



VERGADERING GEMEENTERAAD 2011

VOORSTEL

Registratienummer 17
Bijlage(n) 3
Onderwerp Burgerinitiatief Zuiderweg

Middenbeemster, 28 juni 2011

Aan de raad

Inleiding en probleemstelling

Bewoners van de Zuiderweg hebben door middel van een burgerinitiatief de raad om aandacht gevraagd voor de verkeerssituatie aan de Zuiderweg te Zuidoostbeemster.

In dit burgerinitiatief is door de bewoners verwoord dat de verkeersintensiteit (mede door sluipverkeer) op de Zuiderweg de laatste jaren enorm is toegenomen (en niet berekend is op het karakter van deze 30 km zone weg) en dat daarnaast de maximum snelheid veelvuldig wordt overschreden (voornamelijk ter hoogte van de aanwezige "niet goed aangelegde" drempels). Hierdoor ontstaat volgens de bewoners een onveilige verkeerssituatie, schade aan geparkeerde auto's, geluidsoverlast en trillingshinder met als gevolg verzakte huizen en scheuren in de gevels.

Als oplossing voor de bovengenoemde problemen worden in het burgerinitiatief drie maatregelen voorgesteld:

1. Aansluiting Zuiderweg via Kolkpad naar de Zuidijk, voor de oprit A7 én richting Purmerend in combinatie met punt 2;
2. Inrijdverbod Zuiderweg voor alle vracht- en autoverkeer op doordeweekse dagen van 06.00 uur tot 09.00 uur en van 16.00 uur tot 19.00 uur behoudens bestemmingsverkeer.
3. De Zuiderweg in Zuidoostbeemster voorzien van vergelijkbare obstakels als aan de Purmerenderweg.

Het burgerinitiatief is voor de gemeente Beemster aanleiding geweest om een onderzoek te laten uitvoeren naar de verkeerssituatie op de Zuiderweg en omgeving te Zuidoostbeemster.

Het college heeft in het besluit van 7 september 2010 m.b.t. de uitkomsten van dit verkeersonderzoek aangestuurd op een vervolgonderzoek. Dit vervolgonderzoek zal dan moeten bestaan uit een breed samenhangend plan dat voor een groter gebied zal moeten worden onderzocht. Hiermee worden op een volledige en samenhangende wijze alle relevante verkeersgegevens in beeld gebracht; rekening houdend met toekomstige ontwikkelingen.

Binnen de gemeente is er behoefte aan een beleidskader dat richting geeft en handvatten biedt voor de vele verschillende vraagstukken op verkeerskundig gebied; het moet een integrale aanpak bieden voor zaken die nu al spelen zoals de Zuiderweg en de Purmerenderweg. In het gehele traject van het burgerinitiatief Zuiderweg is deze wens al meerdere keren geuit. Een breed gedragen gemeentelijk verkeers- en vervoersplan (GVVP) is een dergelijk plan die in deze behoefte voorziet.

Om een indicatie te kunnen geven van de uitvoeringsmogelijkheden en kosten die gepaard gaan met de uitvoering van een GVVP hebben wij Goudappel Coffeng gevraagd om een offerte te maken. De offerte is opgebouwd uit verschillende deelonderzoeken en activiteiten. De offerte en toelichting inclusief alle



kosten voegen wij als bijlage bij dit voorstel toe. In de offerte is uitgegaan van een totaalplan, waarbij de gehele Beemster met de verschillende dorpskernen is meegenomen. Zoals u uit de offerte kunt opmaken is hiermee een aanzienlijk bedrag gemoeid (€ 50.000,-). Er zijn echter ook mogelijkheden om het plan toe te spitsen op een specifieke dorpskern(en) of problematiek. Daarmee kunnen we een aanzienlijke besparing realiseren (€ 20.000,-). Echter wij hebben op dit moment nog geen inzicht wat een dergelijke verfijning van het onderzoek afdoet aan de waarde van de voordelen die het gehele onderzoek met zich meebrengt.

T.a.v. de financiering van een GVVP zijn er op dit moment nog een aantal onduidelijkheden. Vanwege interne inconsistentie over de subsidiemogelijkheden binnen de Stadsregio kunnen wij hier op dit moment geen antwoord op geven. Wij zullen in de aankomende tijd onderzoeken wat de mogelijkheden hierin zijn.

Resumé kan gesteld worden dat een GVVP pas op langere termijn gestalte kan krijgen zowel t.a.v. de financiële als technische haalbaarheid.

