

Verkeersplan Drechterland



Opdrachtgever

Titel rapport

Gemeente Drechterland

Verkeersplan Drechterland

Kenmerk

014112.20231010.R1.05

Datum publicatie

12 december 2023

Projectleider Goudappel

Projectteam Goudappel

Jan-Anne Waagmeester

Mandy Salders

Projectleider opdrachtgever

Ruud Kok

Status

Definitief

© Copyright Goudappel BV 12-12-23

Inhoudsopgave

1. Een actueel verkeersplan	5
1.1 Waaron een nieuw verkeersplan voor Drechterland?	5
1.2 Een brede visie	5
1.3 Een zorgvuldig planproces	5
1.4 Opbouw van dit plan	6
2. Karakter van de gemeente	7
2.1 Bevolkingsontwikkeling	7
2.2 Bezit en gebruik van verschillende vervoerwijzen	8
2.3 Verkeersveiligheid	9
2.4 Verkeersintensiteiten	11
2.5 Wegcategorisering	12
3. Doelstellingen	13
3.1 Specifieke kwaliteiten van Drechterland	13
3.2 Brede doelstellingen	14
4. De kern van het plan	15
4.1 Samen op dezelfde weg	15
4.2 Een nieuwe kijk op 30 km/h-wegen	16
4.3 Toepassing 30 km/h in Drechterland	17
4.4 Consequente vormgeving van kruispunten	20
4.5 Gefaseerde uitbreiding 30 km/h in Drechterland	23
4.6 60 km/h buiten de bebouwde kom	24
5. Concrete verbeteringen voor concrete knelpunten	25
5.1 Verouderde wegprofielen: Nieuweweg in Hoogkarspel en Twijver in Venhuizen	25
5.2 Microrotondes Markerwaardweg en Boekert	27

5.3	Woonerf centrum Hoogkarspel	28
5.4	Kruispunt Kerkbuurt - Molenweg - Jongeweer (Wijdenes)	29
5.5	Kruispunt dr. Wijtemalaan – Laantje (Westwoud)	29
5.6	Dorpsweg Schellinkhout	30
5.7	Verkeersveiligheid in de schoolomgeving	31

6. Actuele thema's 32

6.1	Nieuwe wegen voor nieuwe woningbouw?	32
6.2	Openbaar vervoer	33
6.3	Vrachtverkeer en landbouwverkeer	34
6.4	Inspelen op toekomstige ontwikkelingen	36
6.5	Laadplan	37

7. Projecten en prioritering 39

1. Een actueel verkeersplan

1.1 Waarom een nieuw verkeersplan voor Drechterland?

In het Bestuursakkoord 2022 – 2026 ‘Samen bouwen aan Drechterland’ heeft het College van Drechterland acht concrete speerpunten benoemd. Eén van die speerpunten is om een verkeersplan op te stellen om verkeersknelpunten structureel op te lossen, in nauwe samenspraak met de bevolking van de gemeente.

Een belangrijke aanleiding voor het opstellen van een verkeersplan is dat het vaak druk is op wegen die daar niet op zijn berekend. Ook wordt vaak de maximumsnelheid overschreden. Het college wil verkeersproblemen sneller en op een consistente manier kunnen oppakken. Het verkeersplan biedt daarvoor kaders. Verder zijn er een aantal specifieke punten die in Drechterland aandacht behoeven, zoals het vrachtverkeer en de ontsluiting van nieuwe woongebieden.

Zoals al genoemd, vraagt de gemeente ook om aandacht voor het proces. Bij de start van het proces moeten de doelstellingen van het plan in samenspraak met de raad verder geconcretiseerd worden. En in de inventarisatiefase moeten alle inwoners van de gemeente de gelegenheid krijgen om knelpunten en wensen aan te geven.

1.2 Een brede visie

We werken dit verkeersplan uit vanuit een brede visie: we kijken naar verschillende ontwikkelingen in de gemeente en proberen met het verkeersplan ook bij te dragen aan andere dan alleen verkeerskundige doelen. Verkeer is immers geen doel op zich: het is een middel om verschillende functies bij elkaar te brengen. Het kan daarmee bijdragen aan de economische ontwikkeling van de gemeente, maar ook aan de aantrekkelijkheid van Drechterland voor inwoners en bezoekers.

1.3 Een zorgvuldig planproces

Voor dit verkeersplan hebben we een uitgebreide inventarisatie gemaakt van het karakter en de verkeerskundige knelpunten van de gemeente Drechterland. En daarvoor hebben we veel mensen binnen de gemeente geraadpleegd:

1. Om de doelstellingen voor Drechterland goed in beeld te krijgen hebben we samengewerkt met ambtenaren van verschillende disciplines: naast verkeer bijvoorbeeld ook specialisten op het gebied van stedenbouw, ruimtelijke ordening en economie.
2. We hebben een thema-avond voor de gemeenteraad georganiseerd om te discussiëren over de kaders en belangrijkste doelen van het verkeersplan.
3. Via een digitale enquête onder inwoners hebben we ook aan de bewoners en andere belanghebbenden in de gemeente gevraagd om aan te geven wat zij belangrijk vinden

en waar zij verkeerskundige knelpunten ervaren (op de kaart aan te geven via de online tool 'Maptionnaire'). Er hebben meer dan 500 mensen aan meegedaan die samen ruim 1.500 punten op de kaart hebben gezet. De respondenten waren bovendien goed verdeeld over alle leeftijdsgroepen.

Het nieuwe verkeersplan voor Drechterland:

- *sluit aan bij nieuwe trends en ontwikkelingen;*
- *biedt een integrale toekomstvisie op mobiliteit in samenhang met aanpalende beleidsterreinen;*
- *houdt rekening met concrete wensen en knelpunten, zoals die door bewoners en gemeenteraad zijn benoemd;*
- *dient als kader voor het vaststellen van bestemmingsplannen, herinrichtingsprojecten en infrastructurele maatregelen binnen de gemeente.*

1.4 Opbouw van dit plan

In hoofdstuk 2 geven we eerst een karakterisering van de gemeente Drechterland, zowel verkeerskundig als ruimtelijk. Daarin worden trends en ontwikkelingen beschreven die van belang zijn bij het opstellen van het verkeersplan. Op basis hiervan concretiseren we in hoofdstuk 3 de doelstellingen van het plan.

Op basis van de inventarisaties en doelstellingen in de hoofdstukken 2 en 3 geven we in hoofdstuk 4 de hoofdlijnen van het plan weer. Waar willen we ons vooral op richten? Wat is de kern van het plan?

In hoofdstuk 5 gaan we vervolgens in op een aantal concrete knelpunten waarvoor we oplossingen zoeken die passen bij de gemeentelijke doelstellingen. En in hoofdstuk 6 beschrijven we een aantal thema's waarvoor aandacht nodig is (zoals nieuwe infrastructuur in relatie tot nieuwbouwplannen, vrachtverkeer, openbaar vervoer en een visie op de plaatsing van laadpalen).

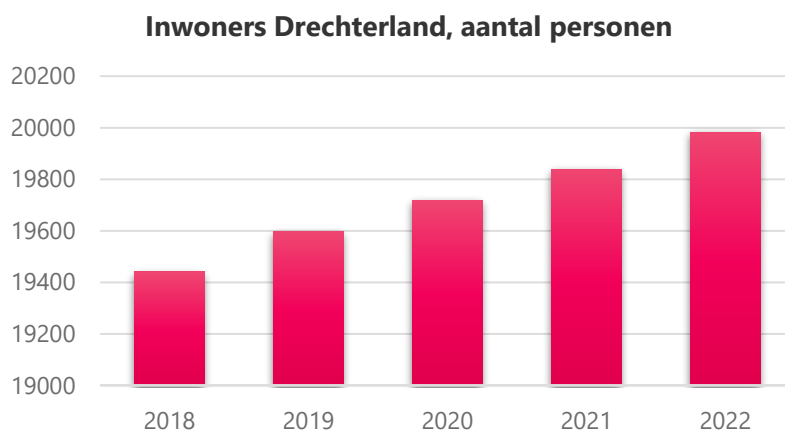
In hoofdstuk 7 zetten we de verschillende maatregelen op een rij en stellen we een daarbij een prioritering voor.

2. Karakter van de gemeente

Hoe staat Drechterland ervoor op het gebied van verkeer en vervoer, verkeersveiligheid, maar ook demografisch? Deze ontwikkelingen bepalen de basis voor het verkeersplan.

2.1 Bevolkingsontwikkeling

Het aantal inwoners in de gemeente Drechterland is de afgelopen jaren redelijk stabiel met een lichte groei van 100 à 150 inwoners per jaar (zie figuur 2.1). Ook in de komende jaren zal het aantal inwoners naar verwachting blijven groeien aangezien er in de periode tot 2030 nog zo'n 1.000 nieuwe woningen worden voorzien in de gemeente Drechterland.



Figuur 2.1: Inwoners Drechterland 2018-2022 (bron: CBS)

Wat betreft de samenstelling van de bevolking valt het volgende op:

- Drechterland heeft relatief veel oudere inwoners. Dit is vergelijkbaar met de trend binnen Nederland.
- Vergeleken met Nederlandse gemiddelde heeft de gemeente Drechterland veel gezinnen met kinderen.

Dit betekent dat in het verkeersbeleid steeds meer aandacht nodig is voor (de verkeersveiligheid van) de relatief kwetsbare verkeersdeelnemers (ouderen en kinderen).

2.2 Bezit en gebruik van verschillende vervoerwijzen

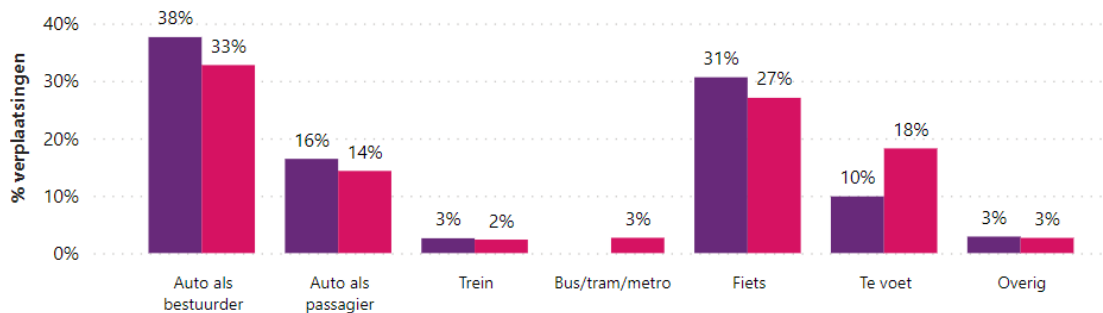
Drechterland is goed aangesloten op zowel het auto- als het treinnetwerk:

- De afstand tot een hoofdverkeersader is in Drechterland gemiddeld 1,5 km.
- De afstand tot een treinstation is gemiddeld 3,4 km, terwijl dat gemiddeld in Nederland circa 5 km is.

De auto is voor de gemeente Drechterland een belangrijk vervoersmiddel. Voornamelijk in het buitengebied heeft de auto een belangrijke functie. In figuur 2.2 is de modal split¹ van Drechterland vergeleken met het Nederlands gemiddelde. Wat opvalt is dat er meer autogereden wordt, maar ook relatief veel gefietst wordt. Er wordt minder gebruik gemaakt van bussen (verwaarloosbaar) en er wordt minder gelopen.

