

Van: "[redacted]"
Verzonden: dinsdag 27 juni 2023 12:15
Aan: "[redacted]" <[redacted]@sed-wf.nl>; "[redacted]" <[redacted]@sed-wf.nl>
Onderwerp: RE: Onderzoeken Noord Zuid verbinding
Bijlage(n): Bijlage_Einddocument_Duurzaam_Veilig_Hoogkarspel_(2016-60).pdf,
Raadsvoorstel_Instemming_met_vervolg_verkeersscenario's_Hoogkarspel_(2017-28).pdf,
Amendement_VVD_en_SPD_over_vervolg_verkeersscenario's_Hoogkarspel_(2017-28).pdf,
Raadsvoorstel_Instemming_met_vervolg_verkeersscenario's_Hoogkarspel_(2017-28).pdf

Hoi,

Volgens mij is de vraag gebaseerd op het Verkeersplan 2009. De vraag die dan openstaat is wat hebben we onderzocht aan onderstaande punten. Het gaat hierbij met name om de maatregelen langs de Raadhuislaan.

Maatregelen



Noord-Zuid verbindingen

De belangrijkste maatregelen voor de noord-zuid verbindingen hebben te maken met het aanpassen van de functie van de Raadhuislaan. Voorgesteld wordt om de Raadhuislaan op te waarderen tot een gebiedsontsluitingsweg. Hiermee ontstaat een tweede noord-zuid route over het spoor die een verkeersfunctie krijgt. Daarnaast past deze nieuwe functie bij het huidige gebruik. Door het aanpassen van de verkeersfunctie zal ook de maximum snelheid worden aangepast van 30 km/u naar 50 km/u. Voor deze aanpassing is akoestisch onderzoek nodig. Naast het aanpassen van de functie zullen ook een aantal concrete maatregelen getroffen moeten worden. Deze maatregelen bestaan uit de volgende onderdelen:

- **Onderzoeken of de weg ingericht kan worden als een gebiedsontsluitingsweg met een maximum snelheid van 50 km/u;**
- **Aanleggen van gescheiden fietsvoorzieningen langs de Raadhuislaan en de verlengde Raadhuislaan;**
Het heeft de voorkeur om gescheiden fietsvoorzieningen aan te leggen. Bekeken zal moeten worden of hiervoor voldoende ruimte beschikbaar is. Indien de ruimte zeer beperkt is kan deze fysieke scheiding ook bestaan uit een smalle band.
- **Verwijderen versmalling op de Raadhuislaan;**
Deze asverspringing zorgt alleen maar voor verminderde doorstroming, en gevaarlijke situaties. Daarom de versmalling verwijderen.
- **Aanpassen van de kruising Industrieweg – Raadhuislaan;**
Door de aanpassing van de functie van de Raadhuislaan zal deze kruising ook aangepast moeten worden naar een voorrangskruispunt of een rotonde. Een rotonde heeft hierbij vanuit verkeersveiligheid de voorkeur.
- **Onderzoek naar doorgaand vrachtverkeer.**
Er zal onderzocht moeten worden of er veel vrachtauto's de Raadhuislaan als sluiproute gebruiken tussen de N302 en de N506 zonder een bestemming in Stede Broec te hebben. Mocht blijken dat dit een grote verkeersstromen betreft dan is het zinvol om een verbod op vrachtverkeer in te stellen op de Raadhuislaan tussen de Industrieweg en de Zesstedenweg. Gevolg is wel dat vrachtverkeer vanaf het bedrijventerrein aan de Industrieweg enkel via de N506 ontsloten is of via de Stede Broecweg en de Burg. J.N. Stuijbergenlaan richting de N302 kan.

61

Echter het verkeersplan is vervangen door het nieuwe verkeersplan SB 2021. Daaruit valt uit de heatmap te lezen dat een tweetal noord-zuid verbinding als knelpunt nog naar voren komt, te weten: De Raadhuislaan en de Burg. JN Stuijbergenlaan.

Raadhuislaan

De Raadhuislaan (tussen Stede Broecweg en Zesstedenweg) is een goed voorbeeld van een weg die weliswaar druk is, maar toch ook duidelijk een verblijfsfunctie heeft. In hoofdstuk 4 werd beschreven dat voor deze wegen we uitgaan van een inrichting volgens 'het nieuwe 30'. De fietsstroken worden in nieuwe situaties standaard minimaal 1,75 m breed, ook al gaat dat ten koste van de ruimte voor autoverkeer. De loper voor het autoverkeer wordt uitgevoerd in klinkers of asfalt met streetprint (goedkoper en stiller). Met deze inrichting wordt er meer ruimte gegeven aan de fietsers en de voetgangers (zie voorbeeld figuur 5.5).



Figuur 5.4: Huidige inrichting Raadhuislaan (tussen Stede Broecweg en Zesstedenweg)



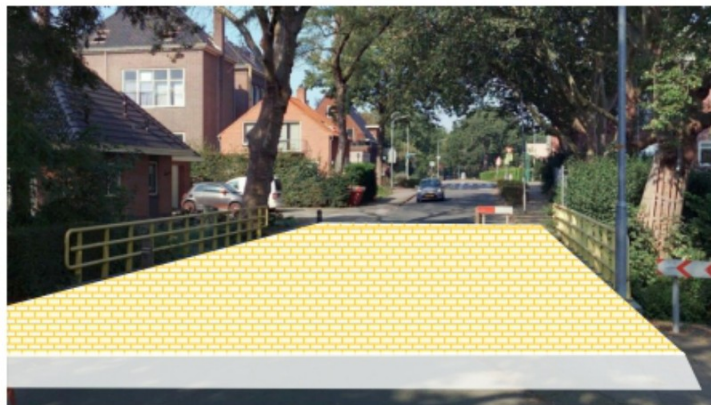
Figuur 5.5: Voorbeeld nieuwe inrichting (Utrecht)

Alleen de indeling van de weg verandert, de totale breedte blijft gelijk, zodat de wegen ook geschikt blijven voor bijvoorbeeld landbouwvoertuigen.

Versmalling Raadhuislaan

Bij de brug in de Raadhuislaan is een versmalling die veel hinder oplevert. De versmalling is mede bedoeld om de snelheid van het autoverkeer te verlagen, maar werkt soms juist snelheidsverhogend als verkeer uit de ene richting nog snel door wil rijden voordat er verkeer vanuit de andere richting komt. Auto's houden, mede daardoor vaak onvoldoende rekening met fietsers. Bovendien is de versmalling op de Raadhuislaan niet vergevingsgezind ingericht. De versmalling wordt ook daarom als onveilig ervaren (meer dan de versmallingen op de Zesstedenweg en de Verlengde Raadhuislaan).

