

## Zienswijze N243 - GOW of ETW (en Verkeerstellingen)

datum: 19 september 2018  
 Wijziging bestemmingsplan: Ontwerp bestemmingsplan Aanpassing N243 gemeente Beemster.  
 Dossiernummer: NL.IMRO.0439.2017BPN243-ON01

### Argumentatie

De provincie is voornemens om de N243 op de schop te nemen met oogpunt de verkeersveiligheid te vergroten.

Een nobel streven, maar gaat dat lukken met de huidige plannen? En is er geen betere manier? Wij denken van wel: door het afwaarderen van de weg tot een erftoegangsweg (ETW), waar een maximum snelheid geldt van 60 km/u. Nu is het een gebiedsontsluitingsweg (GOW; 80 km/u) en de provincie wil het zo houden.

### Verkeersveiligheid

Met de herinrichting van de N243 beoogt de provincie de verkeersveiligheid te vergroten. Zo zijn er een flink aantal rotondes gepland, met de bedoeling dat deze de vaart eruit halen. Dat de snelheid eruit gehaald wordt, mag kloppen nabij een rotonde, maar op enige afstand van een rotonde (en dat zal geen grote afstand zijn), dan zal de gemiddelde automobilist weer op zijn kruissnelheid zijn. Na een paar seconden zal men 80km/u (of misschien meer) rijden, zo'n 100 à 200 m voorbij de rotonde. Wat is de winst?

Is er gekeken naar het psychologisch effect van de automobilisten. Willen ze misschien de tijd goedmaken die verloren is door de snelheidsvermindering bij de rotondes? Dus dat ze juist sneller gaan rijden?

Bij de herinrichting van de N243 worden twee kruispunten met verkeerslichten (Molendijk en Kathoek) vervangen door rotondes met als bedoeling de verkeersveiligheid daarmee te verhogen. Uit bekende ongevallencijfers blijkt overigens dat beide kruispunten absoluut niet onveilig zijn (*bijlage 1*). In zienswijzen naar de gemeenten Koggenland en Alkmaar hebben we aangegeven dat we er geen vertrouwen in hebben dat de weg voor ons veiliger wordt met het wegvallen van kruispunten met stoplichten: er zullen vooral in de spits niet makkelijk gaten vallen in de niet aflatende verkeersstroom en het zal daarom voor ons een probleem opleveren om in de spits veilig de weg op te draaien. De provincie heeft besloten dat de kruispunten met verkeerslichten vervangen moeten worden door rotondes, omdat dat veiliger zou zijn.

Vreemd dat er voorbeelden op provinciale wegen te vinden waar juist de rotondes vervangen zijn door kruispunten met verkeerslichten (bijv.: N244-aansluiting A7); ongetwijfeld met de intentie de verkeersveiligheid te verhogen.

Dit is tegenstrijdig met elkaar. Hoe kan de provincie de ene keer voor een kruispunt met verkeerslichten kiest en de andere keer juist niet? In beide gevallen met het argument om de verkeersveiligheid te verhogen. Curieus.

### GOW of ETW

Een ETW is veiliger dan een GOW.

Dat blijkt uit een onderzoek van *Dijkstra et al.* (*bijlage 2*). Hij en collega's hebben aangetoond dat de verkeersveiligheid dramatisch (in positieve betekenis van het woord) toeneemt bij afwaardering van GOW naar ETW. Uit dat onderzoek rolt, dat het aantal ongevallen met 24% afneemt bij afwaardering van wegen van 80km/u naar wegen met een maximumsnelheid van 60 km/u.

Gaat het de provincie om de verkeersveiligheid, dan zou ze op basis van dergelijke bevindingen de N243 moeten afwaarderen tot een ETW.

Maar de provincie peinst er niet over om de N243 af te waarderen.

Ze houdt liever vast aan een norm van CROW: het aantal passerende motorvoertuigen (MVT). Dat zou te hoog zijn voor een ETW. Daarom is en moet volgens de provincie de N243 een GOW blijven. Naar verluid zou de grens bij 6000 MVT/dag zijn, maar dit getal hebben wij nergens terug kunnen vinden. Laten we ervan uitgaan, dat dat getal klopt.

