000	€ 4.300.000	€ 8.900.000
Wegvak 5 Fietspad en Parallelweg	€ 4.600.000	€ 3.000.000	€ 6.200.000
Wegvak 6 Basis Plus	€ 15.500.000	€ 10.100.000	€ 21.000.000
Wegvak 7 Verbreiding Parallelweg	€ 1.300.000	€ 800.000	€ 1.700.000
Totaal	€ 153.700.000	€ 99.900.000	€ 207.500.000

4.2 Extra bouwstenen

Binnen het ontwerp zijn nog extra bouwstenen gedefinieerd die geen onderdeel uitmaken van de raming in tabel 7:

1 Waterveiligheid in wegvak 6;

In het kader van de aanpak van de Deltaweg is ook de ontwerpoptie 'Basis Plus profiel' onderzocht, waarbij wegvak 6 dient als route voor hulpdiensten na een overstroming. Voor deze ontwerpoptie zijn uitgangspunten en maatregelen geformuleerd om te waarborgen dat de Deltaweg 48 uur na een overstroming bruikbaar is voor hulpdiensten. In de uitvoering betekent dit het verhogen van de hoofdrijbanen van de Deltaweg over een lengte van 750 meter in wegvak 6.

2 Faunapassage in wegvak 2;

In wegvak 2 is het mogelijk een faunapassage op te nemen ter hoogte van de Oude Zeedijk ten behoeve van groter wild. Hiermee wordt een (verbeterde) ecologische verbinding gemaakt tussen de gebieden. Ook draagt het bij aan de veiligheid op de wegen doordat groter wild niet meer oversteekt op de parallelweg en de hoofdrijbaan.

3 Zero Emissie materieel (ZE).

In een aparte raming is rekening gehouden met de inzet van zero-emissie materieel, waarbij 98% van de draaiuren wordt uitgevoerd met geëlektrificeerd materieel. Deze raming is opgesteld om de meerkosten inzichtelijk te maken. De kosten zijn gebaseerd op productiehoeveelheden en draaiuren, en geven een indicatie passend bij de huidige fase van het project.

De resultaten zijn weergegeven in onderstaande tabel 9, deze bedragen zijn exclusief BTW.

Tabel 9: verwachte kosten bouwstenen

Bouwsteen	Investeringskosten	Bandbreedte: laagste waarde	Bandbreedte hoogste waarde
Waterveiligheid in wegvak 6	€ 3.800.000	€ 2.400.000	€ 5.000.000
Faunapassage in wegvak 2	€ 3.800.000	€ 2.400.000	€ 5.000.000
Zero Emissie materieel (ZE)	€ 21.500.000	€ 14.000.000	€ 29.100.000

4 Fietstunnels kruising Goes wegvak 1;

In wegvak 1 is ook de mogelijkheid om fietstunnels toe te voegen aan het voorkeursontwerp. Een eerste inschatting is gemaakt voor het toevoegen van fietstunnels, zowel in noord zuidelijke richting, als oost westelijke richting, naar verwachting zijn de kosten hiervoor € 9 miljoen excl. BTW. Indien deze bouwsteen als meekoppelkans wordt meegenomen in de ontwerpfase vraagt dit een verdere uitwerking.

5 Conclusie en advies

De **Herstructurering van de Deltaweg** is in de (verdiepende) fase van het Elementair Ontwerp (EO) uitgewerkt in een voorkeursontwerp per wegvak (VO). Deze voorkeursontwerpen zijn zorgvuldig afgestemd op de specifieke kenmerken en uitdagingen van elk wegvak. Door de inzet van het kernteam en de uitkomsten van de waarderingssessie en klankbordsessies is een voorlopig ontwerp ontstaan dat de basis vormt voor verdere planvorming. Het voorkeursontwerp in wegvak 3 vraagt in de vervolgfase om een gerichte verkenning van optimalisatie van het ontwerp.

De uitgewerkte ontwerptopties en profielen – waaronder het Haarlemmermeerprofiel met VRI, het Basis Plus profiel– bieden een goede balans tussen verkeersveiligheid, doorstroming, landschappelijke inpassing en uitvoerbaarheid. Elk wegvak kent sterke punten die bijdragen aan een robuuste infrastructuur, maar ook aandachtspunten die in de volgende ontwerpfase zorgvuldig moeten worden meegenomen.

De totale investeringskosten voor de voorkeursoplossing (Voorlopig Ontwerp) bedragen **circa € 153,7 miljoen exclusief BTW**, met een bandbreedte (35%) van **€ 99,9 miljoen tot € 207,5 miljoen**, passend bij de huidige definitiefase. Daarnaast zijn vier **aanvullende** bouwstenen geïdentificeerd – waterveiligheid, faunapassage, zero emissie materieel en fietstunnels – die bijdragen aan duurzaamheid en toekomstbestendigheid van het project.

