

0Netwerkvisie infrastructuur

Gemeente Opmeer heeft twee soorten gebieden, de kern, gevormd door de bebouwde kommen van Hoogwoud, Opmeer en Spanbroek en het buitengebied, dat een aantal kleinere bebouwde kommen kent. De kern is ontstaan door bebouwing tussen de bestaande, voor het buitengebied nog karakteristieke lintwegen. Het gebied wordt ontsloten door twee provinciale wegen, de N239 in het noorden en de N241 dwars door de kern. Een robuust systeem lijkt het, maar er zijn enkele knelpunten, en er is niet echt een visie voor de lange termijn. Op landelijk, regionaal en lokaal niveau zijn er nu treinen gaan rijden die vragen om ontwikkeling van deze punten.

Rijksbeleid

Het Strategisch plan verkeersveiligheid (SPV) en Actieagenda actieve mobiliteit 2022-2027 vragen om aanpak van de knelpunten in de verkeersveiligheid en verbetering van het fietsnetwerk, en geven hier ook subsidiemogelijkheden voor.

Het Regionaal Mobiliteits Programma (RMP) kijkt vooral naar de terugdringing van CO₂ uitstoot van de mobiliteit en vraagt om andere vervoersmethoden dan de auto, hier zijn dan wel goede (fiets)voorzieningen voor nodig.

Provinciaal beleid

De Provincie volgt de twee rijkssporen,

In het kader van het SPV is het Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid Noord-Holland 2030 opgesteld. Dit geeft in hoofdstuk 2.3 het opstellen van een netwerkvisie aan:

"Elke weg heeft een eigen rol en functie. Het is belangrijk om te weten welke wegen geschikt zijn om bijvoorbeeld verkeersstromen te sturen of om verkeer te verplaatsen naar alternatieve routes om zo veiligheid te bevorderen. De provincie brengt voor 2030 in samenwerking met de gemeenten het wegennet in de provincie in kaart, inclusief duiding van het gebruik van de weg en bijbehorende snelheidsregimes. Dit gebeurt in de netwerkvisie.

De netwerkvisie besteedt extra aandacht aan:

- > Slecht ingerichte – grijze – 50-wegen ontlasten en bijbehorende netwerkmaatregelen inventariseren;
- > Gebiedsontsluitingswegen op orde brengen. Veel gemeenten werken aan "30 als norm" binnen de bebouwde kom. De netwerkvisie besteedt specifiek aandacht aan het netwerk van gebiedsontsluitingswegen dat 50km/uur dient te blijven, zodat er veilige doorstroomwegen beschikbaar zijn. Dit bevordert de keuze voor de meest veilige weg op een route, en draagt bij aan minder snelheidsovertredingen op 30-wegen;
- > Snor- en bromfietsen zijn een grote risicogroep in het verkeer. Het is belangrijk om een zo veilig mogelijke plek te vinden voor deze verkeersgebruikers. De provincie moedigt regio's aan om onderzoek te doen naar een veilige plek op de weg voor snor- en bromfietzers;
- > Langzaamrijdend agrarisch verkeer heeft veel massa en veroorzaakt bijvoorbeeld in dorpskernen en op smalle lintwegen een gevoel van onveiligheid bij bestuurders van zowel het agrarisch voertuig als overige weggebruikers. Welke routes het meest veilig zijn voor langzaamrijdend agrarisch verkeer, bepalen we in de netwerkvisie. De nadruk ligt op de combinatie van dit verkeer met andere typen weggebruikers, zoals fietsers en voetgangers. In de netwerkvisie bespreken we zowel gemeentelijke als provinciale wegen. We maken onderscheid tussen de verschillende soorten voertuigen, omdat hiervoor verschillende regels en oplossingen gelden. Dit onderdeel van de netwerkvisie geldt specifiek voor de regio's Westfriesland, Kop van Noord-Holland en Alkmaar."