Het is belangrijk dat het verkeer wel afgeremd wordt, maar op een andere manier waarbij het fietsverkeer meer ruimte heeft. In figuur 5.6 is een oplossing te zien, waarbij er een gekleurd plateau wordt gemaakt op de brug zonder een versmalling. Alle weggebruikers maken hier van dezelfde ruimte gebruik (shared space). Dit kan op een veilige manier, mits de snelheid van het verkeer afdoende geremd wordt.



Figuur 5.6: Voorbeeld inrichting brug Raadhuislaan (i.c.m. verhoging)

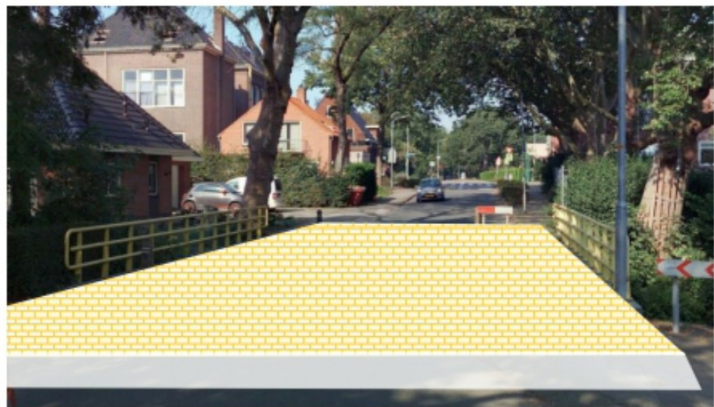
Industrieweg

Op de Industrieweg vinden vergelijkbare problemen plaats. De functies aan de Industrieweg zijn de afgelopen jaren erg veranderd. Eerder had deze weg een industriële functie waarbij een brede weg zonder voorzieningen voor fietsers voldoende was. Inmiddels zijn de functies veranderd naar een kinderopvang, sportschool, fysiotherapeut etc. Fietsen is hier een stuk belangrijker geworden, maar aan de andere kant is de weg ook een belangrijke route voor het vrachtverkeer, maar er is te weinig ruimte om aparte fietsvoorzieningen te realiseren. Dit bij elkaar maakt deze weg geschikt voor het nieuwe 30, waarbij fietsers meer ruimte krijgen. Vanwege het vele vrachtverkeer op de Industrieweg is

Versmalling Raadhuislaan

Bij de brug in de Raadhuislaan is een versmalling die veel hinder oplevert. De versmalling is mede bedoeld om de snelheid van het autoverkeer te verlagen, maar werkt soms juist snelheidsverhogend als verkeer uit de ene richting nog snel door wil rijden voordat er verkeer vanuit de andere richting komt. Auto's houden, mede daardoor vaak onvoldoende rekening met fietsers. Bovendien is de versmalling op de Raadhuislaan niet vergevingsgezind ingericht. De versmalling wordt ook daarom als onveilig ervaren (meer dan de versmallingen op de Zesstedenweg en de Verlengde Raadhuislaan).

Het is belangrijk dat het verkeer wel afgeremd wordt, maar op een andere manier waarbij het fietsverkeer meer ruimte heeft. In figuur 5.6 is een oplossing te zien, waarbij er een gekleurd plateau wordt gemaakt op de brug zonder een versmalling. Alle weggebruikers maken hier van dezelfde ruimte gebruik (shared space). Dit kan op een veilige manier, mits de snelheid van het verkeer afdoende geremd wordt.



Figuur 5.6: Voorbeeld inrichting brug Raadhuislaan (i.c.m. verhoging)

Industrieweg

Op de Industrieweg vinden vergelijkbare problemen plaats. De functies aan de Industrieweg zijn de afgelopen jaren erg veranderd. Eerder had deze weg een industriële functie waarbij een brede weg zonder voorzieningen voor fietsers voldoende was. Inmiddels zijn de functies veranderd naar een kinderopvang, sportschool, fysiotherapeut etc. Fietsen is hier een stuk belangrijker geworden, maar aan de andere kant is de weg ook een belangrijke route voor het vrachtverkeer, maar er is te weinig ruimte om aparte fietsvoorzieningen te realiseren. Dit bij elkaar maakt deze weg geschikt voor het nieuwe 30, waarbij fietsers meer ruimte krijgen. Vanwege het vele vrachtverkeer op de Industrieweg is

In het Verkeersplan zijn een aantal maatregelen opgenomen.

‘Het nieuwe 30’					
6	Raadhuislaan (600 m): inrichten volgens nieuwe 30: Optie 1: fietsstroken verbreden (minimale herinrichting) Optie 2: optie 1 + streetprint Optie 3: volledige reconstructie: rijloper met betonklinkers	Prijs afhankelijk van uitvoeringsniveau (optie 1, 2 of 3)	€ 105.000,- of € 180.000,- of € 360.000,- ²	1	K
	Raadhuislaan: gekleurd plateau plaatsen op de brug	Combineren met de herinrichting van de straat.	€ 30.000,-	1	K
‘Het nieuwe 30’					
6	Raadhuislaan (600 m): inrichten volgens nieuwe 30: Optie 1: fietsstroken verbreden (minimale herinrichting) Optie 2: optie 1 + streetprint Optie 3: volledige reconstructie: rijloper met betonklinkers	Prijs afhankelijk van uitvoeringsniveau (optie 1, 2 of 3)	€ 105.000,- of € 180.000,- of € 360.000,- ²	1	K
	Raadhuislaan: gekleurd plateau plaatsen op de brug	Combineren met de herinrichting van de straat.	€ 30.000,-	1	K

Conclusie:
Vanuit het Verkeersplan 2009 zijn een aantal maatregelen benoemd die mogelijk zijn uitgevoerd.

zou jij dit kunnen bevestigen?

Een van de onderzoeken die in het verkeersplan 2009 is opgekomen is het onderzoek naar sluiptverkeer op de Raadhuislaan. Hiervoor is een vrachtwagenverbod voor ingesteld.
Ten aanzien van het verkeerplan 2021 staan alle maatregelen ten behoeve van de Raadhuislaan nog open om uit te voeren.

Een tweede conclusie is dat in 2017 in de gemeente Drechterland een raadsvoorstel incl. amendement is aangenomen voor de aanvraag van budget. Een belangrijkste conclusie is dat voor scenario 12 gezamenlijk met de gemeente Stede Broec gefinancierd zou worden. Het amendement geeft aan dat pas na openstelling van de N23 het onderzoek wordt uitgevoerd als daar nog behoefte aan is. Ook hierbij kunnen we concluderen dat hier verder geen actie is op ondernomen en er geen onderzoek is gedaan.

Met vriendelijke groet,



De SED organisatie is ontstaan na een ambtelijke fusie tussen de gemeenten:



Van: <@sed-wf.nl>

Verzonden: maandag 26 juni 2023 11:26

Aan: <@sed-wf.nl>; <@sed-wf.nl>

Onderwerp: FW: Onderzoeken Noord Zuid verbinding

Ik denk dat jullie beter de vraag kunnen beantwoorden dan ik?

