



Beemster 27-02-2016

Duurzaam Veilig in Beemster en de Herinrichting N-243

De provincie Noord-Holland is voornemens om de N-243, beter bekend als de route Noordervaart/ Schermerhornerweg en Middenweg naar Avenhorn op te waarderen vanwege verkeersdruk en realisatie van de N-23. Deze erfontsluitingsweg wordt daardoor opgewaardeerd tot gebiedsontsluitingsweg, waar de bewoner maar moet zien hoe hij van zijn erf komt en waar landbouwverkeer niet langer op past. En dat uitsluitend voor de veiligheid van de weggebruiker. Duurzaam onleefbaar maar veilig wanneer je eenmaal op de weg zit. Het principe van een gebiedsontsluitingsweg bij inrichting Duurzaam Veilig heeft de volgende kenmerken:

- 1) “Gebiedsontsluitingswegen zorgen ervoor dat woonwijken, bedrijventerreinen, winkelcentra etc. bereikbaar blijven”
- 2) “het is volgens de Duurzaam Veilig filosofie echter ongewenst om uitritten van erven op gebiedsontsluitingswegen te laten uitkomen”

De raad van gemeente Beemster heeft 28-02-2012 een motie aangenomen om te komen tot een afwaardering van de N-243 tot een erftoegangsweg. Het gegeven dat er ongeveer 110 erf aansluitingen en uitritten op deze route aanwezig zijn, waarvan een 10 tal aan de “verkeerde” zijde zijn gelegen, alsmede diversen percelen landbouwgrond aan beide zijden van deze weg geeft aan dat deze erftoegangsweg niet zonder meer kan worden opgewaardeerd tot een gebiedsontsluitingsweg.

Onderzoek door de provincie geeft aan dat de aanleg van de Westfrisiaweg (N-23) in beperkte mate invloed heeft op de verkeersbelasting van de N-243 mede door het bestemmingsverkeer én het doorgaande verkeer wordt een toename verwacht tot 10.000/ 12.000 motorvoertuigen per etmaal via de N-243.

Een 60 KM weg kan maximaal 6.000 voertuigen per etmaal verwerken.

Hiermee geeft de provincie juist aan dat het een erftoegangsweg betreft en zal anders dan haar voorstel tot opwaarderen, juist maatregelen dienen te nemen om het aantal voertuigbewegingen te beperken (minder als 6.000) en zal daarbij alle veiligheid en leefbaarheids aspecten mee moeten nemen in het onderzoek. Er zijn namelijk voldoende andere wegen en maatregelen beschikbaar in de oost-west verbindingen die in potentie wel volwaardige stroom en gebiedsontsluitingswegen zijn zoals:

- 1) Het realiseren van de doortrekking van de A-8 naar de A-9.
- 2) Doortrekken van de N-244 naar de A-9.
- 3) Het wegnemen van de bizarre lus bij de Omval om verkeer de juiste keuze via de N-244 te laten maken.
- 4) De ingebruikname van de N-23 in 2018 dit zou na realisatie een goede ontsluitingsroute kunnen zijn.
- 5) Dan de A-7 is geen oost-west verbinding, maar zal als Stroomweg haar functie optimaal dienen te vervullen.

Maar zolang er alternatieven zijn (lees erfontsluitingswegen en andere sluiproutes) zal de automobilist niet voor bovenstaande routes kiezen en moeten de lokale polderwegen met uitritten van erven en percelen land kennelijk meegroeien.

Dit laatste is een omgekeerde redenering, je zou de inrichting van de N-243 zo moeten maken dat de automobilist kiest voor de N-23 of N-244 of maak eindelijk echt werk van de doortrekking A-8 naar de A-9. Dit zijn Gebiedsontsluiting en Stroomwegen.

Natuurlijk gaan de aantallen voertuigen niet afnemen wanneer je de N-243 opwaardeert. Het wordt voor de bewoners langs de route nog minder leefbaar en onveilig om van hun erven te komen.

Het voornemen om te komen tot herinrichting van de N-243 door de provincie spreekt uitsluitend over veiligheid t.a.v. de weggebruiker.

De veiligheid van de aanwonenden (zie maar hoe je op de weg komt), leefbaarheid (geluidsoverlast) en waardedaling woningen zijn aspecten waar geen rekening mee wordt gehouden.

Gebruik door het vele landbouwverkeer op deze route zorgt in ieder geval voor vertraging. Maar door het plaatsen van bebording "Inhalen landbouwverkeer toegestaan" zullen juist extra gevaarlijke situaties ontstaan.

De vraag is of duurzaam veilige inrichting nog wel met beton en asfalt kan worden bereikt hier zouden andere strategieën gezocht moeten worden om het verkeer in aantallen te beperken en daarbij de snelheid, met als gevolg minder geluidsoverlast, te beheersen en het veiligheidsgevoel én de leefbaarheid een impuls te geven.

Traject en/of snelheidscontrole en een goede duurzaam veilige weginrichting bieden hiertoe de mogelijkheden.

BPP heeft niet de illusie een pasklare oplossing te kunnen presenteren, dit zal in een groter verband aangepakt moeten worden.

Duidelijk is dat dit probleem middels het Lokaal Verkeerveiligheidsplan Beemster en de Corridorstudie A-7/A-8 Amsterdam-Hoorn integraal zal moeten worden opgelost.

Een ad hoc besluit zoals aanpak van de herinrichting N-243 zal ons verder van duurzame oplossingen brengen.

En dáár is de motie van gemeente Beemster van 28-02-2012 op gericht.

Beemster Polder Partij.