

Variantenstudie kruispunt Bernhardweg - Sloeweg



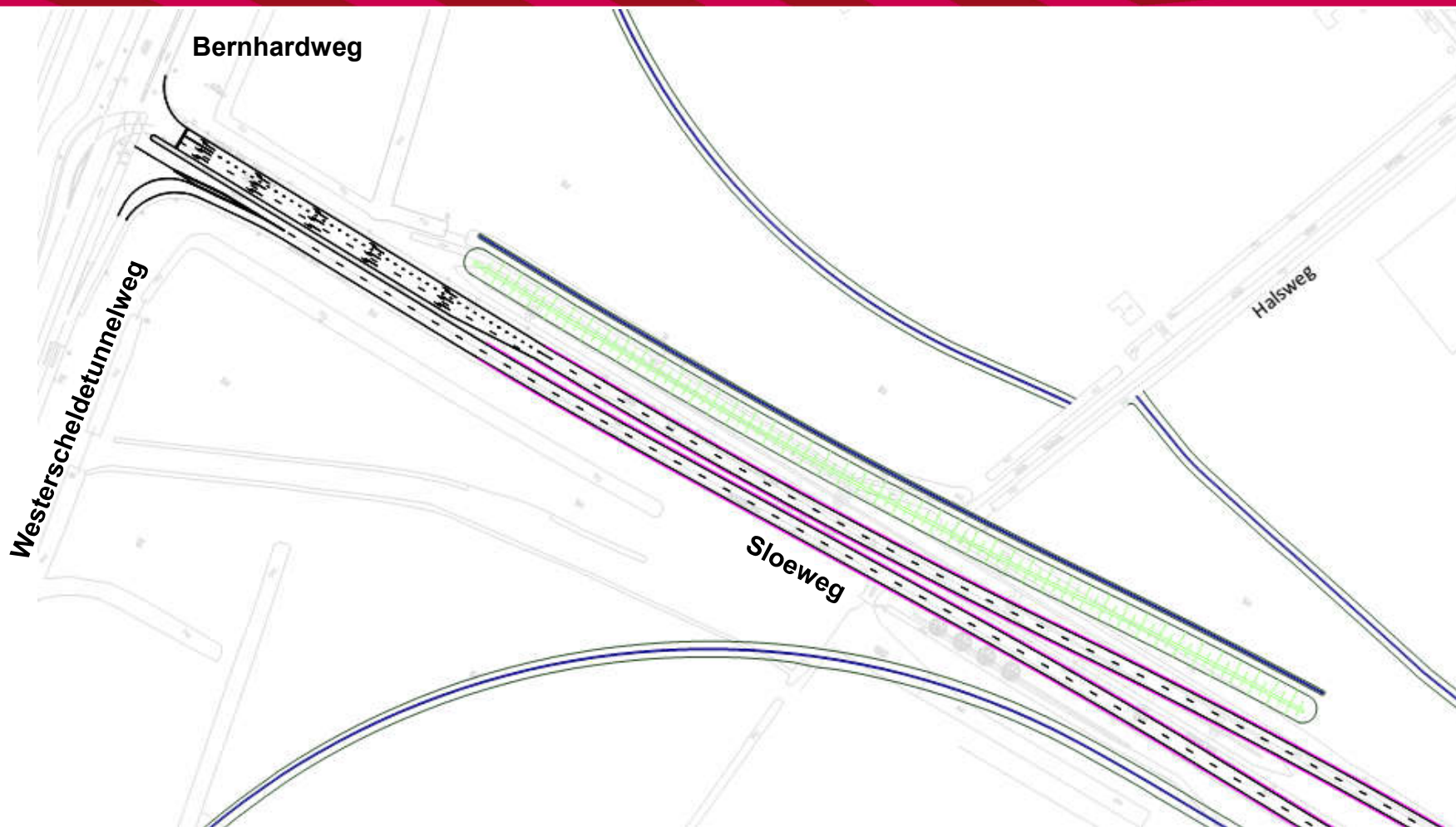
Gerealiseerd tracé Sloeweg voor bouwvak 2016.

