

Notitie

Referentienummer
336542

Datum
23 december 2015

Kenmerk
GM-RD01

Betreft
Verkeerskundig onderzoek De Ontbrekende Schakel

1 Inleiding

Op 15 december 2009 heeft de gemeenteraad van de voormalige gemeente Harenkarspel de structuurvisie Harenkarspel vastgesteld. In dit document is opgenomen dat een nieuwe weg, die de hoofdkernen Warmenhuizen en Tuitjenhorn ontsluit, moet worden aangelegd om toekomstige knelpunten op het gebied van doorstroming, verkeersveiligheid en leefbaarheid het hoofd te bieden. Op 1 januari 2013 is de gemeente Harenkarspel samengegaan met de gemeenten Schagen en Zijpe in de nieuwe gemeente Schagen. In het coalitieakkoord van 20 december 2012 is onder meer het "realiseren van een verbindingsweg tussen De Dijken en de Veilingweg" opgenomen. Naar aanleiding van gehouden verkeerstellingen in 2013 is besloten om de nieuwe weg, de 'Ontbrekende Schakel' genoemd, aan te leggen vanaf de Dergmeerweg tot aan de Veilingweg.

De gemeente Schagen heeft Grontmij, als onafhankelijke partij, gevraagd door middel van een verkeerskundig onderzoek de verkeerskundige effecten van de nieuwe weg in beeld te brengen en na te gaan of de beoogde doelen van de nieuwe weg worden behaald.

Binnen deze notitie is ingezoomd op het huidige verkeersbeeld en de doelen die met aanleg van de 'Ontbrekende Schakel' worden nagestreefd. Om het effect van de nieuwe verbindingsweg op de verkeersintensiteiten in beeld te brengen is, op basis van een uitsnede uit het verkeersmodel van de regionale uitvoeringsdienst (RUD), een microsimulatie opgesteld van het gebied rond de 'Ontbrekende Schakel'. Hiermee kan een inschatting worden gemaakt van de verwachte verkeersintensiteit op de nieuwe weg en het effect op de verkeersintensiteiten op de omliggende wegen.

2 Beleidsmatig kader

2.1 *Structuurvisie Harenkarspel 2009*

In de "Structuurvisie Harenkarspel 2009"¹ heeft de voormalige gemeente Harenkarspel vastgelegd dat men de zogenaamde 'Middenroute' tussen Warmenhuizen en Tuitjenhorn wil aanleggen. Deze nieuwe verbinding moet onder andere leiden tot ontlasting van een aantal wegen in Tuitjenhorn, met name de Koorndijk en Kalverdijk.

In de Structuurvisie is aangegeven dat ten gevolge van autonome ontwikkelingen het verkeersaanbod zal toenemen. De verkeersdruk op onder andere de bestaande oost-west verbindingen neemt hierdoor toe, waardoor ook de leefbaarheid en verkeersveiligheid in het geding komen. Bij berekening van de autonome ontwikkeling worden knelpunten verwacht op de Koorndijk en Kalverdijk (Tuitjenhorn) en op de Stationsstraat en Sportlaan (Warmenhuizen).

¹ Vastgesteld op 15 december 2009.

In de Structuurvisie wordt ingezet op het creëren van een duidelijke verkeersstructuur voor zowel het gemotoriseerde verkeer als ook het langzaam verkeer met een daarbij behorende weginrichting. Dit biedt kansen voor de verbetering van de leefbaarheid en de verkeersveiligheid. Belangrijkste onderdeel hiervan vormt de aanleg van een nieuwe verbindingsweg tussen de Dergmeeweg en Veilingweg (thans de 'Ontbrekende Schakel' genoemd). Door de aanleg van deze weg ontstaat een oost-west verbinding die buiten de bebouwde kom ligt. Naast dit voornemen is in de visie een concreet maatregelenpakket voorgesteld dat moet bijdragen aan een duidelijke verkeersstructuur.

Er bestaat geen wettelijk kader voor de hoeveelheid verkeer op wegen. In het kader van de Visie Duurzaam Veilig (CROW) zijn wel landelijke richtlijnen vastgesteld voor maximale intensiteiten op verschillende wegtypen. In de gemeentelijke Structuurvisie wordt voor oude dorpslinten afgeweken van deze richtlijn. Voor deze wegen is een acceptatiegrens vastgelegd van een verkeersintensiteit van 3.500 motorvoertuigen (mvt) per etmaal. De structuurvisie geeft aan dat een intensiteit van 2.500 mvt/etmaal regelmatig leidt tot klachten op en aan oude dorpslinten en dat bij een intensiteit groter dan 3.500 mvt/etmaal sprake is van een knelpunt. Voor de overige erftoegangswegen (ETW) wordt aangesloten bij de maximum verkeersintensiteit van 5.000 – 6.000 mvt/etmaal die vanuit 'Duurzaam Veilig' (CROW) wordt aangehouden.

