

Verkeersonderzoek

Zuidoostbeemster

Document: Verkeersonderzoek Zuidoostbeemster
Datum: 17 mei 2010
Versie: 0.1
Auteur: Ing. W.H. van der Heide



Verkeersonderzoek

Zuidoostbeemster

Opdrachtgever: Gemeente Beemster



Opdrachtnemer: Freelance Traffic Engineering

Freelance Traffic Engineering

Verkeersregeltechnisch Onderzoek & Advies

Willem Barentszstraat 2
8561 CN Balk
tel: 06-44380718
e-mail: Heidefte@cs.com
KvK: 37096639



Inhoudsopgave

1. Inleiding	4
1.1 Aanleiding verkeersonderzoek	
1.2 Plan van aanpak	
1.3 Opbouw rapport	
2. Inventarisatie aandachtspunten	5
2.1 Inrichting Zuiderweg/D.Dekkerstraat/H.Wagemakerstraat	
2.2 Sluipverkeer vanaf Purmerenderweg door de wijk	
2.3 Doorgaand verkeer van/naar afslag N244 Middenbeemster	
3. Verkeersonderzoek	7
3.1 Onderzoeksvragen	
3.2 Onderzoeksaanpak	
3.3 Verloop onderzoek	
3.4 Belangrijkste resultaten	
4. Analyse aandachtspunten	10
4.1 Inrichting Zuiderweg/D.Dekkerstraat/H.Wagemakerstraat	
4.2 Sluipverkeer vanaf Purmerenderweg door de wijk	
4.3 Doorgaand verkeer van/naar afslag N244 Middenbeemster	
5. Maatregelen	18
5.1 Inrichting Zuiderweg/D.Dekkerstraat/H.Wagemakerstraat	
5.2 Sluipverkeer vanaf Purmerenderweg door de wijk	
5.3 Doorgaand verkeer van/naar afslag N244 Middenbeemster	
6. Conclusie/aanbevelingen	21

Bijlage 1 t/m 8: Telrapporten mechanische tellingen
Bijlage 9: Kentekenonderzoek

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeente Beemster kent rondom Zuidoostbeemster een aantal aandachtspunten ten aanzien van de verkeersafwikkeling en de inrichting van de infrastructuur. De aandachtspunten zijn als volgt benoemd:

- Inrichting Zuiderweg / D.Dekkerstraat / H.Wagemakerstraat
- Sluipverkeer vanaf Purmerenderweg door de wijk
- Doorgaand verkeer van/naar Middenbeemster over de Zuiderweg

Deze aandachtspunten vormen de aanleiding tot het verrichten van een verkeersonderzoek waarmee de omvang van de problematiek in beeld worden gebracht en de noodzaak tot maatregelen wordt aangegeven.

1.2 Plan van aanpak

Voor dit verkeersonderzoek zijn er in overleg met de opdrachtgever een aantal stappen doorlopen:

- Inventarisatie aandachtspunten
- Verkeersonderzoek
- Analyse aandachtspunten
- Voorstel maatregelen
- Conclusies en aanbevelingen

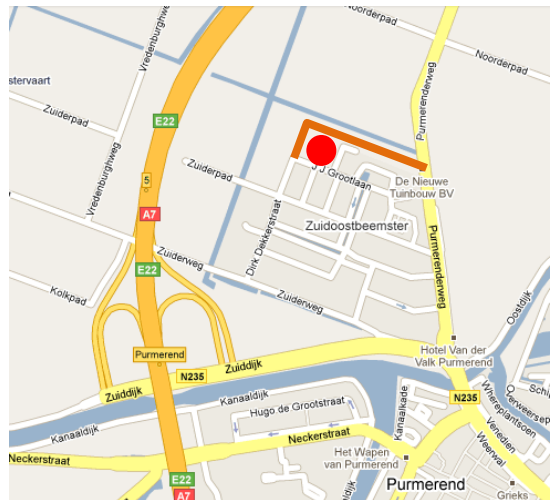
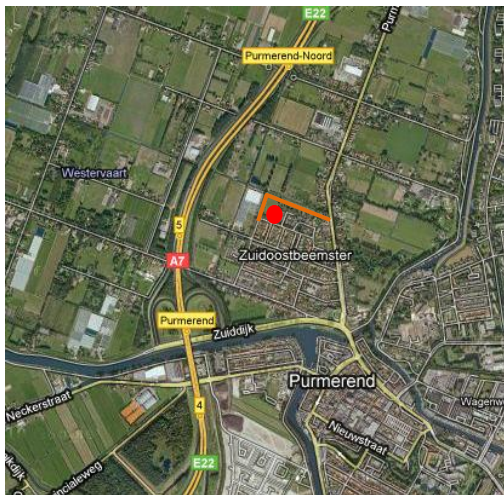
1.3 Opbouw rapport

In hoofdstuk 2 is de inventarisatie van de aandachtspunten nader beschreven. Hoofdstuk 3 geeft een beschrijving van het verkeersonderzoek, dat is uitgevoerd. In hoofdstuk 4 worden de onderzoeksresultaten per aandachtspunt nader geanalyseerd. In hoofdstuk 5 worden maatregelvoorstellen gedaan en tenslotte in hoofdstuk 6 de conclusie en aanbevelingen.