Modal Split (in verplaatsingen of ritten)

● Drechterland ● Nederland



Figuur 2.2: Modal split in Drechterland vergeleken met gemiddeld in Nederland

Overigens is er binnen de gemeente nog wel verschil tussen Hoogkarspel en het buitengebied: in Hoogkarspel wordt meer gebruik gemaakt van het openbaar vervoer en de fiets dan in het buitengebied. Dit heeft mede te maken met de afstand tot voorzieningen en het beschikbare openbaar vervoer (station Hoogkarspel).

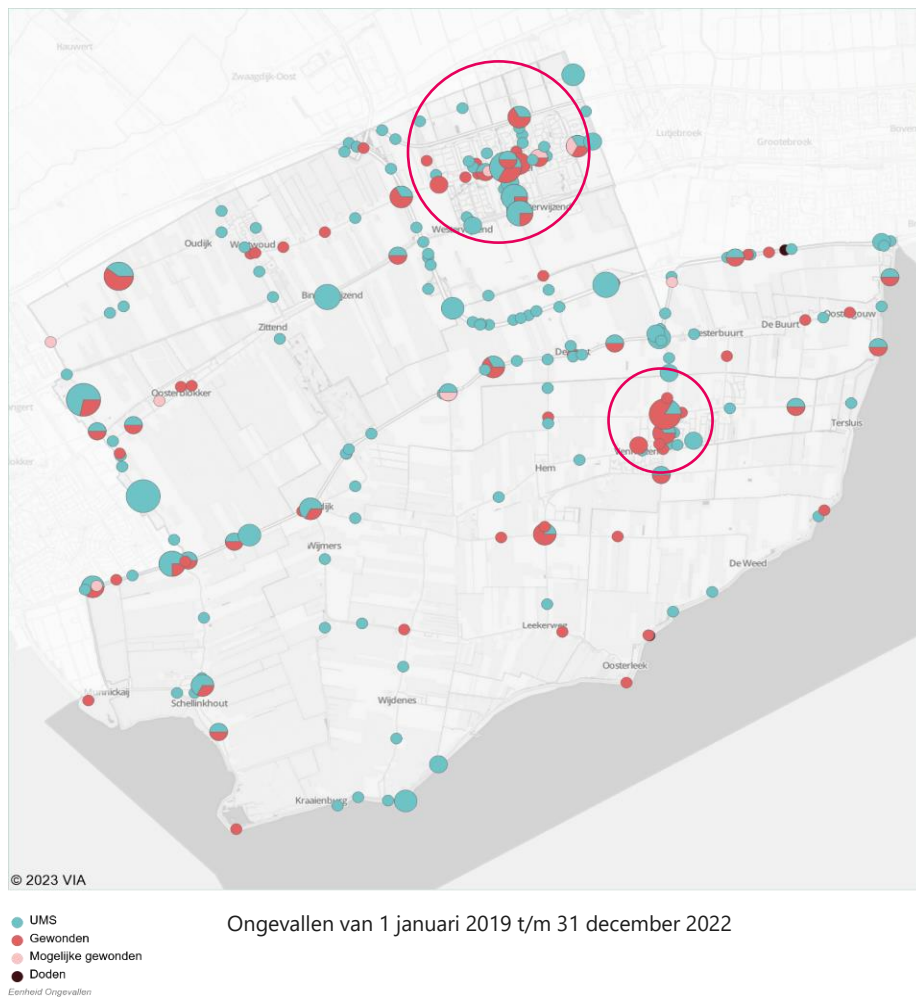
¹ Modal split: de verdeling in de keuze van verschillende vervoerwijzen (aandelen auto, fiets en OV)

2.3 Verkeersveiligheid

In Nederland is er de afgelopen jaren een stijging in het aantal ongevallen. In de gemeente Drechterland is een vergelijkbare trend te zien.

In de onderstaande figuur is in beeld gebracht op welke locaties ongevallen hebben plaatsgevonden de afgelopen vier jaar. Hierbij valt het volgende op:

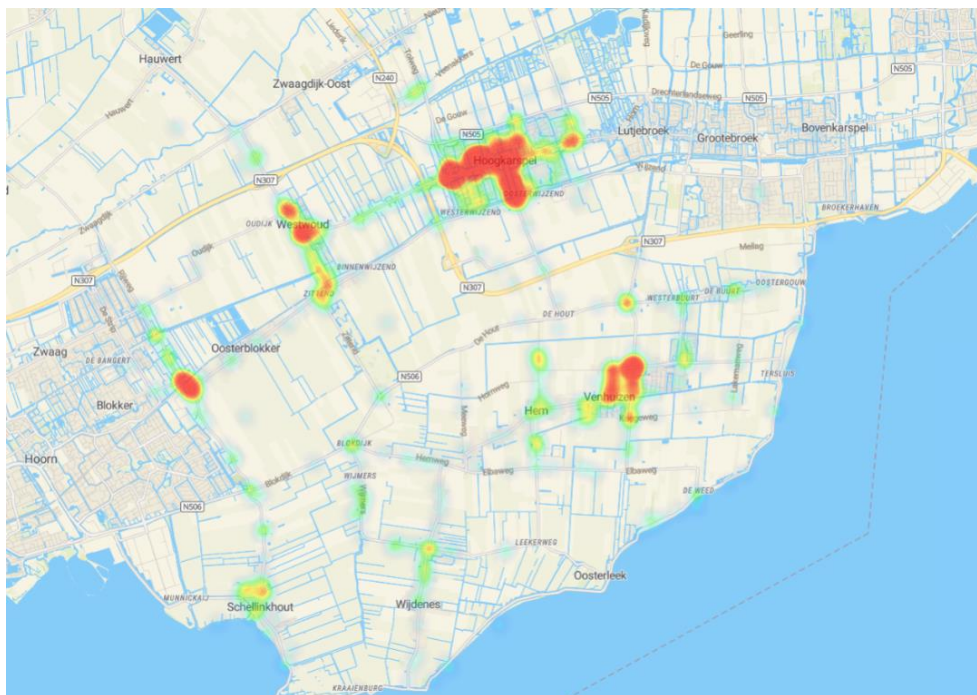
- Venhuizen heeft een clustering van verkeersongevallen met gewonden, in het bijzonder rondom de mini rotonde in Venhuizen.
- Hoogkarspel heeft als grootste kern een clustering van verkeersongevallen, waaronder de Nieuweweg een opvallend knelpunt is.



Figuur 2.3: Verkeersongevallen Drechterland 2019-2022 (bron: ViaStat)

Toelichting: de omvang van de bollen geeft het aantal geregistreerde ongevallen aan, de kleur de ernst van de ongevallen: blauw is het aandeel met uitsluitend materiële schade (UMS) en rood het aandeel van de ongevallen met gewonden

Uit de online enquête komt ook naar voren dat verkeersonveiligheid als grootste probleem wordt gezien door de inwoners van de gemeente. Figuur 2.4 geeft een beeld van de aangegeven knelpunten door de inwoners. Als dit beeld wordt vergeleken met de verkeersongevallen, valt op het beeld van de feitelijk geregistreerde ongevallen en dat van de door inwoners genoemde knelpunten grotendeels overeen komt: op beide kaarten zijn bijvoorbeeld de microrotondes in de Markerwaardweg in Venhuizen en bij de Boekert in Oosterblokker, de Nieuweweg in Hoogkarspel en een aantal onduidelijke kruispunten in verschillende kernen terug te zien als knelpunt.



Figuur 2.4: Knelpunten uit de online enquête onder de inwoners van Drechterland

2.4 Verkeersintensiteiten

In Drechterland valt de hoofdstructuur van de auto grotendeels samen met de hoofdstructuur van de fiets. Hierdoor zijn er routes waar fietsers en auto's de infrastructuur met elkaar delen. Dit vormt gecombineerd met hoge snelheden of hoge intensiteiten een risico voor de verkeersveiligheid.

De onderstaande afbeelding geeft een overzicht van de intensiteiten in Drechterland. Deze intensiteiten zijn gebaseerd op verkeerstellingen uit het voorjaar 2023. Twee locaties hebben een hogere intensiteit dan 6.000 mvt/etm en zijn hierdoor ook een aandachtspunt, namelijk de Markerwaardweg en de Boekert. De overige locaties hebben een passende intensiteit voor een erftoegangsweg binnen of buiten de bebouwde kom. De intensiteiten in de gemeente Drechterland zorgen hierdoor niet voor doorstromingsproblemen, maar kunnen wel een effect hebben op de verkeersveiligheid.



Figuur 2.5: Getelde verkeersintensiteiten (motorvoertuigen per etmaal), gemiddelde werkdag

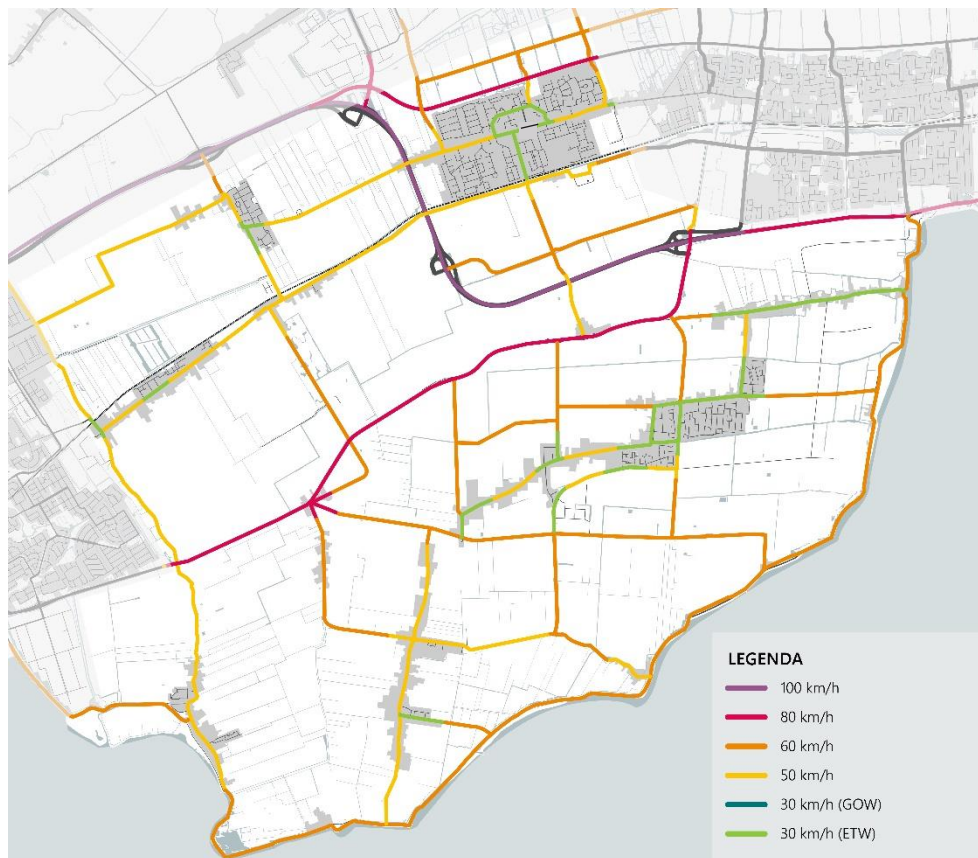
2.5 Wegcategorisering

In Drechterland delen veel verschillende weggebruikers dezelfde verkeersstructuur. In de huidige categorisering zijn er diverse gebiedsontsluitingswegen met een maximumsnelheid van 50 km/h op relatief smalle wegen met fietsstroken en soms zonder trottoirs.