Met vriendelijke groet,



De SED organisatie is ontstaan na een ambtelijke fusie tussen de gemeenten:



Van: Thijs Visser <tvisser@stedebroec.nl>

Verzonden: maandag 26 juni 2023 11:10

Aan: <@sed-wf.nl>

Onderwerp: Onderzoeken Noord Zuid verbinding

Hoi ,

Ik kreeg van het CDA tijdens de commissie vorige week de vraag wat er is gebeurd met alle onderzoeken die al naar Noord-Zuid verbindingen zijn gedaan. Ik weet van geen enkel eerder onderzoek, maar misschien jij wel? En ik ga ervan uit dat die worden meegenomen in het onderzoek waar we nu geld voor vragen?

Met vriendelijke groet,

Thijs Visser
Wethouder Stede Broec

Beoordeling op aspecten:

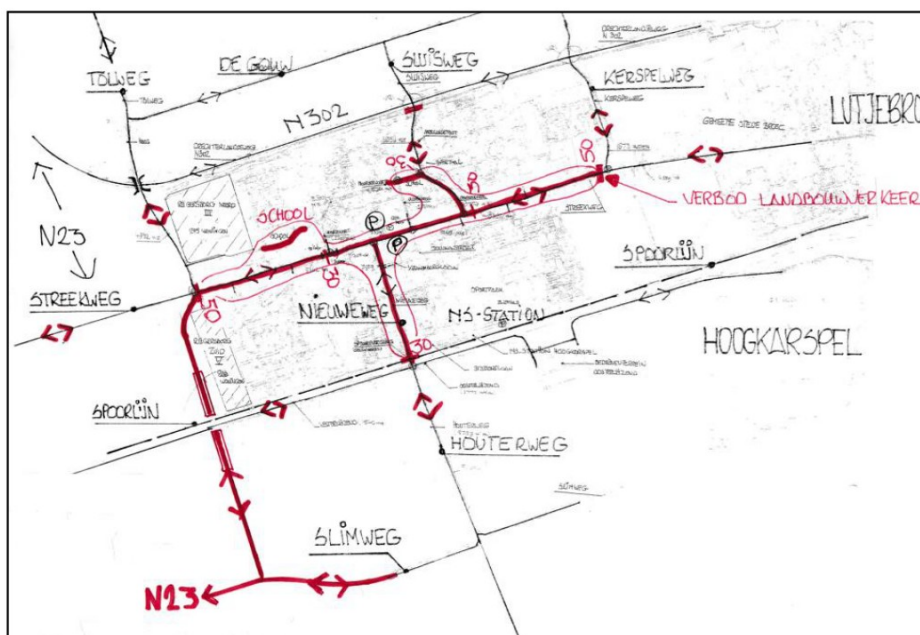
Verkeersveiligheid	. Nieuweweg	++
	. Streekweg	++
	. Overige wegen	0
Verkeersleefbaarheid	. Nieuweweg	++
	. Streekweg	++
	. Overige wegen	0
Bereikbaarheid Hoogkarspel		+
Verkeersstructuur	. Fietsverkeer	+
	. Autoverkeer	+
	. Vrachtverkeer	0
	. Landbouwverkeer	--
Ruimtelijk/Landschappelijk		--
Kosten	. Investeringskosten	--
	. Werving grond en woningen/gebouwen	--
		--

(++ = zeer positief / + = positief / 0 = neutraal / - = negatief / -- = zeer negatief)

4.8 SCENARIO 11: Tunnel + verbindingsweg westzijde Hoogkarspel

Beschrijving:

Aan de westzijde van de bebouwde kom van Hoogkarspel is tussen de Tolweg en de Slimweg, een verbindingsweg geprojecteerd. De weg ligt in het verlengde van de Tolweg en kruist de spoorlijn en de Westerwijzend ongelijkvloers. De weg neemt een belangrijk deel over van het doorgaande autoverkeer door Hoogkarspel over en heeft als zodanig een belangrijk verkeersfunctie. Met het instellen van een verbod voor landbouwverkeer binnen de bebouwde kom is deze ontsluitingsweg tevens de hoofdroute voor het noord-zuid gerichte landbouwverkeer. Voor de weg geldt een verbod voor langzaam verkeer. Met de verbindingsweg nemen de verkeersintensiteiten op de wegen binnen de bebouwde kom af. Desondanks zijn in het kader van Duurzaam Veilig verkeersmaatregelen op de Streekweg, Nieuweweg en bij de scholen noodzakelijk. De bestaande spoorwegovergang Nieuweweg blijft gehandhaafd en toegankelijk voor auto-/en fietsverkeer in twee richtingen. Dit scenario is ook geopperd door de bewoners van de Nieuweweg.



Voordelen:

- geen landbouwverkeer en doorgaand vrachtverkeer binnen de bebouwde kom van Hoogkarspel.
- een verbetering van de verkeersleefbaarheid, de verkeersveiligheid en de oversteekbaarheid in de Streekweg en de Nieuweweg.
- meer ruimte voor het langzame verkeer op de Streekweg en de Nieuweweg.
- meer mogelijkheden voor aanleg van Duurzaam Veilige maatregelen op de Streekweg en de Nieuweweg.
- een afname van de verkeersintensiteit op de Streekweg en de Nieuweweg.
- de bereikbaarheid van het centrumgebied/winkels/tankstation op de Streekweg is gewaarborgd.
- een verbetering van het woon- en leefmilieu binnen de bebouwde kom (geluid-/trillingshinder).

Nadelen:

- de aantasting van het woon- en leefmilieu voor de woonwijken Reigersborg Noord III en Zuid V als gevolg van de aanleg van de verbindingsweg en de toename van de verkeersintensiteit op de Tolweg.
- negatieve gevolgen voor de ontwikkeling van Reigersborg Zuid V.
- het onteigenen van de gronden t.b.v. de aanleg van de hoofdontsluitingsweg.
- zeer hoge aanlegkosten door de aanleg van de verbindingsweg en de ongelijkvloerse spoorkruising en grondverwerving. Deze kosten zijn meer dan 30 miljoen euro.

Opmerking:

Voor LTO West-Friesland is dit een voorkeursscenario.