Tekeningen ontwerpen

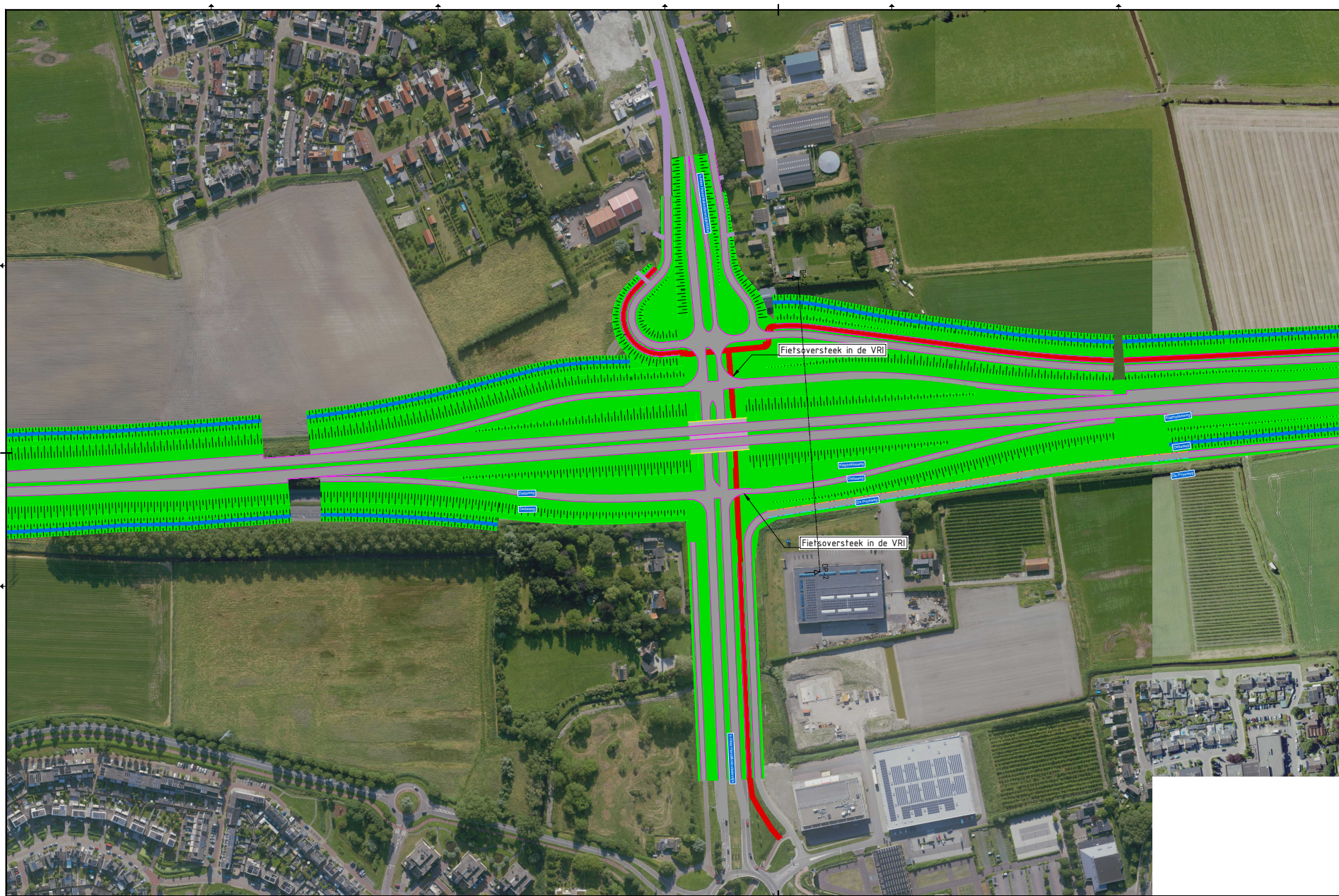
Bijlage: *Bijlage A1 – Tekeningen ontwerpen*

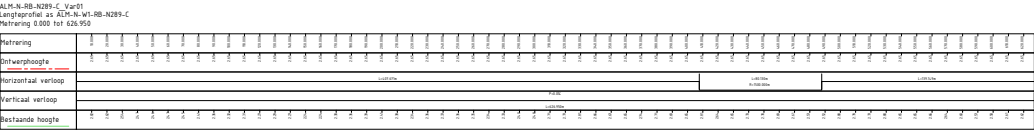
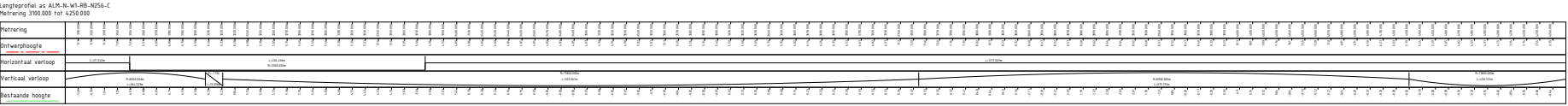
Wegvak-ontwerpties
1-1a: Haarlemmermeer met VRI, Deltaweg hoog
1-2: Haarlemmermeer met VRI, Deltaweg onderdoor
1-4: Haarlemmermeer met VRI, Half verdiept
2: Basis plus profiel
3-1: VRI met fietstunnel
3-4: Haarlemmermeer, Langeweg hoog
4: Basis plus profiel
5-2: Gecombineerde, verbrede rijbaan fiets- en landbouwverkeer en extra strook hoofdrijbaan
6: Basis plus profiel
7-2: Verbreden parallelweg

De getoonde tekeningen in deze bijlage zijn verkleind naar A4-formaat. De weergegeven schaal en afmeting in de tekenhoofden zijn van de originele tekeningen.