In de Regionale Agenda Mobiliteit staan alle onderwerpen die te maken hebben met mobiliteit, verdeelt in 4 ambities:

1. Een passend OV-netwerk,
2. Complete en veilige fiets- en looproutes,
3. Mobiliteit van de toekomst
4. Bereikbaar, veilig en goed onderhouden netwerk

Regionaal beleid

Het PACT van Westfriesland 7.1. vraagt om een regionale mobiliteitsvisie voor Noord-Holland Noord en in het PACT wordt ook aandacht gevraagd voor het verder ontwikkelen van recreatieve routestructuren.

Lokaal beleid

De Toekomstvisie Opmeer geeft aan dat de bereikbaarheid bevorderd moet worden (A.3), de knelpunten in de mobiliteit op gelost worden (A.4), gestreefd wordt naar onderhoud en behoud van het erfgoed, waaronder het landschap (C.2 en D.2), het fietsgebruik (C.8) en Toerisme in WF verband (D.1) gestimuleerd worden, de maatschappelijke functie van het erfgoed verder ontwikkeld wordt (D.3) en dat Opmeer een toeristische trekpleister op basis van het landschap wordt. (D.4)

In het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) worden een aantal opmerkingen gemaakt over de robuustheid van het verkeerssysteem. Om de robuustheid en de samenhang van het verkeerssysteem in

Opmeer blijvend te garanderen en waar mogelijk te verbeteren wordt ingezet op:

1. Het oplossen van resterende knelpunten in de wegenstructuur;
2. Een herkenbare inrichting van hoofd- en verblijfswegen;
3. Het duurzaam beheren van de wegen om het functioneren van deze wegen te waarborgen (hier is het wegenbeheerplan voor);
4. De realisatie van ontbrekende schakels in het fietsnetwerk;
5. Verankering beleid Veilig oversteken (opgenomen als bijlage 1 in het GVVP);
6. Onderzoeken snelle fietsroutes;
7. Kwaliteitsverbetering fietspaden (onderhoud, breedte en veiligheid);
8. Goede bereikbaarheid (winkel)centra en voorzieningen.

Een aantal van deze punten zijn snel af te vinken, maar een aantal zijn lastiger, met name, 1, 2, 4 en 6.

Dit heeft verschillende oorzaken, de belangrijkste zijn de volgende:

-we waren er niet van. Het Hoogheemraadschap beheerde de buitenwegen, daarom heeft de gemeente geen visie ontwikkeld op de buitenwegen of wat de belangrijkste verkeersschakels zijn.

-de uitbreidingsplannen zijn beperkt in omvang waardoor aangehaakt kan worden op de bestaande infrastructuur. Op langere termijn kan de infrastructuur de optelsom van plannetjes echter niet meer aan en wordt het tijd voor (ingrijpende) maatregelen.

-de uitbreidingsplannen zijn allemaal kleine postzegels die ieder op zich inpasbaar zijn, maar het groter geheel kunnen blokkeren, omdat het groter geheel wel bekend is, maar niet benoemd. Het is bekend dat er problemen zijn met de infrastructuur, maar er is geen grote lijn hoe we dit op willen pakken.

Er zijn dus een aantal redenen om een netwerkvisie infrastructuur op te stellen en vast te leggen wat er moet gebeuren, maar ook wat er zeker niet moet gebeuren.

In het kader van het SPV wordt gewerkt aan het Regionaal uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid 2022-2030, de zaken die hierin aandacht gaan krijgen zijn:

- A. snelheidsoverschrijding
- B. Ongeloofwaardige 30 wegen
- C. 50 km wegen
- D. Onveilige kruispunten
- E. Afleiding in het verkeer

De richtingen A, B en C sluiten aan op de in het GVVP genoemde zaken en zijn met name van toepassing op de lintwegen.