Beoordeling op aspecten:

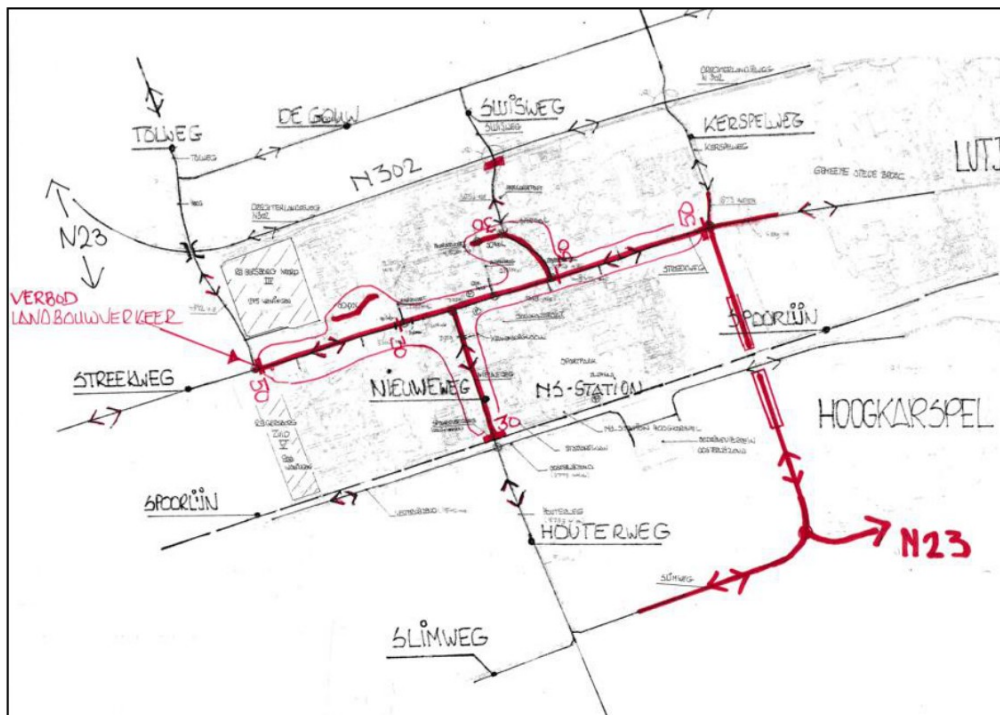
Verkeersveiligheid	. Nieuweweg	++
	. Streekweg	++
	. Overige wegen	o
Verkeersleefbaarheid	. Nieuweweg	++
	. Streekweg	++
	. Overige wegen	o
Bereikbaarheid Hoogkarspel		+
Verkeersstructuur	. Fietsverkeer	+
	. Autoverkeer	+
	. Vrachtverkeer	o
	. Landbouwverkeer	++
Ruimtelijk/Landschappelijk		--
Kosten	. Investeringskosten	--
	. Werving grond en woningen/gebouwen	--

(++ = zeer positief / + = positief / o = neutraal / - = negatief / -- = zeer negatief)

4.9 SCENARIO 12: Tunnel + centrale verbindingsweg oostzijde Hoogkarspel

Beschrijving:

Aan de oostzijde van de bebouwde kom van Hoogkarspel is, ter ontsluiting van de woongebieden Hoogkarspel en Lutjebroek, een **centrale** verbindingsweg geprojecteerd. De weg ligt in het verlengde van de Kerspelweg en verbindt de Slimweg en de Streekweg onderling met elkaar. De weg kruist de spoorlijn en de Oosterwijzend ongelijkvloers. Om rechtstreeks aan te sluiten op de Kerspelweg moeten er woningen wijken ten noorden en/of ten zuiden van de Streekweg. De Evendeel maakt onderdeel uit de nieuwe verbindingsweg.



De verbindingsweg neemt een belangrijk deel van het doorgaande autoverkeer in Hoogkarspel en Lutjebroek (Raadhuislaan) over en heeft als zodanig een belangrijke verkeersfunctie. Met het instellen van een verbod voor landbouwverkeer binnen de bebouwde kom in Hoogkarspel en Lutjebroek vormt de verbindingsweg tevens de hoofdroute voor het noord-zuid gerichte landbouwverkeer. Voor de weg geldt een verbod voor het langzame verkeer. De bestaande spoorwegovergang Nieuweweg-Houterweg blijft gehandhaafd en is toegankelijk voor auto- en fietsverkeer in twee richtingen. Extra maatregelen op de Nieuweweg en de Streekweg zijn in het kader van Duurzaam Veilig noodzakelijk. Dit scenario is ook geopperd door de bewoners van de Nieuweweg.

Voordelen:

- geen landbouwverkeer en doorgaand vrachtverkeer in de bebouwde kom van Hoogkarspel/Lutjebroek.
- een verbetering van de verkeersleefbaarheid, de verkeersveiligheid en de oversteekbaarheid op de Streekweg en de Nieuweweg.
- een verbetering van het woon- en leefmilieu binnen de bebouwde kom (geluid-/trillingshinder).
- een sterke afname van de verkeersintensiteit op de Nieuweweg en de Houterweg.

- meer ruimte binnen de bebouwde kom voor afwikkeling van het langzame verkeer.
- meer mogelijkheden voor aanleg van Duurzaam Veilige maatregelen op de Streekweg, de Nieuweweg en bij de scholen.
- de bereikbaarheid van het centrumgebied/woningen/bedrijven (inclusief tankstation) langs Streekweg is gewaarborgd.

N.B:

- de verbindingsweg is t.o.v. de bebouwde kom van Hoogkarspel en Lutjebroek/Grootebroek centraal geprojecteerd. Dit biedt mogelijkheden om zowel het noord-zuidgerichte autoverkeer als het landbouwverkeer gezamenlijk af te wikkelen. Over een gezamenlijke financiering ervan is overleg met de gemeente Stede Broec noodzakelijk.

Nadelen:

- de toename van de verkeersintensiteit op de Streekweg tussen de Nieuweweg en de Kerspelweg. Aanvullende maatregelen zijn noodzakelijk.
- een vermindering van het woon- en leefmilieu langs de Kerspelweg (woningen/bedrijven).
- het realiseren van een rechtstreekse aansluiting op de Kerspelweg gaat ten koste van woningen.
- de noodzakelijke wegverbreding De Evendeel.
- het landbouwverkeer moet omrijden.
- zeer hoge aanlegkosten door: de verbindingsweg, de ongelijkvloerse Spoorwegkruising, het rechtstreeks aansluiten op de Kerspelweg, de wegverbreding van De Evendeel en grondverwerving. Deze kosten zijn meer dan 30 miljoen euro.

Opmerking:

De omrijafstanden voor het landbouwverkeer zijn groot. LTO West-Friesland is geen voorstander van dit scenario.