Wegvak 1

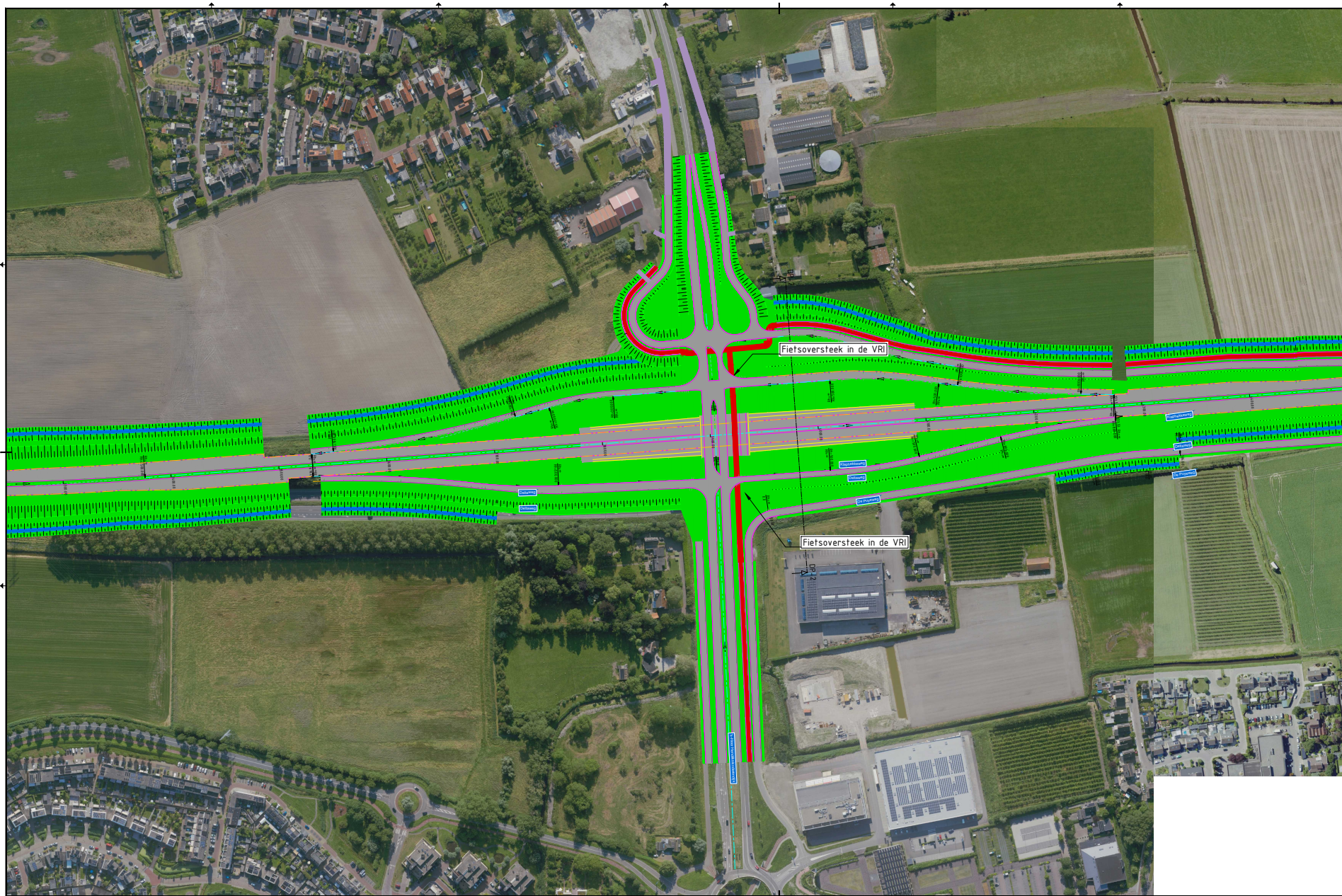
1a – Haarlemmermeer met VRI, Deltaweg hoog

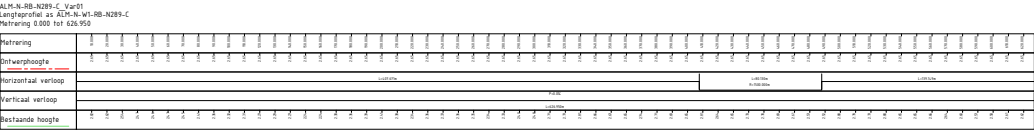
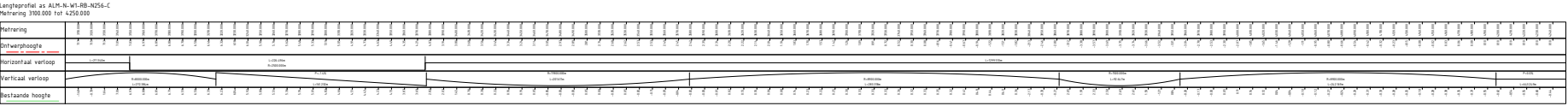