Knelpunten in de wegenstructuur

Verkeerstechnisch onderscheiden we 3 soorten wegen, ieder met een eigen ideale, veilige inrichting, namelijk:

-Stroomwegen, dit zijn vooral de Rijkswegen en een deel van de Provinciale wegen bijvoorbeeld de A7, bedoeld om je snel van A naar W te verplaatsen, waar je 100km en harder mag; (niet aanwezig in Opmeer)

-Gebiedsontsluitingswegen (GOW) de overige Provinciale wegen en een deel van de gemeentewegen, zoals de N241, om soepel van Opmeer naar de A7 te komen, waar je 80 buiten de kom, 70 of 50 binnen de kom mag;

-Erftoegangswegen (ETW) de overige wegen waaraan gewoon en gewerkt wordt, waar je in principe 30 km/uur mag of stapvoets op een woonerf.

Nu passen niet alle wegen goed in dit plaatje, als weggebruiker vindt je ongeveer de eerste 500 meter ETW, maar daarna wordt de weg in de ogen van de weggebruiker een GOW en wil ie harder rijden. (proefondervindelijk: als op de N246 een automobilist richting Noorden na West-Knollendam langzamer gaat rijden, slaat ie af bij Marken-Binnen)

Sommige wegen hebben ook een dubbele functie, ze ontsluiten, maar er wordt ook aan gewoon. We noemen deze wegen grijze wegen. De meeste lintwegen in Opmeer zijn grijze wegen.

Dit zorgt voor problemen. 30 op kilometers lange wegen werkt niet. De herkenbaarheid van de weg wordt dan het volgende knelpunt. Kort door de bocht is het grote verschil tussen een ETW en een GOW dat een GOW een vrijliggend fietspad heeft. Ook zijn de bochten in een GOW vloeiend aangelegd. Omdat de ruimte voor vrijliggende fietspaden op de lintwegen ontbreekt liggen er fietsstroken op, maar kan de snelheid zowel 50 km als 30 km zijn, afhankelijk van de gemeente. Ook zijn er wegen waar nog geen maatregelen genomen zijn. Vaak ontbreekt de ruimte om de wegen optimaal in te richten. Dit vraagt in feite om een parallelle infrastructuur van GOW die binnen een kilometer te bereiken zijn.

Bij een zeker aantal auto's is de weg qua gebruik ook geen ETW meer. Welk aantal is discutabel. Duurzaam Veilig legt de grens op 6.000. Ter indicatie een paar drukke wegen in de gemeente:

N239 : 6.500

N241 tussen Pade en Lindengracht: 14.500

Spanbroekerweg 12: 5.500

Wadway: 3.000

Hertog Willemweg/Pade: 4.000

Lindengracht: 5.500

Koninginneweg: 3.000

Breestraat : 3.500

Koningspade : 4.800

Herenweg/Middelweg: 4.500, oplopend naar boven de 6.000 op de drukste dagen tijdens de kerstshow van de Boet.

De omgevingswet gaat voor het bepalen van de basisgeluidsemmissie uit van 4.500 mvt. Gemeente Houten wil vanaf 2.000 mvt eigenlijk vrijliggende fietsvoorzieningen, maar Houten heeft een ringweg met een groot aantal ingangen waardoor de situatie niet vergelijkbaar is. We kunnen er natuurlijk wel naar streven om een vergelijkbare situatie te creëren.

In het GVVP is de ontsluiting van de Boet via de Herenweg/Middelweg als belangrijkste knelpunt genoemd, maar er zijn er natuurlijk meer, ook als de verkeersveiligheid bij het systeem wordt betrokken. Uitgaande van toename van de bevolking en hiermee toename van verkeer is het daarom op termijn wenselijk:

- een verbinding te maken tussen N241 en Spanbroekerweg ten oosten van Heerenweide.

- een verbinding te maken tussen N241 en Ooster Boekelweg ten oosten van Hoogwoud. Dit kan door aan te takken op de Veken 4, via de Veken 3, en een verbinding te maken met de Middelweg, waarbij de weg een scheiding vormt tussen bedrijventerrein en toekomstig woongebied. Het gebied tussen de ontsluitingsweg en de Gouwe moet in zijn huidige vorm blijven bestaan.