Beoordeling op aspecten:

Verkeersveiligheid	. Nieuweweg	++
	. Streekweg	++
	. Overige wegen	o
Verkeersleefbaarheid	. Nieuweweg	++
	. Streekweg	++
	. Overige wegen	o
Bereikbaarheid Hoogkarspel		+
Verkeersstructuur	. Fietsverkeer	+
	. Autoverkeer	+
	. Vrachtverkeer	o
	. Landbouwverkeer	-
Ruimtelijk/Landschappelijk		--
Kosten	. Investeringskosten	--
	. Werving grond en woningen/gebouwen	--

(++ = zeer positief / + = positief / o = neutraal / - = negatief / -- = zeer negatief)

Voorstel aan de gemeenteraad

Onderwerp:	Vervolg verkeersscenario's Hoogkarspel
Zaaknummer:	604452

RTG:	8 mei 2017
Raadsvoorstel:	22 mei 2017, nr. 2017-28

Portefeuillehouder:	G. Besseling
Programma:	3: Beheer openbare ruimte

Karakter:	Besluitvormend
-----------	----------------

Bijlagen:	
-----------	--

Voorgesteld besluit:

1. In te stemmen met de aanpak van de verkeersscenario's en voor het nader uitwerken van de varianten (voor de scenario's 11 en 12) € 50.000,- beschikbaar te stellen, ten laste van de algemene reserve;
2. Voor de voorbereidende werkzaamheden voor de herinrichting van de Nieuweweg € 70.000,- beschikbaar te stellen ten laste van de algemene reserve.

Inleiding

In de raadsvergadering van 19 december 2016 zijn de verkeersscenario's voor Hoogkarspel behandeld. Tijdens deze raadsvergadering zijn de volgende besluiten genomen over de verkeersscenario's:

1. Het rapport 'Duurzaam Veilig Hoogkarspel' voor kennisgeving aan te nemen;
2. De scenario's 2, 4, 8, 11 en 12 nader uit te werken, waarbij per scenario de verkeersgevolgen inzichtelijk gemaakt worden en de haalbaarheid en de kosten nader worden onderzocht;
3. Het groot onderhoud van de Nieuweweg eerder dan gepland uit te voeren, te weten in de eerste helft van 2018;
4. In 2017 samen met bewoners van de Nieuweweg een inrichtingsplan voor het groot onderhoud op te stellen, en dit uiterlijk eind 2017 aan de raad ter vaststelling voor te leggen;
5. Een onderzoek in te stellen naar de mogelijkheden om landbouwverkeer op een rijstrook van het tracé van de N23 tussen de Slimweg en het verkeersplein bij de WFO (en vice versa) toe te staan.

In dit voorstel is per onderdeel de nadere uitwerking toegelicht en is aangegeven wat daarvoor nodig is.

Scenario 2: Eenrichtingsverkeer landbouwverkeer Streekweg

Bij dit scenario wordt eenrichtingsverkeer voor landbouwvoertuigen op de Streekweg tussen de Tolweg en het centrum ingesteld. Met deze maatregel zijn ontmoetingen tussen landbouwvoertuigen onderling op dit weggedeelte uitgesloten. Van de Nieuweweg naar de Tolweg is het dan niet meer toegestaan om met landbouwverkeer over de Streekweg te rijden. Bij dit scenario wordt gedacht om het landbouwverkeer richting de Tolweg/De Gouw en verder via de Bovenakker te laten rijden. Zo wordt de Duijvenbrug (met de Meester Spigtschool) in deze richting geen onderdeel van de alternatieve route van de Streekweg. Om onderlinge ontmoetingen van landbouwverkeer op de Bovenakker en de Streekweg tussen de Duijvenbrug en de Bovenakker zoveel mogelijk te voorkomen, kan het landbouwverkeer eventueel in tegengestelde richting (van De Gouw naar de Streekweg en verder) gebruik blijven maken van de Duijvenbrug. Om te voorkomen dat de Zanglijster als alternatief voor de Streekweg gebruikt wordt voor het landbouwverkeer, moet deze weg wellicht verboden worden voor landbouwverkeer.

LTO West-Friesland heeft aangegeven dit scenario te kunnen accepteren, omdat het omrijden minimaal is. Voor de Streekweg, tussen de Tolweg en het centrum, biedt dit scenario voordelen. Voor de Nieuweweg is het echter geen verbetering.

Er zijn nog geen exacte cijfers bekend hoeveel landbouwverkeer gebruikt maakt van de Streekweg tussen de Tolweg en de Nieuweweg. Naar schatting maken dagelijks gemiddeld enkele tientallen

landbouwvoertuigen gebruik van de Streekweg, en op drukke dagen circa 100 landbouwvoertuigen. Om de juiste aantallen inzichtelijk te maken worden er in de periode van mei tot en met juli tellingen uitgevoerd (m.b.v. een camera). Dit kan binnen de bestaande budgetten uitgevoerd worden.

Aan de hand van deze tellingen kunnen de consequenties inzichtelijk gemaakt worden. Vooral de gevolgen voor de Bovenakker en de Streekweg tussen de Nieuweweg en de Bovenakker zullen goed onderzocht moeten worden. Op basis van de consequenties wordt het eenrichtingsverkeer voor landbouwverkeer in de Streekweg in het najaar overwogen. Als overwogen wordt om deze maatregel in te stellen, wordt dit voornemen vervolgens gecommuniceerd naar alle belanghebbenden en de raad.

Scenario 4: Duurzaam Veilige maatregelen in de Nieuweweg en de Streekweg

In de raadsvergadering van 19 december 2016 is besloten om in 2017 samen met bewoners van de Nieuweweg een inrichtingsplan voor het groot onderhoud op te stellen, en dit uiterlijk eind 2017 aan de raad ter vaststelling voor te leggen. Om samen met de bewoners tot een ontwerp te komen, is het voorstel om in overleg met de actiegroep een eerste conceptontwerp op te stellen. Dit ontwerp kan vervolgens tijdens een inloopavond worden voorgelegd aan alle bewoners van de Nieuweweg en andere belanghebbenden. Aan de hand van de ingediende reacties rond de inloopavond, worden aanpassingen overwogen en zo nodig meegenomen in het nieuwe ontwerp. Het nieuwe ontwerp met de gemeentelijke reactie op de ingediende reacties, wordt vervolgens ter laatste afstemming nog een keer voorgelegd aan alle bewoners van de Nieuweweg en andere belanghebbenden. Als het ontwerp gereed is kan er vervolgens gestart worden met het maken van het bestek, de tekeningen, de grond- en asfaltonderzoeken en een kostenraming (voor het raadsvoorstel).

Als de raad eind 2017 akkoord gaat met het herinrichtingsplan en voor de uitvoering van dit plan krediet beschikbaar stelt, inclusief de financiering voor het eerder uitvoeren van het groot onderhoud aan de Nieuweweg, kan het werk begin 2018 aanbesteed worden en vervolgens worden uitgevoerd.

In het beheerplan Wegen is in 2019 circa € 137.000,- bestemd voor de Nieuweweg. Als dit bedrag naar 2018 gehaald wordt, dan dient de onttrekking uit de reserve Wegen voor 2018 aangepast te worden naar € 1.110.000,- (i.p.v. € 973.000,-) en de onttrekking voor 2019 aangepast te worden naar € 943.000,- (i.p.v. € 1.080.000,-). Met het circa anderhalf jaar naar voren halen van het groot onderhoud gaat er volgens het beheerplan Wegen circa € 12.000,- aan kapitaalgoed van het asfalt van de Nieuweweg verloren.