3 Toekomstige ontwikkelingen

3.1 *Beoogde verkeersmaatregelen n.a.v. de 'Ontbrekende Schakel'*

Naast de eventuele realisatie van de 'Ontbrekende Schakel' worden diverse aanvullende verkeersmaatregelen getroffen. Op deze manier wil de gemeente het wegennet op een Duurzaam Veilige wijze inrichten. Figuur 1 geeft een overzicht van de beoogde snelheidsregimes op de wegen in en rond Warmenhuizen en Tuitjenhorn.

Het streven is om de snelheid in de kernen Tuitjenhorn en Warmenhuizen zoveel mogelijk tot maximaal 30km/u terug te brengen. Zo wordt de route Kalverdijk – Koorndijk – Delftweg afgewaardeerd van grotendeels 50 km/u naar volledig 30 km/u en wordt op de Koorndijk geen landbouwverkeer meer toegestaan. Door de nieuwe inrichting van de route Kalverdijk – Koorndijk – Delftweg wordt deze route tevens onaantrekkelijk voor landbouwverkeer. De Dergmeeweg, momenteel 80 km/u, wordt in 2015 al afgewaardeerd naar 60 km/u.

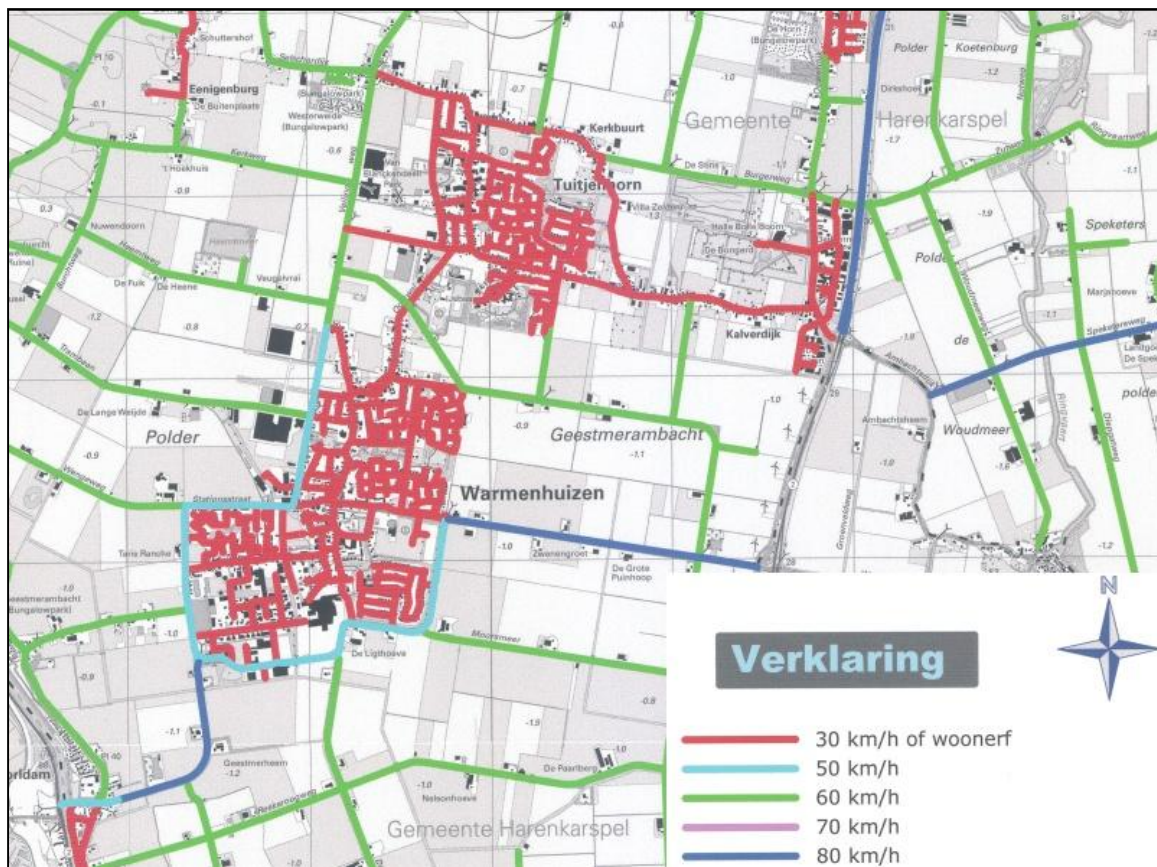
De gemeente is voornemens om de afwaardering van de snelheid in de kernen pas door te voeren op het moment dat de Ontbrekende Schakel is aangelegd. Reden is dat er pas op dat moment een goede alternatieve oost-west verbinding aanwezig is. Het huidige gebruik van met name de route Kalverdijk – Koorndijk – Delftweg leent zich op dit moment niet voor een inrichting als 30 km/h zone. De veiligheid komt dan in het geding.

3.2 *Uitbreidingslocaties*

In en rond Warmenhuizen en Tuitjenhorn staan diverse uitbreidingen gepland die effect hebben op de verkeersstromen om en door de beide dorpen, zoals:

- uitbreiding diverse bedrijven aan de westzijde van beide dorpen (Van Blanckendaell Park, B-Four Agro, Bejo Zaden);
- uitbreiding bedrijventerrein Oudevaart Zuid (aan de zuidzijde van Warmenhuizen);
- opwaardering centrum Warmenhuizen;
- diverse inbreidingslocaties in Warmenhuizen en Tuitjenhorn.

