

VERKEERSKUNDIGE UITGANGSPUNTEN VOOR EEN LEEFBAAR EN VEILIG WIERINGERWERF

De gemeenteraad van de gemeente Hollands Kroon heeft in juni 2016 een ‘Vlekkenplan’ voor de kern van Wieringerwerf vastgesteld. Het plan bevat de toekomstige ontwikkelingen van Wieringerwerf. De komende maanden gaat de gemeente het Vlekkenplan verder uitwerken. Uiteindelijk leidt het plan tot concrete projecten op het gebied van infrastructuur en gebouwen.

Voor de toekomstige projecten in de openbare ruimte moeten vooraf de verkeerskundige uitgangspunten duidelijk zijn. Dit Verkeersplan geeft een helder overzicht met deze uitgangspunten en vormt de basis voor een optimale balans tussen verkeersveilig, leefbaar en bereikbaar Wieringerwerf.

1. Aanpak

In een ideale situatie is de bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid voor iedereen overal optimaal. In de praktijk is dit echter niet te realiseren. Zo zal het verbeteren van de bereikbaarheid voor de ene vervoerswijze vaak gevolgen hebben voor de bereikbaarheid voor andere vervoerswijzen. Ook kan het verbeteren van de bereikbaarheid gevolgen hebben voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid. Dit alles zorgt er voor dat de gemeente keuzes moet maken en prioriteiten moet stellen. Uiteraard mogen de keuzes die gemaakt moeten worden, niet leiden tot een onacceptabele situatie: de veiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid moeten overal en altijd aan een minimaal niveau voldoen.

De inwoners en ondernemers in Wieringerwerf zijn intensief betrokken bij de totstandkoming van het Verkeersplan. Zij hebben een belangrijke stem in de keuzes en prioriteiten die de gemeente moet maken en stellen. Zij moeten immers kunnen leven en werken in een omgeving waar zij zich veilig en prettig voelen. De inwoners en ondernemers kennen het gebied als geen ander en kunnen de logica in de structuur goed inbedden in de planvorming. De wensen van de inwoners en ondernemers moeten wel passen binnen landelijke wetgeving en richtlijnen.

Voor het inrichten van de openbare ruimte zijn landelijke richtlijnen opgesteld door het CROW. Het volgen van deze richtlijnen zorgt voor duidelijkheid bij de weggebruikers, ook bij weggebruikers die niet uit Wieringerwerf komen. Zij weten wat ze in een bepaalde situatie kunnen verwachten. De gemeente kan in uitzonderingssituaties– en uiteraard goed onderbouwd – afwijken van deze richtlijnen.

2. Uitgangspunten

Op basis van de landelijke richtlijnen en de input van de inwoners van Wieringerwerf zijn voor de verschillende soorten weggebruikers uitgangspunten opgesteld. Deze weggebruikers stellen namelijk verschillende 'eisen' aan de inrichting van de openbare ruimte.

2.1 Voetgangers

De openbare ruimte moet door iedereen gebruikt kunnen worden. Ook mensen met een beperking moeten zich zo veel mogelijk zelfstandig door de openbare ruimte kunnen verplaatsen. Bij een beperking gaat het overigens niet alleen om een permanente fysieke beperking; iedereen kan op een bepaald moment tijdelijk 'beperkt' zijn, bijvoorbeeld lopend met een kinderwagen. Een goede toegankelijkheid is dus voor iedereen van groot belang.

Voor voetgangers geldt dat alle routes veilig en toegankelijk moeten zijn. In sommige gevallen is het niet mogelijk om aan twee zijden van een weg een volledig toegankelijke looproute aan te bieden. In dat geval is het van belang dat de route aan minimaal één zijde goed toegankelijk is. Nabij de winkels en andere voorzieningen in het centrum is het wenselijk de voetgangers zo veel mogelijk te scheiden van het overige verkeer, ook de fietsers.

2.2 Fietsers

In Wieringerwerf is reeds een uitgebreid fietsnetwerk aanwezig. Dit netwerk bestaat zowel uit vrijliggende fietspaden als uit fiets(suggestie)stroken. Om de positie van de fietser verder te verbeteren is het noodzakelijk dit netwerk enerzijds uit te breiden en anderzijds de kwaliteit ervan te verbeteren. De relevante aspecten hierbij zijn:

- het realiseren van directe en samenhangende routes;
- het verhogen van de verkeersveiligheid voor fietsers;
- het realiseren van comfortabele en aantrekkelijke routes.
- het realiseren van voldoende kwalitatief goede en aantrekkelijke fietsenstallingen (en daarmee samenhangend de aanpak van fietsendiefstal);
- het verbeteren van de sociale veiligheid van fietsers.

2.3 Personenauto's

Het autoverkeer dient zo veel mogelijk gebruik te maken van de wegen met een verkeersfunctie (stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen). Op deze wegen wordt gestreefd naar een vlotte en veilige doorstroming. Een slechte autobereikbaarheid kan nadelig zijn voor de aantrekkingskracht van winkels en bedrijven. Daarnaast neemt de kans ongewenst sluipverkeer via andere wegen toe.