Diezelfde CROW vindt dat een GOW geen erftoegangen mag hebben. (*Gebiedsontsluitingswegen (ROG) CROW, bijlage 3*; tabel 2.1, blz.29: *bijlage 3a*)

De N243 telt een honderdtal erftoegangen over een afstand van zo'n 15 km (van Alkmaar tot Avenhorn). Zo'n hoog aantal erftoegangen rechtvaardigt o.i. de afwaardering van de N243 tot een ETW.

Aan de ene kant wordt wel gelet op de normen opgesteld door de CROW (aantallen MVT); aan de andere kant wordt er met die normen lichtzinnig omgesprongen (geen erftoegangen aan een GOW), omdat het de provincie niet goed uitkomt.

Wederom bespeur ik een inconsequentie.

### **Verkeersaantallen**

De provincie heeft verkeerstelling laten doen Goudappel Coffeng. Op het onderzoek en de bevindingen is het nodige aan te merken.

#### *Goudappel-Coffeng*

*Onderzoeksbureau Goudappel-Coffeng oogst lof met haar rapporten. Maar is dat wel verdiend? Een in het oog springende fout (zowel in het rapport van 2013 (*bijlage 4*) als dat van 2014) is de straatnaam: de Schermerhornerweg wordt in de tabellen abusievelijk Noordervaart genoemd. De ontdekking van deze fout nodigt uit om het rapport goed tegen het licht te houden.*

*In het onderzoek uit 2014 (*bijlage 5*) zijn de volgende fouten gevonden (*bijlage 6*) (EB) Goudappel-Coffeng 2014).*

*In ieder geval in de derde en vierde matrix (resp. HB-matrix mvt., gemiddelde werkdag, etmaal en HB-matrix vrachtverkeer, gemiddelde werkdag, etmaal) kloppen verschillende totalen niet. Dat heeft verder geen invloed op percentages, maar zo'n onvolmaaktheid geeft wel te denken.*

*In het rapport wordt opgemerkt dat er technische problemen waren (blz. 3).*

*Je mag hopen dat de oplossing adequaat was. Maar of dat inderdaad het geval is, dat is gissen. Wij weten die oplossing niet uit de rapportages te halen.*

*Zijn door deze technische problemen de tellingen wel correct uitgevoerd?*

#### *Vrachtverkeer*

*Goudappel-Coffeng heeft Connection Systems tellingen laten doen m.b.v. kentekenregistratie. Ze erkent dat het kordon niet helemaal gesloten is en dat "... mogelijk een deel van het verkeer ontsnapt aan onze camera's." Waarover later meer onder de kop "Sluipverkeer".*

*Voorts wordt opgemerkt dat op een aantal smalle, rustige wegen slecht één camera geplaatst waardoor slechts óf de voorzijde dan wel de achterzijde gefotografeerd is. Foto's van binnenkomende en verlatende (vracht-) auto's met aanhangers met eigen kenteken zijn daardoor niet te matchen, aldus het rapport (2014, blz. 2-3). Hier is veel op aan te merken.*

*Matrix 4: 131 is het aantal vrachtwagens dat geteld is als doorgaand verkeer. Totaal aantal vrachtwagens zou 209 of 219 zijn.*

*In het rapport van Goudappel-Coffeng uit 2013 zou het vrachtverkeer zo'n 8,6% uitmaken van het totaal. Omgerekend is dat (totaalcijfers uit matrix 3: 20053 en 19710 gemiddeld) 1710 vrachtwagens, wat zo'n 1500 meer is dan die 209 of 219. Nergens in het rapport vind je een correctie. M.a.w. er wordt gewerkt met foutieve te lage cijfers.*

*Het doorgaand vrachtverkeer zou 60 tot 63% van het totaal van het vrachtverkeer zijn (matrix 4). Wat omgerekend neerkomt op 1052 doorgaande vrachtwagen.*

#### *Sluipverkeer*

*In het rapport uit 2014 erkent Goudappel-Coffeng dat het kordon niet helemaal gesloten is.*