In bijlage 1 is een kaart opgenomen met daarin de belangrijkste ontwikkelingen aan de westzijde van beide dorpen. Met name de ontwikkelingen aan de westzijde leiden naar verwachting tot een toenemende stroom (vracht)verkeer door de beide dorpen.



Figuur 1: Overzicht van toekomstige snelheden in en rond Tuitjenhorn en Warmenhuizen (bron: gemeente Schagen).

4 Huidige verkeersbeeld

4.1 Verkeersintensiteiten

In 2013 heeft gemeente Schagen een kentekenonderzoek (Meettel) laten uitvoeren in het gebied rond Warmenhuizen en Tuitjenhorn. Tabel 1 geeft een overzicht van de wegen met de hoogste gemeten intensiteiten in en rond beide dorpen (medio juni 2013).

Warmenhuizerweg	4650
Koordijk	4500
Debbemeerweg	3350
Stationsstraat (ten westen van de Veilingweg)	3300
Dergmeerweg	3300

Tabel 1: Overzicht van de huidige verkeersintensiteiten (Meettel, juni 2013).

De meeste wegen uit bovenstaande tabel worden door gemeente Schagen een ontsluitende functie toegedicht, deze zijn of worden ook grotendeels ingericht op dergelijke verkeersstromen. In figuur 1 is dit terug te zien aan de snelheidsregimes voor deze wegen (50 km/u of meer). De Koordijk vormt in het rijtje echter een uitzondering, dit betreft een oud dorpslint. De Koordijk maakt onderdeel uit van de historische dragers met deels lintbebouwing (zie figuur 2). De Koordijk heeft een verblijfsfunctie en kent in figuur 1 een regime van 30 km/u. Voor dergelijke wegen is in de Structuurvisie van de voormalige gemeente Harenkarspel een acceptatiegrens vastgesteld van 3.500 mvt. per etmaal. De huidige verkeersintensiteit (4.500 mvt. per etmaal) ligt reeds

boven deze acceptatiegrens, bovendien is het aannemelijk dat de verkeersintensiteit op de Koorndijk met de toekomstige ontwikkelingen (nog) verder zal toenemen.



Figuur 2: Historische kaart Kalverdijk - Koorndijk

4.2 Leefbaarheid

Knelpunten op het gebied van leefbaarheid als gevolg van verkeer in de dorpen Warmenhuizen, Kalverdijk, Tuitjenhorn en Kerkbuurt zijn bij de gemeente aangegeven door onder andere onderstaande comité's en stichting:

- Het comité Een Veiliger Koorndijk
- Het comité Een Veilig en Duurzaam Kalverdijk
- Het comité Sportlaan/Kerkbuurt
- Het comité Bogtmanweg
- De Stichting Dorpsraad Tuitjenhorn
- De Dorpsraad Warmenhuizen

De comité's en de stichting geven aan dat schade ontstaat aan woningen omdat veel woningen niet onderheid zijn. Daarnaast wordt overlast ervaren als gevolg van nachtelijk vrachtverkeer, trillingen, stank- en geluidsoverlast. De nieuwe verbindingsweg tussen de Dergmeeweg en de Veilingweg wordt als goede oplossing gezien, ook naar de toekomst toe.

Aanvullend wordt door de gemeente aangegeven dat de intensiteit van het landbouwverkeer tijdens oogstperiodes hoog ligt. Vracht- en landbouwverkeer veroorzaakt door de breedte en/of lengte schade aan trottoirs, groenvoorzieningen, straatmeubilair en, huisaansluitingen van het riool (gewicht).

Naast de comité's en stichting die voorstander zijn van de nieuwe verbindingsweg, bestaat ook een comité 'Stop Nieuwe Middenroute' die zich inzet tegen de nieuwe route. Dit comité is ook van mening dat de huidige situatie problematisch is en er een oplossing moet komen. Echter, pleit dit comité voor verschillende alternatieve oplossingen.

4.3 Verkeersveiligheid

Bij gemeente Schagen zijn beperkt klachten binnengekomen wat betreft de verkeersveiligheid op wegen in en rond Warmenhuizen en Tuitjenhorn. Verkeersgerelateerde klachten die bij gemeente Schagen binnenkomen zijn vooral gericht op de verkeersintensiteit en de gereden snelheid op de Koorndijk (die beide als te hoog worden ervaren).

Kalverdijk – Koorndijk - Deltweg

Op de route Kalverdijk – Koorndijk – Deltweg is sinds begin 2010 een 11-tal ongevallen geregistreerd². Deze vonden verspreid over de route plaats, het zwaartepunt met 3 ongevallen lag op

² Bron: <http://ongelukken.staanhier.nl>

het kruispunt Koorndijk – Noorderlicht. Bij één van de ongevallen was een (brom)fietser betrokken, dit is ook het enige ongeval waarbij sprake was van een gewonde. In de overige gevallen zijn geen gewonden geregistreerd.