2. Inventarisatie aandachtspunten

2.1 Inrichting Zuiderweg / D. Dekkerstraat / H. Wagemakerstraat

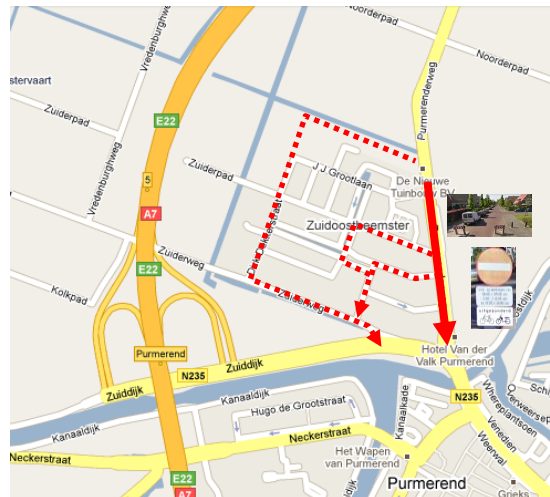
In Zuidoostbeemster is onlangs een nieuwe schoolvoorziening gerealiseerd met daarbij een nieuwe ontsluitingsweg. De schoolvoorziening is in januari 2010 in gebruik genomen en zorgt (ondanks) de nieuwe ontsluitingsweg voor een zwaardere verkeersdruk binnen de wijk. In de onderstaande afbeelding is de situatie weergegeven.



Gelet op de zwaardere verkeersdruk en de aanwezigheid van een bejaardencentrum is de vraag ontstaan of de bestaande inrichting van de omliggende wegen Zuiderweg, D.Dekkerstraat en H.Wagemakerstraat nog wel voldoet.

2.2 Sluipverkeer vanaf Purmerenderweg door de wijk

Bij filevorming in de ochtendspits op de A7 richting Amsterdam blijkt er sluipverkeer op de Purmerenderweg te zitten. Door het (extra) verkeersaanbod ontstaan er regelmatig wachtrijen voor de kruising met de Zuiddijk. Zodra deze wachtrij te lang wordt rijden automobilisten door de wijk via de Zuiderweg naar de Zuiddijk. In de onderstaande afbeeldingen zijn de mogelijke routes weergegeven.



Graag wil de gemeente inzicht in de omvang van het sluipverkeer.

2.3 Doorgaand verkeer van/naar afslag N244 Middenbeemster

Vanaf de op/afrit N244 Middenbeemster is de route naar Purmerend via de N244 en de A7 bewegwijzerd. Veel verkeer maakt echter gebruik van de binnendoor route via de Middenweg en de Zuiderweg om zo richting Purmerend te gaan of bij file vorming op de A7 vanaf hier de A7 op te gaan in plaats van de aansluiting N244. In de hiernaast staande afbeelding zijn de routes weergegeven:

De gemeente wil graag weten of er sprake is van overmatig doorgaand verkeer.



3. Verkeersonderzoek

3.1 Onderzoeksvragen

Voor het verkeersonderzoek zijn de belangrijkste onderzoeksvragen als volgt gedefinieerd:

1. Voldoet de inrichting van de Zuiderweg / D.Dekkerstraat / H.Wagemakerstraat aan het gebruik daarvan?
2. Is er sprake van sluipverkeer vanaf de Purmerenderweg?
3. Hoeveel doorgaand verkeer is er op de Zuiderweg?

3.2 Onderzoeksaanpak

Op basis van deze onderzoeksvragen is gekozen voor een onderzoeksaanpak die bestaat uit intensiteitsmetingen, visuele tellingen, kentekenonderzoek en video-observatie. In de onderstaande afbeeldingen zijn de onderzoekslokaties weergegeven



Extra waarnemer ochtendspits t.b.v. registratie filevormingen en afslagbewegingen vanaf Purmerenderweg richting Wijk

Kentekenregistratie: ochtend wijk uit, avond wijk in

Intensiteitsmetingen: (T1 t/m T8)

Gedurende één week zijn met behulp telslangen intensiteits-, snelheids- en classificatiemetingen verricht op een achttal locaties. Op basis van deze metingen kan een uitspraak worden gedaan over de omvang van de verkeersstromen, het snelheidsgedrag en het aandeel zwaar verkeer.

Visuele tellingen:

Er is op de Purmerenderweg in de ochtendspits een visuele telling verricht om de omvang van het sluipverkeer door de wijk inzichtelijk te krijgen.

Kentekenonderzoek:

Op de Zuiderweg is in de ochtendspits en de avondspits een kentekenonderzoek verricht. In de ochtend spits betrof dit verkeer richting Purmerend, in de avondspits betrof dit verkeer

richting Middenbeemster. Van de geregistreeerde kentekens zijn de postcode gegevens achterhaald, waarmee de herkomst van de voertuigen inzichtelijk wordt.

Video-observatie

Met behulp van video-observatie zijn de verschillende routes gereden en de reistijden gemeten.

3.3 Verloop onderzoek

Het verkeersonderzoek heeft plaatsgevonden in de periode van zondag 11 april tot en met maandag 19 april. De visuele telling, het kentekenonderzoek en de video-observatie hebben op donderdag 15 april plaatsgevonden.

Het onderzoek is goed verlopen. Er zijn geen bijzonderheden opgetreden en de weersomstandigheden waren zeer goed te noemen voor de tijd van het jaar (droog, 15graden).

Ten aanzien van het kentekenonderzoek heeft er naderhand een filtering plaatsgevonden van de gegevens. Dit om lease-auto's en foute registraties buiten het onderzoek te houden. In de onderstaande tabel staat de filtering weergegeven:

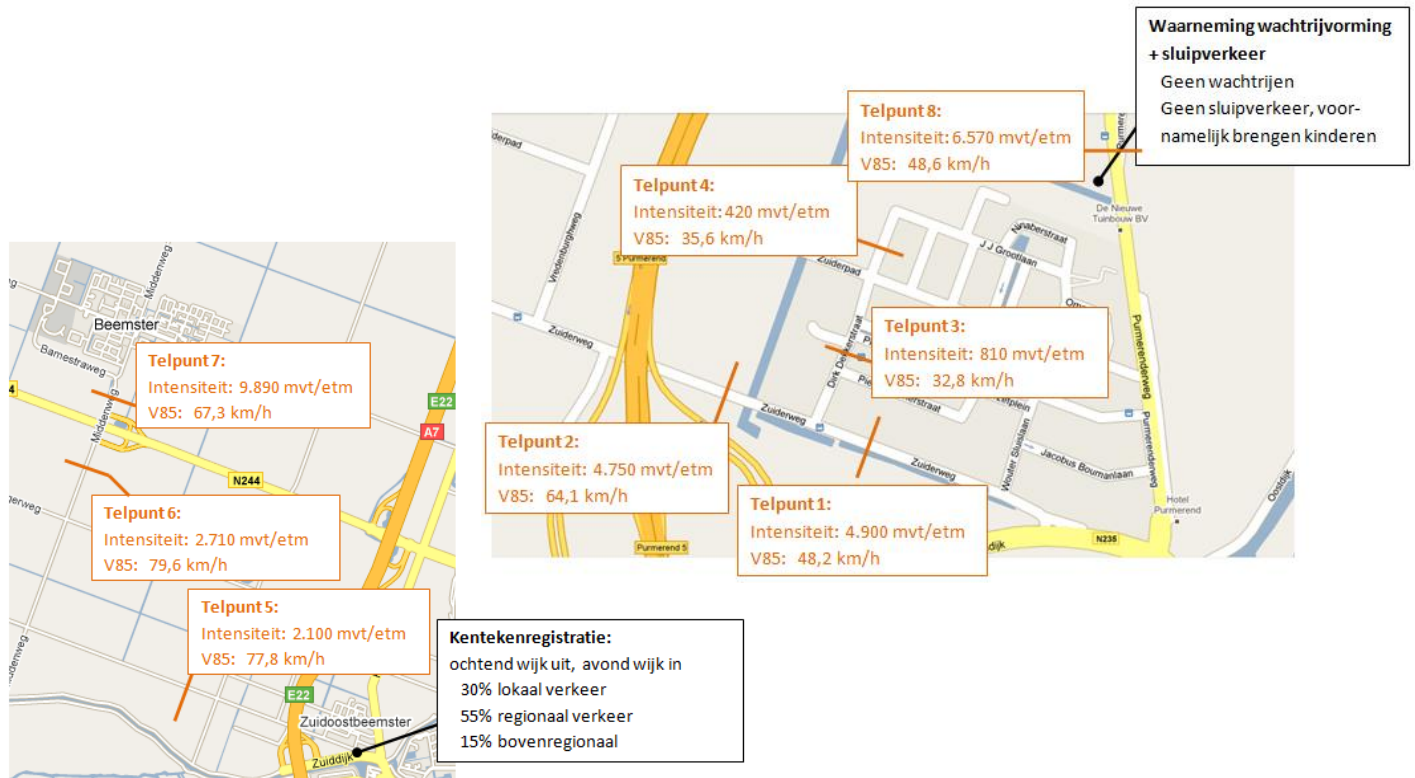
Kentekenregistratie	ochtend (7-9u)		avond (16-18u)		totaal	
	aantal	%	totaal	%	totaal	%
geregistreerd	393	100%	511	100%	904	100%
fout	33	8%	15	3%	48	5%
lease	13	3%	21	4%	34	4%
bruikbaar	347	88%	475	93%	822	91%

Uiteindelijk is ruim 90% van de geregistreeerde kentekens bruikbaar voor het onderzoek

3.4 Belangrijkste resultaten

In de onderstaande afbeelding staan de belangrijkste resultaten van het verkeersonderzoek weergegeven. In de nadere analyse van de aandachtspunten zal dieper worden ingegaan op de detailgegevens van de onderzoeksresultaten.

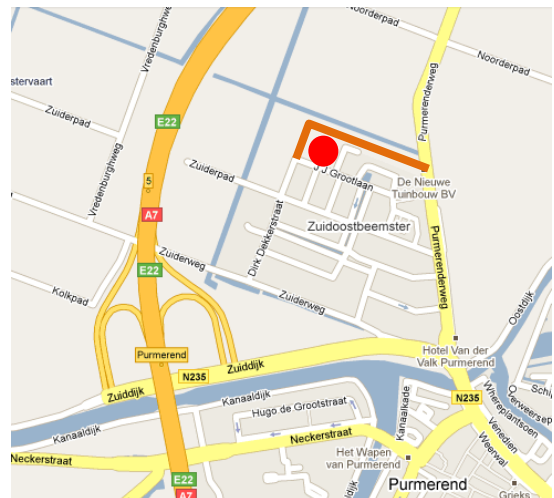
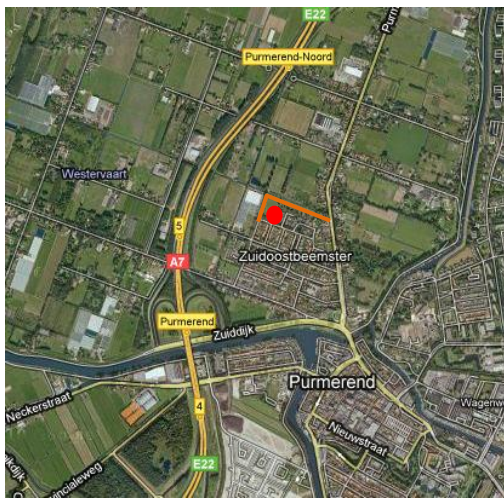
Zeer opvallend was de hoge intensiteit op zaterdag op de Purmerenderweg, dat overigens verklaard kan worden door de aanwezigheid van de tuincentra.



4. Analyse aandachtspunten

4.1 Inrichting Zuiderweg / D. Dekkerstraat / H. Wagemakerstraat

In Zuidoostbeemster is onlangs een nieuwe schoolvoorziening gerealiseerd met daarbij een nieuwe ontsluitingsweg. De schoolvoorziening is in januari 2010 in gebruik genomen en zorgt (ondanks) de nieuwe ontsluitingsweg voor een zwaardere verkeersdruk binnen de wijk. In de onderstaande afbeelding is de situatie weergegeven.







Wat opvalt is, dat er geen sprake is van een consequente inrichting van de wegen. Het Mid-denpad is voorzien van asfalt en kent een profiel zonder en met fietsuggestiestroken, die in de H. Wagemakerstraat overgaan in een klinkerverharding met een parkeerstrook. Daarna gaat de weg op de D. Dekkerstraat over in een smal profiel.