Ook in woongebieden moeten de auto's een plek krijgen, alleen is daar de doorstroming ondergeschikt aan de leefbaarheid. Gezorgd moet worden dat de automobilist zich in woonstraten aanpast aan zijn of haar omgeving: de automobilist moet zich 'te gast' voelen. Voor het parkeren van auto's moet voldoende ruimte beschikbaar zijn. Dit wil echter niet zeggen dat iedereen altijd 'voor de deur' kan parkeren. Men zal moeten accepteren dat soms iets verder gelopen moet worden.

2.4 Openbaar vervoer

Sommige inwoners zijn voor hun verplaatsingen afhankelijk van het openbaar vervoer, zij hebben geen (goed) alternatief. Voor hen mag de afstand naar een bushalte niet te groot zijn. Dit geldt ook voor de afstand tussen een bushalte en de publieksaantrekkende functies in Wieringerwerf, zoals de winkels en de scholen.

De wegen waarover de busroutes lopen, moeten geschikt zijn voor de bussen. Dit betekent dat op deze wegen geen of zo min mogelijk obstakels aanwezig zijn. Obstakels zorgen ervoor dat de rijtijden onder druk komen te staan. Ook zorgen ze voor discomfort bij de chauffeurs, waardoor de routes onder druk kunnen komen te staan. Verder moeten de wegen voldoende breed zijn zodat twee bussen (of een bus en een ander groot voertuig) elkaar kunnen passeren.

2.5 Vrachtauto's

De winkels in het centrum van Wieringerwerf moeten bereikbaar zijn voor vrachtauto's. Dit betekent dat de toeleidende wegen voldoende breed zijn. Voor de veiligheid is het verder gewenst dat het vrachtverkeer zo veel mogelijk gescheiden is van het langzaam verkeer. Dit geldt ook op de locaties waar de vrachtauto's moeten laden en lossen. In het centrum moet alleen het bestemmingsverkeer gefaciliteerd worden. Voorkomen moet worden dat doorgaand vrachtverkeer gebruikt maakt van de bebouwde kom van Wieringerwerf.

Vrachtverkeer is in woongebieden in principe ongewenst. Door de omvang en de massa van vrachtauto's kan hinder en (een gevoel van) onveiligheid ontstaan. Het is echter niet mogelijk om al het vrachtverkeer te weren uit de woongebieden: sommige vrachtwagens hebben hun herkomst of bestemming in het gebied. Dit geldt bijvoorbeeld voor de vuilophaaldienst. Daarnaast moeten wegen geschikt zijn voor hulpdiensten, zoals brandweerwagens.

2.6 Agrarisch verkeer

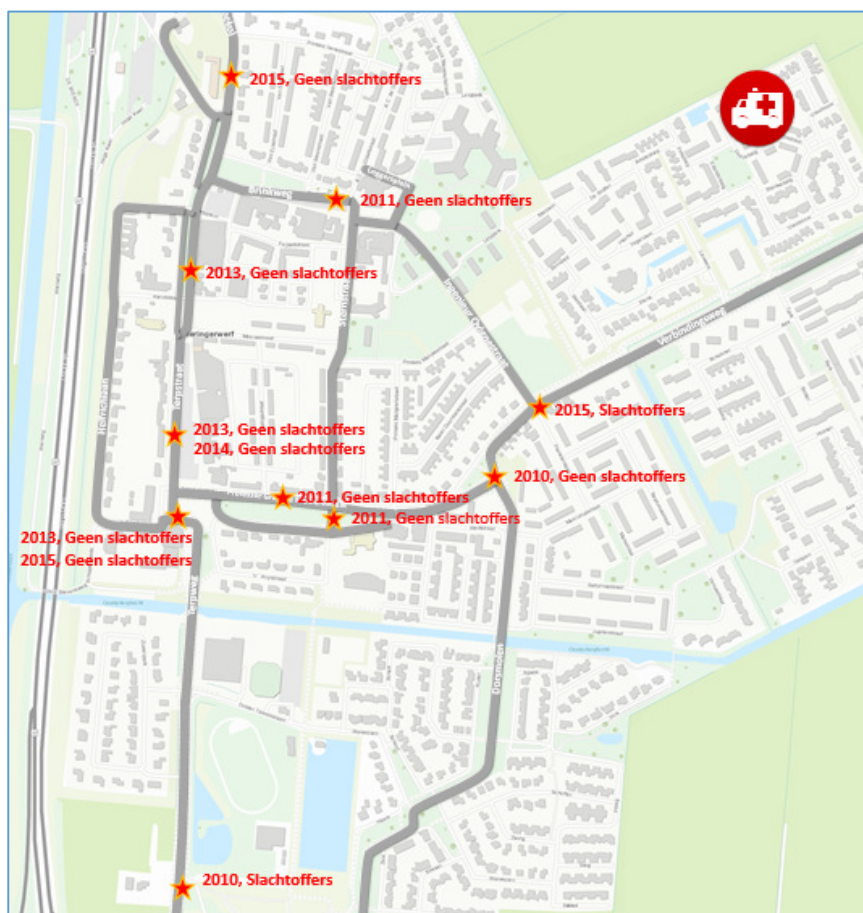
Net als vrachtverkeer is ook agrarisch verkeer in principe ongewenst in woongebieden. Door de omvang en massa van sommige landbouwvoertuigen kan eveneens hinder en (een gevoel van) onveiligheid ontstaan. Het is niet mogelijk om al het agrarisch verkeer te weren uit de kern. Voor sommige landbouwvoertuigen is de route door de kern de enige mogelijkheid of is de omrijdafstand onacceptabel groot. Dit betekent dat eerst geschikte alternatieve routes beschikbaar moeten zijn, voordat landbouwvoertuigen geweerd kunnen worden uit de bebouwde kom.