*Dit geldt ongetwijfeld voor het doorgaand verkeer tussen Alkmaar en Purmerend (en v.v.), dat de N243 verkiesst boven de N244. Automobilisten die voor de Middenweg hebben gekozen worden wel meegeteld. Maar zij die zich door hun navigatiesysteem laten leiden en de Jisperweg nemen niet. En ook niet degenen die sluipen via de Beemster' Westdijk.*

*Via de Middenweg worden 627 en 654 mvt/24h geteld.*

*Kijk je naar de N244 (Verkeerstellingen 2013 (*bijlage 7*)): tot aan de Middenweg passeren daar 15706 en er voorbij 10869 mvt. Volgens mijn redenatie slaan daar 4837 mvt. de N244 af om de Middenweg*

*op te rijden. Zo'n 13% daarvan wordt bij de rotonde aan de Schermerhornerweg geteld als doorgaand verkeer. Uitgaand van het percentage dat uit de matrices leidt, zou dat 60% moeten zijn. Omgerekend zou het aantal op kunnen lopen tot 2900 mvt doorgaand verkeer Alkmaar-Purmerend (en v.v.). Dat is zo'n 2250 meer dan uit het rapport blijkt.*

*Op deze berekening is vast wel het nodige aan te merken, maar de boodschap is, dat de aantallen van 627 en 654 beslist fors onder de maat zijn.*

#### *Doorgaand en bestemmingsverkeer*

*Volgens de tellingen zou op werkdagen het doorgaand verkeer 11795 bedragen.*

*Met de hierboven uitgerekende correcties van het vrachtverkeer (1052) en het sluijverkeer (2250) zou de teller op ruim 15.000 komen voor doorgaand verkeer.*

*Ervan uitgaand dat de tellingen in HB matrix mvt. werkdag (matrix 3) kloppen, dus dat mvt. met aanhanger met eigen kenteken gewoon geteld zijn (ruim 20.000), dan zou het bestemmingsverkeer slechts 5.000 bedragen (20.000-15.000). Wat onder de 6.000 zit, de grens die een ETW rechtvaardigt.*

Uit de rapportages van Goudappel-Coffeng is af te leiden dat aantal MVT/dag van het bestemmingsverkeer onder de grens ligt die hoort bij een ETW.

Dus door het doorgaand verkeer te weren beletten de verkeersaantallen de mogelijkheid niet om de N243 af te waarden.

De provincie wil dergelijke maatregelen (afwaardering tot een ETW en weren/verbieden doorgaand verkeer) voor de N243 niet treffen, en wel om de volgende reden: het wegennet in het noorden van Noord-Holland kun je zien als een touwladderstructuur. De N243 zou hierin een onmisbare sport zijn.

Maar wat schetst onze verbazing:

Tijdens de bijeenkomst op 28 maart 2018 heeft omgevingsmanager van de Provincie, dhr. Stef Bakker, ongevraagd opgemerkt dat als de N243 afgesloten moet worden vanwege de werkzaamheden t.b.v. de herinrichting, dat berekend is dat dat geen enkel probleem oplevert voor de verkeersstromen van het doorgaand verkeer. Die stromen kunnen opgevangen worden door de Westfrisiaweg (N23) en de N244.

Ons idee is: als tijdelijke afsluiting van de N243 voor het doorgaand verkeer geen probleem zou zijn, waarom zou een permanente afsluiting voor het doorgaand verkeer dan wel een probleem zijn? Met het weren van het doorgaand verkeer telt de N243 dagelijks een aantal MVT die de afwaardering tot een ETW rechtvaardigen.

Terugkomend op het verbeteren van de verkeersveiligheid op de N243, waar het de provincie om te doen zou zijn, snijdt het mes aan twee kanten.

Eén: door het verlagen van de maximum snelheid tot 60 km/u is volgens Dijkstra en collega's een forse reductie van het aantal verkeersongevallen te boeken.

Twee: door de intensiteit van het verkeer te verminderen (doorgaand verkeer weren) zal het aantal ongevallen per jaar vanzelfsprekend ook verminderen.