Wegvak 1

2 – Haarlemmermeer met VRI, Deltaweg onderdoor



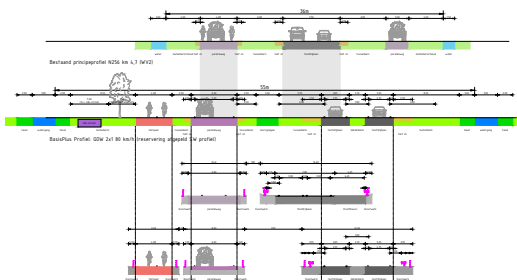
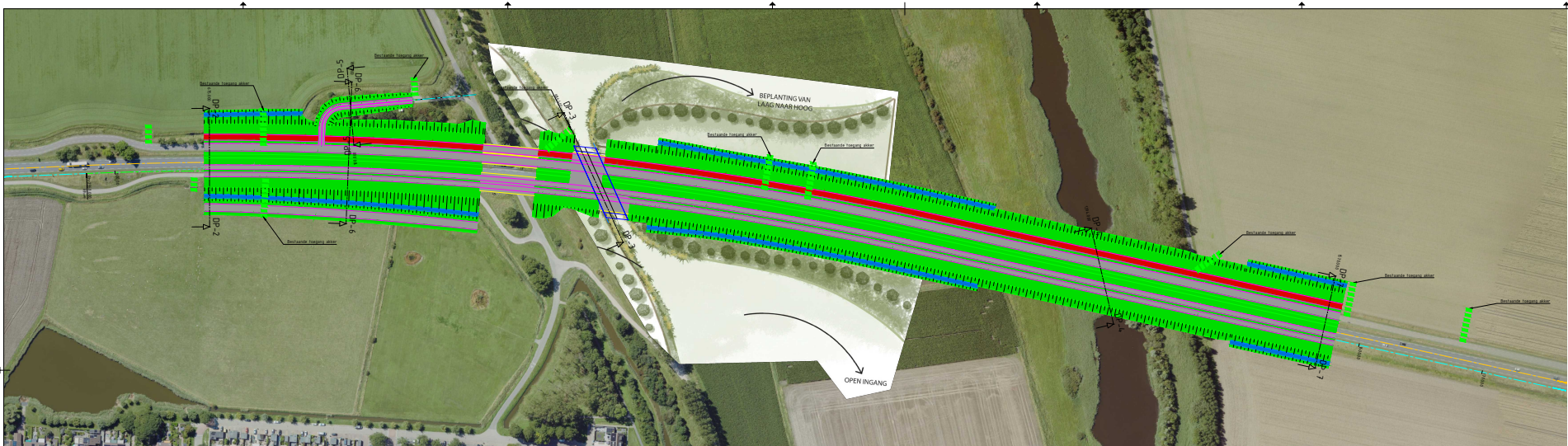


Wegvak 1

4 – Haarlemmermeer met VRI, Half verdiept

Wegvak 2

Basis plus profiel



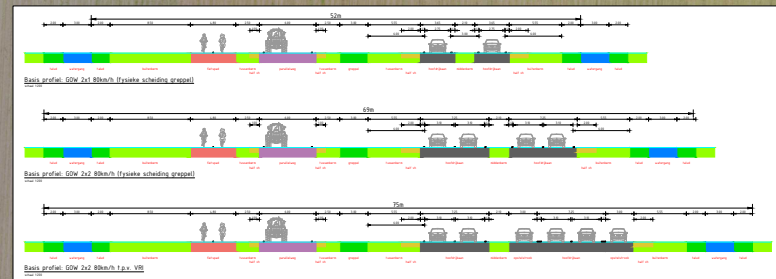
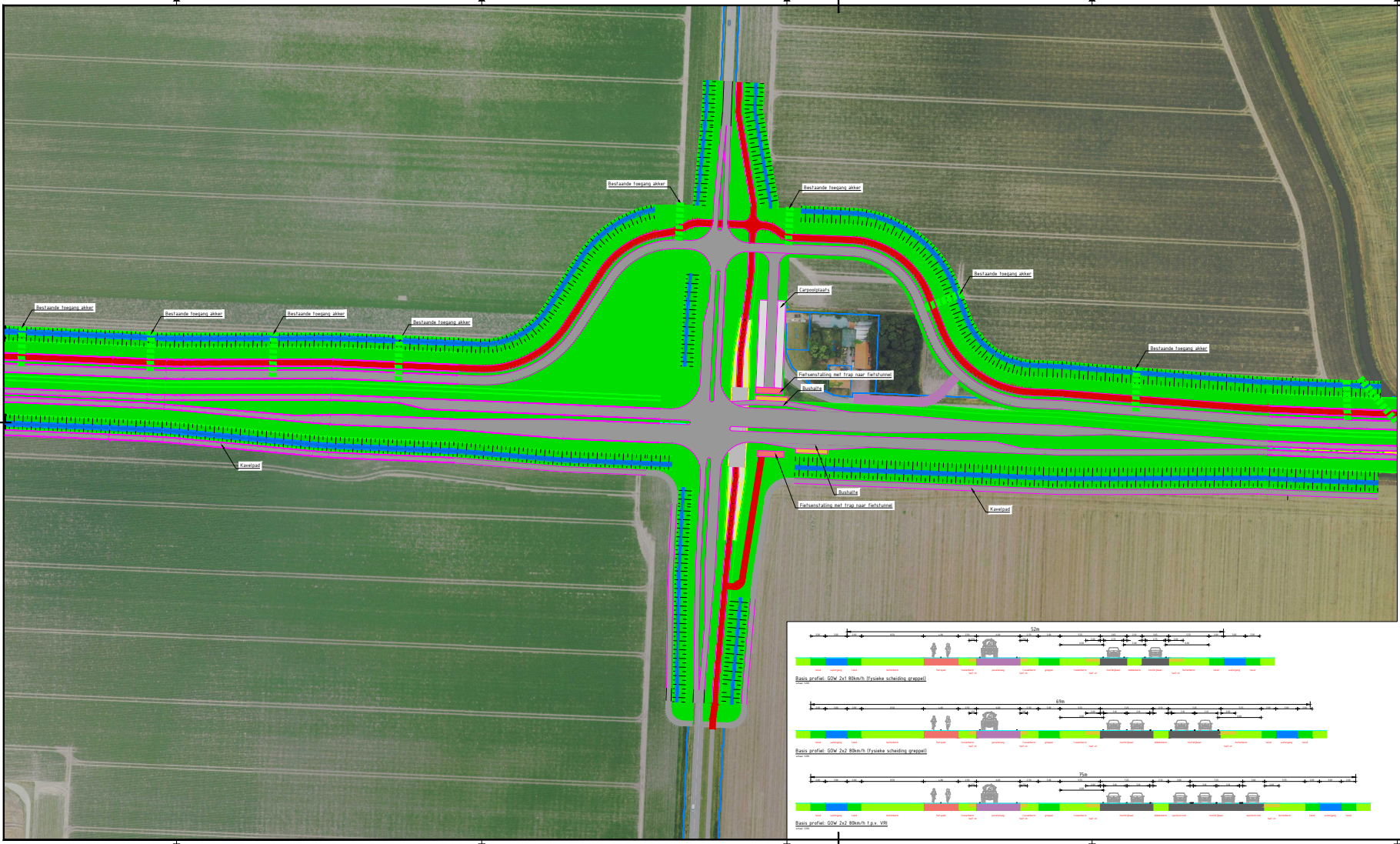
Opmerkingen