De kosten voor het opstellen van de ontwerpen, het bestek en de bestekstekeningen bedragen circa € 35.000,-. Het uitvoeren van de grond- en asfaltonderzoeken bedragen circa € 15.000,-, en de project(bege)leiding van deze voorbereiding bedraagt circa € 20.000,-. De totale voorbereidingskosten voor het herinrichtingsplan zijn hiermee circa € 70.000,-. Aan de raad wordt gevraagd om voor deze voorbereidingswerkzaamheden € 70.000,- beschikbaar te stellen, ten laste van de algemene reserve.

Scenario 8: Tolweg gelijkvloers aansluiten op de N302/Drechterlandseweg

Om de verkeerseffecten van deze maatregel inzichtelijk te maken is in 2016 een onderzoek opgestart. Dit onderzoek is in april 2017 afgerond. Als de resultaten van dit onderzoek een positief effect hebben voor Drechterland, zoals een verbetering voor de ontsluiting van Reigersborg Noord en Zuid, het terugdringen van sluipverkeer, etc., worden de resultaten voorgelegd aan de provincie en de gemeente Medemblik. Als deze partijen instemmen met dit scenario kan deze maatregel nader voorbereid en uitgevoerd worden. De uitkomsten hiervan worden eind 2017 aan de raad voorgelegd. Als deze maatregel voorbereid en uitgevoerd kan worden, wordt hiervoor tevens eind 2017 aan de raad krediet gevraagd.

Scenario's 11 en 12

Scenario 11 betreft de verbindingsweg tussen de Tolweg en de Slimweg en/of de Westerwijzend. Het voorstel is om binnen dit scenario in ieder geval de volgende drie varianten nader te onderzoeken uit te werken:

- Verbindingsweg tussen de Tolweg en de Westerwijzend;
- Verbindingsweg tussen de Tolweg en de Slimweg;
- Verbindingsweg tussen de Tolweg, Westerwijzend en de Slimweg.

Scenario 12 betreft de verbindingsweg tussen de Kerspelpweg en de Slimweg en/of de Oosterwijzend. Het voorstel is om binnen dit scenario in ieder geval de volgende drie varianten nader te onderzoeken en uit te werken:

- Verbindingsweg tussen de Kerspelpweg en de Oosterwijzend;
- Verbindingsweg tussen de Kerspelpweg en de Slimweg (inclusief goede verbinding met de N23);
- Verbindingsweg tussen de Kerspelpweg, Oosterwijzend en de Slimweg (inclusief goede verbinding met de N23).

De varianten van scenario 12 kunnen in meer of mindere mate ook voordelen bieden voor de gemeente Stede Broec. Met het uitwerken van deze varianten zal blijken in hoeverre dit daadwerkelijk zo is. Over de financiering van deze varianten kan vervolgens overleg plaatsvinden met de gemeente Stede Broec.

Per variant wordt het volgende nader uitgewerkt:

- Het maken van een schetsontwerp, met aandacht voor de maatschappelijke en ruimtelijke aspecten.
- De verkeersgevolgen worden inzichtelijk gemaakt met behulp van een verkeersmodel, en er wordt een bijbehorend verkeerskundig advies gegeven.
- Het opstellen van een kostenraming van de realisatiekosten, grondverwervingskosten en exploitatiekosten, inclusief onderzoek naar de mogelijkheden om dit te financieren.

De resultaten van de varianten worden eind 2017 aan de raad voorgelegd. Aan de hand hiervan kan de raad een keuze maken of geen, één of meerdere varianten verder uitgewerkt dienen te worden. De kosten voor het nader uitwerken van de varianten bedragen circa € 35.000,-, en de kosten voor de project(bege)leiding van deze werkzaamheden bedragen circa € 15.000,-. U wordt gevraagd om voor het nader uitwerken van de varianten € 50.000,- beschikbaar te stellen, ten laste van de algemene reserve.

Landbouwverkeer over de N23

Om het landbouwverkeer in Hoogkarspel te verminderen is de provincie gevraagd naar de mogelijkheden om landbouwverkeer op de N23 tussen de Slimweg en het WFO (al of niet onder bepaalde voorwaarden) toe te staan.

De N23 tussen de A7 en de Raadhuislaan wordt een 100 km/h-weg met 2x2 rijstroken. Deze gehele route krijgt hiermee een 'geslotenverklaring voor landbouwverkeer' zodat de doorstroming en de verkeersveiligheid wordt bevorderd. Op 100 km/h-wegen in Nederland is geen landbouwverkeer toegestaan onder meer vanwege de grote snelheidsverschillen. De provincie heeft de Westfriisaweg aangeduid als stroomweg (dat ook zo is opgenomen in het regioakkoord) en daar past geen uitzondering voor landbouwverkeer bij. Een stroomweg is bij voorkeur ongelijkvloers met een snelheid van minimaal 100 km/h. De vraag van de gemeente kan alleen gehonoreerd worden als de weg gedeeltelijk wordt afgewaardeerd naar 80 km/uur.

Om gevolg te geven aan het amendement wordt een formeel verzoek ingediend bij de provincie om het betreffende gedeelte van de N23 af te waarderen naar 80 km/h en landbouwverkeer op dit weggedeelte toe te staan. Ook wordt hierover regionaal instemming en afstemming gezocht. Over de reacties uit de regio en van de provincie wordt de raad uiteraard geïnformeerd.

Alternatieven

Een alternatief kan zijn om het onderzoek naar de scenario's 11 en 12 uit te stellen om eerst de werkelijke effecten van de N23 af te wachten.

Hoogkarspel, 18 april 2017,

Burgemeester en wethouders van Drechterland
De secretaris,

De burgemeester,

A. Idema

M. Pijl

AMENDEMENT

Raadsvergadering: 22 mei 2017

Onderwerp: Instemming met vervolg verkeersscenario's Hoogkarspel (2017-28)

Agendapunt: 8

Ingediend door: Y. Roos-Bakker (VVD) en M.H. ten Have (SPD)

De gemeenteraad van Drechterland, in vergadering bijeen op 22 mei 2017;

Constateernde dat:

- de raad besloten heeft om vijf verkeersscenario's nader uit te werken;
- voor de scenario's 11 en 12 verschillende varianten mogelijk zijn, en dat het nader uitwerken van deze varianten circa € 50.000,- bedraagt;

Overwegende dat:

- de scenario's 11 en 12 elk naar schatting meer dan 30 miljoen euro zullen gaan kosten;
- een dergelijk bedrag onevenredig hoog is in vergelijking tot de oplossing van de gesignaleerde problemen;
- ook naar de toekomst toe dit een zware belasting betekent voor de financiële begroting van de gemeente;
- de kans dat deze scenario's uitgevoerd zullen worden uitermate klein is, daarom de onderzoekskosten ook achterwege kunnen blijven
- middels de raadsbrief d.d. 18 mei 2017 is aangegeven dat de verkeersintensiteiten op de Nieuweweg en Streekweg na gereedkoming van de N23 zullen verminderen

b e s l u i t :

- beslispunt 1 te wijzigen in: in te stemmen met de aanpak van de verkeersscenario's 2, 4 en 8 en de varianten 11 en 12 pas uit te werken als na openstelling van de N23 blijkt dat hier alsnog behoefte aan is;

Aldus besloten door de raad in zijn openbare vergadering van 22 mei 2017.