Op een aantal locaties is de maximumsnelheid verlaagd naar 30km/h, maar de inrichting van de kruispunten en het wegprofiel is hier niet overal op aangepast. Daardoor wordt op 30 km/h-wegen in veel gevallen harder gereden.

Als er gekeken worden naar de gemiddelde snelheden valt het volgende op:

- Op wegen waar de maximumsnelheid 30 km/h is maar de inrichting daar niet of weinig op is aangepast, wordt gemiddeld ongeveer 50 km/h gereden, bijvoorbeeld op de Markerwaardweg en de Nieuweweg. Deze wegen worden ook in de enquête aangegeven als onveilige wegen en hebben een relatief hoge intensiteit.
- De maximumsnelheid van 50 km/h in de dorpskernen van bijvoorbeeld Schellinkhout en Wijdenes wordt vaak nageleefd en soms is de gemiddelde snelheid ook lager dan de maximumsnelheid. Deze wegen zijn minder druk en er gebeuren daardoor ook minder ongelukken. Maar op wegen waar voetgangers, fietsers en gemotoriseerd verkeer samen van dezelfde ruimte gebruikmaken, levert deze snelheid ook hier wel risico's op.



Figuur 2.6: huidige wegcategorisering

3. Doelstellingen

In hoofdstuk 1 gaven we al aan dat verkeer geen doel op zich is. We willen met het verkeersplan bijdragen aan de verkeersveiligheid en de aantrekkelijkheid van de gemeente Drechterland als gemeente om in te wonen, te werken, te winkelen en te recreëren. Vanuit die visie zijn we eerst op zoek gegaan naar de kwaliteiten van Drechterland om vandaaruit doelstellingen voor dit verkeersplan te bepalen. Dit hebben we gedaan in overleg met een breed samengestelde ambtelijke werkgroep en ook met de gemeenteraad.

3.1 Specifieke kwaliteiten van Drechterland

De belangrijkste kwaliteit waar de gemeente Drechterland om bekend staat is "rust, ruimte en frisse lucht". In combinatie met de mooie historische gebouwen langs de oude lintstructuren zorgt dit ervoor dat de gemeente heel aantrekkelijk is voor recreatie: wandelend of fietsend. Naast toerisme is de agrarische sector belangrijk voor de lokale economie. Hoewel de gemeente hoofdzakelijk landelijk van aard is, zijn voorzieningen altijd dichtbij, niet alleen met de auto, maar ook met de trein (Hoorn en Enkhuizen). Die kwaliteiten moeten behouden blijven. Ze maken de gemeente aantrekkelijk om in te wonen, te werken of te bezoeken.



Figuur 3.1: Kwaliteiten van de gemeente Drechterland: historie, groen, recreatie

3.2 Brede doelstellingen

Ter versterking van de genoemde kwaliteiten – en daarmee van de identiteit van de gemeente – zijn vier doelstellingen geformuleerd voor het verkeersplan:

1. *Drechterland is een veilige gemeente*

Van de typisch verkeerskundige doelstellingen staat het verbeteren van de verkeersveiligheid met stip op één. Dat thema vinden de meeste inwoners van Drechterland het belangrijkste, het staat in het Collegeprogramma bovenaan en er wordt ook door de gemeenteraad veel gewicht aan gegeven. Vooral de veiligheid van fietsers en voetgangers moet verbeteren. Dat zorgt ook voor een prettige en veilige verblijfsomgeving voor bewoners.

2. *Drechterland is een gemeente met ruimte voor recreatie*

Fietsen en lopen moet aantrekkelijk blijven. De gemeente wil fietsen en lopen stimuleren als milieuvriendelijke vervoerwijze voor korte ritten naar werk of voorzieningen, maar ook om aantrekkelijk te blijven voor recreatie. De routes in de gemeente moeten ertoe uitnodigen om te fietsen of te wandelen.

3. *Drechterland is een groene agrarische gemeente met ruimte*

Mede in relatie met het voorgaande doel, wil de gemeente de natuurwaarden en historische kwaliteit versterken, maar tegelijkertijd moet er ook aandacht zijn voor groei in de agrarische sector.

4. *Drechterland is een bereikbare gemeente*

De interne en externe bereikbaarheid is een belangrijke kracht van de gemeente. Drechterland kent niet of nauwelijks files en omliggende voorzieningen in de regio zijn gemakkelijk te bereiken. Drechterland wil bovendien een vitale en toegankelijke gemeente zijn. Dat betekent dat we moeten inspelen op demografische en technologische ontwikkelingen. De toenemende vergrijzing vraagt bijvoorbeeld om extra aandacht voor voetgangers met rollators. En de inrichting van de infrastructuur moet voorbereid zijn op een grotere differentiatie van verschillende voertuigen (zoals e-bikes en andere elektrische vervoermiddelen).

4. De kern van het plan

4.1 Samen op dezelfde weg

Drechterland is een mooie, landelijke gemeente met veel historische lintbebouwing in de dorpen. Dat maakt de gemeente erg aantrekkelijk om te fietsen. Ook de bereikbaarheid met de auto is goed: de hoeveelheid verkeer op de gemeentelijke wegen is nergens zo groot dat er files of lange wachtrijen ontstaan.

De keerzijde hiervan is dat veel verschillende weggebruikers gebruik maken van dezelfde infrastructuur:

- Langs de historische linten is geen ruimte voor aparte fietspaden en ook trottoirs ontbreken vaak. Fietsers en voetgangers maken dus gebruik van dezelfde ruimte als de automobilisten.
- Het landelijke karakter van de gemeente betekent dat er relatief veel landbouwverkeer is. Dat zijn vaak grote en daarmee bedreigende voertuigen. Tegelijkertijd neemt ook het vrachtverkeer toe. Ook dat maakt gebruik van dezelfde routes als het overige verkeer.

De combinatie van de vele verschillende voertuigen op relatief smalle wegen met snelheden van 50 of 60 km/h zorgen voor grote snelheidsverschillen. Dat leidt tot (potentieel) onveilige situaties, vooral voor kwetsbare verkeersdeelnemers zoals fietsende ouderen en kinderen die lopend of fietsend naar school gaan. Demografische kenmerken, zoals het grote aantal gezinnen en de vergrijzing in combinatie met de opkomst van nieuwe vervoermiddelen zoals e-bikes, speed pedelecs en elektrische bakfietsen, vragen de aandacht in de toekomst.

Scheiden van verkeersstromen of samen veilig verder?

Theoretisch zijn er twee manieren om het probleem dat hier beschreven is, aan te pakken:

- de eerste manier is om verkeersstromen van elkaar te scheiden, bijvoorbeeld om naast het bestaande wegennet een afzonderlijk netwerk van fiets- en voetpaden te maken;
- de tweede manier is om de snelheid van het autoverkeer te beperken en wegen zodanig in te richten dat automobilisten zich meer aanpassen aan het langzaam verkeer.

Het scheiden van verkeersstromen is in Drechterland als 'leidend principe' geen reële optie:

- langs de linten is geen ruimte voor bijvoorbeeld afzonderlijke fietspaden;
- een afzonderlijke fietsstructuur 'buiten de linten om' is moeilijk te realiseren en zal ook niet het gewenste effect hebben, omdat een route langs de lintbebouwing voor de meeste fietsers toch de aantrekkelijkste en ook kortste route blijft (want alle belangrijke herkomst- en bestemmingspunten liggen ook langs de linten);
- gezien de relatief kleine hoeveelheid verkeer op de wegen in Drechterland is het ook niet efficiënt om verschillende wegen/routes te maken voor diverse weggebruikers zoals personenauto's, landbouwverkeer en fietsers en voetgangers. Het zou leiden tot veel versnippering.

De tweede optie is ook niet eenvoudig, maar is wel de enige mogelijkheid om (ook op langere termijn) de gemeente veilig én aantrekkelijk te houden: we moeten op zoek naar een manier om de wegen zodanig in te richten dat iedereen er veilig en prettig gebruik van kan maken. Dat betekent vaak dat snel verkeer zich wat moet aanpassen aan minder snelle verkeersdeelnemers en grote voertuigen rekening moeten houden met kleinere voertuigen. In de volgende paragrafen geven we aan hoe dat kan. We beseffen echter dat dit niet overal tegelijkertijd zal lukken. Daar gaan we in de laatste paragraaf van dit hoofdstuk op in.

4.2 Een nieuwe kijk op 30 km/h-wegen

De inrichting van wegen is gebaseerd op de principes voor 'Duurzaam Veilig' (zie bijvoorbeeld: <https://www.swov.nl/feiten-cijfers/factsheet/duurzaam-veilig-wegverkeer>). Bij de totstandkoming van deze visie werd aanbevolen om duidelijk onderscheid te maken tussen 50 km/h-wegen met voorrang en fietsvoorzieningen (gebiedsontsluitingswegen) en 30 km/h-wegen met gelijkwaardige kruispunten en gemengd verkeer (erftoegangswegen). In nieuwe situaties komen we daar goed mee uit, maar in historisch gegroeide situaties vaak niet.

Op relatief drukke wegen met een smal profiel is het veiliger om wél fietsvoorzieningen te maken (soms ook met voorrang op zijstraten), maar tóch de maximumsnelheid te beperken tot 30 km/h. Ook landelijk zijn daar inmiddels nieuwe richtlijnen voor ontwikkeld. De nieuwe norm is om op wegen zonder vrijliggende fietspaden binnen de bebouwde kom uit te gaan van 30 km/h. Het gaat hierbij vaak om historische wegenstructuren die én een verkeersfunctie én een verblijfsfunctie hebben. Hiervoor is de nieuwe wegcategorie 'gebiedsontsluitingsweg 30' ontwikkeld (GOW 30). Doordat de maximumsnelheid 30 km/h is, kan voor fietsers volstaan worden met fietsstroken. Eventueel gaat de ruimte die nodig is voor voldoende brede fietsstroken ten koste van de ruimte voor autoverkeer. Auto's moeten dan over de fietsstroken rijden, maar er gaat wel een duidelijk signaal van uit dat auto's rekening moeten houden met de fietsers.

In Tabel 4.1 zijn de belangrijkste kenmerken van een 'gebiedsontsluitingsweg 30' weergegeven in vergelijking met die van een gebiedsontsluitingsweg met 50 km/h en een erftoegangsweg met 30 km/h (een 'standaard' 30-weg in een woonwijk).

	gebiedsontsluitingsweg 50 km/h (GOW50)	gebiedsontsluitingsweg 30 km/h (GOW30)	erftoegangsweg 30 km/h (ETW 30)
fietsvoorziening	fietspad	fietsstrook of fietspad	geen (gemengd)
verharding	asfalt	deels klinkers	voorkeur klinkers
kruispunten	voorrang	voorrang	gelijkwaardig (m.u.v. fietsstraten)
snelheidsremming	geen (tenzij)	kruispunten	kruispunten en wegvakken
onderbrekingen	niet buiten kruispunten	regelmatig pleintje of zebrapad	veel
oversteken	bij kruispunten	bij kruispunten en zebrapaden	overall
parkeren	bij voorkeur niet, zeker niet veel wisselen	langsparkeren	haaks of langs, eventueel op rijbaan

Tabel 4.1 belangrijkste kenmerken GOW 30 ten opzichte van GOW 50 en ETW 30

Bij een maximumsnelheid van 30 km/h hoor ook dat de snelheid van het verkeer op verschillende plaatsen geremd wordt door middel van bijvoorbeeld drempels of plateaus. Verder is het sterk aan te raden om de rijbaan tussen de fietsstroken in klinkers uit te voeren. Het geeft een heel ander beeld dan asfalt waarmee de verblijfsfunctie van de weg duidelijk benadrukt wordt. Zie bijvoorbeeld het verschil in karakter tussen de (ongeveer even brede) wegen links en rechts op de foto's hierna.