Omdat ter beantwoording van het burgerinitiatief er op korte termijn een oplossing gewenst is, dienen wij echter nu al concrete en financieel haalbare maatregelen te nemen.

In onderstaand verhaal zullen wij dan ook ingaan op de conclusies van het rapport en de maatregelen die wij voorstellen.

Oplossingsrichting

De onderzoeksvragen die leidend zijn geweest in het rapport zijn in overleg met de initiatiefnemers van het burgerinitiatief gesteld en hebben zich toegespitst op:

- intensiteiten
- snelheden
- classificatie
- herkomst verkeer (kentekenonderzoek)

Conclusies en aanbevelingen rapport

Hieronder verwoorden we de belangrijkste conclusies en aanbevelingen uit het rapport en gaan we per conclusie in op de haalbaarheid en toepasbaarheid van de in het rapport voorgestelde maatregelen.

1. Inrichting Zuiderweg

Conclusie

De inrichting van de Zuiderweg is niet afgestemd op de dubbelfunctie van deze weg (doorgaand- en bestemmingsverkeer). De weg maakt een rommelige indruk en oogt niet als een 30 km/u weg.

Aanbeveling

Het profiel van de weg aanpassen met een verhoogde parkeerstrook 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 60 km/u naar 30 km/u wordt verduidelijkt. De kosten voor aanpassing van het wegprofiel zoals geadviseerd is vanwege de extra afwateringsvoorziening zeer hoog.

Haalbaarheid

In de conclusie van het onderzoek wordt terecht opgemerkt dat de kosten van aanpassing van het wegprofiel erg hoog zijn. Bovendien geven de initiatiefnemers zelf ook aan dit niet als een mogelijke oplossing te zien omdat naar hun mening de snelheid op een geordende weg niet zal afnemen. Wij zullen deze aanbeveling dan ook niet meenemen in de door ons voorgestelde maatregelen. Aanpassing van de belijning zal wel in ons voorstel terugkomen.

2. Verkeersintensiteit en snelheid

Conclusie

De intensiteit is met 4.900 mvt aan de hoge kant voor een 30 km/u weg. Daarnaast is de gereden snelheid fors hoger dan de toegestane maximum snelheid. De V85 (snelheid van 85% van de verkeersdeelnemers) is met 48,2 km/u hoog te noemen.

Aanbeveling

Voor de Zuiderweg zijn daarom aanvullende maatregelen noodzakelijk om het 30 km/u karakter te onderstrepen (en zo ook voor het doorgaande verkeer minder aantrekkelijk te worden als route). Door middel van belijning kan de overgang van 60 km/u naar 30 km/u geaccentueerd worden. Ook wordt er voorgesteld om halverwege de Zuiderweg een middengeleider als verkeersremmer aan te brengen. Dit gaat echter wel ten koste van bijna 4 parkeerplaatsen per rijstrook en ook hierbij zijn de kosten aanzienlijk vanwege de extra afwateringsvoorzieningen.

Haalbaarheid

De intensiteit is met 4.900 mvt aan de hoge kant voor een 30 km/u weg, maar niet onoverkomelijk. Maximaal 5000-6000 mvt/ etmaal wordt voor de veiligheid en leefbaarheid in verblijfsgebieden acceptabel geacht volgens Duurzaam Veilig. Als verkeersremmende maatregel wordt een middengeleider aanbevolen. Echter in ons pakket van voorgestelde maatregelen zullen we als verkeersremmende maatregel een wegversmalling voorstellen omdat een slinger in de weg aanbrengen zoals bij de Middenweg feitelijk geen optie is vanwege de beperkte ruimte en het vrachtverkeer. De enige mogelijkheid is het aanbrengen van wegversmallingen zoals op de Purmerenderweg om het verkeer af te remmen.

3. Aandeel zwaar verkeer

Conclusie

Er is geen sprake van een hoog aandeel zwaar verkeer. Het aandeel zwaar verkeer is met 3,5% lager dan de gemiddelde waarde (rond 5%) voor dit type wegen

Aanbeveling

Op basis van de resultaten van het rapport worden er dan ook geen aanbevelingen gedaan.

Haalbaarheid

Hierbij aansluitend komen wij tot de conclusie dat er (voorlopig) geen urgente noodzaak is om maatregelen te formuleren om het vrachtverkeer rigoures te verminderen. Een inrijdverbod voor vrachtwagens is (voorlopig) niet aan de orde. Wel behandelen/ bespreken we onder het kopje geluid- en trillingshinder; twee problemen die samenhangen met zwaar verkeer.