Voor de nadere analyse wordt verder ingegaan op de locaties 1, 2, 3 en 4 zoals in de onderstaande afbeelding nader is weergegeven:







Basiskenmerken

Voor de locaties zijn de onderstaande basiskenmerken van toepassing

	Telpunt 1: Zuiderweg	Telpunt 2: Zuiderweg	Telpunt 3: D.Dekkerstraat	Telpunt 4: H. Wagemakerstraat
				
Wegfunctie	erf / gebieds ontsluitingsweg	gebieds ontsluitingsweg	erfonthluitingsweg	erfonthluitingsweg
Situatie	Binnen Bebouwde kom	Buiten Bebouwde kom	Binnen Bebouwde kom	Binnen Bebouwde kom
Max. Snelheid	30km/h	60km/h	30km/h	30km/h
Verharding	Asfalt	Asfalt	Klinkers	Klinkers
Profiel	6,5m breed + par- keerstroken kantmarkering	6,5m breed Kantmarkering	4,5m breed	4,5 meter breed + parkeerstrook
Fietsers	vrijliggend eenzijdig tweerichtingen bereden fietspad	Vrijliggend eenzij- dig tweerichting bereden fietspad	Gemengde afwik- keling	Gemengde afwikke- ling
Voetgangers	Eenzijdig voetpad	Op fietspad	Eenzijdig voetpad	Eenzijdig voetpad
Bijzonderheden	Dubbele functie Rommelige indruk door veel uitritten en her en der par- keren		Door bossage onvoldoende zicht op zebra	Parkeren op rijbaan ipv parkeerstrook

Mechanische tellingen

Op basis van de mechanische tellingen zijn de onderstaande gegevens verzameld:

	Telpunt 1: Zuiderweg	Telpunt 2: Zuiderweg	Telpunt 3: D.Dekkerstraat	Telpunt 4: H. Wagemakerstraat
				
Intensiteit	4.900 mvt	4.750 mvt	806 mvt	415 mvt
V85	48,2 km/u	64,1 km/h	32,8 km/u	35,6 km/h
Te snel	91,3%	28,4%	28%	42%
Aandeel zwaar verkeer	3,5%	3,5%	1,7%	1,1%
Bijzonderheden	Hoge intensiteit Zeer veel te hard rijders		Laag aandeel zwaar verkeer	Lage intensiteit Laag aandeel zwaar verkeer

Op grond van de basiskenmerken valt op dat de Zuiderweg (Telpunt 1) vanwege de achterlandverbinding een duidelijk dubbelfunctie vervult die enerzijds om een ruim profiel vraagt (doorstromen) en anderzijds om een krap profiel (ontsluiten) vraagt. Dit maakt, dat de inrichting nooit optimaal afgestemd kan worden op het gebruik. Dit komt dan ook duidelijk tot uiting in de afwijkende waarden voor de snelheid en intensiteit. Verder laat de weg een zeer rommelige indruk achter als gevolg van de vele uitritten en het her en der parkeren van auto's.

De Zuiderweg (telpunt 2) kent een veel eenduidiger inrichting en laat dan ook in de tellingen een gunstiger beeld zien.

De D. Dekkerstraat laat gezien de erffunctie geen bijzondere waarden zien in de intensiteit en snelheid. De waarden zijn in overeenstemming met de functie van de weg. Wel is de oversteek vanaf het bejaardentehuis niet overzichtelijk en past een zebra eigenlijk niet in het beeld van een 30 kilometerzone. Bij veelvuldig langsparkeren wordt de weg als krap ervaren.

De H.Wagemakerstraat laat een lage intensiteit zien maar door het ruimere profiel ligt de snelheid iets hoger, echter nog niet op een onacceptabel niveau. Opvallend is dat er niet op de parkeerstrook wordt geparkeerd, maar juist op de andere zijde.

Ontwerpeisen inrichting:

Ten aanzien van de ontwerpeisen zijn de onderstaande richtlijnen gegeven:

ASVV					
	kenmerken				Wegbreedte
Zuiderweg	30km/h	Gescheiden afwikkeling	Parkeren in havens	Middelmatige verkeersfunctie	6,5-7,5m
D.Dekkerstraat	30km/h	Gemengde afwikkeling	Parkeren aan één zijde	Geringe verkeersfunctie	6,30m
H.Wagemakerstraat	30km/h	Gemengde afwikkeling	Parkeren in havens	Geringe verkeersfunctie	4,5m weg + 1,8m haven

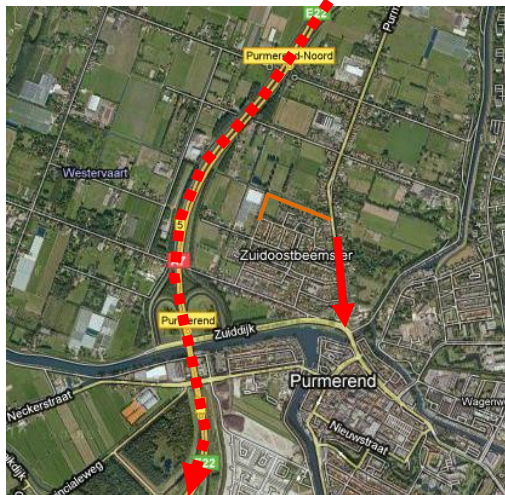
Voor de Zuiderweg en de H.Wagemakerstraat geldt dat deze, gezien de beschikbare breedte, voldoen aan de richtlijnen. De D.Dekkerstraat heeft daartegenover het gehele wegvak onvoldoende breedte.