- Maten in meters, tenzij anders vermeld;
- Materiaalmaten in millimeters, tenzij anders vermeld;
- Hoofdmaten in meters t.o.v. N.A.P., tenzij anders vermeld;
- Diameters in millimeters, tenzij anders vermeld;
- Coördinaten in meters t.o.v. Rijksdriehoekswaakstelsel;
- Hoeken in graden (DGR);
- Ligging kabels en leidingen indicatief weergegeven, exacte ligging bepalen d.m.v. het graven van proefputten.

Schaal 1:100

Wegvak 3

1 – VRI-kruising met fietstunnel



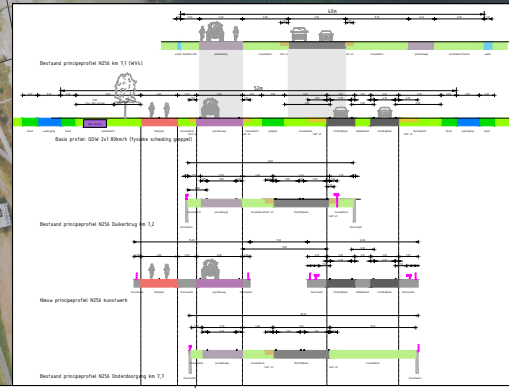
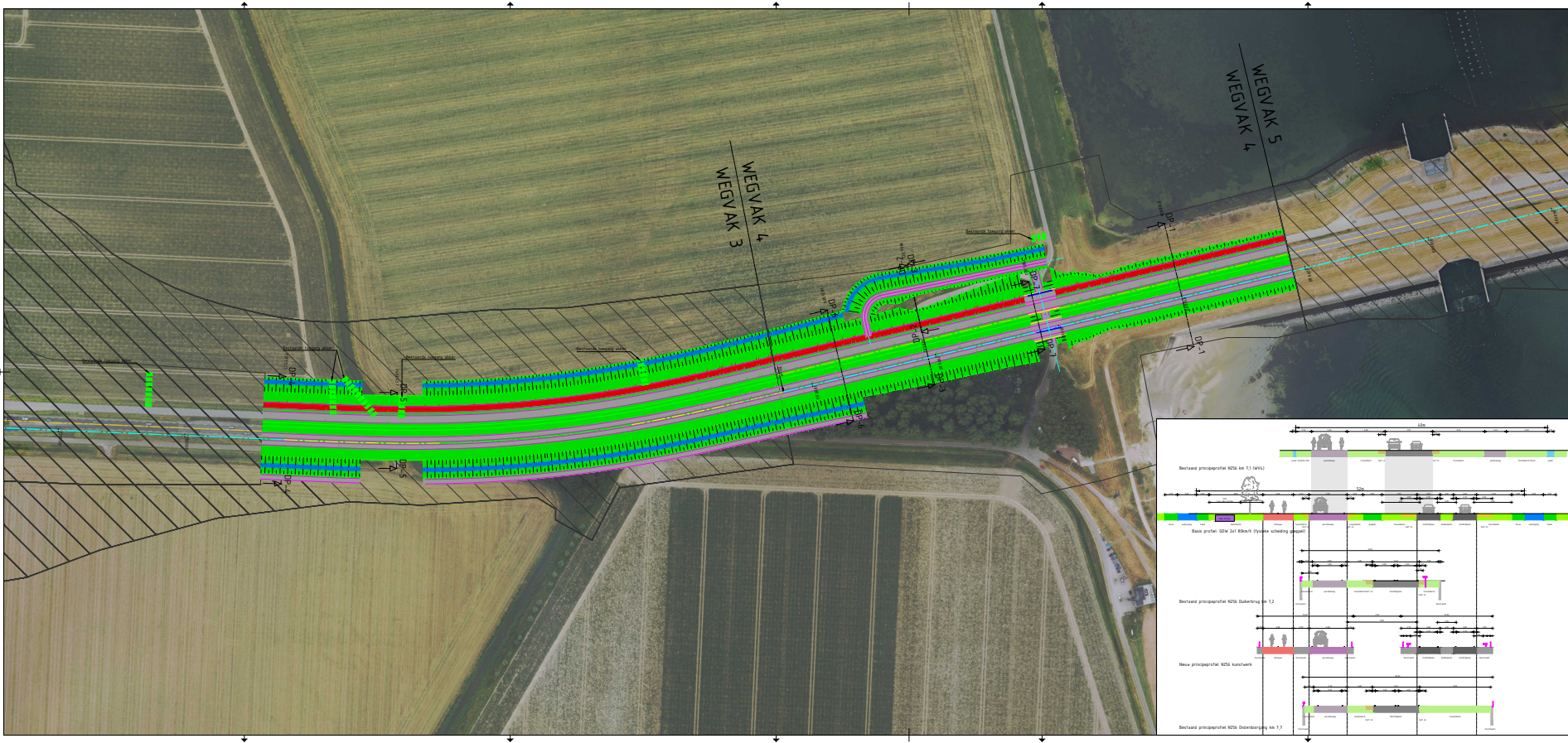
Provincie Zeeland	Provincie Zeeland
Herstructurering Deltaweg	Herstructurering Deltaweg
Variant 1: VRI	Variant 1: VRI
SITUATIE WEGVAK 3, PRESENTATIE	SITUATIE WEGVAK 3, PRESENTATIE
A1.0	A1.0
1:1000	1:1000
EO	EO
BK2354-RHD-WE-W3M3-C-EO-N	BK2354-RHD-WE-W3M3-C-EO-N