De verkeersveiligheid op de Koorndijk lijkt cijfermatig geen knelpunt te vormen. De hoeveelheid (vracht)verkeer en de aanwezigheid van landbouwverkeer op de Koorndijk gecombineerd met klachten over de gereden snelheden en het feit dat er geen vrij liggende fietsinfrastructuur voor handen is brengt risico's met zich mee op het gebied van verkeersveiligheid.

Warmenhuizerweg - Dergmeerweg

Op de Warmenhuizerweg en de Dergmeerweg (tussen de Warmenhuizerweg en de toekomstige 'Ontbrekende Schakel') zijn sinds begin 2010 11 ongevallen geregistreerd waarbij sprake was van in totaal 6 gewonden³. De ongevallen met gewonden hebben zich voorgedaan op de Dergmeerweg (1 ongeval met 2 gewonden) en de kruising Warmenhuizerweg – Dergmeerweg (3 ongevallen met 4 gewonden).

Bij alle ongevallen die sinds 2010 zijn geregistreerd op het kruispunt Dergmeerweg – Warmenhuizerweg is sprake van 1 of meer gewonden. In 2010 is 1 ongeval geregistreerd, in 2013 zijn 2 ongevallen geregistreerd. De verkeersveiligheid van deze kruising in de huidige situatie behoeft en heeft specifieke aandacht van de gemeente maar is losgekoppeld van het project de Ontbrekende Schakel. Hetzelfde geldt voor de Dergmeerweg zelf, waar geen vrijliggende infrastructuur voor handen is voor langzaam verkeer en waar een snelheidsregime van 80 km/u geldt.

4.4 Bestaande oost-west verbindingen

Uit de verkeerstellingen / kentekenonderzoek blijkt dat er in en rond Warmenhuizen en Tuitjenhorn sprake is van een duidelijke oost-west oriëntatie. In de huidige situatie zijn er een aantal oost-west routes te onderscheiden die allen om verschillende redenen onwenselijk worden geacht om grotere stromen verkeer (vracht, landbouw en regulier) af te wikkelen. Onderstaand wordt per route een opsomming gegeven van de nadelen.

Hierbij wordt opgemerkt dat het plaatsen van bebording 'verboden voor vrachtverkeer, uitgezonderd bestemmingsverkeer', niet te handhaven is. In principe is namelijk al het verkeer bestemmingsverkeer.

Voor noord-zuid verkeer vormen de N245 en de N9 de belangrijkste ontsluitingen in regionale zin en de Veilingweg voor lokaal verkeer.

Burgerweg (aan de noordkant van Tuitjenhorn):

- Het eerste deel van de route (tussen de N245 en de Groenhartweg) is redelijk ingericht op grotere verkeersstromen en zwaarder verkeer (vracht en landbouw), het tweede deel (rond de Kerkbuurt) juist niet.
- Slechts deels voorzien van vrijliggende fietsvoorzieningen.
- Smalle inrichting met weinig uitwijkmogelijkheden bij vracht- en/of landbouwverkeer uit twee richtingen.
- Bebouwing dicht op de rijbaan (Kerkbuurt).

Kalverdijk – Koorndijk (door Tuitjenhorn):

- De route is niet ingericht op grotere verkeersstromen en zwaarder verkeer (vracht en landbouw).
- Geen vrijliggende fietsvoorzieningen.
- Het oude dorpslint (Kalverdijk en Koorndijk) kent een smalle inrichting met weinig uitwijkmogelijkheden bij vracht- en/of landbouwverkeer uit twee richtingen.

³ Bron: <http://ongelukken.staanhier.nl>

- Bebouwing dicht op de rijbaan (zowel Kalverdijk als de dorpskern van Tuitjenhorn)
- Een doorgaande route o.a. voor vracht- en landbouwverkeer dwars door een woonkern brengt risico's met zich mee op gebied van verkeersveiligheid en leefbaarheid

Dergmeerweg – Noorderlicht – Koorndijk (door Tuitjenhorn):

- Het eerste deel van de route (de Dergmeerweg – Noorderlicht) is, behoudens de fietsers op de Dergmeerweg, redelijk ingericht op grotere verkeersstromen en zwaarder verkeer (vracht en landbouw). Het tweede deel (Koorndijk) is daar juist niet op ingericht.
- Vrijliggende fietsvoorzieningen ontbreken grotendeels (ook ter hoogte van Dergmeerweg, de snelheid op deze weg wordt dit jaar teruggebracht van 80 km/u naar 60 km/u).
- Het oude dorpslint (de Koorndijk) kent een smalle inrichting met nauwelijks uitwijkmogelijkheden bij vracht- en/of landbouwverkeer uit twee richtingen.
- Bebouwing dicht op de rijbaan binnen de dorpskern van Tuitjenhorn (de Koorndijk).
- Een doorgaande route o.a. voor vracht- en landbouwverkeer dwars door een woonkern brengt risico's met zich mee op gebied van verkeersveiligheid en leefbaarheid

Warmenhuizerweg – Stationsstraat (door Warmenhuizen):