3. Huidige situatie

De huidige situatie in Wieringerwerf vormt het startpunt. Cijfers over het gebruik geven reeds – deels – aan in hoeverre de wegen gebruikt worden zoals bij hun functie hoort. Het gaat hierbij om ongevalscijfers, intensiteiten en snelheden.

3.1 Verkeersveiligheid

In de periode 2010 t/m 2015 zijn twaalf ongevallen geregistreerd binnen de bebouwde kom van Wieringerwerf. Bij twee van deze ongevallen zijn slachtoffers gevallen: in 2010 op de Terpweg en in 2015 op het kruispunt Verbindingsweg-Ingenieur Ovingestraat. Bij de overige ongevallen was alleen sprake van materiële schade. De geregistreerde ongevallen geven een indicatie van de verkeersonveiligheid, maar geen compleet beeld. Niet alle ongevallen met uitsluitende materiële schade zijn opgenomen in de registratie. Daarnaast is het mogelijk dat er veel bijna-ongevallen zijn.



Figuur 1 Geregistreerde ongevallen 2010-2015

3.2 Intensiteiten

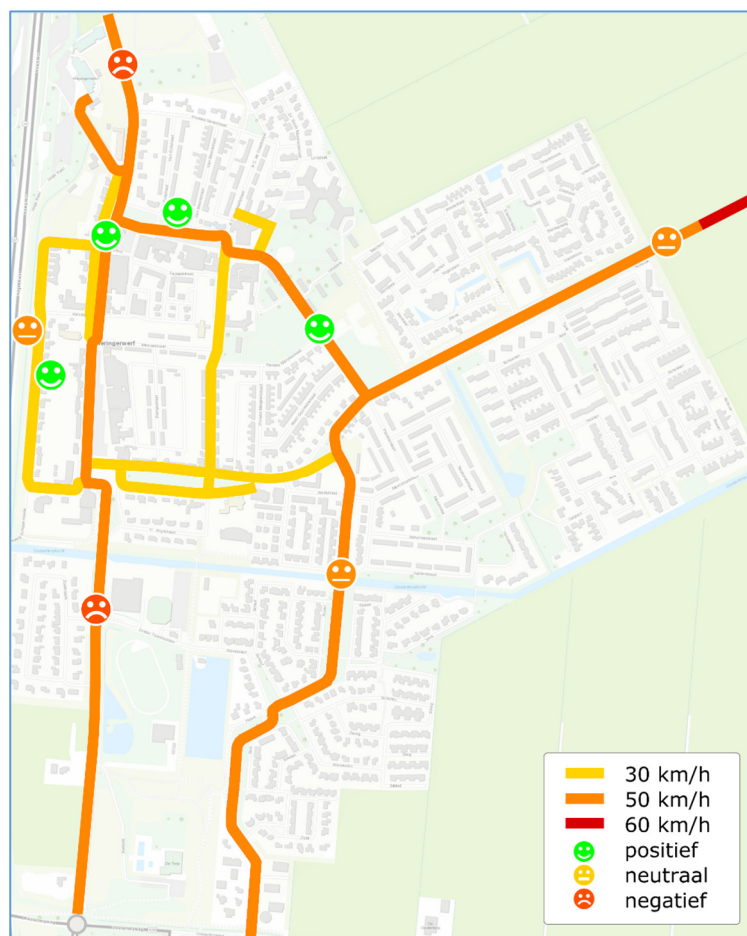
De Terpweg is de drukste weg binnen de bebouwde van Wieringerwerf met ruim 6.000 motorvoertuigen op een gemiddelde werkdag. Op de Terpstraat rijden op een gemiddelde werkdag circa 5.000 motorvoertuigen en op de Dorsmolen bijna 4.000 motorvoertuigen. Op de overige wegen zijn de intensiteiten aanzienlijk lager.

In oktober 2016 is met behulp van een kentekenonderzoek inzichtelijk gemaakt of op de route Terpweg-Terpstraat-Oom Keesweg sprake is van veel doorgaand verkeer. Uit het onderzoek blijkt dat dit niet het geval is: van al het verkeer op de Terpstraat is circa 15 tot 20% doorgaand verkeer. Dit betekent dat geen maatregelen nodig zijn om doorgaand verkeer te weren.