De verbinding naar de Middelweg kan ook nog doorgetrokken worden naar de N241, waarbij de aansluiting van de Middelweg op de N241 vervalt of eventueel wordt veranderd in een fietstunnel.

- een verbinding te maken tussen de Ooster Boekelweg en de Koningspade ten noorden van Hoogwoud.

- een verbinding te maken tussen Spanbroekerweg nabij de Kaag en de Hertog Willemweg.

Er ontstaat dan een netwerk van zuivere gebiedsontsluitingswegen met zo min mogelijk aansluitingen en de bestaande hoofdwegen met woningen, waarvan een deel voorzien van vrijliggende fietspaden.

Westfries landschap

Er zijn ook een aantal wegen in het buitengebied, die kenmerkend zijn voor het Westfries landschap, en waar je daarom zo min mogelijk aan wilt veranderen. Bij ontwikkelingen in de toekomst moeten deze parels behouden blijven. Door de historische vorm van de wegen, grotendeels gelegen op een dijk met sloten aan beide zijden, met de nodige kabels en leidingen, is opwaarderen van deze wegen bovendien duur en levert direct een aantal knelpunten op. Ook staat er bebouwing kort op de weg op de plaatsen waar geen sloten liggen, met name bij de kruispunten. Deze wegen zijn daarom ongeschikt als ontsluitingsweg van eventuele nieuwe woonwijken. Dit betreft in feite bijna de hele infrastructuur die de gemeente in beheer heeft gekregen van het Hoogheemraadschap.

Bebouwingsknelpunten

Naast de knelpunten in de hoofdinfrastructuur zijn er natuurlijk een paar specifieke knelpunten, de knelpunten ontstaan hier met name omdat bebouwing dicht op de weg staat.

- Kruispunt Breestraat Koninginneweg. Dit is een krappe bocht. Afstand tussen de gevels is 8,5 meter. Door bij het plan Koenis de plannen op de Breestraat te betrekken kan in het verlengde van de Paardenmarkt een nieuwe verbinding met de Koninginneweg gemaakt worden, iets ten westen

van het Wuiver. Het stuk Breestraat tussen de Paardenmarkt en Koninginneweg kan dan fiets/voetgangersgebied worden hetgeen de winkelfunctie hier zal bevorderen. Ook kan overwogen worden de verbinding Koninginneweg-Lindengracht te knippen, zodat dit gebied autoluw wordt. -kruispunt N241-Middelweg, of eigenlijk de Middelweg direct na het kruispunt. Gezien het verkeersaanbod is het wenselijk hier vrijliggende fietsvoorzieningen te maken. Doordat auto's voor de woningen geparkeerd staan ontbreekt de ruimte. Het is zo krap dat er geregeld schade is aan de geparkeerde auto's. Ideaalbeeld: alle woningen aan een kant weghalen (westkant meest waarschijnlijk), zodat ruimte ontstaat. Op korte termijn kan, door een alternatieve locatie te vinden voor parkeren op de weg, meer ruimte voor verkeer gemaakt worden.

Fiets:

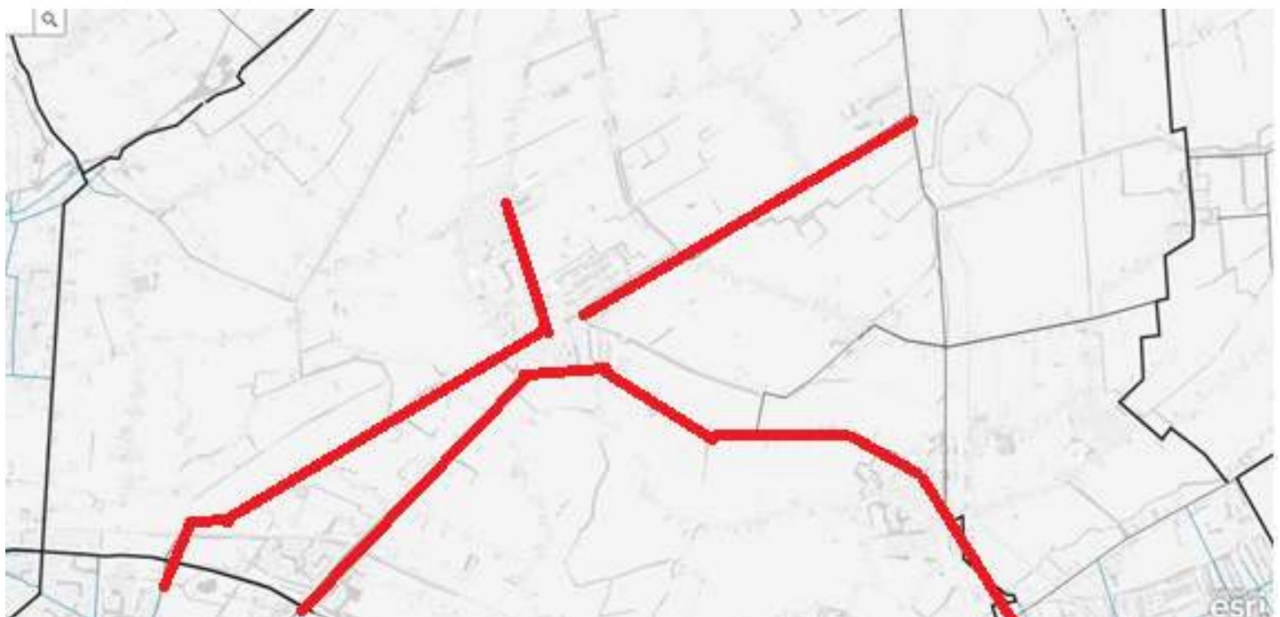
Ook in het fietsnetwerk ontbreken schakels. Allereerst zou de Spanbroekerweg over grote delen vrijliggende fietspaden mogen hebben, het zelfde geldt voor de Herenweg-Middelweg.

Ook zijn er losliggende fietspaden door de hele gemeente ooit in een verleden gepland, inclusief een tunnel onder de N241. Met het niet doorgaan van de tunnel is ook deze "binnendoor" fietspadenstructuur uit het zicht geraakt. In 2018 heeft de tunnel in het kader van de geplande herinrichting van de N241 weer even op de agenda gestaan, maar is weer afgevoerd omdat er uit oogpunt van verkeersveiligheid of doorstroming op de N241 geen noodzaak is. Op de zeer lange termijn zou een brug overwogen kunnen worden.

Fietsers maken gebruik van logische routes en de laatste jaren zijn enkele schakels ingevuld door het voetpad in fietspad te veranderen. Op een fietspad mag je ook wandelen als hier geen voorzieningen voor zijn en dit gebeurt veel.

De E-bike vergroot de actieradius van fietsers, waardoor er meer interlokaal fietsverkeer zal ontstaan. Momenteel zijn dit vooral scholieren. De volgende routes zijn dan van belang:

- Opmeer-Hoorn
- Opmeer-Obdam (station) via de Kaag
- Opmeer -Heerhugowaard via Obdam
- Opmeer Heerhugowaard via de Hogeweg (om Obdam heen) deze route sluit direct aan de noordkant aan op Heerhugowaard.
- Opmeer (de Veken) Abbekerk-Medemblik



Wandelroutes

Er lopen een aantal wandelroutes door de gemeente. Een deel van deze routes loopt door het buitengebied waar geen trottoir of fietspad (bij het ontbreken van trottoir mag op het fietspad gewandeld worden) ligt. Het merendeel van de wegen is zo rustig dat dit geen probleem is. Er zijn enkele uitzonderingen:

-Koningspade, de raad heeft al gevraagd de mogelijkheid van een recreatief voetpad te onderzoeken.

-Mienakker, tussen Koningspade en Herenweg, de weg is heel smal. Een wandelpad aan de andere kant van het water zou hier uitkomst bieden.