Variantenstudie

Besluitvorming voorzien Provinciale Staten van 15 juli 2016



Wegaansluiting Bernhardweg - Sloeweg



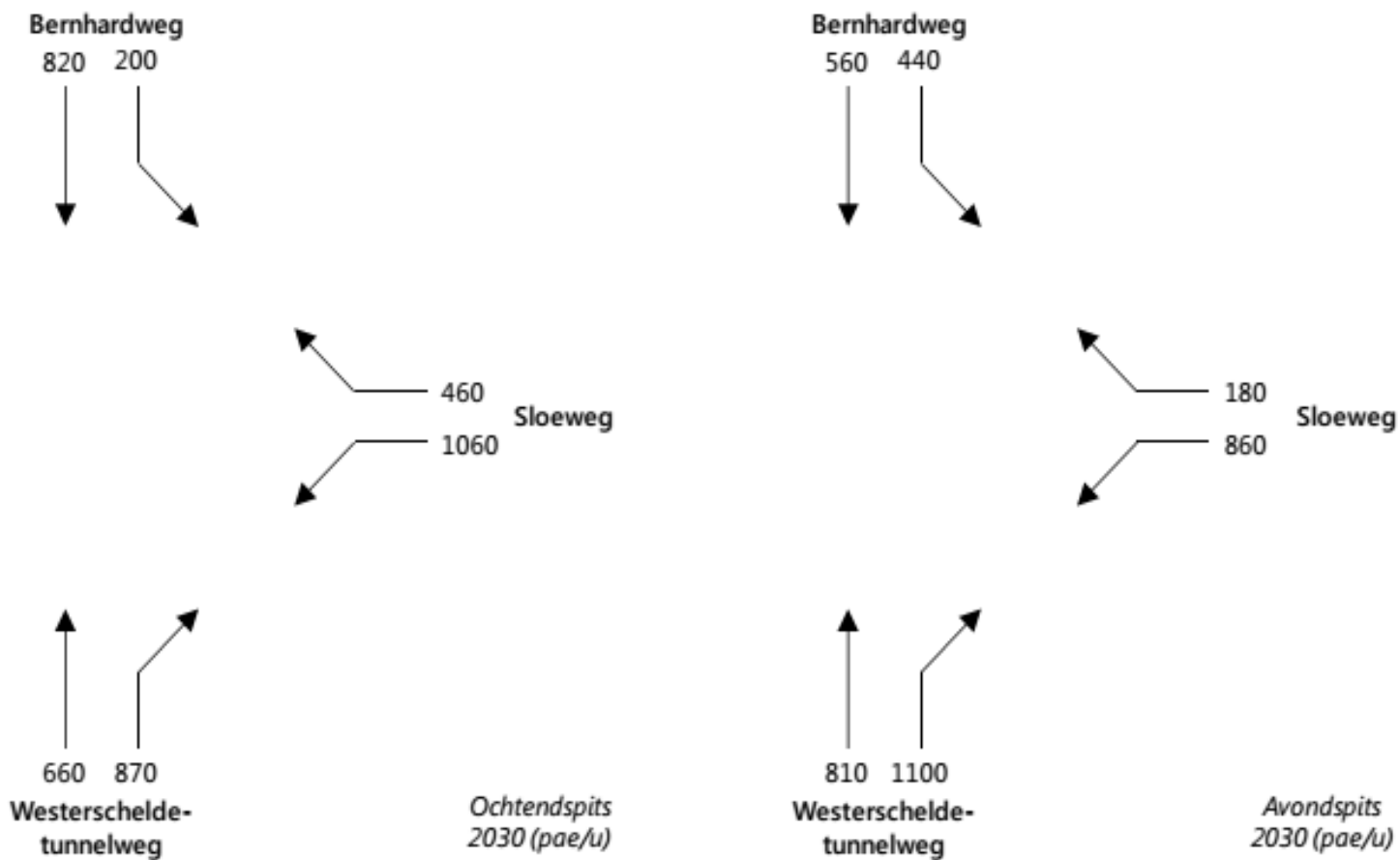
Randvoorwaarden, uitgangspunten en wensen bij studie