Belangrijkste bevindingen uit deze analyse:

- De Zuiderweg (telpunt 1) heeft een dubbelfunctie en dat maakt dat de inrichting niet goed afgestemd kan worden op het gebruik. Er is hierbij sprake van een compromis. De weg maakt een rommelige indruk en oogt niet als een 30km/h weg
- De Zuiderweg (telpunt 2) kent geen echte problemen
- De D.Dekkerstraat (telpunt 3) wordt krap bij veelvuldig parkeren, overzicht oversteekplaats kan beter, rijbaanbreedte voldoet niet aan richtlijn
- De H.Wagemakerstraat (telpunt 4) heeft een ruimer profiel, waardoor de snelheid iets hoger ligt
- Er ontbreekt een stuk eenduidigheid in de inrichting van de wegen

4.2 Sluipverkeer vanaf Purmerenderweg door de wijk

Bij filevorming in de ochtendspits op de A7 richting Amsterdam blijkt er sluipverkeer op de Purmerenderweg te zitten. Door het (extra) verkeersaanbod ontstaan er regelmatig wachtrijen voor de kruising met de Zuiddijk. Zodra deze wachtrij te lang wordt rijden automobilisten door de wijk via de Zuiderweg naar de Zuiddijk. In de onderstaande afbeeldingen zijn de mogelijke routes weergegeven.



Waarnemer ochtendspits t.b.v. registratie filevormingen en afslagbewegingen vanaf Purmerenderweg richting Wijk

Voor het bepalen van de omvang van deze sluiproutes is in de ochtendspits een waarnemer ingezet om de wachtrij voor de kruising Zuiddijk te observeren en de afslaan bewegingen richting de wijk. Tijdens het onderzoek zijn tevens de file-lengtes (A7) bijgehouden. Als extra aanvulling op dit onderzoek is voor het brengen van de kinderen met de auto ook de route bijgehouden.

Gedurende het visuele onderzoek op donderdagochtend tussen 7:00 en 9:00u is er **geen** sprake geweest van sluipverkeer door de wijk. Dit ondanks dat er een gemiddeld filebeeld op de A7 was (5-6km tussen Purmerend-Noord en Zaandijk), start file bij Purmerend-Noord.

Verder blijkt dat de ouders die de kinderen brengen vanaf de Purmerenderweg voornamelijk de nieuwe ontsluiting via het Middenpad gebruiken en ook via deze het Middenpad weg verlaten. In de hiernaast staande tabel zijn de telgegevens weergegeven.

	A7 Filemelding Purmerend-Noord tot Zaandijk	maximale wachtrij kruising Zuiddijk	Zuiderpad		Middenpad		
			ingaaand	uitgaand	ingaaand	uitgaand	
7:00-7:15	6km	4vtg		-	1	-	
7:15-7:30	5km	5vtg	2	-		-	
7:30-7:45	6km	5vtg		-		-	
7:45-8:00	5km		3	-	4	-	
8:00-8:15	5km	7vtg	1	3	2	1	
8:15-8:30	5km	5vtg		2	13	7	
8:30-8:45	6km	6vtg		6	2	12	
8:45-9:00	5km	8vtg		6		2	
			Brengen schoolkinderen				
			naar				
			van	Zuiderpad	Nieuweweg	onbekend	totaal
			Nieuweweg	4	10	3	17

Met behulp van de video-observatie zijn de rijtijden van de verschillende alternatieve routes vastgelegd. In de onderstaande tabel zijn de routes weergegeven ten opzichte van de Purmerenderweg.

Rijtijden	Normale rijtijd via Purmerenderweg	rijtijd via alternatieve route	Verschil
Middenpad	53sec	139sec	86sec
Zuiderpad	28sec	106sec	78sec
Wouter Sluislaan	22sec	96sec	74sec

Uit deze tabel blijkt dat de alternatieve routes pas interessant worden bij een vertraging van minimaal 74 seconden (1 minuut en 14 seconden) op het kruispunt met de Zuiderdijk. Verder is opvallend dat, naarmate de kruising dicht genaderd wordt, de alternatieve route aantrekkelijker wordt (kleiner verschil tussen normale en alternatieve rijtijd).

Tenslotte bleek bij de video-observatie dat de verkeerssluis in de Wouter Sluislaan nauwelijks effect zal hebben op de routekeuze.



Belangrijkste bevindingen uit deze analyse:

- Er is in de reguliere situatie (normale ochtendspits) geen sprake van sluipverkeer door de wijk
- De verkeerssluis heeft geen effect op de routekeuze en maakt de Wouter Sluislaan tot de meest aantrekkelijke alternatieve route

4.3 Doorgaand verkeer van/naar afslag N244 Middenbeemster

Vanaf de op/afrit N244 Middenbeemster is de route naar Purmerend via de N244 en de A7 bewegwijzerd. Veel verkeer maakt echter gebruik van de binnendoor route via de Middenweg en de Zuiderweg om zo richting Purmerend te gaan of bij file vorming op de A7 vanaf hier de A7 op te gaan in plaats van de aansluiting N244. In de hiernaast staande afbeelding zijn de routes weergegeven:

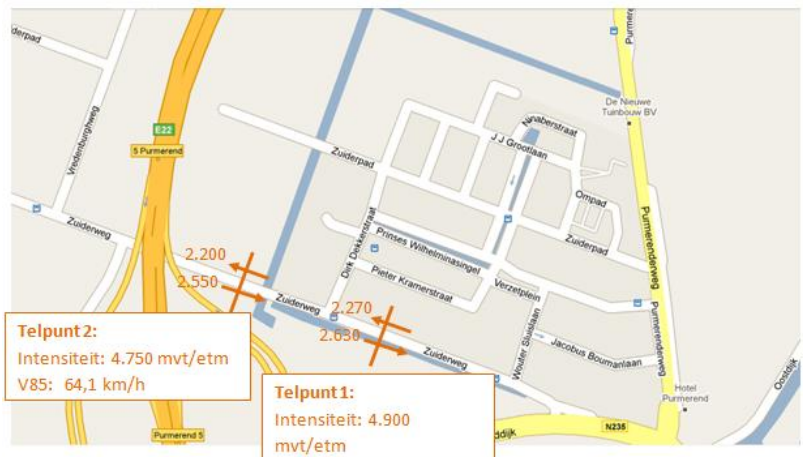
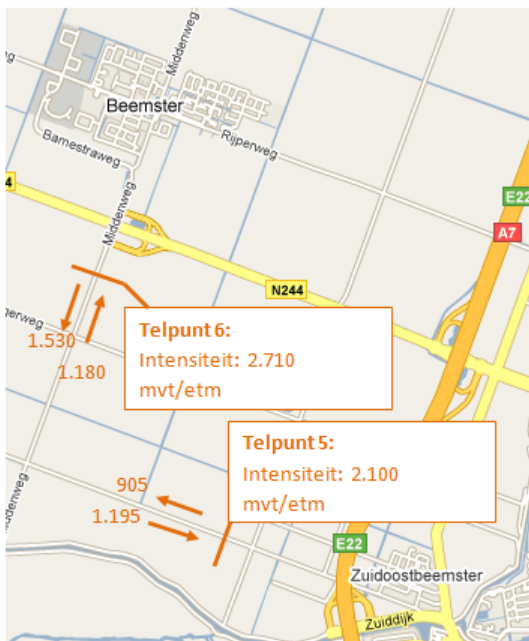


Mechanische tellingen

Voor het bepalen van de omvang van het doorgaande verkeer is in eerste instantie gekeken naar de telcijfers. De telcijfers laten op de Middenweg (2715vtg/etm) en Zuiderweg (2100vtg/etm) geen extreem hoge waarden zien. Wel laten ze een opvallend patroon zien. Normaal gesproken zijn de intensiteiten over de rijrichtingen redelijk gelijk verdeeld, maar hier is een duidelijk afwijking te zien. Er rijden namelijk ongeveer 300 voertuigen meer van de Middenweg naar Zuidoostbeemster dan terug. Zeer waarschijnlijk rijden veel automobilisten op de heenweg via de

binnendoorroute en op de terugweg via de Snelweg. Dit treedt overigens gedurende de hele dag op, er is hier geen duidelijke relatie naar de ochtendspits (filevorming A7) .

Verder valt de grote intensiteitssprong tussen telpunt 5 (2.100vtg/etm) en telpunt 2 (4.750vtg/etm) op. Dit houdt in dat er een grote stroom (ruim 2.500vtg/etm) vanuit het gebied (Vredenburgweg, Nekkerweg, Volgerweg) gegenereerd moet worden. Dit is deels verklaarbaar door de aanwezigheid van een aantal grote bedrijven en een golfbaan, maar wellicht vormt ook de Nekkerweg een alternatieve route vanuit de Beemster.



Kentekenonderzoek

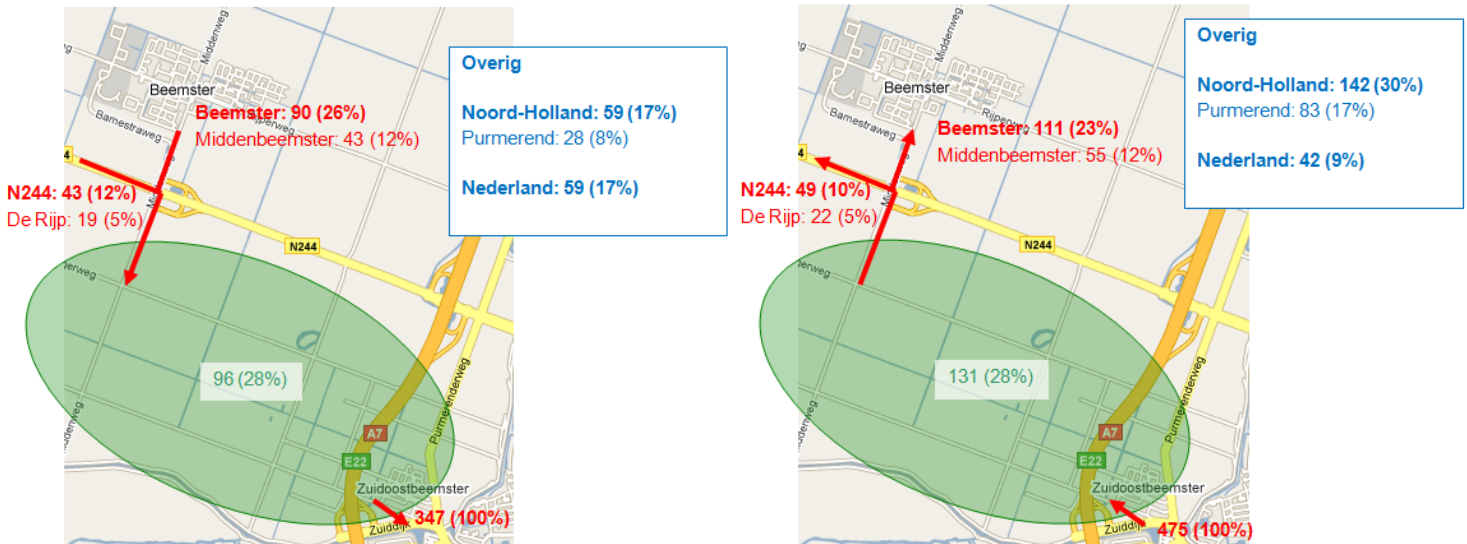
Met behulp van het kentekenonderzoek zijn in de ochtendspits de uitgaande voertuigen geregistreerd en in de avondspits de ingaande voertuigen op de Zuiderweg geregistreerd. Op basis van postcodes zijn de herkomsten van de voertuigen achterhaald. In de onderstaande tabel staan de herkomstverdeling per regio weergegeven.

herkomst	ochtend (7-9u)		avond (16-18u)		totaal	
	aantal	%	aantal	%	aantal	%
Zuidoostbeemster	96	28%	131	28%	227	28%
Beemster	90	26%	111	23%	201	24%
N244	43	12%	49	10%	92	11%
Overig Noord-Holland	59	17%	142	30%	201	24%
Overig Nederland	59	17%	42	9%	101	12%
totaal	347	100%	475	100%	822	100%

Uit het onderzoek blijkt dat ongeveer 30% van het verkeer een lokale herkomst heeft. Ongeveer 60% heeft een regionale herkomst, waarvan ruim de helft een regionale herkomst heeft met een logische route via de Middenweg (aansluiting N244). Van de overige voertuigen valt de route niet te traceren.