Figuur 4.1: Verschil in wegbeeld met asfalt (links) en klinkers (rechts)

4.3 Toepassing 30 km/h in Drechterland

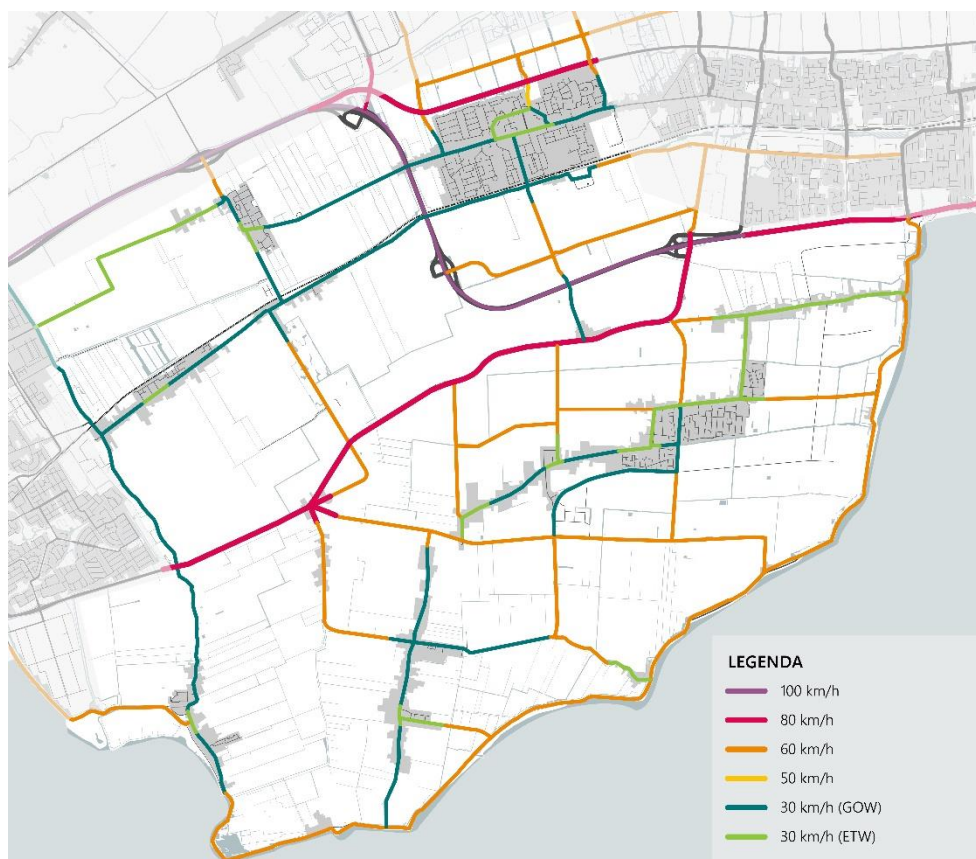
Eigenlijk geldt in Drechterland voor álle gemeentelijke wegen binnen de bebouwde kom dat ze (mede) een verblijfsfunctie hebben: er worden direct langs de weg verschillende bestemmingen op ontsloten. Ook als we kijken naar de verkeersintensiteiten, zou in beginsel overall binnen de bebouwde kom een inrichting als 30 km/h-weg logisch zijn. Bovendien zijn er in Drechterland op veel plaatsen geen trottoirs langs de wegen, waardoor een hogere snelheid nog meer risico's met zich mee brengt.

Erftoegangswegen 30 km/h

In de huidige situatie zijn alleen in het hart van de kernen zones met een maximumsnelheid van 30 km/h². Dit zijn de gebieden die geschikt zijn voor een inrichting als erftoegangsweg 30 (ETW30), met volledig gemengd verkeer en gelijkwaardige kruispunten. Ook in de dorpskernen van Schellinkhout (Dorpsweg) en Wijdenes (Kerkbuurt) waar nu nog een maximumsnelheid van 50 km/h geldt, ligt het voor de hand om hiervan uit te gaan en tevens in de buurtschappen Oudijk en Westerbuurt/De Buurt/Oostergouw (waar nu ook al 30 km/h geldt).

Gebiedsontsluitingswegen 30 km/h

Op vrijwel alle overige wegen binnen de kom is een inrichting als gebiedsontsluitingsweg 30 (GOW30) het meest passend, gezien de geringe breedte van de wegen en het gebrek aan vrijliggende fietspaden. De wegcategorysering komt er dan uit te zien als in Figuur 4.2.



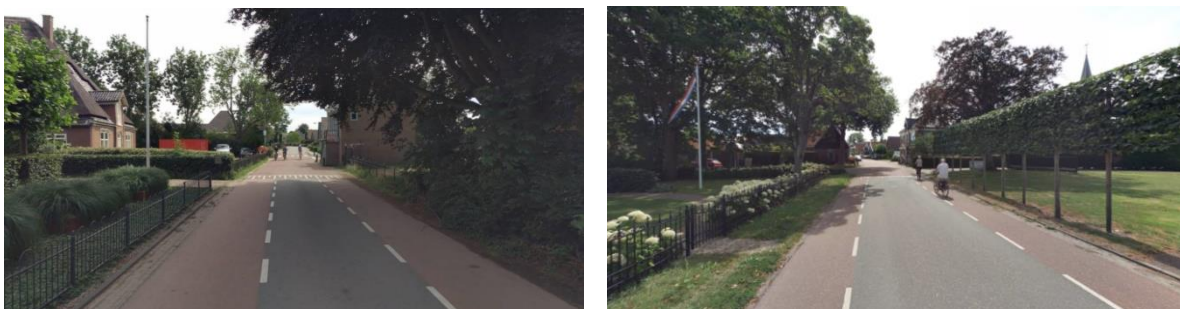
Figuur 4.2: Voorstel nieuwe wegcategorysering

In Drechterland zien we op veel van de lintstructuren al profielen met fietsstroken. De dwarsprofielen komen dus al behoorlijk goed overeen met die van 'GOW30-wegen'. Alleen is de maximumsnelheid nog niet 30 km/h en is het hele profiel in asfalt uitgevoerd. Verder zijn de huidige fietsstroken op veel plaatsen te smal. Volgens de huidige richtlijnen moeten

² Uitzondering: in het centrum van Hoogkarspel is een woonerf ingesteld, waar maximaal 15 km/h mag worden gereden. Zie ook paragraaf 5.3.

fietsstroken minimaal 1,75 m zijn, zodat twee fietsers ook naast elkaar kunnen fietsen op de fietsstrook. Dit geldt ook bij smalle profielen, waarbij de ruimte in het midden slechts breed genoeg is voor één auto³. Automobilisten zullen dan veelvuldig gebruikmaken van de fietsstrook, maar het rode asfalt geeft wel duidelijk aan dat automobilisten alert moeten zijn op fietsers en dat zij fietsers met een ruime marge moeten passeren.

Ter illustratie vergelijken we twee wegprofielen, één in Schellinkhout en één in Wijdenes. In Schellinkhout zijn de fietsstroken relatief breed met in het midden een smalle rijloper voor motorvoertuigen. In Wijdenes zijn de fietsstroken te smal, de rijloper in het midden *lijkt* breed genoeg voor twee auto's naast elkaar, maar is dat niet. Het is daarmee een onduidelijk profiel. Verder zijn de fietsstroken in Wijdenes (deels) nog niet in rood asfalt uitgevoerd.



Figuur 4.3: Voorbeeld wegprofielen Schellinkhout (links) en Wijdenes (rechts)

Fietsstraten

Op wegen waar veel fietsers rijden en naar verhouding weinig autoverkeer kan ook gekozen worden voor een fietsstraatprofiel. Net als bij GOW30-wegen hebben fietsstraten voorrang op zijstraten, alleen ziet de weg er meer uit als fietspad dan als autostraat (auto's zijn toegestaan, maar 'te gast'). Op smalle wegen is de rijbaan uitgevoerd in rood asfalt met margestroken van klinkers aan de zijkanen, als de weg breder is, wordt daarnaast nog een margestrook van klinkers in het midden van het profiel gemaakt.

De oude route tussen Enkhuizen en Hoorn via de Streekweg door Hoogkarspel, Westwoud en Oosterblokker is voor fietsers een snelle en aantrekkelijke route. De Provincie Noord-Holland heeft deze route opgenomen in het regionale netwerk van doorfietsroutes in het Regionaal Toekomst Beeld Fiets. In de actieagenda Actieve Mobiliteit van de provincie heeft de realisatie van doorfietsroutes de hoogste prioriteit gekregen. Dit betekent dat er hoge subsidiemogelijkheden zijn om hier aanpassingen te doen die de positie van de fiets op deze route verbeteren. Er wordt een afzonderlijke studie gedaan worden naar het meest gewenste profiel op (verschillende delen van) deze route, bijvoorbeeld een profiel met bredere fietsstroken of een fietsstraatprofiel. Doel is om de fietskwaliteit te verhogen om daarmee te voldoen aan de criteria die de provincie stelt aan een doorfietsroute, maar anderzijds de historische kwaliteit van de route te behouden of te versterken.

³ Een rijloper tussen de fietsstroken tussen de 3,80 m en 4,80 m wordt afgeraden, omdat dan niet duidelijk is of auto's nu wel of niet gebruik moeten maken van de fietsstroken. De wegen in Drechterland zijn in de regel echter niet zo breed dat er meer dan 3,80 m breedte overblijft als fietsstroken van minimaal 1,75 worden toegepast.

4.4 Consequente vormgeving van kruispunten

We zien nu in Drechterland dat op punten waar extra aandacht van verkeersdeelnemers nodig is (voornamelijk op kruispunten) het profiel met fietsstroken wordt onderbroken door middel van een wegdek in rood asfalt over de gehele breedte van de weg. Maar de betekenis daarvan is op verschillende plaatsen anders. Soms is het een gelijkwaardig kruispunt, soms is het een voorrangskruispunt (zie ook voorbeelden hierna).

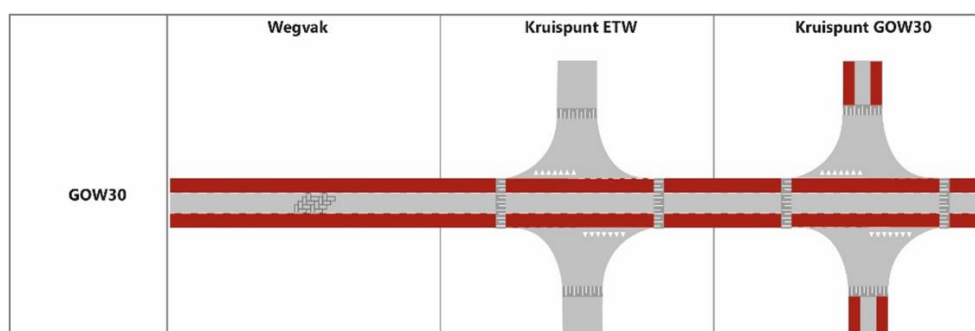


Figuur 4.4: Rode kruispuntvlakken op de Streekweg, soms gelijkwaardig, soms in combinatie met een uitritconstructie, soms met voorrang (haaiantanden)

Uit de reacties in Maptionnaire (zie paragraaf 1.3) blijkt ook dat het voor weggebruikers soms onduidelijk is wat de voorrangssituatie is. Het is daarom wenselijk dat de vormgeving van voorrangskruispunten consequent anders is dan de vormgeving van gelijkwaardige kruispunten. Zoals eerder in dit hoofdstuk is toegelicht, maken we onderscheid in gebiedsontsluitingswegen 30 (GOW30) met fietsstroken en voorrang en erftoegangswegen 30 (ETW30) met gelijkwaardige kruispunten.