3.3 Snelheden

De meeste wegen binnen de bebouwde kom hebben een maximumsnelheid van 30 km/h. Op enkele wegen geldt een maximumsnelheid van 50 km/h. Deze wegen vormen een soort 'ringstructuur' door de kern: Terpweg-Terpstraat-Oom Keesweg-Brinkweg-Loggersplein-Ingenieur Ovingestraat-Verbindingsweg-Dorsmolen.

De zogenaamde V85-snelheid laat zien of de werkelijk gereden snelheden op een weg globaal overeenkomen met de maximumsnelheid. De V85 is de snelheid die 85% van het geregistreerde verkeer maximaal rijdt. Het geeft een indicatie of de weg 'op een natuurlijke wijze' zorgt voor het naleven van de maximumsnelheid.



Figuur 2 Maximumsnelheid en V85

In de afgelopen jaren zijn diverse verkeerstellingen inclusief snelheidsmeting in de gemeente verricht. Uit deze tellingen blijkt dat de 'natuurlijke' snelheid op de Terpweg, Verbindingsweg en Dorsmolen iets hoger is dan de maximumsnelheid (circa 60 km/h). Op de overige wegen waar een maximumsnelheid 50 km/h geldt, is de snelheid over het algemeen lager dan 50 km/h. Dit verschil ontstaat door een andere inrichting van de wegen. Zo bestaan de Terpweg en Dorsmolen in tegenstelling tot de andere wegen uit asfalt en hebben gescheiden rijstroken en vrijliggende voorzieningen voor fietsers. Daarnaast heeft de omgeving invloed op de snelheid: indien er weinig tot geen relatie met bebouwing is, is de snelheid over het algemeen hoger. In figuur 2 is per tellocatie aangegeven of de V85 onder de maximumsnelheid ligt (positief), de V85 overeenkomt of iets hoger is dan de maximumsnelheid (neutraal) of de V85 te hoog is (negatief).

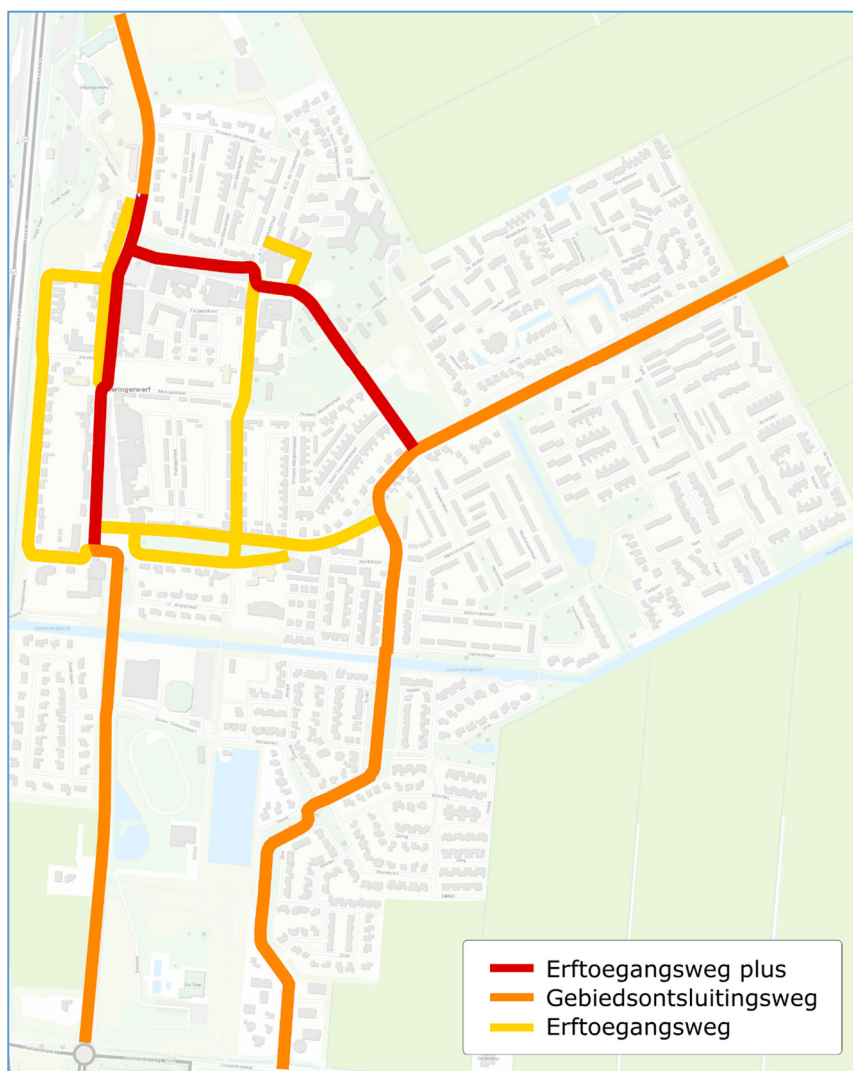
4. Wensbeeld voor hoofdstructuur Wieringerwerf

De inrichting van een weg hangt af van de functie die deze weg moet vervullen. Duurzaam Veilig maakt onderscheid in drie typen wegen:

- Stroomweg
- Gebiedsontsluitingsweg
- Erftoegangsweg

Stroomwegen zijn (snel)wegen bedoeld om veel verkeer te verwerken en het verkeer door te laten stromen met zo min mogelijk oponthoud. Deze categorie is in dit geval niet van toepassing.