Verkeer met een bovenregionale herkomst blijkt ongeveer 10% van het totaal te zijn. Ook van deze groep is de routekeuze niet te achterhalen.

In de onderstaande afbeeldingen zijn de ter herleiden routes weergegeven:



Ochtendspits (wijk uit)

Avondspits (wijk in)

Op basis van het kentekenonderzoek kan gesteld worden dat er een behoorlijk aandeel regionaal verkeer aanwezig is, dat geen herkomst in het gebied heeft. Dit is verkeer dat of een bestemming heeft in het gebied of verkeer dat ook de route via de A7 had kunnen volgen. Van 35% van het verkeer is het aannemelijk dat het via de aansluiting op de N244 heeft gereden.

Video-observatie

Met behulp van de video-observatie zijn de rijtijden van de alternatieve route via de Middenweg/Zuiderweg vastgelegd. In de onderstaande tabel is de route weergegeven ten opzichte van de A7. Bij de observatie is in het normale verkeer meegereden. Dit houdt in dat op de Middenweg / Zuiderweg harder is gereden dan de maximum snelheid van 60km/h.

Rijtijden	Normale rijtijd via N244 / A7	rijtijd via alternatieve route	Verskil
	Middenweg/Zuiderweg	307sec	

Uit deze tabel blijkt dat de alternatieve route al bij een vertraging van minimaal 34 seconden op de A7 winst oplevert. Dit houdt dus in dat de route zeer concurrerend is bij filevorming op de A7.

Tenslotte bleek bij de video-observatie dat de toerit van de A7 voorzien wordt van een toeritdoseerinstallatie. Dit maakt de route via de middenweg in de toekomst tot een zeer aantrekkelijk alternatief.



Belangrijkste bevindingen uit de analyse:

- Er rijdt meer verkeer van de aansluiting N244 naar Zuidoostbeemster dan terug
- Er vindt een grote intensiteitssprong plaats op de Zuiderweg
- Iets minder dan 30% is lokaal verkeer
- Minimaal 35% van het verkeer is doorgaand verkeer vanaf de aansluiting N244
- Route is concurrerend in reistijd en zal met ingebruikname van TDI een aantrekkelijk alternatief gaan vormen.

5. Maatregelen

In dit hoofdstuk wordt per onderdeel maatregelen voorgesteld ter verbetering van de bestaande verkeerssituatie.

5.1 Inrichting Zuiderweg / D. Dekkerstraat / H. Wagemakerstraat

Zuiderweg (telpunt 1):

Ten aanzien van de inrichting van de Zuiderweg is met name overgang van 60 naar 30km/h niet in de rijstrookindeling waar te nemen, behoudens het verbreden van het profiel ten behoeve van parkeerplaatsen. Daarnaast is het wegbeeld zeer onrustig ten gevolge van de vele in/uitritten.



Voor de inrichting wordt voorgesteld een aangepast profiel aan te brengen waarbij de parkeervoorzieningen iets verhoogd worden aangebracht zodat de weg ook als er niet geparkeerd wordt een versmald profiel lijkt te hebben. Daarnaast kan de markering komen te vervallen waardoor de overgang van 60km/h naar 30km/h wordt verduidelijkt.

Huidig profiel

toekomstig profiel



In dien gewenst kan er halverwege de Zuiderweg een middengeleider als oversteekvoorziening worden aangebracht. Dit gaat echter wel ten koste van bijna 4 parkeerplaatsen per rijstrook.

Kosten voor een dergelijk aanpassing zijn vanwege de extra afwateringsvoorzieningen zeer hoog.

Zuiderweg (telpunt 2):

De Zuiderweg op het 60km/h gedeelte kent geen specifieke problemen. Er worden dan ook geen aanvullende maatregelen voorgesteld.



D. Dekkerstraat (telpunt 3):

De D. Dekkerstraat is voor langsparkeren volgens de richtlijnen te smal. Daarnaast is er onvoldoende zicht op de huidige oversteekvoorziening en worden niet alle kruispunten geaccentueerd.



Voorgesteld wordt om het bestaande profiel uit te breiden met parkeerhavens, die deel in straat verspringen om zo lange rechtstanden te voorkomen en het zicht op de oversteek voorziening te verbeteren.

Daarnaast worden kleine accentverhogende maatregelen voorgesteld op de kruisingsvlakken.

Huidig profiel



toekomstig profiel



H. Wagemakerstraat (telpunt 4):

De H. Wagemakerstraat voldoet voor wat betreft het profiel, maar wordt wat betreft het parkeren niet goed gebruikt.



Voorgesteld wordt om in plaats van de bestaande parkeerstrook, parkeerhavens aan te brengen aan de stoepzijde.