Afwaardering van de N243 en het weren van doorgaand verkeer zal niet alleen een gunstige effect hebben op de verkeersveiligheid van de N243, maar ook op wegen in het achterland.

Denk hierbij aan het (doorgaand sluij-) verkeer dat dan ook in aantallen zal afnemen over de Westdijk, Wormerweg, Jisperweg, Vrouwenweg en Mijzenweg.

#### **Resumé en conclusie**

Het is er de provincie om te doen om de N243 veiliger te maken. Desalniettemin wil de provincie de N243 bij het herinrichten een GOW laten en niet afwaarderen tot een ETW.

Wij betogen dat een afwaardering plus het weren/verbieden van doorgaand verkeer de verkeersveiligheid flink bevordert en dat het effect op de doorstroming van het verkeer in deze regio niet (erg) negatief is.

Om aantallen verkeersslachtoffers significant te verminderen is afwaardering van de weg tot een ETW een goed idee, getuige het SWOV onderzoek van Dijkstra en collega's.

De provincie heeft geen oren naar dit onderzoeksresultaat.

Volgens de richtlijnen van de CROW voldoet de N243 niet aan de norm voor een GOW, daar de N243 veel te veel erfdoegangen telt.

De provincie is blind voor deze norm.

In het onderzoek en bijbehorende rapportages van Goudappel-Coffeng zijn aantoonbare onvolmaaktheden te vinden. Onvolmaaktheden waardoor o.i. de resultaten en conclusies niet zomaar overgenomen kunnen worden.

Het kan toch niet zo zijn dat beleid gebaseerd wordt op onderliggende onderzoeken die niet deugdelijk zijn.

Het criterium om een weg een ETW te laten zijn, zijn de verkeersaantallen; volgens de provincie maximaal 6000 mvt/dag.

Dat aantal gaat de N243 nu te boven. En in de toekomst wordt voorzien dat dat nog meer wordt; wat natuurlijk de verkeersveiligheid niet ten goede komt.

Het criterium maximale verkeersaantallen voor een ETW is voor de N243 wel haalbaar indien de weg afgesloten wordt voor doorgaand verkeer.

Mijn herberekening brengt het aantal terug rond de 5000 MVT bestemmingsverkeer.

Het argument dat de GOW N243 onontbeerlijk is voor het wegennetwerk in de regio klopt niet.

Dit argument is vast onbedoeld onderuit gehaald met de opmerking van Stef Bakker op 28 maart te Middenbeemster, waarin hij gezegd heeft dat de N23 en de N244 de verkeersstromen op kunnen vangen gedurende de tijd dat er werkzaamheden verricht worden aan de N243 en deze afgesloten is voor het doorgaand verkeer.

Als het tijdelijk kan, waarom zou het dan ook niet permanent kunnen?

Het plan in totaliteit maakt onvoldoende duidelijk op welke manier de verkeersveiligheid is gewaarborgd en dat is waar het de provincie om te doen is.



## Bijlagen

<sup>1</sup> N243 Geheel ongevalkaart 2008-2013

<sup>2</sup> Dijkstra et al 2011

<http://www.verkeerskunde.nl/herinrichtingwaterschapswegen>

<sup>3</sup> Gebiedsontsluitingswegen ROG, CROW.

(bijlage 2a): blz 26 tabel 2.1 een GOW heeft geen erftoegangen.

<sup>4</sup> Goudappel-Coffeng 2013

[https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/verkeer\\_ervoer/Projecten\\_verkeer\\_en\\_ervoer/N243\\_herinrichting/Archiefmap\\_docs\\_en\\_beeld\\_n243/verkeersonderzoek\\_goudappel\\_juli\\_2013.org](https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/verkeer_ervoer/Projecten_verkeer_en_ervoer/N243_herinrichting/Archiefmap_docs_en_beeld_n243/verkeersonderzoek_goudappel_juli_2013.org)

<sup>5</sup> Goudappel-Coffeng 2014

<sup>6</sup> (EB) Goudappel-Coffeng 2014.xlsx

<sup>7</sup> Verkeergegevens 2013