4. Sluipverkeer/ doorgaand verkeer

Conclusie

Er is in de reguliere situatie (normale ochtendspits) geen sprake van sluipverkeer door de wijk. Uit het onderzoek (kentekenonderzoek) blijkt dat ongeveer 30% van het verkeer dat over de Zuiderweg gaat een lokale herkomst heeft. Ongeveer 60% heeft een herkomst in Noord-Holland (de overige 10% heeft een bovenregionale herkomst waarvan de routekeuze niet te achterhalen is). Ruim de helft van deze 60% vermijdt de aansluiting A7/N244 op de Middenweg. Aanvullende maatregelen zijn noodzakelijk om het 60 km/h karakter te onderstrepen en minder concurrerend te worden ten opzichte van de N244/ A7 -route

Aanbeveling

Het 60 km/u karakter van de Middenweg/ Zuiderweg accentueren door het aanbrengen van extra 60 km/u drempels op dit traject.

Haalbaarheid

Ons voorstel is om deze aanbeveling ter zijde te houden aangezien uit de resultaten van het rapport niet onomstotelijk vastgesteld kan worden dat het doorgaande verkeer voornamelijk sluipverkeer betreft. (Ook verkeer vanuit het noorden dat als eindbestemming Purmerend of Zuidoostbeemster heeft kan als logische route voor dit traject kiezen). Bovendien willen wij insteken op maatregelen op de Zuiderweg die emotiverend werken om deze route als doorgaande c.q. sluiproute te kiezen. Daarnaast ontbreken ons ook de financiële middelen om deze drempels te realiseren.

Geluid en trillingshinder

In de rapportage is niet nadrukkelijk ingegaan op de in het burgerinitiatief genoemde geluid- en trillingshinder. Omdat de Wet geluidshinder op een 30 kilometer weg niet van toepassing is, kan de

geluidsbelasting ook niet aan de normering van deze wet worden getoetst. Het idee daarbij is dat bij deze snelheid de kans op geluidsbelasting zeer klein zal zijn. Het is dan wel belangrijk dat een inrichting van een weg zodanig is, dat het ook aannemelijk kan zijn dat 30 km/u gereden zal worden. Ook zal in de handhaving hierop een extra inspanning van justitie welkom zijn. In het onderzoek is naar voren gekomen dat de V85 (snelheid van 85 % van de voertuigen) 48,2 km/u bedraagt. Ten aanzien van trillingenoverlast kan gesteld worden dat deze vooral plaatsvindt bij de huidige "verkeerd aangelegde" drempels. Ook levert dat op die plek tevens extra geluidsoverlast op. In beide gevallen vooral door zwaar verkeer. Aangezien het aandeel zwaar verkeer niet groter dan normaal is, zullen wij ons vooral richten op fysieke maatregelen van de weg zodat de hinder van geluid en trillingen af zal nemen.

De kernproblematiek die vanuit het burgerinitiatief sterk naar voren komt is de hoge verkeersintensiteit op de Zuiderweg. Dit wordt bevestigd door de resultaten van het onderzoek. Hoewel het geen intensiteiten zijn die niet verwerkt zouden kunnen worden door dit type weg, is het wel degelijk aan de hoge kant. Daarnaast wordt aangegeven dat de maximum snelheid veelvuldig wordt overschreden. Ook dit komt duidelijk naar voren uit de resultaten van het onderzoek, zoals hierboven al aangegeven. Aanvullende verkeersremmende maatregelen worden dan ook geadviseerd. Uit de conclusies van het verkeersonderzoek kan niet afgeleid worden dat op basis van de problematiek een aansluiting Zuiderweg via Kolkpad naar de Zuidoost een bijpassende oplossing is. Dit geldt tevens voor een inrijdverbod van alle vracht- en autoverkeer op doordeweekse dagen.

Voorgestelde maatregelen

Ten aanzien van de conclusies en aanbevelingen van het rapport, die beoordeeld en getoetst zijn aan haalbaarheid en financiële mogelijkheden worden de onderstaande uit te voeren maatregelen voorgesteld.