De raad voornoemd,
de griffier,

de voorzitter,

J.N.M. Commandeur

M. Pijl

Stemming:	
Vóór:	☐ aangenomen
-----	☐ verworpen
Tégen:	☐ ingetrokken
	, de griffier.

Voorstel aan de gemeenteraad

Onderwerp:	Vervolg verkeersscenario's Hoogkarspel
Zaaknummer:	604452

RTG:	8 mei 2017
Raadsvoorstel:	22 mei 2017, nr. 2017-28

Portefeuillehouder:	G. Besseling
Programma:	3: Beheer openbare ruimte

Karakter:	Besluitvormend
-----------	----------------

Bijlagen:	
-----------	--

Voorgesteld besluit:

1. In te stemmen met de aanpak van de verkeersscenario's en voor het nader uitwerken van de varianten (voor de scenario's 11 en 12) € 50.000,- beschikbaar te stellen, ten laste van de algemene reserve;
2. Voor de voorbereidende werkzaamheden voor de herinrichting van de Nieuweweg € 70.000,- beschikbaar te stellen ten laste van de algemene reserve.

Inleiding

In de raadsvergadering van 19 december 2016 zijn de verkeersscenario's voor Hoogkarspel behandeld. Tijdens deze raadsvergadering zijn de volgende besluiten genomen over de verkeersscenario's:

1. Het rapport 'Duurzaam Veilig Hoogkarspel' voor kennisgeving aan te nemen;
2. De scenario's 2, 4, 8, 11 en 12 nader uit te werken, waarbij per scenario de verkeersgevolgen inzichtelijk gemaakt worden en de haalbaarheid en de kosten nader worden onderzocht;
3. Het groot onderhoud van de Nieuweweg eerder dan gepland uit te voeren, te weten in de eerste helft van 2018;
4. In 2017 samen met bewoners van de Nieuweweg een inrichtingsplan voor het groot onderhoud op te stellen, en dit uiterlijk eind 2017 aan de raad ter vaststelling voor te leggen;
5. Een onderzoek in te stellen naar de mogelijkheden om landbouwverkeer op een rijstrook van het tracé van de N23 tussen de Slimweg en het verkeersplein bij de WFO (en vice versa) toe te staan.

In dit voorstel is per onderdeel de nadere uitwerking toegelicht en is aangegeven wat daarvoor nodig is.

Scenario 2: Eenrichtingsverkeer landbouwverkeer Streekweg

Bij dit scenario wordt eenrichtingsverkeer voor landbouwvoertuigen op de Streekweg tussen de Tolweg en het centrum ingesteld. Met deze maatregel zijn ontmoetingen tussen landbouwvoertuigen onderling op dit weggedeelte uitgesloten. Van de Nieuweweg naar de Tolweg is het dan niet meer toegestaan om met landbouwverkeer over de Streekweg te rijden. Bij dit scenario wordt gedacht om het landbouwverkeer richting de Tolweg/De Gouw en verder via de Bovenakker te laten rijden. Zo wordt de Duijvenbrug (met de Meester Spigtschool) in deze richting geen onderdeel van de alternatieve route van de Streekweg. Om onderlinge ontmoetingen van landbouwverkeer op de Bovenakker en de Streekweg tussen de Duijvenbrug en de Bovenakker zoveel mogelijk te voorkomen, kan het landbouwverkeer eventueel in tegengestelde richting (van De Gouw naar de Streekweg en verder) gebruik blijven maken van de Duijvenbrug. Om te voorkomen dat de Zanglijster als alternatief voor de Streekweg gebruikt wordt voor het landbouwverkeer, moet deze weg wellicht verboden worden voor landbouwverkeer.

LTO West-Friesland heeft aangegeven dit scenario te kunnen accepteren, omdat het omrijden minimaal is. Voor de Streekweg, tussen de Tolweg en het centrum, biedt dit scenario voordelen. Voor de Nieuweweg is het echter geen verbetering.

Er zijn nog geen exacte cijfers bekend hoeveel landbouwverkeer gebruikt maakt van de Streekweg tussen de Tolweg en de Nieuweweg. Naar schatting maken dagelijks gemiddeld enkele tientallen

landbouwvoertuigen gebruik van de Streekweg, en op drukke dagen circa 100 landbouwvoertuigen. Om de juiste aantallen inzichtelijk te maken worden er in de periode van mei tot en met juli tellingen uitgevoerd (m.b.v. een camera). Dit kan binnen de bestaande budgetten uitgevoerd worden.

Aan de hand van deze tellingen kunnen de consequenties inzichtelijk gemaakt worden. Vooral de gevolgen voor de Bovenakker en de Streekweg tussen de Nieuweweg en de Bovenakker zullen goed onderzocht moeten worden. Op basis van de consequenties wordt het eenrichtingsverkeer voor landbouwverkeer in de Streekweg in het najaar overwogen. Als overwogen wordt om deze maatregel in te stellen, wordt dit voornemen vervolgens gecommuniceerd naar alle belanghebbenden en de raad.

Scenario 4: Duurzaam Veilige maatregelen in de Nieuweweg en de Streekweg

In de raadsvergadering van 19 december 2016 is besloten om in 2017 samen met bewoners van de Nieuweweg een inrichtingsplan voor het groot onderhoud op te stellen, en dit uiterlijk eind 2017 aan de raad ter vaststelling voor te leggen. Om samen met de bewoners tot een ontwerp te komen, is het voorstel om in overleg met de actiegroep een eerste conceptontwerp op te stellen. Dit ontwerp kan vervolgens tijdens een inloopavond worden voorgelegd aan alle bewoners van de Nieuweweg en andere belanghebbenden. Aan de hand van de ingediende reacties rond de inloopavond, worden aanpassingen overwogen en zo nodig meegenomen in het nieuwe ontwerp. Het nieuwe ontwerp met de gemeentelijke reactie op de ingediende reacties, wordt vervolgens ter laatste afstemming nog een keer voorgelegd aan alle bewoners van de Nieuweweg en andere belanghebbenden. Als het ontwerp gereed is kan er vervolgens gestart worden met het maken van het bestek, de tekeningen, de grond- en asfaltonderzoeken en een kostenraming (voor het raadsvoorstel).

Als de raad eind 2017 akkoord gaat met het herinrichtingsplan en voor de uitvoering van dit plan krediet beschikbaar stelt, inclusief de financiering voor het eerder uitvoeren van het groot onderhoud aan de Nieuweweg, kan het werk begin 2018 aanbesteed worden en vervolgens worden uitgevoerd.