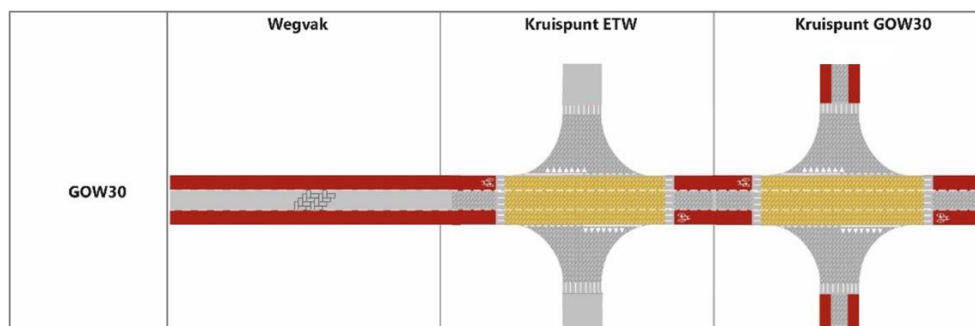
Kruispunten GOW30-wegen

Een goede manier om duidelijk te maken dat gebiedsontsluitingswegen voorrang hebben op zijstraten, is door de fietsstroken over het kruispunt door te trekken. Als twee GOW30 wegen elkaar kruisen, moet gekozen worden welke van de twee voorrang krijgt: op de voorrangsroute lopen de fietsstroken door, op de weg die voorrang moet geven, worden de fietsstroken onderbroken (zie figuur hierna).



Figuur 4.5: Kruispunten GOW30 met doorgetrokken fietsstroken over de voorrangsroute

Het CROW heeft onlangs de "Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30" uitgebracht (zie Figuur 4.6). Daarin is een ander voorstel gedaan voor de kruispunten. In het voorstel van de CROW lopen de fietsstroken niet over het kruispunt door, maar wordt de voorrangsweg in een gele kleur aangegeven. Ook daarbij is echter direct duidelijk (door de afwijkende kleur) welke route voorrang heeft en welke voorrang moet geven.



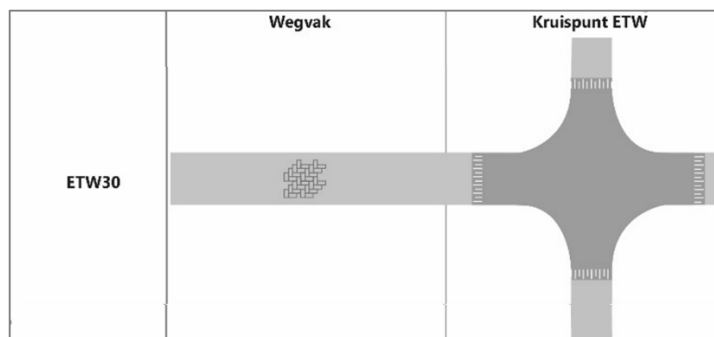
Figuur 4.6: Kruispunten GOW30 met geel wegdek op de voorrangsroute (CROW)

Het voordeel van het CROW-voorstel is dat het kruispunt – ook op de route met voorrang – meer opvalt. Dat is vooral van belang als het kruispunt niet op een verhoogd plateau wordt gelegd. Nadeel is dat de positie van de fiets op het kruispunt minder goed duidelijk wordt gemaakt. Beide opties zijn goed, maar het is wel van belang om zoveel mogelijk consistent te zijn in de keuze.

Goudappel adviseert tot nu toe de versie met doorgetrokken fietsstroken (figuur 4.5), maar als de versie met de gele rijloper op de kruispunten in Nederland gemeengoed wordt, is het consistentier om daarbij aan te sluiten. Op dit moment is dat nog niet zeker.

Kruispunten ETW30-wegen

Alleen bij gelijkwaardige kruispunten van twee erftoegangswegen heeft het hele kruispunt dezelfde kleur. Dat kan dezelfde kleur zijn als de erop aansluitende wegvakken, maar er kan ook gekozen worden voor een afwijkende kleur om het kruispunt extra te laten opvallen.



Figuur 4.7: Gelijkwaardige kruispunten van erftoegangswegen 30

Bij sterk ondergeschikte straatjes kunnen eventueel ook uitritconstructies worden toegepast, zowel bij GOW30- als bij ETW30-straten. Vooral als er slecht zicht is op de zijstraat kan het soms gevaarlijk zijn om voorrang als verkeer van rechts voorrang heeft (zie bijvoorbeeld de volgende foto van de aansluiting van De Laan op de Dorpsweg in Schellinkhout). Dan kan de voorrang – ook in ETW30-straten – geregeld worden door middel van een uitritconstructie.



Figuur 4.8: Als voorrang van rechts gevaarlijk is wegens slecht zicht (zoals hier), kan een uitritconstructie worden overwogen

4.5 Gefaseerde uitbreiding 30 km/h in Drechterland

Het is lastig om overal voldoende maatregelen te nemen om de snelheid ook daadwerkelijk terug te brengen naar 30 km/h:

- Aanpassingen in het breedteprofiel (bijvoorbeeld wegversmallingen, asverspringingen, chicanes) moeten zodanig ruim zijn dat grote voertuigen er nog wel doorheen kunnen, maar dat betekent dat kleine voertuigen er weinig last van hebben. Een wegversmalling heeft alleen een snelheidsremmend effect als er ook tegenliggers zijn en op de rustige wegen in Drechterland is dat vaak niet het geval.
- Dremfels en plateaus zijn de meest effectieve oplossing om snelheid te remmen, maar deze brengen op zachte ondergrond soms trillinghinder met zich mee.
- Het aantal wegen in Drechterland waar de snelheid teruggedrongen moet worden, is zo groot, dat sowieso een prioritering nodig is bij de realisatie van snelheidsremmende maatregelen (uit praktisch en financieel oogpunt).

Een goede eerste stap is om daar waar een lage snelheid het meest nodig is, maatregelen te nemen, zoals:

- bij scholen of andere voorzieningen;
- hoger dan gemiddelde bebouwingsdichtheid;
- slecht uitzicht door bochten en kruispunten;
- of een relatief hoge rijsnelheid in de huidige situatie.

In veel gevallen gaat het om het hart van de kernen, die als erftoegangsweg 30 ingericht kunnen worden. Dit geldt ook voor het hart van de kernen Schellinkhout en Wijdenes waar nu nog 50 km/h toegestaan is. Deze weggedeelten worden iets opgehoogd ten opzichte van de weg. Bij voorkeur worden deze delen van het profiel in klinkers uitgevoerd om het verblijfskarakter en daarbij behorende lagere snelheid te benadrukken (en als dit niet kan in een afwijkende kleur asfalt). Hier moet dan ook de wettelijke snelheid naar 30 km/h worden verlaagd. Feitelijk is hier dan sprake van een inrichting als erftoegangsweg 30 (ETW 30) en kunnen de kruispunten in beginsel ook gelijkwaardig zijn (zie hierna).

Op langere termijn is echter 30 km/h op alle linten in de gemeente de beste keus, ook als deze snelheid niet volledig 'afgedwongen' kan worden:

- Een deel van het verkeer zal zich wel aan de maximumsnelheid willen houden. Als een deel van het verkeer 30 km/h rijdt, zal dat ook effect hebben op het achteropkomend verkeer.
- In nieuwe auto's is 'Intelligent Speed Assistant' (ISA) verplicht. Deze voorziening beperkt de snelheid van de auto zelf als de bestuurder harder rijdt dan toegestaan. Hoewel bestuurders ISA uit kunnen zetten, is wel de verwachting dat op langere termijn steeds meer auto's op de weg het systeem aan hebben staan.

In hoofdstuk 7, over de fasering en prioritering van maatregelen, wordt nog verder ingegaan op de vraag wanneer welke maatregelen realistisch zijn. Omdat niet alle wegen tegelijkertijd aangepakt kunnen worden, zal veelal 'meegelift' moeten worden op gepland onderhoud van wegen.

4.6 60 km/h buiten de bebouwde kom

Buiten de bebouwde kom zijn de gemeentelijke wegen 60 km/h (alleen op de doorgaande provinciale wegen geldt een hogere maximumsnelheid). Vanwege de hogere snelheid zouden fietsers langs deze wegen in de optimale situatie een eigen fietspad krijgen, maar dat is op de meeste wegen in Drechterland geen haalbare kaart. De fietsintensiteiten zijn buiten de kom ook lager dan binnen de bebouwde kom en bovendien is het uitzicht door de bochten buiten de bebouwde kom beter (minder belemmering van het uitzicht door bebouwing). Daarom achten we de huidige profielen (met gemengd verkeer en eventueel fiets(suggestie)stroken buiten de kom voldoende. Op plaatsen waar klachten zijn over te hard rijden, waar het uitzicht beperkt is, op gevaarlijke kruispunten of op locaties met relatief veel woningen langs de weg, kunnen aanvullende snelheidsremmende maatregelen worden overwogen, zoals plateaus. Dit geldt bijvoorbeeld op de weg Wijmers: Wijmers ligt buiten de bebouwde kom, maar is naast een weg ook een buurtschap.

5. Concrete verbeteringen voor concrete knelpunten

In figuur 5.1 is een overzicht opgenomen van een aantal specifieke knelpunten, zoals die onder andere naar voren komen uit de raadpleging van bewoners via Maptionnaire (online enquête). In het vervolg van dit hoofdstuk worden deze knelpunten toegelicht en worden mogelijke oplossingen voor deze knelpunten gegeven.



Figuur 5.1: Overzicht van lokale knelpunten

5.1 Verouderde wegprofielen: Nieuweweg in Hoogkarspel en Twijver in Venhuizen

In hoofdstuk 4 is aangegeven dat op veel wegen in de bebouwde kom van Drechterland een lagere snelheid wenselijk is. Daartoe zijn aanpassingen aan profielen gewenst, maar in grote lijnen voldoen de meeste profielen al redelijk goed aan de richtlijnen. Twee uitzonderingen daarop zijn de Nieuweweg in Hoogkarspel en Twijver in Venhuizen. Dit zijn wegen met grijs asfalt waar langzaam verkeer een slechte positie heeft, terwijl zij centraal in de kernen liggen

en er ook nog een aantal winkels langs de wegen ligt, zodat er veel overgestoken wordt (vooral langs de Twijver). We stellen daarom voor om deze wegen met voorrang aan te pakken:

- Voor de Nieuweweg in Hoogkarspel stellen we een inrichting voor als gebiedsontsluitingsweg 30 (GOW 30) met fietsstroken, omdat dit een relatief drukke weg is ter ontsluiting van Hoogkarspel.
- Voor de Twijver in Venhuizen stellen we een inrichting als erftoegangsweg 30 (ETW 30) voor vanwege de winkelfuncties langs de weg. Voor doorgaand verkeer is de Koggeweg een alternatief voor de route via Westeinde en Twijver.