	Randvoorwaarden	Uitgangspunten	Wensen
Functionaliteit	<ul style="list-style-type: none"> N62 is een stroomweg Ontwerpsnelheid N62 minimaal 90 km/h Ongelijkvloerse kruisingen op hoofdrichting I/C – verhouding maximaal 0,80 Constructief veilig en verkeersveilig 	<ul style="list-style-type: none"> N62 2 x 2 rijstroken Voorkeurswaarden uit richtlijn, niet minimaal 	<ul style="list-style-type: none"> Ontwerpsnelheid N62 100 km/h Ontwerpsnelheid overige rijbanen minimaal 80 km/u
Toekomstvastheid	<ul style="list-style-type: none"> Goede doorstroming tot 2030 	<ul style="list-style-type: none"> Aansluiting op Frankrijkweg 	<ul style="list-style-type: none"> Extra aansluiting Sloepoort en verzorgingsplaats Robuust tot 2040
Kwaliteit en beleving (1)	<ul style="list-style-type: none"> Zijbermen op aardebaan obstakelvrij 	<ul style="list-style-type: none"> Middenberm op aardebaan obstakelvrij 	<ul style="list-style-type: none"> Zijbermen op kunstwerken obstakelvrij Middenbermen op kunstwerken obstakelvrij Behouden van architectonische visie voor kunstwerken
Tijd	<ul style="list-style-type: none"> Start realisatie in 2016 (2) 		<ul style="list-style-type: none"> Geen gefaseerde aanleg Z.s.m. start aanleg
Financieel en juridisch	<ul style="list-style-type: none"> Zeedijk niet verschuiven, functiebehoud primaire waterkering 	<ul style="list-style-type: none"> Optimale prijs / kwaliteit verhouding, waarbij de kosten zwaar wegen Investeringskosten binnen budget 	<ul style="list-style-type: none"> Geen nieuwe planprocedure Ontwerp binnen aankoopgrenzen

(1) Vanwege kosten en ruimtebeslag is in de loop van het project besloten de brede bermen te laten vervallen bij het knooppunt en aan te sluiten op het wegbeeld van de Westerscheldetunnelweg.

(2) Gedurende de loop van het project is deze randvoorwaarde losgelaten

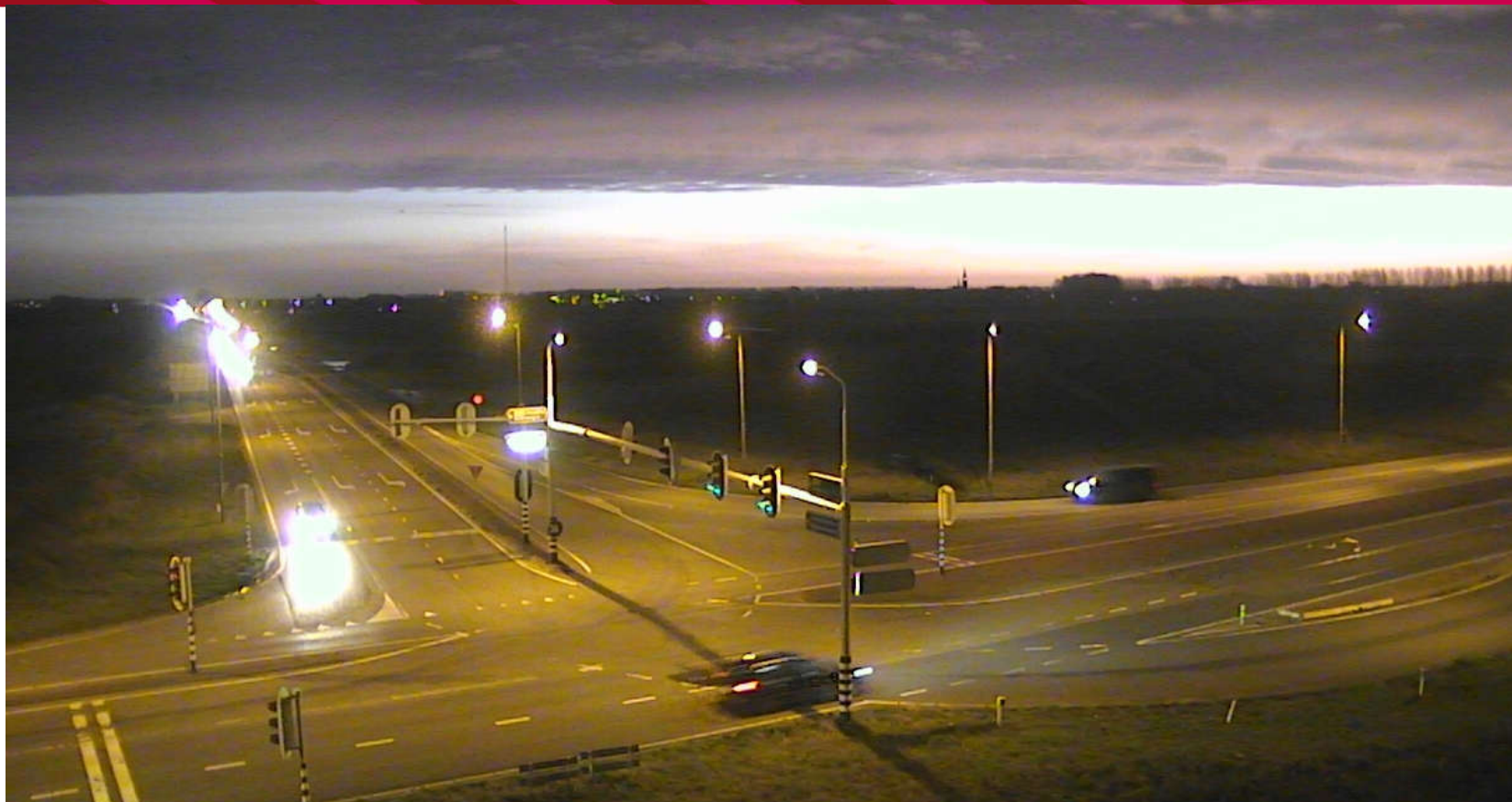
Verkeersintensiteit drukste uur ochtend- en avondspits