In de werksessie op 11 juli 2017 is met een groot aantal bewoners, ondernemers en vertegenwoordigers van belangenorganisaties gesproken over de gewenste hoofdstructuur van Wieringerwerf. Deze sessie heeft geleid tot het wensbeeld zoals weergegeven in figuur 3. In de volgende paragrafen is een toelichting gegeven op de verschillende type wegen en de kenmerken die de betreffende wegen bij voorkeur hebben. De overgangen tussen de verschillende typen wegen zijn nog indicatief. Bij de uitwerking van de nieuwe inrichting wordt de exacte ligging en vormgeving van de overgangen bepaald.



Figuur 3 Wensbeeld hoofdstructuur Wieringerwerf

4.1 Gebiedsontsluitingsweg

Gebiedsontsluitingswegen zijn wegen waar een vlotte en veilige doorstroming van het gemotoriseerd verkeer centraal staat. Voor de inrichting van een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom zijn in het ASVV 2012 van het CROW richtlijnen opgenomen. De belangrijkste kenmerken zijn:

- Maximumsnelheid van 50 km/h
- Voorrangsweg
- 'Gesloten' verharding (zoals asfalt)
- Fysieke rijrichtingscheiding
- Geen parkeervoorzieningen direct langs de rijbaan
- Afzonderlijke voorzieningen voor fietsers (bij voorkeur vrijliggend)
- Oversteekplaatsen langzaam verkeer bij kruispunten
- Geen erfaansluitingen op de rijbaan
- Bushalte in haltehaven (niet op de rijbaan)
- Bromfietzers op de rijbaan

De Terpweg en Dorsmolen voldoen op hoofdlijnen aan de richtlijnen voor een gebiedsontsluitingsweg. De Verbindingsweg heeft deels de inrichting van een erftoegangsweg.



Figuur 4 Voorbeelden gebiedsontsluitingsweg

4.2 Erftoegangsweg

Een erftoegangsweg is een weg waar het 'verblijven' centraal staat, zoals wonen, werken en recreëren. Dit betekent dat de snelheid van het verkeer laag moet zijn en dat verkeer overall alert moet zijn op mogelijk kruisend verkeer (niet alleen op kruispunten). In het ASVV 2012 van het CROW zijn richtlijnen opgenomen voor de inrichting van een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom. De belangrijkste kenmerken zijn:

- Maximumsnelheid van 30 km/h
- Gelijkwaardige kruispunten zonder allureverschil
- Elementenverharding
- Geen scheiding van rijrichtingen
- Geen afzonderlijke voorzieningen voor fietsers
- Parkeren op de rijbaan toegestaan
- Geen (of zo min mogelijk) verkeersborden en markering



Figuur 5 Voorbeelden erftoegangsweg

De meeste straten in Wieringerwerf waar een maximumsnelheid van 30 km/h geldt, zijn reeds grotendeels ingericht als erftoegangsweg.

4.3 Erftoegangsweg-plus

In de werksessie op 11 juli 2017 met belanghebbenden is geconstateerd dat het voor het centrum van Wieringerwerf gewenst is tevens een tussenvorm te kiezen: een weg waar de balans tussen 'verkeer' en 'verblijven' gecreëerd moet worden, de erftoegangsweg-plus.

Op enkele wegen in het centrum van Wieringerwerf moet een balans gezocht worden tussen enerzijds een veilige doorstroming van het verkeer en anderzijds een veilig en prettig verblijfsklimaat. Dit zijn de wegen waar woningen, winkels en andere voorzieningen direct aan liggen en waar sprake is van veel verkeersbewegingen. Deze wegen moeten ook geschikt zijn voor grotere voertuigen, zoals vrachtauto's voor de bevoorrading en bussen van het openbaar vervoer. Het is niet wenselijk om deze wegen als gebiedsontsluitingsweg in te richten omdat de wegen dan een fysieke barrière gaan vormen. Ook passen de vele erfaansluitingen niet bij de functie van gebiedsontsluitingsweg. Deze wegen moeten daarom de inrichting krijgen van een erftoegangsweg (met bijbehorende maximumsnelheid van 30 km/h), maar wel voldoende breed zijn (minimaal 6,00 meter) zodat ze geschikt zijn voor grote voertuigen.