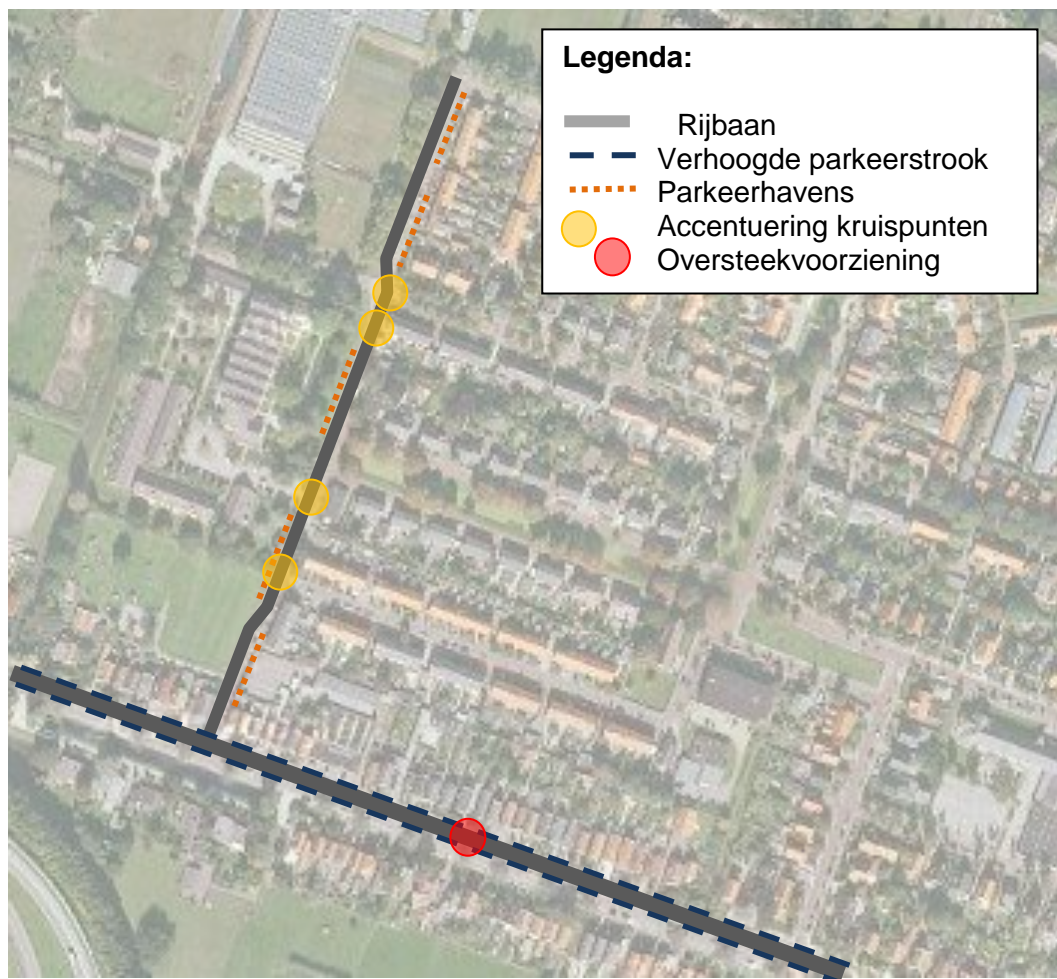
Huidig profiel



toekomstig profiel



In de onderstaande afbeelding zijn de maatregelen weergegeven:



5.2 Sluipverkeer vanaf Purmerenderweg door de wijk

Op grond van het onderzoek is geen aanleiding tot het nemen van aanvullende maatregelen ter voorkoming van sluipverkeer door de wijk. Enige aanvulling is het dusdanig aanpassen van de sluis op de Wouter Sluislaan dat deze alleen benut kan worden door fietsverkeer.

5.3 Doorgaand verkeer van/naar afslag N244 Middenbeemster

Er is in de huidige situatie sprake van een behoorlijk aandeel doorgaand verkeer op de Zuiderweg (ongeveer 30% is lokaal gebonden verkeer). Gelet op de intensiteiten leidt dit op de Middenweg en Zuiderweg buiten de bebouwde kom niet direct tot grote verkeersstromen, echter op de Zuiderweg binnen de bebouwde kom is de intensiteit fors te noemen. De gemiddelde snelheid ligt behoorlijk hoger dan de maximum snelheid.

Daarnaast speelt in de nabije toekomst de toeritdoseerinstallatie op de toerit N244-A7 een belangrijke rol. Als deze in werking treedt kan de Middenweg/Zuiderweg een zeer aantrekkelijk alternatief gaan vormen.

Voor de Middenweg en Zuiderweg zijn daarom aanvullende maatregelen noodzakelijk om het 60km/h karakter te onderstrepen en minder concurrerend te worden ten opzichte van de N244/A7-route.

De volgende maatregelen worden hiervoor voorgesteld:

- Verduidelijken/accentueren overgang 60km/h
- Aanbrengen extra drempels
- Bewegwijzering minimaliseren

6. Conclusie/aanbevelingen

Inrichting Zuiderweg/D.Dekkerstraat/H.Wagemakerstraat

Op basis van het verkeerskundig onderzoek blijkt dat de inrichting en het gebruik van de Zuiderweg / D. Dekkerstraat en de H.Wagemakerstraat niet volledig op elkaar zijn afgestemd.

De volgende verbeteringen zijn hierin mogelijk:

- Aanpassen profiel Zuiderweg: verhogen parkeerstrook + oversteekvoorziening (mid-denberm)
- Aanpassen profiel D.Dekkerstraat: Aanbrengen (versprongen) parkeerhavens + accentueren kruispunten
- Aanpassen profiel H.Wagemakerstraat: parkeerstrook vervangen door parkeerhavens aan overzijde

Sluipverkeer vanaf Purmerenderweg door de wijk

Uit het onderzoek blijkt verder dat er onder normale omstandigheden geen sprake is van sluipverkeer door de wijk vanaf de Purmerenderweg. Als enige optimalisering wordt het aanpassen van de sluis op de Wouter Sluislaan aangegeven.

Doorgaand verkeer van/naar afslag N244 Middenbeemster

Ten aanzien van het doorgaand verkeer op de Zuiderweg blijkt dat dit een behoorlijk aandeel betreft. Met name met de realisatie van de toeritdoseerinstallatie op de toerit N244/A7 wordt het noodzakelijk het 60km/h karakter van de Middenweg/Zuiderweg zwaarder te benadrukken dit kan door de volgende maatregelen:

- Verduidelijken/accentueren overgang 60km/h
- Aanbrengen extra drempels
- Bewegwijzering minimaliseren

**Bijlage 1 t/m 8:
Telrapporten mechanische tellingen**

**Bijlage 9:
Kentekenonderzoek**