Figuur 5.2: Huidige profielen Nieuweweg in Hoogkarspel en Twijver in Venhuizen

Voor beide wegen geldt dat het deels ook winkelstraten zijn waarbij extra aandacht gewenst is voor de ruimtelijke kwaliteit. Denk aan groen en verharding van de trottoirs (zie bijvoorbeeld figuur 5.3). We raden aan om dit nader uit te werken in samenwerking met een landschapsarchitect. Parkeren kan langs de weg plaats vinden in langsparkeervakken, of in daartoe aangeduide vakken op het trottoir-niveau, zoals in de volgende figuur. Deze referentie past het beste bij de Twijver, voor de Nieuweweg kan een soortgelijk profiel worden uitgewerkt, maar dan met fietsstroken.



Figuur 5.3: Referentiebeeld mogelijk wegprofiel voor Twijver

5.2 Microrotondes Markerwaardweg en Boekert

In de gemeente Drechterland liggen verschillende microrotondes⁴. Op zichzelf is dit een prima kruispuntvorm. Het voordeel van een microrotonde is dat verkeer vanuit alle richtingen moet afremmen om eventueel voorrang te kunnen geven en dat fietsers ook vanuit alle richtingen vlot het kruispunt kunnen passeren (zij kunnen makkelijk de microrotonde oprijden en hebben dan voorrang over verkeer dat van andere takken van het kruispunt komt). Op niet al te drukke kruispunten (bijvoorbeeld Bovenakker – Noordervoert) is het een goede kruispuntvorm. Wel kan de bedoeling van de microrotonde duidelijker gemaakt worden door voor het kruispunt een rotondebord (D01) te plaatsen en pijlen op de rotonde te plaatsen die de rijrichting aangeven (voor 2019 hebben deze ook op de weg gestaan). Normaliter staat een rotondebord op het middeneiland van de rotonde, maar als dit niet mogelijk is, kan het ook voor het bord ook voor de rotonde worden geplaatst (zie figuur 5.4).



Figuur 5.4: microrotonde met pijlen en rotondebord vóór de rotonde

Als de microrotondes te druk worden en er ook veel grote voertuigen (vrachtverkeer of landbouwverkeer) over de rotonde rijden, is het echter niet meer de veiligste kruispuntvorm.

Bij de microrotonde Markerwaardweg – Westerkerkweg blijkt dat ook uit de ongevals cijfers, bij de microrotondes aan weerszijden van de Boekert (tussen Westerblokker en Oosterblokker) is dat niet zo zeer het geval, maar deze worden wel als onveilig beschouwd door de deelnemers aan de enquête in Maptionnaire. Het is dan duidelijker om de snelheid te remmen door middel van een plateau en één van de richtingen voorrang te geven.

Hoewel het gaat om relatief drukke kruispunten binnen gemeente, is de capaciteit van een voorrangskruispunt voldoende om het verkeer op de genoemde kruispunten af te wikkelen. Als het binnen de beschikbare ruimte past, kan een middeneiland toegevoegd worden, om

⁴ In de gemeente Drechterland worden deze rotondes ook wel aangeduid als 'minirotondes', maar officieel heet dit kleinste type rotonde microrotonde, ter onderscheiding van kleine rotondes waar nog wel een (niet overrijdbaar) middeneiland mogelijk is.

fietzers de gelegenheid te geven om het autoverkeer in de voorrangsrichting in twee etappes te kunnen kruisen. Een 'gewone' rotonde zou de veiligste oplossing zijn, maar is (naar verwachting) ruimtelijk niet goed in te passen.

5.3 Woonerf centrum Hoogkarspel

In het centrum van Hoogkarspel is een deel van de Streekweg als woonerf aangeduid. Uit de inventarisatie in Maptionnaire blijkt dat veel mensen de situatie en de voorrang onduidelijk vinden. In een woonerf is het in beginsel ook niet de bedoeling dat alles heel duidelijk geregeld is. Er is juist sprake van een vrij informele inrichting, waarbij een lage rijsnelheid (maximaal 15 km/h) ervoor zorgt dat verschillende deelnemers aan het verkeer goed op elkaar kunnen anticiperen. De Streekweg in het centrum van Hoogkarspel heeft echter nog steeds een duidelijke rijbaan die over het grootste deel in asfalt is uitgevoerd. Daarom 'oogt' de weg niet echt als een woonerf en is het ook onlogisch dat uitritten van een parkeerterrein voorrang hebben op verkeer van links op de Streekweg.



Figuur 5.5: Streekweg centrum Hoogkarspel

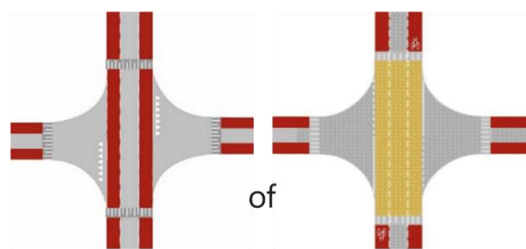
Om hier een logisch woonerf van te maken, zou de klinkerverharding die op de trottoirs is toegepast, moeten doorlopen over de rijbaan (zoals bij het Raadhuisplein ook gedaan is met de natuurstenen verharding). Mede gezien de hoeveelheid autoverkeer wordt geadviseerd om een inrichting als erftoegangsweg met 30 km/h toe te passen. In dat geval is het logischer om de uitritten van de parkeerterreinen als uitritconstructie vorm te geven.



Figuur 5.6: De inrichting van een deel van het Raadhuisplein in verschillende kleuren klinkers past beter bij een woonerf dan de inrichting van de Streekweg

5.4 Kruispunt Kerkbuurt - Molenweg - Jongeweer (Wijdenes)

Het kruispunt Kerkbuurt – Molenweg – Jongeweer in Wijdenes is een vrij onduidelijk kruispunt, enerzijds omdat de verschillende takken van het kruispunt niet tegenover elkaar liggen, anderzijds omdat de voorrangssituatie niet duidelijk wordt benadrukt door de vormgeving. We stellen voor om dit kruispunt aan te passen conform het voorstel van een kruispunt van twee gebiedsontsluitingswegen 30 uit het vorige hoofdstuk (zie ook figuur hierna). Bij voorkeur wordt het kruispunt hierbij ook verhoogd aangelegd (plateau).



Figuur 5.7: Huidige en voorgestelde vormgeving kruispunt Kerkbuurt – Molenweg – Jongeweer

5.5 Kruispunt dr. Wijtemalaan – Laantje (Westwoud)

In Westwoud is het kruispunt dr. Wijtemalaan – Laantje door verscheidene bewoners aangegeven als een onveilig kruispunt. Het kruispunt is onoverzichtelijk en er wordt soms te hard gereden. De maximumsnelheid 30 km/h, maar het wegprofiel is niet anders dan op andere delen van de toeleidende wegen waar 50 km/h gereden mag worden. Dat maakt ook dat er twijfel ontstaat over de voorrangssituatie. De beste optie is om het gedeelte van

Westwoud waar 30 km/h als maximumsnelheid geldt, in te richten als erftoegangswegen 30 km/h, dus niet alleen op het kruispunt, maar ook op toeleidende wegen gemengd verkeer (geen fietsstroken), toepassing van klinkers en een verhoogd kruispunt (plateau). Indien dit niet lukt (omdat dit een grote reconstructie vergt en omdat een plateau wellicht te veel trillingshinder oplevert), is het veiliger om de voorrang te regelen en het kruispunt in te richten als kruispunt van twee gebiedsontsluitingswegen 30 (zie ook het schema in figuur 5.7 in de paragraaf hiervoor).



Figuur 5.8: onoverzichtelijk kruispunt in Westwoud

5.6 Dorpsweg Schellinkhout

In Schellinkhout is een specifiek punt naar voren gekomen uit de inventarisatie in Maptionnaire met een groot risico op ongevallen. Dat is de onoverzichtelijke bocht in de Dorpsweg tussen de Havenweg en de Wester Meeweg. Hier is het nauwelijks uitzicht door de bocht terwijl er (vanwege de ligging in de kern) wel een reële kans is op fietsers en voetgangers op de weg. We stellen voor om hier een snelheidremmende maatregel (drempel) toe te passen en verkeer met borden te attenderen op de gevaarlijke bocht.



Figuur 5.9: Gevaarlijke bocht in de Dorpsweg Schellinkhout

5.7 Verkeersveiligheid in de schoolomgeving

In de reacties van bewoners in Maptionnaire is de schoolomgeving in Hoogkarspel (bij Tuinfluiter, Lijster en Nachtegaal) veelvuldig als knelpunt genoemd. Het gaat hier enerzijds om problemen met haal- en brengverkeer (fout geparkeerde auto's), anderzijds om potentieel onveilige situaties als veel fietsers en auto's tegelijkertijd van en naar school rijden. Men stelt diverse kleine maatregelen voor, zoals extra oversteekplaatsen (zebrapaden). Wij adviseren om hier specifiek onderzoek naar te doen door ter plekke het haal- en brengverkeer inclusief het parkeergedrag in beeld te brengen (met behulp van een schouw en verkeers- en parkeertellingen). De inrichting van de schoolomgeving kan vervolgens op basis daarvan (en in overleg met school en omwonenden) aangepast worden waar dat nodig of wenselijk is.

Gedagsbeïnvloeding en verkeerseducatie

Naast aanpassingen aan de weginrichting zijn ook maatregelen op het gebied van gedagsbeïnvloeding en verkeerseducatie mogelijk. Landelijk gezien zijn er positieve ervaringen door kinderen van de hoogste groepen van de school zelf te laten meedenken hoe ze samen een veiliger schoolomgeving kunnen krijgen. Doordat kinderen het (onder begeleiding) zelf bedenken en ook uitvoeren heeft dit een groot effect op het gedrag van zowel ouders en kinderen. De gemeente kan in gesprek gaan met de school en verkennen of deze aanpak past bij het probleem. Een belangrijk thema blijft om ouders en kinderen te stimuleren om met fiets en lopend naar school te komen en het autogebruik in de nabijheid van de scholen zoveel mogelijk te beperken.

Maatwerk per school

De hier genoemde aanpak kan behalve bij de scholenconcentratie in Hoogkarspel ook bij andere scholen in de gemeente worden uitgevoerd. Bij andere scholen spelen namelijk dezelfde veiligheidsissues tijdens haal- en brengmomenten. We stellen voor om per school te bekijken wat nodig is. Dit kan inhouden dat er schoolzones komen, dat er specifieke knelpunten worden aangepakt of dat een verkeerseducatieproject wordt gestart.

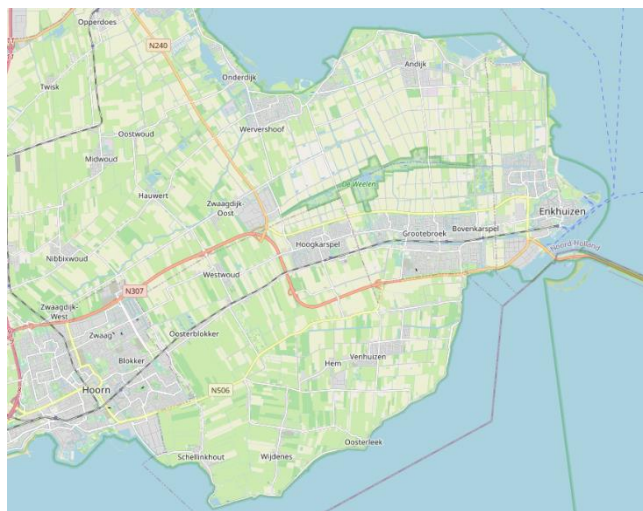
6. Actuele thema's

6.1 Nieuwe wegen voor nieuwe woningbouw?

Nieuwe noord-zuidverbinding Hoogkarspel: belang onzeker

De gemeente Drechterland denkt al enige tijd na over een mogelijke nieuwe noord-zuidverbinding aan de west- of oostzijde van Hoogkarspel (tussen de provinciale wegen N505 en N307). Het doel hiervan is om de bestaande (lint)wegen in Hoogkarspel te ontlasten en een betere route te bieden voor vracht- en landbouwverkeer.