- De structuur binnen Warmenhuizen kenmerkt zich door eenrichtingsverkeer.
- Een deel van de route (de Warmenhuizerweg) is ingericht op grotere verkeersstromen en zwaarder verkeer (vracht en landbouw). Het overige deel (binnen de bebouwde kom van Warmenhuizen) is daar juist niet op ingericht.
- De route kent geen vrijliggende fietsvoorzieningen.
- Smalle inrichting met weinig uitwijkmogelijkheden bij vracht- of landbouwverkeer uit twee richtingen.
- Bebouwing dicht op de rijbaan in de Stationsstraat.
- Een doorgaande route o.a. voor vracht- en landbouwverkeer dwars door een woonkern brengt risico's met zich mee op gebied van verkeersveiligheid en leefbaarheid

Warmenhuizerweg – Debbemeerweg – Kanaalweg – Stationsstraat (zuidkant Warmenhuizen):

- Het eerste deel van de route (de Warmenhuizerweg - Debbemeerweg) is ingericht op grotere verkeersstromen en zwaarder verkeer (vracht en landbouw). Het tweede deel is daar veel minder op ingericht. Met name ter hoogte van de bocht Stationsstraat – Veilingweg is de route niet berekend op vrachtverkeer uit twee richtingen.
- De route vormt een behoorlijke omweg voor een aanzienlijk deel van het vracht- en landbouwverkeer. De route is 3 kilometer langer. Reguliere gebruikers kiezen daarom voor een kortere route.
- Gemeente Schagen geeft aan dat de Kanaalweg, Stationsstraat en Veilingweg niet geschikt is om nog meer verkeer te verwerken. Zowel qua intensiteit, veiligheid als belasting op bestaande bebouwing. Er komen nu al geregeld klachten van de bewoners van Warmenhuizen Zuid binnen over te veel geluidsoverlast door het vrachtverkeer.
- Bebouwing redelijk dicht op de rijbaan in de Stationsstraat.
- Enigszins smalle inrichting van de Veilingweg (weinig uitwijkmogelijkheden bij vrachtverkeer uit twee richtingen)

5 Beoogde doel van de 'Ontbrekende Schakel'

De gemeente Schagen staat verschillende doelen voor met de realisatie van de 'Ontbrekende Schakel' en de aanvullende maatregelen die worden nagestreefd. Zo wil men:

- de verkeersintensiteit in de dorpskernen (met name op de Koorndijk in Tuitjenhorn) beteugelen,
- een goede directe verbinding realiseren voor het oost-west verkeer (veelal een doorgaand karakter) en daarmee het aandeel doorgaand verkeer door de woonkernen minimaliseren,
- verbetering aanbrengen in de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de dorpskernen,

- met het oog op toekomstige ontwikkelingen de robuustheid van het netwerk rond Tuitjenhorn en Warmenhuizen waarborgen.

In deze paragraaf wordt het beoogde doel en het effect afgezet tegen de huidige verkeerssituatie.

5.1 *Beperken verkeersintensiteit Koorndijk*

Om een beeld te schetsen van de te verwachte intensiteit op de 'Ontbrekende Schakel' en het effect van de nieuwe verbindingsweg op andere wegen in het onderzoeksgebied is gebruik gemaakt van een modelsimulatie. De regionale uitvoeringsdienst (RUD) heeft een verkeersmodel van de regio Alkmaar beschikbaar. Uit dit verkeersmodel is een uitsnede gemaakt om in te kunnen zoomen op het gebied rond Warmenhuizen en Tuitjenhorn. Deze uitsnede is nog verder verfijnd, onder andere met telgegevens uit het verkeersonderzoek van Meettel (2013), om inzicht te bieden in het effect van de 'Ontbrekende Schakel' op de overige wegen in het onderzoeksgebied.

Uit de resultaten van het verfijnde verkeersmodel blijkt dat de 'Ontbrekende Schakel' tot gevolg heeft dat er een verschuiving van verkeer optreedt van de Delftweg – Koorndijk naar de 'Ontbrekende Schakel' – Dergmeerweg. Op basis van de modelsimulatie is de conclusie dat na realisatie van de nieuwe verbinding:

- de 'Ontbrekende Schakel' ten oosten van de Oostwal de grootste intensiteit kent van ongeveer 2.000 mvt/etmaal, aan de westzijde komt de intensiteit op ongeveer 1.400 mvt/etmaal uit;
- de intensiteit op de Koorndijk met 30% daalt tot ongeveer 3.000 mvt/etmaal;
- de intensiteit op de Delftweg met meer dan 50% afneemt tot minder dan 500 mvt/etmaal;
- de intensiteit op de Kalverdijk op de verschillende wegvakken afneemt;
- de Dergmeerweg (tussen de 'Ontbrekende Schakel' en het Noorderlicht) zowel in relatieve als absolute zin een sterke toename van verkeer kent;
- de Oostwal (ten noorden van de 'Ontbrekende Schakel') een relatief sterke toename van verkeer kent (in absolute zin blijft de toename beperkt).

Op de overige wegen is sprake van een beperkt effect of bieden het model en de verkeerstellingen van Meettel uit 2013 onvoldoende basis om uitspraken te doen over de toekomstige verkeersintensiteit. Door het pakket aan maatregelen zal het verkeer alternatieve routes zoeken, waardoor toe- en afname van verkeer in sommige gevallen tegen elkaar worden weggestreept.