Figuur 6 Voorbeelden erftoegangsweg-plus

De belangrijkste kenmerken van een erftoegangsweg-plus zijn:

- Maximumsnelheid van 30 km/h
- Gelijkwaardige kruispunten zonder allureverschil
- Elementenverharding
- Geen scheiding van rijrichtingen
- Minimale rijbaanbreedte van 6,00 meter
- Parkeren niet op de rijbaan, maar parkeerstroken direct langs de rijbaan
- Voorzieningen voor fietsers op de rijbaan (in de vorm van fietsstroken)
- Erfaansluitingen op de rijbaan toegestaan
- Halteren van bus op de rijbaan
- Bromfietsers op de rijbaan

4.4 Kruispunten

Kruispunten verdienen speciale aandacht: dat zijn de plaatsen waar de kans op een ongeval het grootst is. Dit geldt zeker voor gebiedsontsluitingswegen, waar de snelheid vaak hoger is en er veel verkeersbewegingen zijn.

Bij de overgang naar een andere wegtype dient eveneens speciale aandacht besteed te worden aan de vormgeving. Niet alleen vanwege de verkeersveiligheid, maar ook om de weggebruikers te attenderen op een andere verkeerssituatie. Voor alle weggebruikers moet het immers duidelijk zijn welke verkeersregels gelden (zoals de maximumsnelheid). Hierdoor wordt voorkomen dat bestuurders zich onbewust niet aan de verkeersregels houden.

5. Gevolgen van het wensbeeld voor de netwerken

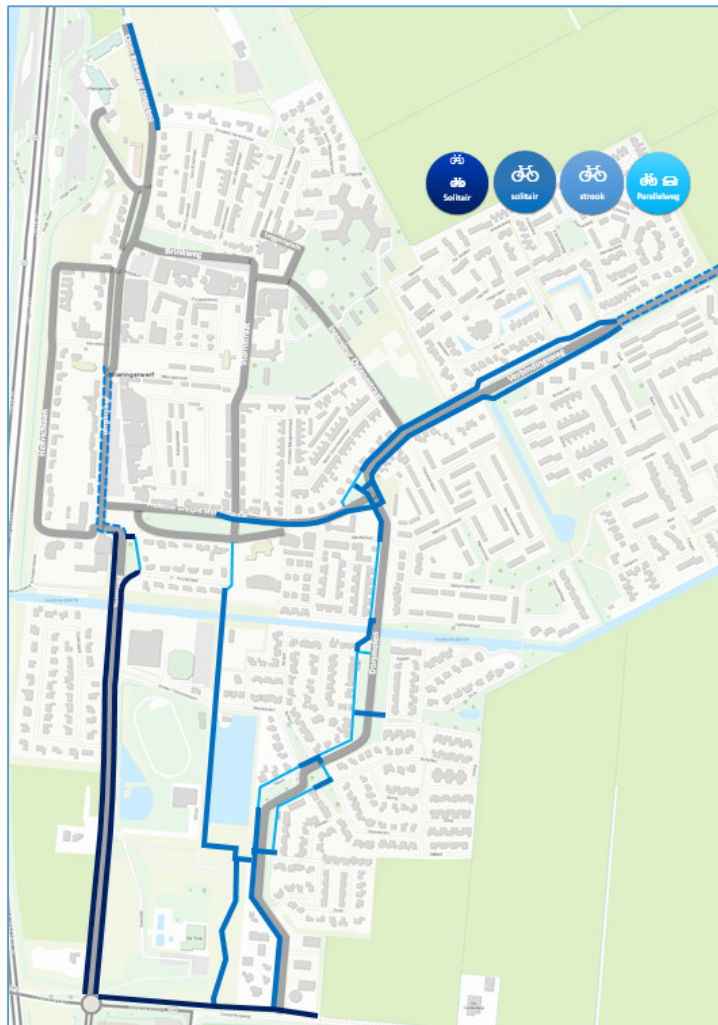
De keuze voor het wensbeeld zoals weergegeven in figuur 6 heeft gevolgen voor de netwerken in Wieringerwerf. In de volgende paragrafen is voor achtereenvolgens fietsers, openbaar vervoer en parkeren beschreven hoe de netwerken vormgegeven moeten worden.

5.1 Fietsnetwerk

In figuur 7 is de huidige structuur voor fietsers weergegeven. De keuze voor het type weg uit het wensbeeld voor de hoofdstructuur in Wieringerwerf heeft gevolgen voor de positie van de fietser. Dit betekent dat op een aantal wegen en routes aanvullende voorzieningen voor fietsers gewenst zijn.