Wegvak 3

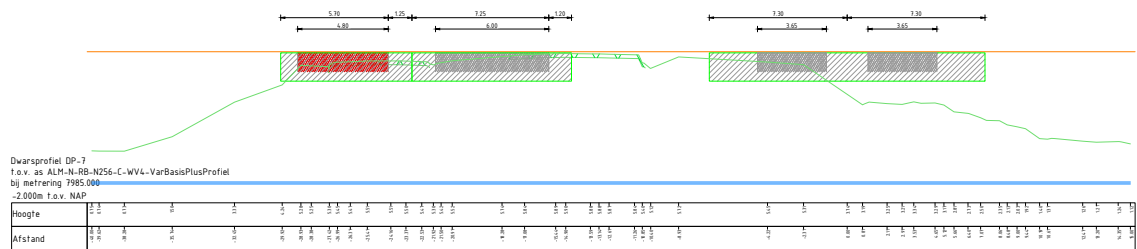
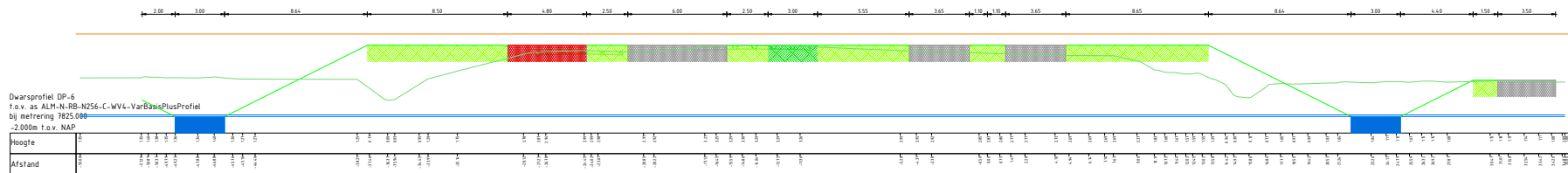
4 – Haarlemmermeer, Langeweg hoog

Wegvak 4

Basis plus profiel



Provincie Zeeland		Provincie Zeeland
Herstructurering Deltaweg		Herstructurering Deltaweg
Variant basis plus profiel		Variant basis plus profiel
SITUATIE WEGVAK 4		SITUATIE WEGVAK 4
Auteurs	T: 0000	000004-RHD-WEG-VAK-40-C-EG-N