- 1) **Duidelijke overgang van 60 km/u naar 30 km/u realiseren d.m.v. belijning en verkeersborden.**
Door de overgang van het snelheidsregiem en het 30 km/u gebied te benadrukken willen we extra de aandacht vestigen en weggebruikers bewust maken van het geldende regiem om zo de gemiddelde snelheid naar beneden te halen.
- 2) **Afvlakken van de drempels.**
De huidige drempels zijn verouderd en hebben door de scherpe hoeken een sterk doordringend karakter waardoor trillingsoverlast plaatsvindt. Door het afvlakken van de drempels zal deze overlast gereduceerd worden. Deze maatregel heeft echter geen positieve uitwerking op de snelheid en kan dan ook niet genomen worden zonder aanvullende verkeersremmende maatregelen zoals genoemd in de derde maatregel.
- 3) **Wegversmallingen op 2 plaatsen realiseren.**
Deze maatregel is onoverkomelijk voor de actuele problematiek zoals die momenteel op de Zuiderweg speelt. De keuze in aanvullende verkeersremmende maatregelen is beperkt. De enige mogelijkheid is het aanbrengen van wegversmallingen zoals op de Purmerenderweg om het verkeer af te remmen.
- 4) **Plaatsing van een permanente snelheidsmeter.**
Ook met deze maatregel moeten de weggebruikers geattendeerd worden op hun snelheid in combinatie met het geldende snelheidsregiem.

Een tekening van de uitwerking van bovenstaande maatregelen is als bijlage bij dit voorstel opgenomen.

In dit pakket aan maatregelen hebben we zoveel mogelijk de synergie met het rapport opgezocht en de keus gemaakt voor maatregelen die op korte termijn realiseerbaar zijn, zoveel mogelijk effect sorteren, realistisch en financieel haalbaar zijn. Hiermee wordt getracht een zo goed mogelijk antwoord te geven op de klachten (burgerinitiatief) van de bewoners rond de Zuiderweg van Zuidoostbeemster.

In ieder geval zal door het aanbrengen van twee wegversmallingen getracht worden om de Zuiderweg minder aantrekkelijk te maken voor het verkeer waardoor de verkeersintensiteit daalt en de weg qua karakter beter zal passen bij een 30 km weg. Ook zal door een betere belijning van de weg en het plaatsen van verkeersborden en een snelheidsmeter nadrukkelijker gewezen kunnen worden op de 30 km zone. Door de wegversmallingen en het plaatsen van een snelheidsmeter wordt getracht de verkeersgebruikers bewust te laten zijn van de maximum snelheid ter plaatse en het naleefgedrag daarmee te verhogen. Door de snelheidsafname zullen de onveilige verkeerssituaties en schades aan

geparkeerde auto's afnemen. Tevens zal door de aanpassing van de twee bestaande drempels; geluid- en trillingsbelasting worden verminderd.

Het College heeft besloten, in afwachting van de verdere uitwerking van zowel de technische als financiële haalbaarheid van een GVVP, in te stemmen met de vier voorgestelde maatregelen ter beantwoording op het burgerinitiatief Zuiderweg.

Vooraf aan dit voorstel aan de commissie zijn de voorstellen, op verzoek van het College, besproken met de initiatiefnemers en de dorpsraad Zuidoostbeemster.

De voorgestelde maatregelen zijn tijdens een persoonlijk gesprek met de vertegenwoordigers van het burgerinitiatief en een vertegenwoordiging van de Dorpsraad positief ontvangen. Echter er blijft wel een dringend verzoek vanuit de initiatiefnemers voor zwaardere maatregelen als een gesloten verklaring (op gezette tijden) en aansluiting Zuiddijk. Hierop hebben wij aangegeven dat dit zal worden meegenomen in een breed opgezet plan dat voor een groter gebied zal moeten worden onderzocht zodat op een volledige en samenhangende wijze alle relevante verkeersgegevens in beeld worden gebracht en ook rekening zal worden gehouden met toekomstige ontwikkelingen. Hiervoor is begrip van hun zijde.

Na overleg met de achterban ontvingen wij bericht van de initiatiefnemers dat de wegversmallingen niet de voorkeur hebben van "de buurt." Met als belangrijkste argumentatie dat het plaatsen van wegversmallingen tot ergernissen zal leiden onder bestuurders en bewoners n.a.v. minder sociaal gedrag. Tevens zullen er naar hun mening problemen met zwaar verkeer voordoen. Het verzoek van hun zijde is dan ook om de aanleg van de wegversmallingen achterwege te laten in het voorgestelde pakket van maatregelen. Hierop hebben wij als reactie gegeven dat het een pakket van maatregelen betreft die elkaar versterken. Vooral het afvlakken van de drempels in combinatie met het aanbrengen van wegversmallingen zijn hierin van belang. Door het afvlakken van de drempels in combinatie met het achterwege laten van de wegversmallingen zal de snelheid juist in de hand gewerkt worden. Hiermee wordt een belangrijk onderdeel van de problematiek van de Zuiderweg, de gereden snelheid is fors hoger dan de toegestane maximum snelheid, niet aangepakt.