Wat zijn de varianten?

1. Variant A: Verkeerslichten (0+)
2. Variant B: sterrotonde
3. Variant C: trompet
4. Variant D1: Haarlemmermeer (half)
5. Variant D2: Haarlemmermeer (volledig)
6. Variant E: Ster (herziene besteksoplossing)

Variant A: Verkeerslichten (0+)



	Doorstroming	Veiligheid	Toekomst- vastheid	Aankoop gronden	Bestemmings- planprocedure	Investeringskosten (excl. BTW en incl. VAT)
A: Verkeerslichten (0+)	Doorstroming tot 2019, met ombouw tot 2031, onacceptabel reistijdverlies in 2040	Niet conflictvrij	Geen restcapaciteit na 2030	Nee	Nee	0.1 miljoen €

Variant B: sterrotonde



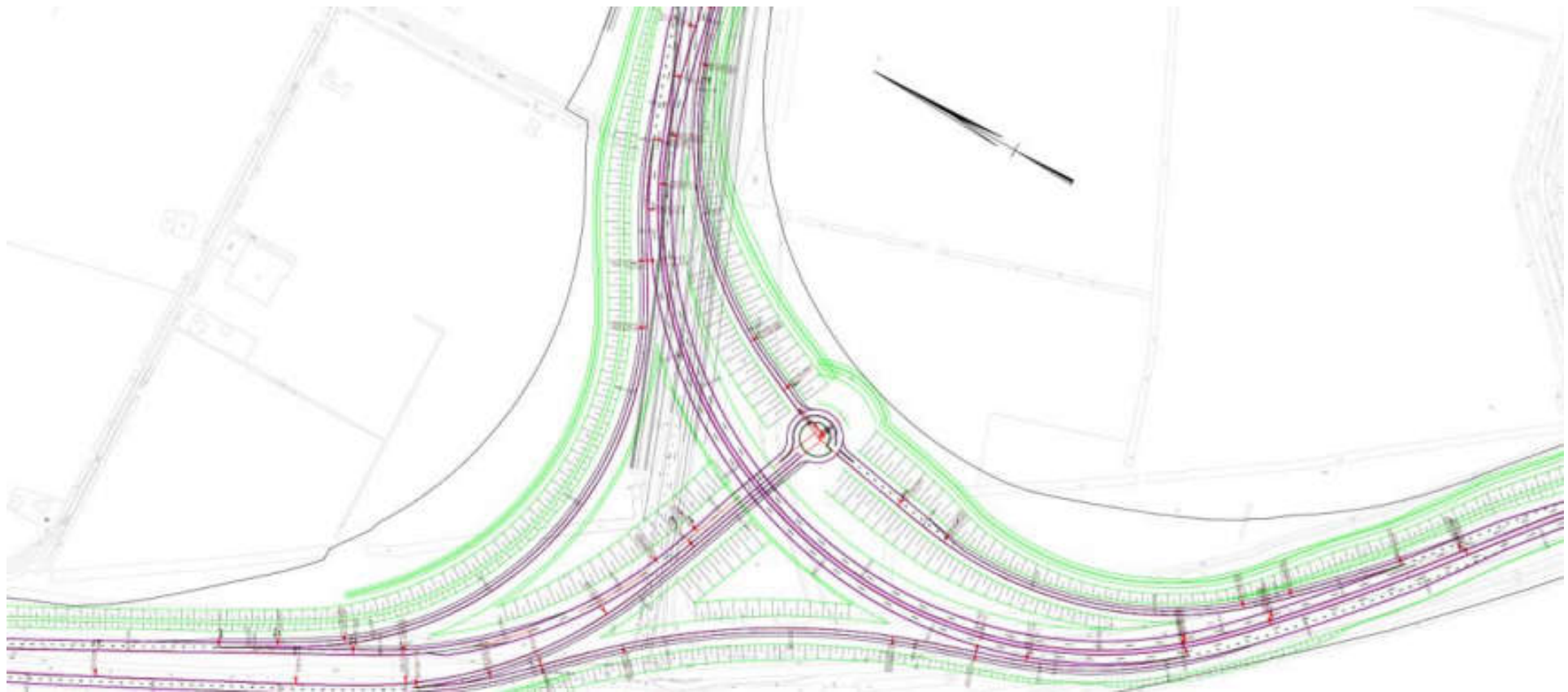
	Doorstroming	Veiligheid	Toekomstvastheid	Aankoopgronden	Bestemmingsplanprocedure	Investeringskosten (excl. BTW en incl. VAT)
B: Sterrotonde	Doorstroming tot 2034, gemiddeld 28 seconden reistijdverlies in 2040	Niet conflictvrij	Nauwelijks restcapaciteit na 2030, capaciteit is uitbreidbaar	Nee	Nee	3.7 miljoen €