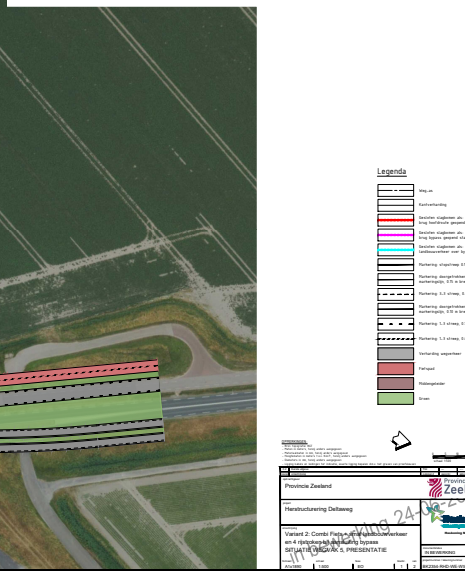
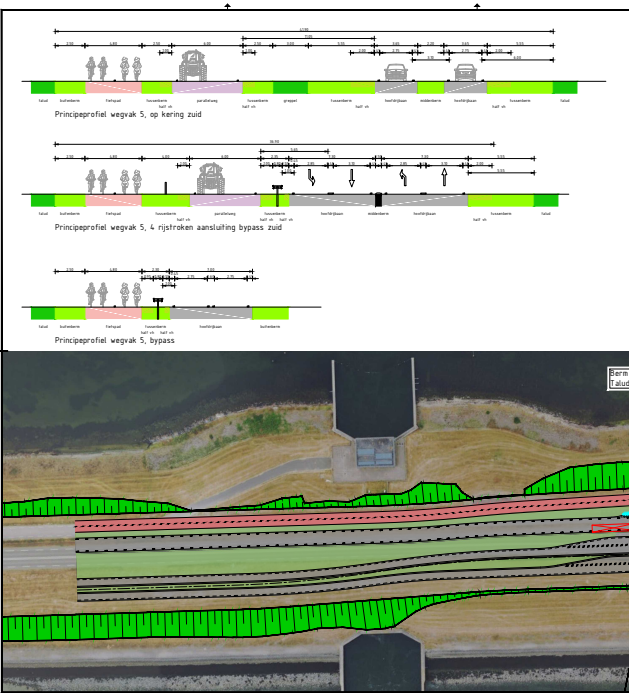
Opmerkingen

- Platen in meters, tenzij anders vermeld.
- Referentiestanden in millimeters, tenzij anders vermeld.
- Hoogten in meters t.o.v. N.A.P., tenzij anders vermeld.
- Diameters in millimeters, tenzij anders vermeld.
- Hoeken in graden (DGS).
- Ligging kabels en leidingen indicatief weergegeven, exacte ligging bepalen d.m.v. het graven van proefputten.

Schaal 1:50

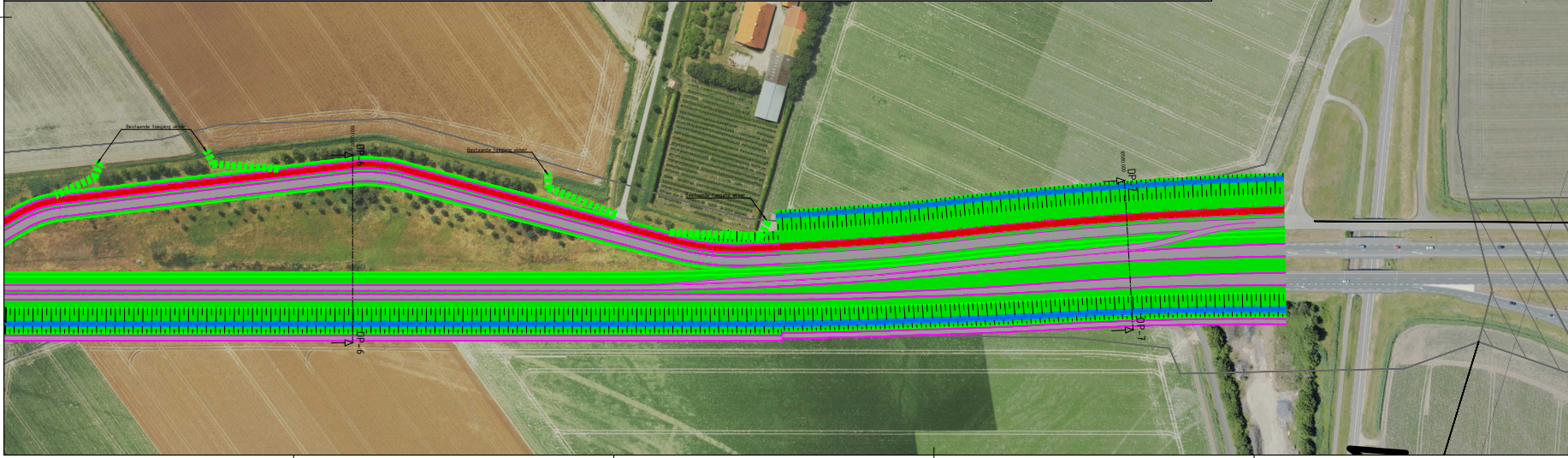
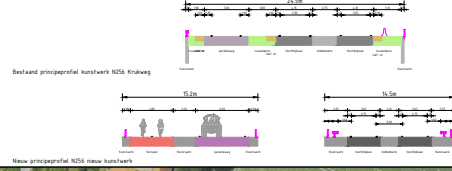
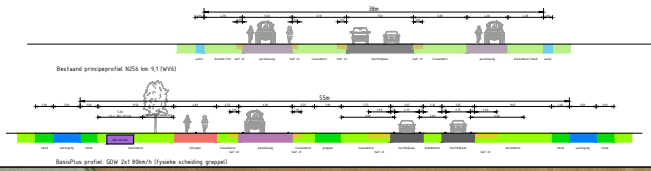
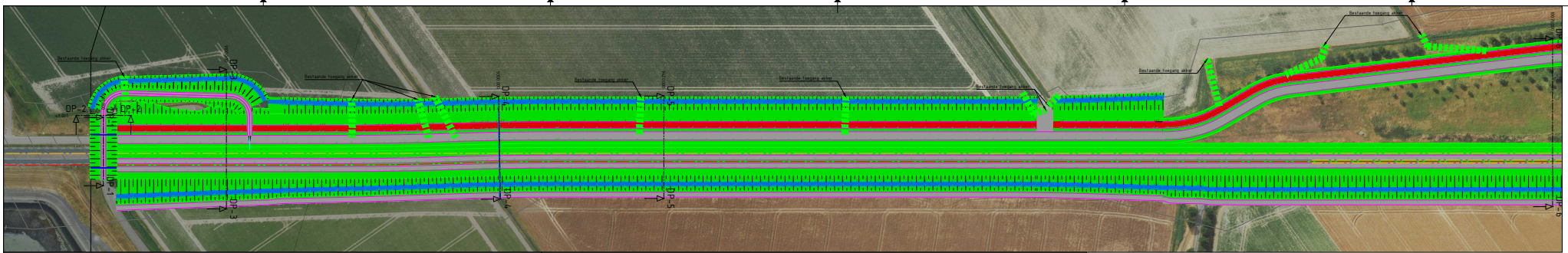
Wegvak 5