Met name van belang is de verkeersintensiteit op de Koorndijk, in de huidige situatie ligt deze boven de acceptatiegrens uit de Structuurvisie, die afneemt met 30%. Dit leidt ertoe dat de acceptatiegrens uit de Structuurvisie niet meer wordt overschreden. Uiteraard leidt de nieuwe verbinding ook tot stijging van de verkeersintensiteit op andere wegvakken, deze stijgingen blijven echter binnen de, in de Structuurvisie, gestelde grenzen.

5.2 *Directe oost-west verbinding + onttrekken doorgaand verkeer uit dorpskern*

Een aanzienlijk deel van het vrachtverkeer wordt gegenereerd aan de westzijde van beiden dorpskernen maar is gericht op de oostzijde (N245). Ditzelfde geldt, hoewel in mindere mate, ook voor het landbouwverkeer. Met de aanleg van de 'Ontbrekende Schakel' wordt een directe oost-west verbinding gerealiseerd die buiten de bebouwde kom ligt.

Daarnaast wordt de inrichting van de oost-west verbindingen door de bebouwde kom Duurzaam Veilig ingericht waarmee deze ook minder aantrekkelijk worden als doorgaande route voor het overige verkeer. De verwachting is dan ook dat door aanleg van de 'Ontbrekende Schakel' gecombineerd met aanvullende maatregelen het doorgaande verkeer door beide dorpen wordt geminimaliseerd.

5.3 *Verkeersveiligheid*

Met de aanleg van de 'Ontbrekende Schakel' wordt niet alleen een directe, maar ook een verkeersveilige en obstakelvrije oost-west verbinding gecreëerd voor het landbouw-, vracht- en reguliere verkeer dat geen herkomst of bestemming in Tuitjenhorn of Warmenhuizen heeft. Met name het feit dat zwaar verkeer (vracht en landbouw) grotendeels buiten de woonkernen om rijden heeft een positief effect op de verkeersveiligheid. Ook voor de ontsluiting van Tuitjenhorn zal deze verbinding een belangrijke schakel vormen.

Om de verkeersveiligheid te kunnen waarborgen wil gemeente Schagen, naast het aanleggen van de 'Ontbrekende Schakel', de wegen in het onderzoeksgebied op een Duurzaam Veilige manier inrichten. Dit houdt onder andere in dat de route over de Kalverdijk – Koorndijk in zijn geheel wordt ingericht als verblijfsgebied (30 km/u) en de Dergmeerweg wordt teruggebracht naar een ETW buiten de beboude kom (60 km/u).

Kalverdijk – Koorndijk - Delftweg

Door herinrichting van de route Kalverdijk – Koorndijk – Delftweg en door aanleg van de 'Ontbrekende Schakel' ontstaat een veiligere situatie voor langzaam verkeer. Met name op de Koorndijk zal dit effect merkbaar zijn. Zo zal op deze weg de verkeersintensiteit, het aandeel doorgaand verkeer en het aandeel vracht- en landbouwverkeer afnemen. Daarnaast zal door de herinrichting en uitstraling van de weg de aanwezigheid van fietsers beter geaccentueerd worden.

Dergmeerweg

De voor 2015 geplande herinrichting en downgrading van de Dergmeerweg naar een regime met 60 km/u heeft een positief effect op de verkeersveiligheid. Zo neemt het snelheidsverschil tussen gemotoriseerd verkeer en fietsers op de rijbaan af. Aandachtspunt blijft het feit dat het op de Dergmeerweg (met een ontsluitende functie) ontbreekt aan vrijliggende infrastructuur voor langzaam verkeer. Bij de behandeling van de Ontbrekende Schakel heeft de gemeenteraad onder meer besloten om "De haalbaarheid van de aanleg van een vrijliggend fietspad langs de bestaande Dergmeerweg te gaan onderzoeken. Dit onderzoek zla los van 'De Ontbrekende Schakel' worden uitgevoerd, met de wetenschap dat hiervoor de benodigde gronden nog moeten worden aangekocht, een aparte planologische procedure dient te worden opgestart en er op dit moment geen financiële dekking aanwezig is."

Hoewel de snelheid op de Dergmeerweg wordt verlaagd blijft de situatie rond het kruispunt Dergmeerweg – Warmenhuizerweg grotendeels ongewijzigd. Gezien de ongevallen die sinds 2010 zijn geregistreerd en de mate waarin daarbij gewonden zijn gevallen, is het advies om te onderzoeken met welke maatregelen de verkeersveiligheid op dit kruispunt kan worden verbeterd.

'Ontbrekende Schakel'

Bij het ontwerp van de aansluiting Oostwal – 'Ontbrekende Schakel' moet specifieke aandacht bestaan voor de verkeersveiligheid van met name het langzaam verkeer. Daarbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan:

- vormgeving van de aansluiting (kruising of rotonde);
- de locatie waar langzaam verkeer de nieuwe weg oversteekt;
- de vraag of fietsers wel of juist geen voorrang moeten krijgen (bij een eventuele rotonde).