Variant C: trompet



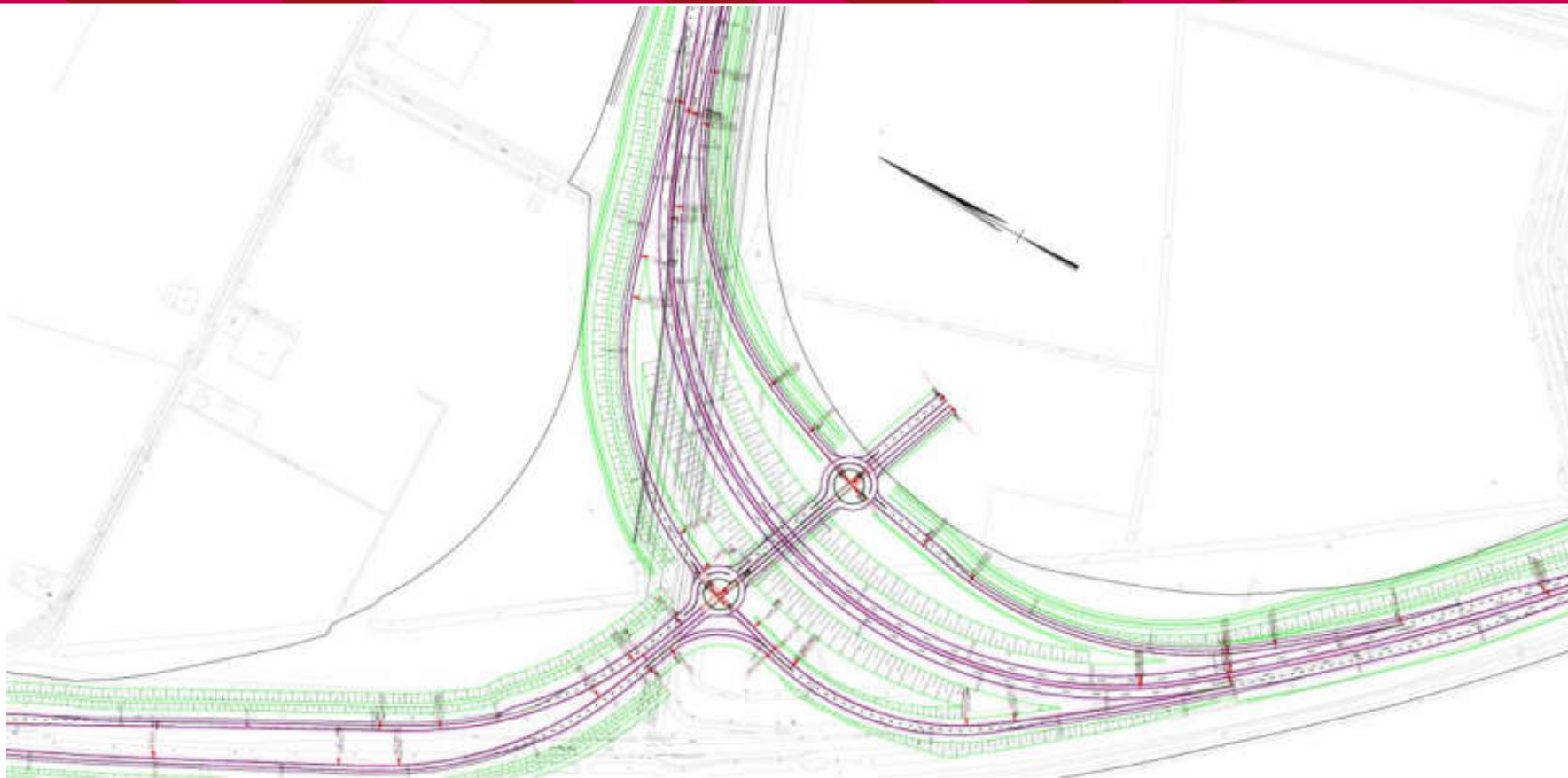
	Doorstroming	Veiligheid	Toekomst- vastheid	Aankoop gronden	Bestemmings- planprocedure	Investeringskosten (excl. BTW en incl. VAT)
C: Trompet	Gemiddeld 9 seconden reistijdverlies in 2040	Conflictvrij	Hoge restcapaciteit	Ja	Ja	13.3 miljoen €