In het beheerplan Wegen is in 2019 circa € 137.000,- bestemd voor de Nieuweweg. Als dit bedrag naar 2018 gehaald wordt, dan dient de onttrekking uit de reserve Wegen voor 2018 aangepast te worden naar € 1.110.000,- (i.p.v. € 973.000,-) en de onttrekking voor 2019 aangepast te worden naar € 943.000,- (i.p.v. € 1.080.000,-). Met het circa anderhalf jaar naar voren halen van het groot onderhoud gaat er volgens het beheerplan Wegen circa € 12.000,- aan kapitaalgoed van het asfalt van de Nieuweweg verloren.

De kosten voor het opstellen van de ontwerpen, het bestek en de bestekstekeningen bedragen circa € 35.000,-. Het uitvoeren van de grond- en asfaltonderzoeken bedragen circa € 15.000,-, en de project(bege)leiding van deze voorbereiding bedraagt circa € 20.000,-. De totale voorbereidingskosten voor het herinrichtingsplan zijn hiermee circa € 70.000,-. Aan de raad wordt gevraagd om voor deze voorbereidingswerkzaamheden € 70.000,- beschikbaar te stellen, ten laste van de algemene reserve.

Scenario 8: Tolweg gelijkvloers aansluiten op de N302/Drechterlandseweg

Om de verkeerseffecten van deze maatregel inzichtelijk te maken is in 2016 een onderzoek opgestart. Dit onderzoek is in april 2017 afgerond. Als de resultaten van dit onderzoek een positief effect hebben voor Drechterland, zoals een verbetering voor de ontsluiting van Reigersborg Noord en Zuid, het terugdringen van sluipverkeer, etc., worden de resultaten voorgelegd aan de provincie en de gemeente Medemblik. Als deze partijen instemmen met dit scenario kan deze maatregel nader voorbereid en uitgevoerd worden. De uitkomsten hiervan worden eind 2017 aan de raad voorgelegd. Als deze maatregel voorbereid en uitgevoerd kan worden, wordt hiervoor tevens eind 2017 aan de raad krediet gevraagd.

Scenario's 11 en 12

Scenario 11 betreft de verbindingsweg tussen de Tolweg en de Slimweg en/of de Westerwijzend. Het voorstel is om binnen dit scenario in ieder geval de volgende drie varianten nader te onderzoeken uit te werken:

- Verbindingsweg tussen de Tolweg en de Westerwijzend;
- Verbindingsweg tussen de Tolweg en de Slimweg;
- Verbindingsweg tussen de Tolweg, Westerwijzend en de Slimweg.

Scenario 12 betreft de verbindingsweg tussen de Kerspelpweg en de Slimweg en/of de Oosterwijzend. Het voorstel is om binnen dit scenario in ieder geval de volgende drie varianten nader te onderzoeken en uit te werken:

- Verbindingsweg tussen de Kerspelpweg en de Oosterwijzend;
- Verbindingsweg tussen de Kerspelpweg en de Slimweg (inclusief goede verbinding met de N23);
- Verbindingsweg tussen de Kerspelpweg, Oosterwijzend en de Slimweg (inclusief goede verbinding met de N23).

De varianten van scenario 12 kunnen in meer of mindere mate ook voordelen bieden voor de gemeente Stede Broec. Met het uitwerken van deze varianten zal blijken in hoeverre dit daadwerkelijk zo is. Over de financiering van deze varianten kan vervolgens overleg plaatsvinden met de gemeente Stede Broec.

Per variant wordt het volgende nader uitgewerkt:

- Het maken van een schetsontwerp, met aandacht voor de maatschappelijke en ruimtelijke aspecten.
- De verkeersgevolgen worden inzichtelijk gemaakt met behulp van een verkeersmodel, en er wordt een bijbehorend verkeerskundig advies gegeven.
- Het opstellen van een kostenraming van de realisatiekosten, grondverwervingskosten en exploitatiekosten, inclusief onderzoek naar de mogelijkheden om dit te financieren.

De resultaten van de varianten worden eind 2017 aan de raad voorgelegd. Aan de hand hiervan kan de raad een keuze maken of geen, één of meerdere varianten verder uitgewerkt dienen te worden. De kosten voor het nader uitwerken van de varianten bedragen circa € 35.000,-, en de kosten voor de project(bege)leiding van deze werkzaamheden bedragen circa € 15.000,-. U wordt gevraagd om voor het nader uitwerken van de varianten € 50.000,- beschikbaar te stellen, ten laste van de algemene reserve.

Landbouwverkeer over de N23

Om het landbouwverkeer in Hoogkarspel te verminderen is de provincie gevraagd naar de mogelijkheden om landbouwverkeer op de N23 tussen de Slimweg en het WFO (al of niet onder bepaalde voorwaarden) toe te staan.

De N23 tussen de A7 en de Raadhuislaan wordt een 100 km/h-weg met 2x2 rijstroken. Deze gehele route krijgt hiermee een 'geslotenverklaring voor landbouwverkeer' zodat de doorstroming en de verkeersveiligheid wordt bevorderd. Op 100 km/h-wegen in Nederland is geen landbouwverkeer toegestaan onder meer vanwege de grote snelheidsverschillen. De provincie heeft de Westfriisaweg aangeduid als stroomweg (dat ook zo is opgenomen in het regioakkoord) en daar past geen uitzondering voor landbouwverkeer bij. Een stroomweg is bij voorkeur ongelijkvloers met een snelheid van minimaal 100 km/h. De vraag van de gemeente kan alleen gehonoreerd worden als de weg gedeeltelijk wordt afgewaardeerd naar 80 km/uur.

Om gevolg te geven aan het amendement wordt een formeel verzoek ingediend bij de provincie om het betreffende gedeelte van de N23 af te waarderen naar 80 km/h en landbouwverkeer op dit weggedeelte toe te staan. Ook wordt hierover regionaal instemming en afstemming gezocht. Over de reacties uit de regio en van de provincie wordt de raad uiteraard geïnformeerd.

Alternatieven

Een alternatief kan zijn om het onderzoek naar de scenario's 11 en 12 uit te stellen om eerst de werkelijke effecten van de N23 af te wachten.

Hoogkarspel, 18 april 2017,

Burgemeester en wethouders van Drechterland
De secretaris,

De burgemeester,

A. Idema

M. Pijl

Toelichting grondslagen

In dit document kunt u secties vinden die onleesbaar zijn gemaakt. Deze informatie is achterwege gelaten op basis van de Wet open overheid (Woo). De letter die hierbij is vermeld correspondeert met de bijbehorende grondslag in onderstaand overzicht.

J Art. 5.1 lid 2 sub e

Het belang van de openbaarmaking van deze informatie weegt niet op tegen het belang van de eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer van betrokkenen