Een dergelijke nieuwe route is kostbaar, omdat het spoor gekruist moet worden en dit gebeurt in nieuwe situaties altijd ongelijkvloers (meestal met een tunnel onder het spoor). Maar ook is de vraag in hoeverre een dergelijke nieuwe verbinding echt veel verkeer zal afleiden van bestaande wegen. De doorgaande relaties in noord-zuidrichting zijn beperkt: ten noorden van Hoogkarspel ligt alleen nog Andijk en ten zuiden alleen Venhuizen. Voor alleen



Figuur 6.1: in West-Friesland liggen weinig bestemmingen ten noorden en zuiden van Hoogkarspel

lokaal verkeer (of alleen vracht- of landbouwverkeer) zal een dergelijke nieuwe route te weinig verkeer trekken om de route (financieel) te verantwoorden, tenzij de verkeersfunctie van andere routes tegelijkertijd wordt beperkt. Om te bepalen of de gewenste noord-zuidroute een realistisch voornemen is (en welke aanvullende maatregelen eventueel nodig zijn), is een analyse met een verkeersprognosemodel noodzakelijk. De gemeente Drechterland beschikt op dit moment nog niet over een verkeersmodel, maar er wordt nu wel aan gewerkt.

Alternatieve route ter ontsluiting van nieuwe woningbouw

De belangrijkste (mogelijke) locaties voor nieuwe woningbouw in de gemeente Drechterland zijn ten zuiden van Hoogkarspel en aan de westzijde van Venhuizen. Dit leidt tot meer verkeer naar deze gebieden, onder andere via de al relatief drukke Markerwaardweg en de Torenweg en Houterweg. Wij stellen daarom voor om de Torenweg meer geschikt te maken als ontsluitende route, direct aan te sluiten op de N506 (De Hout) en vervolgens naar het noorden door te trekken richting de Houterweg. De bestaande aansluiting van de

Houterweg op de N506 kan dan vervallen. Het buurtschap De Hout en de kern Venhuizen worden daardoor ontlast en de nieuwbouw wordt beter ontsloten.

Als de hiervoor benodigde 'verschuiving' van het kruispunt op de provinciale weg (N506) tot problemen leidt, is het een alternatief om vanaf de Torenweg een nieuwe verbinding naar de Markerwaardweg te maken.



Figuur 6.2: woningbouwlocaties en de alternatieve routes

6.2 Openbaar vervoer

Het mooie en rustige karakter van de gemeente Drechterland heeft als nadeel dat er weinig potentie is voor hoogwaardig openbaar vervoer, afgezien van de treindienst Hoorn-Enkhuizen met station in Hoogkarspel. Er rijden daarnaast twee buurtbussen: lijn 412 van Hoorn naar Bovenkarspel via Schellinkhout, Wijdenes, Hem, Venhuizen en Hoogkarspel en lijn 415 van Hoorn naar Medemblik via Oosterblokker en Westwoud. De buurtbussen rijden met een basisfrequentie van één keer per uur en rijden niet tijdens avonden en niet op zondag. Lijn 612 is een scholierenlijn die een keer per dag rijdt (op schooldagen).



Figuur 6.3: Buurtbuslijnen in gemeente Drechterland

Combinatie met WMO-vervoer ongewenst

Vanwege de beperkte frequentie van de bussen, komt de vraag op of er een combinatie mogelijk is met WMO-vervoer (Wet Maatschappelijke Ondersteuning). Buurtbussen en het WMO-vervoer worden beide met vergelijkbare 8-persoons busjes uitgevoerd. Een combinatie van beide typen vervoer lijkt daarom voor de hand te liggen. Hier zijn in Nederland al diverse proeven mee uitgevoerd, maar in de praktijk blijkt dit niet zo eenvoudig, om twee redenen:

- De organisatie en financiering van beide vormen van vervoer zijn verschillend. WMO-vervoer is scherp aanbesteed en strak gepland. Buurtbussen werken met een vereniging van lokale vrijwilligers.
- De gebruikers van de buurtbus en van het WMO-vervoer stellen andere eisen/hebben andere voorkeuren. Bij WMO-vervoer duren stops bijvoorbeeld langer dan bij openbaar vervoer.

Vaste dienstregeling of vraagafhankelijk vervoer

Een andere mogelijkheid om op meer plekken of vaker openbaar vervoer te bieden, is door de vaste dienstregeling van de buurtbus te vervangen door flexibel vraagafhankelijk vervoer. Een voorbeeld hiervan is de Texelhopper: op Texel kun je op maar liefst 130 locaties op de Texelhopper stappen. Deze rijdt geen vaste route, maar rijdt langs de locaties waar mensen willen opstappen die gereserveerd hebben. Dat reserveren is echter direct het belangrijkste nadeel van dergelijk vraagafhankelijk vervoer: je kunt alleen meereizen als je je vooraf aangemeld hebt via de telefoon of een app. De ervaring is dat de drempel om een rit aan te moeten vragen, leidt tot groot verlies aan reizigers. Dit nadeel is groter dan het voordeel van meer reismogelijkheden.

De conclusie is dat pas overgegaan moet worden op vraagafhankelijk openbaar vervoer als mocht blijken dat de vaste dienstregeling met buurtbussen niet langer financieel houdbaar is. Tot die tijd is het huidige openbaar vervoer de beste oplossing.

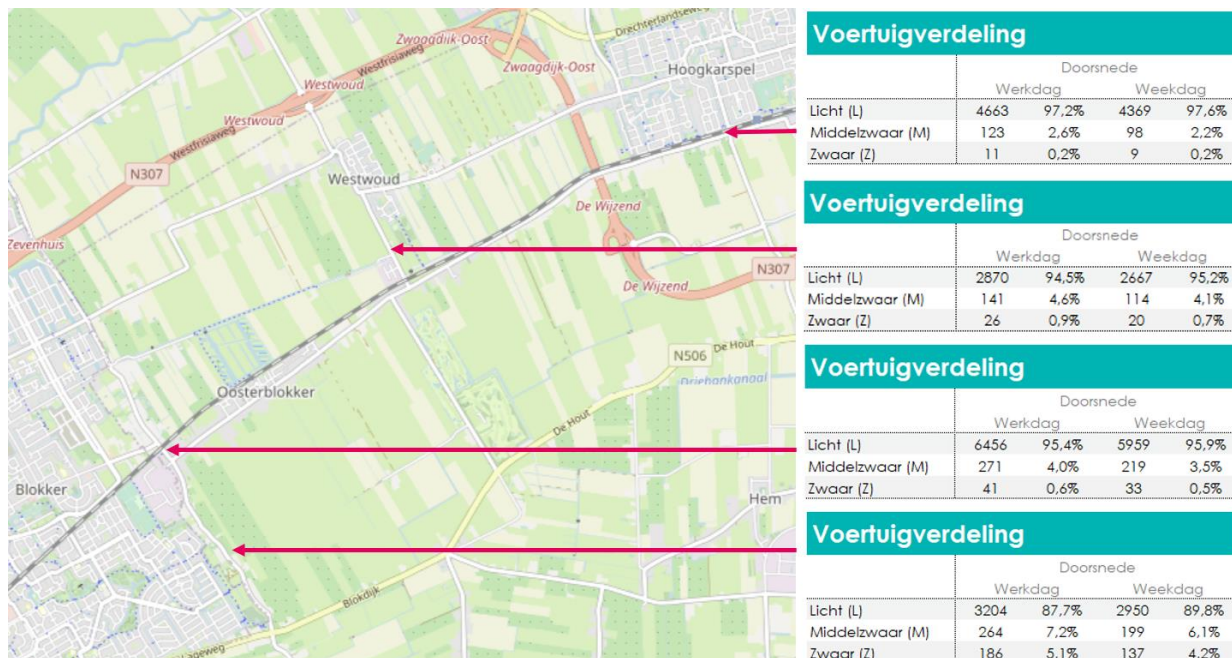
6.3 Vrachtverkeer en landbouwverkeer

Om overlast van vrachtverkeer te beperken zijn in Drechterland vrachtverkeersverboden ingevoerd bij de spoorwegovergangen in Oosterblokker, Westwoud en Hoogkarspel. Om de effectiviteit daarvan vast te stellen is een analyse uitgevoerd van de voertuigverdeling (aandelen vrachtverkeer) zoals die uit verkeerstellingen is gebleken. Het resultaat daarvan is weergegeven in de volgende figuur. Hieruit kunnen de volgende conclusies getrokken worden:

- De vrachtverkeersverboden worden veelvuldig genegeerd. Hierbij moet wel worden aangetekend dat grote landbouwvoertuigen bij de metingen ook als vrachtverkeer geteld wordt).
- Toch is er wel een effect zichtbaar, vooral de routes van het zwaar vrachtverkeer worden door de maatregel beïnvloed: vanaf bedrijventerrein Gildenweg rijdt zwaar vrachtverkeer voor veruit het grootste deel via de Zuiderdracht naar de N506 (zie figuur 6.4: er rijden meer dan viermaal zoveel zware vrachtauto's op de Zuiderdracht dan op de Boekert, richting de Noorderdracht). De Zuiderdracht is vanwege het fietspad langs

de weg ook meer geschikt als ontsluitende route voor vrachtverkeer dan de Noorderdracht.

- Verder zal doorgaand vrachtverkeer door de maatregel worden beïnvloed, al is het niet precies bekend om welke aantallen dit gaat.



Figuur 6.4: Aandelen vrachtverkeer bij vrachtverkeersverboden en op Zuiderdracht

Het idee achter de maatregel is goed, maar de uitwerking kan nog beter. Een deel van het vrachtverkeer is bestemmingsverkeer dat nauwelijks een reëel alternatief heeft dan het negeren van het vrachtverkeersverbod (het zou betekenen dat heel ver omgereden moet worden). Het College heeft inmiddels dan ook een voorstel voor ontheffingenbeleid vastgesteld. Als ontheffingenbeleid wordt uitgewerkt voor deze groep, is het vervolgens reëel om meer te handhaven op het verbod, bijvoorbeeld door middel van camera's.

Het vrachtverkeer dat op de Zuiderdracht rijdt, rijdt hier omdat het geen reëel alternatief heeft. Het is hoofdzakelijk verkeer naar bedrijventerrein Gildenweg. Dit levert hinder op op de Zuiderdracht, maar deze weg is van de verschillende routes naar dit bedrijventerrein wel de meest geschikte, omdat hier een fietspad langs ligt. We zien weinig mogelijkheden om de routing naar het bedrijventerrein te veranderen:

- Voor een nieuwe inrit aan Hoornse zijde zijn weinig mogelijkheden: deze komt ook in een woonwijk uit. Een route via De Strip lijkt het meest passend, maar hiervoor moet het spoor gekruist worden. Nieuwe spoorkruisingen mogen alleen ongelijkvloers worden uitgevoerd, waardoor dit ruimtelijk en financieel als onhaalbaar wordt beschouwd (nog afgezien van het gegeven dat ook de voetbalvelden dan verplaatst moeten worden en overeenstemming met de gemeente Hoorn moet worden bereikt).
- Het beperken van de toegang tot het bedrijventerrein (bijvoorbeeld geen in- en uitgang tussen 00.00 en 6.00 uur) is een maatregel die alleen in overleg met de bedrijven zelf

kan worden uitgevoerd. Naar verwachting leidt dit tot een dusdanige beperking van de bedrijfsvoering, dat bedrijven hier met succes beroep tegen kunnen aantekenen: de gemeente heeft de verplichting om bestemmingen bereikbaar te houden.