Variant D1: Haarlemmermeer (Half)



	Doorstroming	Veiligheid	Toekomst- vastheid	Aankoop gronden	Bestemmings- planprocedure	Investeringskosten (excl. BTW en incl. VAT)
D1: Halve Haarlemmermeer	Gemiddeld 7 seconden reistijdverlies in 2040	Niet conflictvrij	Hoge restcapaciteit	Nee	Nee	14,0 miljoen €

Variant D2: Haarlemmermeer (Volledig)



	Doorstroming	Veiligheid	Toekomst- vastheid	Aankoop gronden	Bestemmings- planprocedure	Investeringskosten (excl. BTW en incl. VAT)
D2: Volledige Haarlemmermeer + Sloepoort	Gemiddeld 14 seconden reistijdverlies in 2040.	Niet conflictvrij	Hoge restcapaciteit	Nee	Nee	12.0 miljoen €

Variant E:STER (herziene besteksoplossing)



	Doorstroming	Veiligheid	Toekomst- vastheid	Aankoop gronden	Bestemmings- planprocedure	Investeringskosten (excl. BTW en VAT)
E: Ster	Geen reistijdverlies (referentie)	Conflictvrij 1 x links invoegen 1 x links	Hoge restcapaciteit	Nee	Nee	22.5 miljoen €

Afwegingskader varianten

VARIANTEN ↓	Doorstroming	Veiligheid	Toekomst- vastheid	Aankoop gronden	Bestemmings- planprocedure	Investeringskosten (excl. BTW / incl. VAT)
A: Verkeerslichten (0+)	Doorstroming tot 2019 , met ombouw tot 2031 , onacceptabel reistijdverlies in 2040	Niet conflictvrij	Geen restcapaciteit na 2030	Nee	Nee	0.1 miljoen €
B: Sterrotonde	Doorstroming tot 2034 , gemiddeld 28 seconden reistijdverlies in 2040	Niet conflictvrij	Nauwelijks restcapaciteit na 2030, capaciteit is uitbreidbaar	Nee	Nee	3.7 miljoen €
C: Trompet	Gemiddeld 9 seconden reistijdverlies in 2040	Conflictvrij	Hoge restcapaciteit	Ja	Ja	13.3 miljoen €
D1: Halve Haarlemmermeer	Gemiddeld 7 seconden reistijdverlies in 2040	Niet conflictvrij	Hoge restcapaciteit	Nee	Nee	14 miljoen €
D2: Volledige Haarlemmermeer + Sloepoort	Gemiddeld 14 seconden reistijdverlies in 2040 .	Niet conflictvrij	Hoge restcapaciteit	Nee	Nee	12 miljoen €
E: Ster	Geen reistijdverlies (referentie)	Conflictvrij	Hoge restcapaciteit	Nee	Nee	22.5 miljoen €

Betrokken en geïnformeerde partijen

Betrokken:

Rijkswaterstaat Zee en Delta, Gemeenten Borsele en Goes, Waterschap Scheldestromen, NV Westerscheldetunnel, Zeeland Seaports, Politie Zeeland - West-Brabant en Veiligheidsregio Zeeland.

Geïnformeerd:

BZW / PORTIZ, Veilig Verkeer Nederland, EVO, Transport Logistiek Nederland, Kamer van Koophandel en ANWB