Per type weg gaat het om de volgende voorzieningen voor fietsers:

- Gebiedsontsluitingswegen: Op gebiedsontsluitingswegen zijn vrijliggende fietsvoorzieningen gewenst, zodat fietsers fysiek gescheiden zijn van het gemotoriseerd verkeer. Voor de veiligheid van de fietsers maken bromfietsers bij voorkeur gebruik van de rijbaan. Verder is het voor het comfort en de veiligheid van een fietser gewenst dat er een gefaseerde oversteek aanwezig is. Bij de wegen die aangewezen zijn als gebiedsontsluitingsweg, zijn reeds vrijliggende voorzieningen aanwezig.
- Erftoegangswegen: Op erftoegangswegen is er gedeeld gebruik van de rijbaan. Dit betekent dat er voor fietsers geen speciale voorzieningen nodig zijn.
- Erftoegangswegen-plus: Op de bredere wegen in het centrum maken de fietsers eveneens gebruik van de rijbaan. Om deze fietsers een eigen ruimte te geven en de automobilisten te attenderen op de mogelijke aanwezigheid van fietsers, is een visuele versmalling van de rijbaan gewenst. Dit kan bijvoorbeeld gebeuren in de vorm van fietsstroken. Fietsstroken houden tevens een verbod in om stil te staan, zodat voorkomen wordt dat stilstaande en geparkeerde auto's de fietsers hinderen. Bij de wegen die aangewezen zijn als erftoegangsweg-plus, is op dit moment nog geen visuele versmalling aanwezig, met uitzondering van de Terpstraat. De huidige fietsstroken op de Terpstraat zijn echter volgens de richtlijnen te smal.

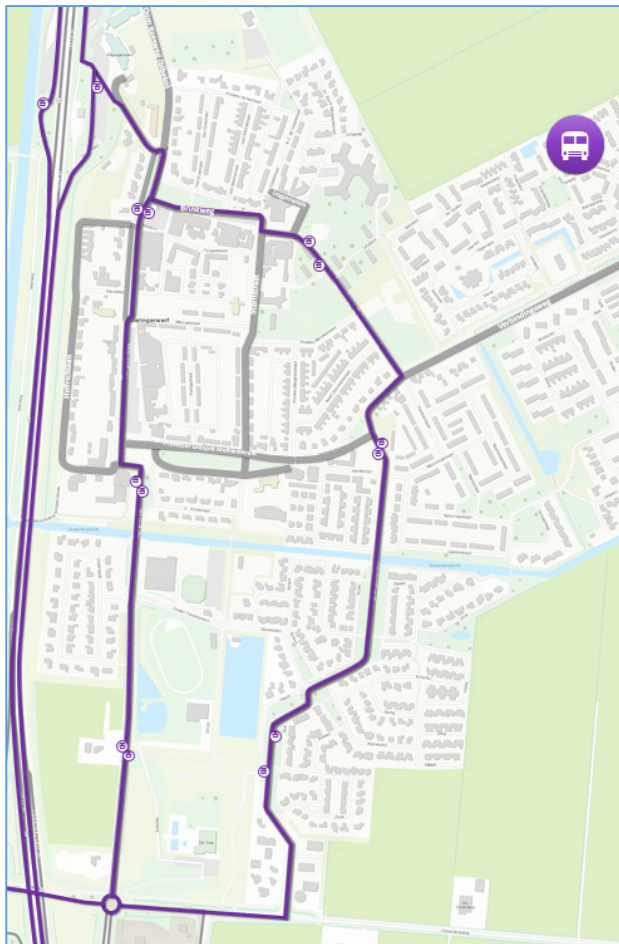


Figuur 7 Huidige fietsstructuur

Het sport- en onderwijscluster aan weerszijden van de Dokter Tamsmalaan is ontsloten via een solitaire fietsroute. Op het grootste deel van de route zijn er geen conflicten met het autoverkeer mogelijk. Op de locaties waar de route een weg kruist, moet door de inrichting duidelijk zijn wie voorrang heeft. Daarnaast is speciale aandacht nodig voor de sociale veiligheid op deze routes (bijvoorbeeld door het tijdig snoeien van het groen). Deze route is voor zowel de huidige als toekomstige situatie logisch en duidelijk. De route dient behouden te blijven en daar waar mogelijk te worden versterkt (bijvoorbeeld op het gebied van leefbaarheid/ sociale veiligheid).

5.2 Openbaar vervoer

De huidige routes van het openbaar vervoer ontsluiten de publieksaantrekkende functies in Wieringerwerf. De haltes liggen over het algemeen op een acceptabele loopafstand van de bestemmingen zowel nu als in de toekomst.