Mogelijk zijn er nog wel opties om de hinder van het vrachtverkeer te beperken, bijvoorbeeld door geluidreducerende verharding toe te passen of de fundering van de weg te verbeteren. Verder kan bij vertrek van bedrijven aangestuurd worden op vestiging van andere bedrijven die minder vrachtverkeer genereren, zodat de problematiek op langere termijn afneemt.

6.4 Inspelen op toekomstige ontwikkelingen

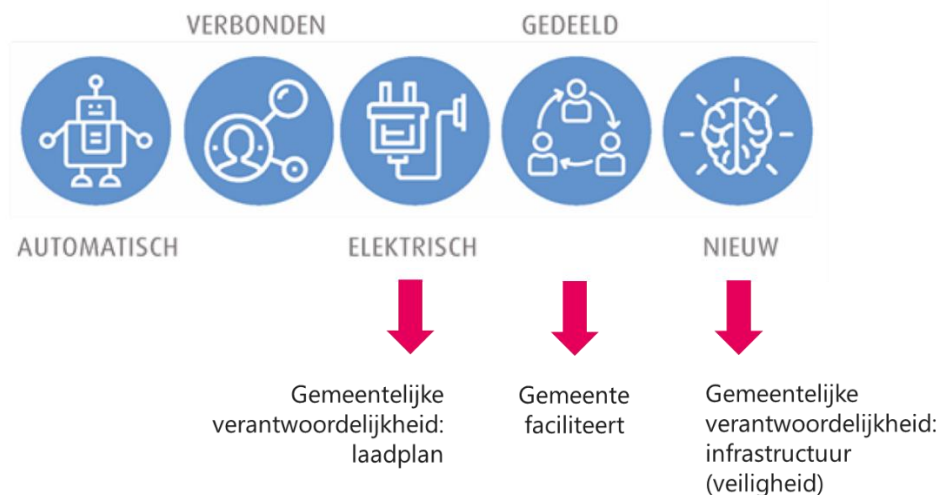
Mobiliteit gaat in de toekomst veranderen. We zien vijf belangrijke ontwikkelingen op ons afkomen. De meeste ontwikkelingen spelen op landelijk niveau en vragen niet direct actie op gemeentelijk niveau, zoals:

- **Automatisch vervoer** (ontwikkeling van – deels of geheel – zelfrijdende voertuigen): Technisch kan er al veel, maar voor de toepassing in steden en dorpen zijn nog veel juridische en maatschappelijke hobbels te nemen. De gemeente hoeft hier voor de nabije toekomst nog geen beleid voor te ontwikkelen.
- **Verbonden vervoer**: de verbondenheid van voertuigen met de infrastructuur of met andere verkeersdeelnemers (bijvoorbeeld via de smartphone) zorgt ervoor dat we beter reisadvies kunnen geven en de prestaties op netwerkniveau kunnen verhogen. De initiatieven hiervoor komen vooral van hogere overheden en marktpartijen. De gemeente is hierin volgend.

Bij drie andere ontwikkelingen heeft de gemeente wel een rol.

- **Gedeeld vervoer**: vooral in grote steden is een duidelijke groei van gedeeld gebruik van auto's, scooters en fietsen te zien. De verwachting is dat deze trend zich langzaam zal verspreiden naar kleinere steden en dorpen. Vaak nemen marktpartijen hiervoor initiatieven, maar de gemeente kan hierin een faciliterende rol spelen. Vooral bij nieuwbouwplannen zijn er kansen voor deelauto's: bij een verhuizing verandert ook de behoefte aan mobiliteit. Nieuwe bewoners kunnen door de beschikbaarheid van deelauto's verleid worden geen (tweede) auto aan te schaffen. De gemeente kan dit als eis bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen benoemen, of als voorwaarde om iets lagere parkeernormen te mogen toepassen.
- **Elektrisch vervoer**: waar elektrische auto's nu nog meer de uitzondering zijn, zullen deze in vrij snel tempo eerder de regel dan de uitzondering worden. Voor de gemeente ligt hier een duidelijke opgave om te voldoen aan de behoefte aan laadpalen voor elektrische auto's en eventueel ook oplaadpunten voor e-bikes. Hier gaan we hierna nog afzonderlijk op in.
- **Nieuw vervoer**: Er komen steeds meer nieuwe vervoermiddelen. En bestaande vervoermiddelen veranderen van karakter (bijvoorbeeld: een fiets kan nu ook een e-bike zijn of zelfs een snelle speed pedelec). Duidelijk is dat niet voor elk type vervoermiddel eigen infrastructuur aangelegd kan worden. Dat betekent dat verschillende verkeersdeelnemers meer rekening met elkaar moeten houden. De infrastructuur moet

daartoe uitnodigen. Dat is mede de reden waarom we als kern van het plan uitgaan van lagere rijsnelheden op de gemeentelijke wegen (zie hoofdstuk 4) en bredere fietsstroken.



Figuur 6.5: Gemeentelijke reactie op nieuwe ontwikkelingen in mobiliteit

6.5 Laadplan

De gemeente stimuleert duurzame mobiliteit en heeft als onderdeel daarvan beleid ontwikkeld voor de plaatsing van laadpalen in de gemeente (zie:

<https://www.drechterland.nl/direct-regelen/ondernemen/parkeren/elektrische-laadpalen/>).

Belangrijke elementen hieruit zijn dat laadpalen op openbaar terrein ook altijd openbaar te gebruiken zijn. Er wordt gezocht naar centrale, goed bereikbare en zichtbare locaties waar de parkeerdruk niet te hoog en waar zoveel mogelijk gebruikers gebruik van kunnen maken. Daarom worden laadpalen niet altijd 'voor de deur' van de aanvrager gerealiseerd, maar binnen een straal van 300 m⁵.

Het huidige beleid is er echter op gebaseerd dat er 'af en toe' een aanvraag komt. Tot nu toe werkt dat goed, mede omdat er in de dorpen veel mensen op eigen terrein kunnen laden. De verwachting is echter dat het aantal aanvragen, vooral in de grotere kernen (Hoogkarspel, Venhuizen) wel zal gaan toenemen. Het is dan niet meer praktisch om bij elke aanvraag opnieuw te zoeken naar een geschikte locatie en vervolgens een verkeersbesluit te nemen. De afhandelingstijd van een aanvraag is daardoor ook (te) lang. Het voorstel is daarom een aantal van deze stappen 'naar voren te halen' door een laadplan op te stellen met een kaart waarop alle potentiële locaties staan, waarvoor in één keer een 'verzamelverkeersbesluit' genomen wordt (zie figuur 6.6). Dit vergt één keer een wat uitgebreider project waarbij bovendien goede communicatie met bewoners nodig is. Maar het levert veel voordelen op:

⁵ Als op eigen terrein opgeladen kan worden (zoals in de regel het geval is in het buitengebied) worden geen openbare laadpalen geplaatst.

- Alle voorbereidingen vinden in één keer plaats: dat is niet alleen efficiënter en effectiever, maar het leidt ook tot een meer doordachte, consequente plaatsing van laadpalen.
- De keuzes kunnen beter worden beargumenteerd, de potentiële locaties worden beter op elkaar afgestemd.
- De tijd tussen een aanvraag en realisatie van laadpalen wordt sterk ingekort. Het is daarmee klantvriendelijker.

Nu:



Voorstel:



Figuur 6.6: Met een goed laadplan is de tijd tussen aanvraag en realisatie van laadpalen korter

7. Projecten en prioritering

In de voorgaande hoofdstukken zijn diverse kansen, knelpunten en oplossingen gepresenteerd. In dit hoofdstuk delen we deze in in projecten voor kortere en voor langere termijn, op basis van de grootte van het knelpunt, het te verwachten effect van de maatregel en de verwachte kosten.

De feitelijke planning kan jaarlijks worden bijgesteld op basis van beleidsprioriteiten, actuele inzichten, monitoring en binnenkomende klachten. Voor vrijwel alle projecten geldt dat (in meer of mindere mate) nadere uitwerking nodig is. Pas nadat de voorstellen zijn uitgewerkt tot bijvoorbeeld verkeerskundige ontwerpschetsen, kunnen werkelijke kosten berekend worden. Uiteraard kunnen de kosten over een langere periode verdeeld worden, afhankelijk van de planning van de projecten. Er kunnen kosten bespaard worden door 'werk met werk te maken'. Bijvoorbeeld als een straat op de schop moet vanwege rioleringswerkzaamheden of als onderhoud aan het asfalt van een weg nodig is.

Sommige projecten zijn nog geheel afhankelijk van de uitkomsten van nader onderzoek. Deze zijn als 'studieprojecten' opgevoerd. De studies kunnen op korte termijn worden opgepakt, de uitvoering vindt op langere termijn plaats.

Projecten korte termijn

Met de volgende projecten kan relatief grote 'winst' worden behaald. Daarom zijn deze als projecten voor de korte termijn benoemd:

1. Reconstructie Nieuweweg in Hoogkarspel tot GOW 30
2. Reconstructie Twijver in Venhuizen tot ETW 30
3. Aanpak microrotonde Markerwaardweg (reconstructie)
4. Aanpak microrotondes Boekert (reconstructie)
5. Reconstructie kruispunt Kerkbuurt - Molenweg - Jongeweer in Wijdenes
6. Snelheidsremming gevaarlijke bocht Dorpsweg Schellinkhout
7. Verbetering verkeersveiligheid schoolomgevingen (Hoogkarspel en andere scholen, maatwerk in samenspraak met school en omwonenden)

Studieprojecten

8. Inrichting 'doorfietsroute' via Streekweg, Westwoud en Oosterblokker (in overleg met Provincie Noord-Holland i.v.m. subsidiemogelijkheden)
9. Nut en noodzaak nieuwe wegverbindingen met behulp van verkeersmodel (noord-zuidverbinding Hoogkarspel, nieuwe verbinding vanaf Venhuizen west), mede in relatie tot nieuwe woningbouwprojecten
10. Uitwerking doelgroepenbeleid ontheffingen vrachtverkeersverboden
11. Opstellen laadplan elektrische voertuigen (naar voorbeeld van Hoorn)

Projecten langere termijn

12. Reconstructie woonerf centrum Hoogkarspel (onduidelijkheid leidt niet tot grote problemen, rijdsnelheid is laag, aanpak als om andere redenen werkzaamheden nodig zijn).

13. Gefaseerde uitrol GOW30-wegen in hele gemeente: wanneer nieuwe asfaltlaag nodig is, verbreding van fietsstroken en consequente vormgeving kruispunten, onderzoek snelheidsremmende maatregelen, verlaging maximumsnelheid.

Tot slot: uitwerking van plannen

Dit verkeersplan geeft in hoofdlijnen richting aan het verkeers- en vervoersbeleid in de komende jaren. Er zullen nog veel infrastructurele projecten plaatsvinden op meer detailniveau. De inventarisatie die met Maptionnaire is uitgevoerd, biedt voor vrijwel elk punt in Drechterland ook op detailniveau nog waardevolle informatie over de knelpunten die door de bevolking zijn waargenomen. Maptionnaire blijft dan ook een belangrijke informatiebron bij de uitwerking van verschillende plannen.



Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32