5.4 *Leefbaarheid*

In het verlengde van het onttrekken van (doorgaand) verkeer uit de woonkernen heeft gemeente Schagen met de nieuwe verbindingsweg ook tot doel om verbetering aan te brengen op het gebied van leefbaarheid.

Doordat een directe oost-west verbinding wordt gerealiseerd ontstaat voor een substantieel deel van het verkeer een goed alternatief voor de huidige ontsluiting door de woonkernen. De route

via de 'Ontbrekende Schakel' en Dergmeerweg is in de toekomst immers een snellere verbinding naar de N245 dan de routes via de Koorndijk, ditzelfde geldt ook voor een deel van de bewoners / bezoekers in Tuitjenhorn. Daarmee wordt met name in Tuitjenhorn de hoeveelheid regulier, landbouw-, en doorgaand verkeer beperkt wat een positief effect heeft op de leefbaarheid. Na aanleg van de 'Ontbrekende Schakel' zal landbouwverkeer geen gebruik meer mogen maken van de Koorndijk, ook dit draagt bij aan de leefbaarheid hier.

Voor (vracht)verkeer tussen de N245 en Blankendaal Coldstores en het Van Blankendaell Park ontstaat met de 'Ontbrekende Schakel' een logisch alternatief voor de thans aangegeven route langs de zuidkant van Warmenhuizen. Met name voor de Stationsstraat levert die een positief effect op wat betreft leefbaarheid.

5.5 *Robuust netwerk*

Met het oog op eventuele toekomstige ontwikkelingen wil de gemeente Schagen de robuustheid van het netwerk rond de woonkernen Warmenhuizen en Tuitjenhorn waarborgen en het wegen-net toekomstvast maken.

Met name de uitbreidingen aan de westzijde van Warmenhuizen en Tuitjenhorn veroorzaken een toenemende stroom verkeer (vracht en landbouw) van en naar de N245. Om uiteenlopende redenen is geen van de bestaande oost-west verbindingen geschikt om dit toenemende verkeersaanbod af te wikkelen. Met de aanleg van de 'Ontbrekende Schakel' wordt een verbinding gecreëerd buiten de bebouwde kom die berekend is op het toekomstige verkeersaanbod, bovendien vervalt met de nieuwe weg een groot deel van de bestaande knelpunten / bezwaren op de bestaande oost-west verbindingen.

Aandachtspunt vormt de afwikkeling van het verkeer bij het kruispunt Warmenhuizerweg – N245. Het is onbekend in hoeverre de huidige regeling van de verkeersregelininstallatie is berekend op de extra verkeersstroom van en naar beide dorpen.

6 **Conclusie**

De aanleg van de nieuwe verbindingsweg leidt tot een daling van 30% van de verkeersintensiteit op de Koorndijk. Daarmee komt de intensiteit op deze weg onder de vastgestelde acceptatiegrens te liggen die in de Structuurvisie Harenkarspel 2009 is opgenomen.

Met de aanleg van de 'Ontbrekende Schakel' ontstaat een directe en obstakelvrije oost-west verbinding die een ontsluitende functie wordt toegedicht. De nieuwe verbinding leidt niet alleen tot een beperking van het verkeersaanbod in de kernen, ook het aandeel doorgaand, vracht- en landbouwverkeer binnen de kernen wordt geminimaliseerd. Middels aanpassingen in de weginrichting wordt binnen de woonkernen (met name op de Koorndijk) een lagere snelheid afgedwongen en krijgt de fiets een meer prominente plek op de rijbaan. De aanleg van de 'Ontbrekende Schakel' en de aanvullende maatregelen hebben daarmee een positief effect op de verkeersveiligheid en de leefbaarheid. Aandachtspunt blijft de verkeersveiligheid op de Dergmeerweg zelf en de aansluiting met de Warmenhuizerweg. Daarnaast verdient de aansluiting van de nieuwe weg met de Oostwal specifieke aandacht wat betreft de verkeersveiligheid voor het langzaam verkeer.