2 – Combi fiets-landbouw en extra rijstroken hoofdrijbaan

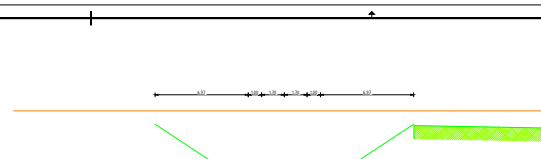


Wegvak 6

Basis plus profiel



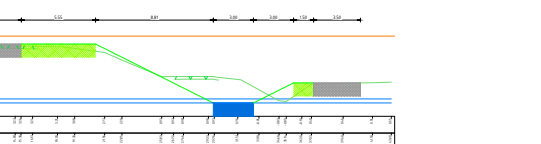
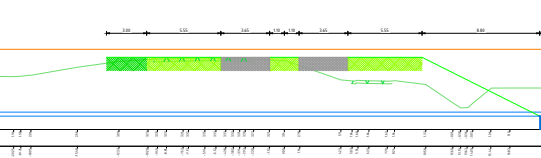
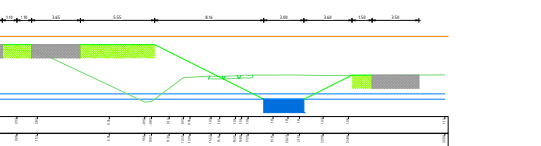
Provincie Zeeland	Provincie Zeeland
Herstructurerend Deltaweg	Herstructurerend Deltaweg
Variant basis plus profiel	Variant basis plus profiel
SITUATIE WEGVAK 6, PRESENTATIE	SITUATIE WEGVAK 6, PRESENTATIE
MAK 1:1000	MAK 1:1000
ED	ED
BK2564-RND-WE-W6-M5-C-EO_N	BK2564-RND-WE-W6-M5-C-EO_N



Dwarsprofiel DP-2
 i.v.v. de ALN-N-PR **R055-C-1110-VarBasisProfiel-Hofweg**
 bij metering +9.000
 -2.000m i.v.v. NAP

hoogte

afstand



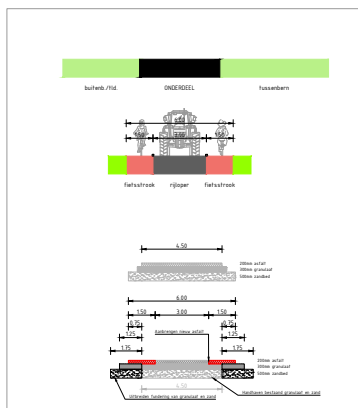
Opmerkingen

- * Platen en bierfles, twee andere versneden;
- * Motorvoertuigen in auto's, twee andere versneden;
- * Autochroon in bierfles N.B.P., twee andere versneden;
- * Zwaartekracht in auto's, twee andere versneden;
- * Coördinaten in bierfles N.B.P. (algebraïsche formule);
- * Roken in glas (Diet?);
- * Liggende kabels en bedrading indicatief weergegeven, exacte ligging bepaald d.w.z. het groene kan verschillen.

Schaal 1:00
 1 2 3 4 5 m

Wegvak 7

2 – Verbreden parallelweg



Provincie Zeeland		Provincie Zeeland	
Herstructurering Deltaweg		Herstructurering Deltaweg	
Variant 2: Uitbreiden parallelweg met fietsstrook		Variant 2: Uitbreiden parallelweg met fietsstrook	
SITUATIE WEGVAK 7, PRESENTATIE		SITUATIE WEGVAK 7, PRESENTATIE	
A141470		A141470	
1:1000		1:1000	
ED		ED	
BK2564-RND-WE-W7-M5-C-EO-N		BK2564-RND-WE-W7-M5-C-EO-N	