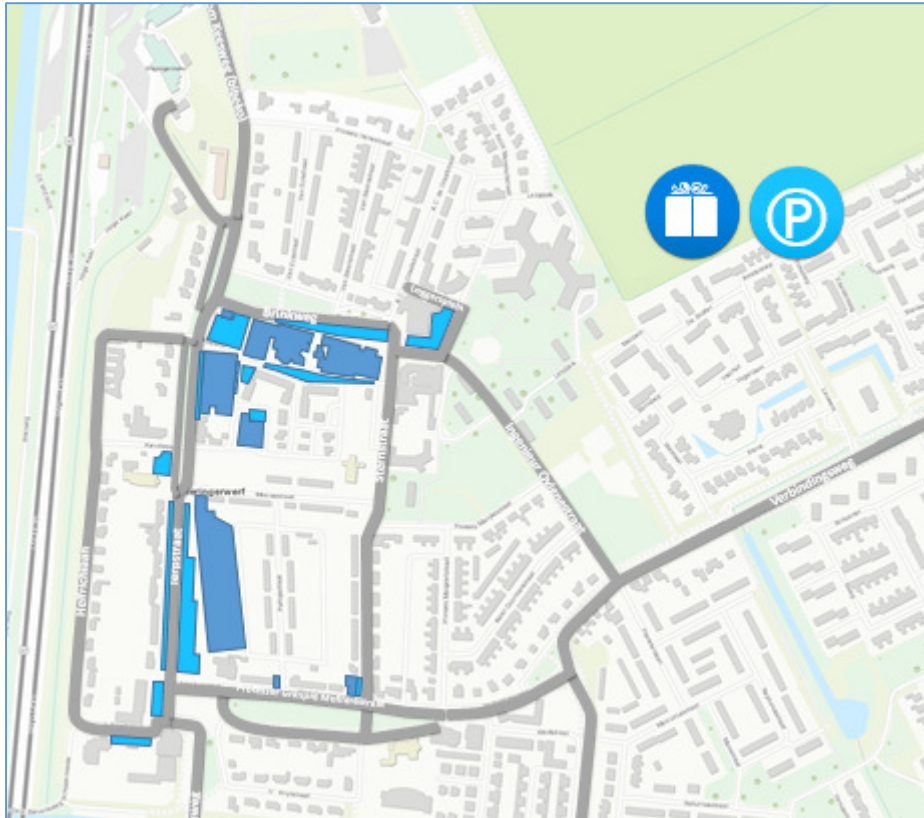
Figuur 8 Routes en haltes openbaar vervoer

Door te kiezen voor een inrichting als erftoegangsweg-plus wordt geborgd dat ook in de toekomst de Terpstraat, Brinkweg en Ingenieur Ovingestraat geschikt zijn voor lijnbussen.

5.3 Parkeren en bevoorrading

Het centrum moet bereikbaar zijn en blijven voor bevoorradend verkeer. De inrichting van de wegen moet afgestemd zijn op de benodigde ruimte voor een vrachtwagen. Tevens moet het vrachtverkeer zo veel mogelijk gescheiden zijn van het langzaam verkeer. Dit kan niet alleen fysiek gebeuren, maar ook in tijd. Met de winkels kunnen bijvoorbeeld afspraken gemaakt worden wanneer de bevoorrading plaats gaat vinden (niet op drukke momenten).

Belangrijk is een logische en duidelijke routing te faciliteren voor de bevoorrading. De inrichting dient bijzondere verrichtingen door vrachtauto's, zoals keren op de rijbaan, te voorkomen. Hier dient bij de uitwerking van de inrichtingsvarianten de noodzakelijke aandacht voor te zijn.



Figuur 9 Parkeren en bevoorrading

De parkeerlocaties in het centrum moeten een reguliere parkeervraag bij een bestemming op kunnen vangen. Indien de parkeercapaciteit ontoereikend is, ontstaat foutief parkeren. Daarnaast kan er parkeeroverlast in omliggende woonstraten ontstaan. Ook dat is ongewenst. Alleen bij piekmomenten is het acceptabel dat de omliggende woonstraten gebruikt worden om te parkeren.

6. Vervolg

Deze notitie bevat de verkeerskundige uitgangspunten voor de toekomstige projecten in de openbare ruimte van Wieringerwerf. Het vormt hiermee de basis voor een optimale balans tussen verkeersveilig, leefbaar en bereikbaar Wieringerwerf.

De gewenste hoofdstructuur bestaat uit een onderverdeling in gebiedsontsluitingswegen, erftoegangswegen en erftoegangswegen-plus. Deze laatste categorie is gewenst voor enkele wegen in het centrum van Wieringerwerf waar een balans gevonden moet worden tussen enerzijds een veilige doorstroming van het verkeer en anderzijds een veilig en prettig verblijfsklimaat. Dit zijn de wegen waar woningen, winkels en andere voorzieningen direct aan liggen en waar sprake is van veel verkeersbewegingen. Deze wegen moeten ook geschikt zijn voor grotere voertuigen, zoals vrachtauto's voor de bevoorrading en bussen van het openbaar vervoer.

Door het wensbeeld van de hoofdstructuur van Wieringerwerf te vergelijken met de huidige inrichting van de wegen, dan blijkt dat voornamelijk de wegen met die aangewezen zijn als erftoegangsweg-plus een andere inrichting behoeven. Dit geldt tevens voor de locaties waar een gebiedsontsluitingsweg overgaat in een erftoegangsweg-plus.

Colofon

Onderwerp:	Verkeersplan Wieringerwerf
Opdrachtgever:	Gemeente Hollands Kroon
Projectnummer:	INF1713100
Versie:	B
Datum:	10 november 2017
Status:	Concept
Auteur(s):	S. van Lith
Goedgekeurd door:	J. de Pijper