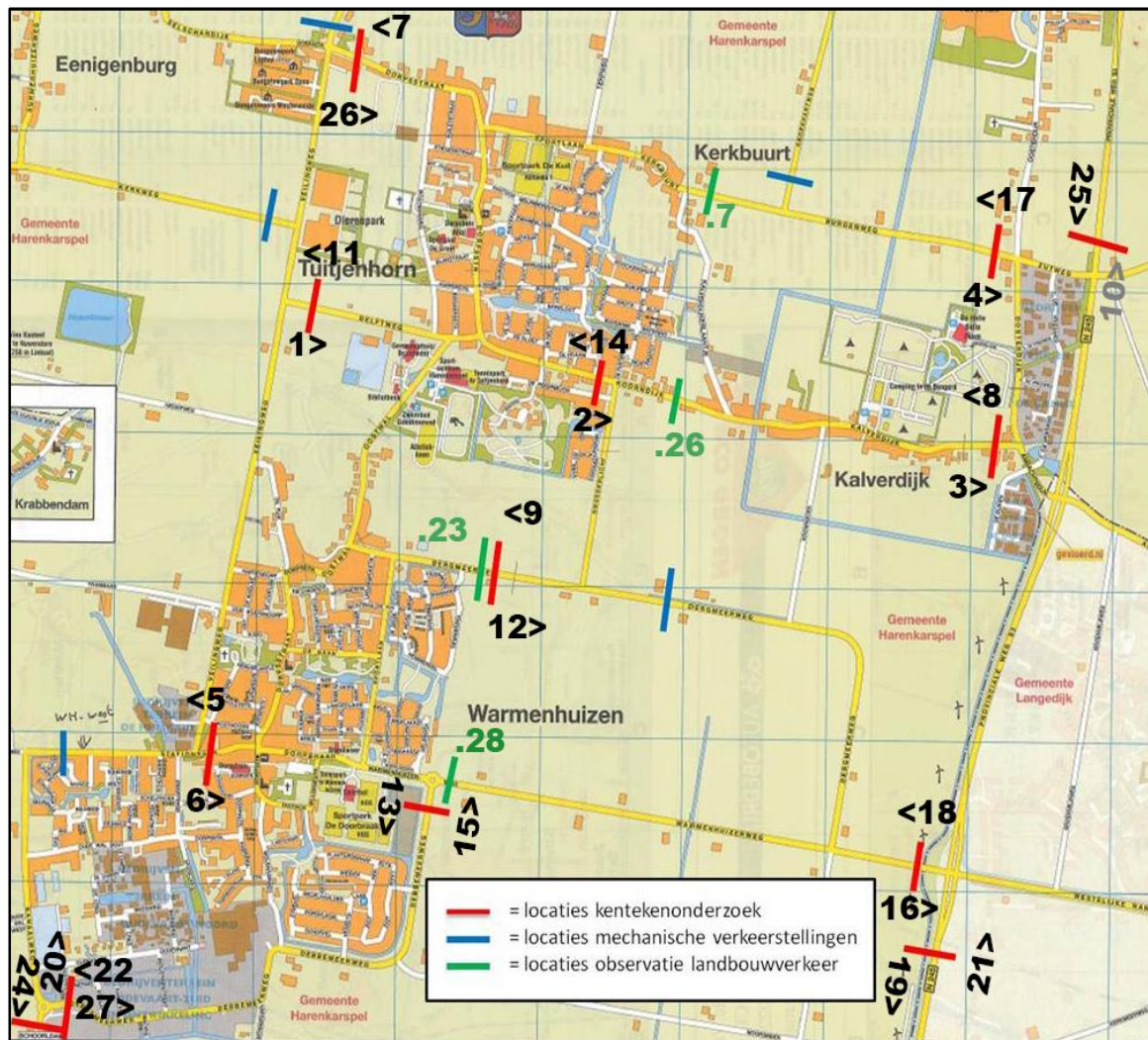
Tot slot creëert gemeente Schagen een toekomstvast netwerk die ook de toename van verkeer als gevolg van toekomstige ontwikkelingen voldoende kan opvangen. Aandachtspunt vormt de afwikkeling van het (extra) verkeer op het kruispunt Warmenhuizerweg – N245.

Bijlage 1

Routes vanaf N245 en bedrijven westzijde Warmen-
huizen en Tuitjenhorn

Bijlage 2

Resultaten kentekenonderzoek Meetel 2013



Kentekenonderzoek Meetel - 3 t/m 10 juni 2013

		Personen- auto	Lichte bedrijfsw.	Zware bedrijfsw.	Onbekend	Buitenland	Totaal
Camera 1	gem. werkdag	403	80	21	22	21	546
Camera 2	gem. werkdag	1578	253	70	17	40	1958
Camera 3	gem. werkdag	530	85	14	20	21	670
Camera 4	gem. werkdag	984	234	38	9	45	1310
Camera 5	gem. werkdag	704	109	48	9	23	892
Camera 6	gem. werkdag	640	101	22	9	46	817
Camera 7	gem. werkdag	355	82	18	2	18	474
Camera 8	gem. werkdag	201	31	5	6	7	250
Camera 9	gem. werkdag	328	55	7	2	5	396
Camera 11	gem. werkdag	391	63	15	20	22	510
Camera 12	gem. werkdag	269	40	4	2	3	318
Camera 13	gem. werkdag	1561	281	134	4	35	2015
Camera 14	gem. werkdag	1598	262	98	42	60	2061
Camera 15	gem. werkdag	1498	273	116	22	56	1966
Camera 16	gem. werkdag	1241	202	76	44	44	1608
Camera 17	gem. werkdag	1061	244	39	27	55	1426
Camera 18	gem. werkdag	1895	311	117	3	45	2370
Camera 19	gem. werkdag	1534	235	50	79	39	1937
Camera 20	gem. werkdag	2144	343	165	5	55	2713
Camera 21	gem. werkdag	4014	671	218	79	106	5087
Camera 22	gem. werkdag	1230	186	138	5	36	1596
Camera 24	gem. werkdag	2086	329	197	8	48	2667
Camera 25	gem. werkdag	5338	774	247	49	88	6495
Camera 26	gem. werkdag	279	65	9	3	13	368
Camera 27	gem. werkdag	549	106	110	3	24	792