Tevens hebben wij advies bij de verkeersadviseur van de politie aangevraagd en het standpunt van de Dorpsraad hierin.

Ook het advies van de verkeersadviseur is om de wegversmallingen niet achterwege te laten. De argumentatie dat het tot ergernissen zal leiden en problemen voor zwaar verkeer wegen niet zodanig zwaar om daarom de maatregel achterwege te laten. Nu is er ook al regelmatig sprake van onduidelijke "voorrangssituaties" in verband met geparkeerde voertuigen aan beide zijden van de weg. Tevens wordt aangetekend dat het voor toekomstige mogelijkheden om wel op snelheid te controleren raadzaam is om wel de snelheidsbeperkende maatregelen te nemen.

De politie is voorstander van duidelijke portalen voor de 30 zones. M.b.t. het sluipverkeer geeft de politie aan dat het bij hen niet bekend is dat dit zodanig tot overlast leidt dat er maatregelen genomen dienen te worden. Verder geeft zij aan dat een gesloten verklaring de gebruikelijke oplossing tegen sluipverkeer is, maar dat dit zowel voor de bewoners als voor de wegbeheerder een zeer zware maatregel met veel consequenties is. Dit zal meegenomen kunnen worden in een gemeentelijk verkeers- en vervoersplan.

Ook de dorpsraad heeft in haar standpunt aangegeven positief te staan tegenover de voorgestelde maatregelen en deze lijken hen ook afdoende voor de problematiek. Zij hebben geen bezwaren tegen de wegversmallingen en zien het als een goede manier om de snelheid te beperken.

Wel geven ze in aanvulling hierop dat een meerderheid van de dorpsraad voorstander is van het openstellen van de Zuiddijk om zo de verkeersdrukte in het dorp te verminderen.

Alle standpunten en motivaties in overweging genomen te hebben, is het voorstel om vast te houden aan het voorgestelde pakket van maatregelen en de wegversmallingen niet achterwege te laten. En op een later moment in een apart college-advies een uitwerking te maken van de technische en financiële haalbaarheid betreffende een gemeentelijk verkeers- en vervoersplan.

Meetbare doelstelling

- verminderen van de klachten die hebben geleid tot het burgerinitiatief
- verkeersintensiteit op de Zuiderweg omlaag brengen
- snelheid op de Zuiderweg maximaal verminderen (verminderen van de V85)

Financiële consequenties

De kosten voor genoemde maatregelen zijn begroot op:

- | | |
|--|-------------|
| • aanpassen 2x drempels in rood asfalt | € 15.000, - |
| • aanbrengen 2x wegversmallingen | € 10.000, - |
| • plaatsen van permanente snelheidsmeter | € 7.500, - |
| • belijning, verkeersborden, onvoorzien | € 5.000, - |
| | <hr/> |

geschatte totale kosten excl. BTW

€ 37.500, -

De middelen voor de voorgestelde maatregelen worden voor € 21.500, - gedekt uit de post verkeersmaatregelen 2011. Van de resterende € 16.000, - kan een bedrag van € 5.000,- gedekt worden uit de voorziening Groot Onderhoud (aanpassing drempel ter hoogte van D. Dekkerstraat). De dan nog resterende € 11.000,- kan gedekt worden uit de post Verkeersmaatregelen 2012.

Voor 2012 is het totale begrote bedrag van deze post € 16.810,- (gehalveerd t.o.v. 2011). Dit betekent dat er voor 2012 dan nog een bedrag resteert van € 5.810, -. Een consequentie die ten grondslag ligt aan beroep doen op budget uit 2012 is dat de maatregelen dan ook in 2012 uitgevoerd dienen te worden.

Om besparingsmogelijkheden te onderzoeken zijn we wel voornemens te achterhalen in hoeverre de voorgestelde maatregelen subsidiabel zijn. Echter de eisen die worden gesteld om in aanmerking te komen voor subsidie worden steeds stringenter waardoor we er op voorhand niet vanuit kunnen gaan dat hier geld voor beschikbaar is.

Overige consequenties

n.v.t.

Monitoring evaluatie

Advies is om na uitvoering van de maatregelen met de initiatiefnemers (bewoners) een evaluatie te houden. De resultaten van deze evaluatie kunnen worden meegenomen in een eventueel gemeentelijk verkeers-en vervoersplan.

Voorgesteld besluit

Wij stellen u voor als reactie op het burgerinitiatiefvoorstel van de bewoners van de Zuiderweg te besluiten om de 4 voorgestelde maatregelen uit te voeren.

Communicatie

n.v.t.