

1. Aanleiding

De gemeenteraad heeft het college gevraagd te onderzoeken of de ontsluiting van de agrarische percelen ten zuiden van plangebied De Keyser via een te realiseren aparte ontsluiting of ventweg mogelijk is zodat landbouwvoertuigen geen gebruik hoeven te maken van de Morgenweg en Hendricus de Goedeweg.



Figuur 1: Overzicht Middenbeemster met daarin de belangrijkste elementen.

2. Probleemverkenning

Het plan De Keyser is ontwikkeld in een gebied waarop oorspronkelijk een agrarische bestemming rustte. Door de woningbouw zijn de percelen verkleind. Hierdoor zijn deze percelen nu vanaf de Ripperweg toegankelijk via de straten door de woonwijk en vanaf de Middenweg via de straat aan de zuidrand (Morgenweg-Hendricus de Goedeweg en toekomstige Unescolaan). Het betreft 10 percelen in noord-zuidrichting.

De nieuwe woonwijk is aan de zuidrand begrensd door een weg en een groenstrook. In de groenstrook zijn bomen geplant. De agrarische percelen zijn omheind. De toegangshekken zijn bereikbaar voor landbouwvoertuigen door de groenstrook te kruisen.

De straten in plan De Keyser zijn ingericht als 30 km-wegen inclusief snelheidsremmers op lange rechtstanden. Landbouwvoertuigen moeten dus gebruik maken van deze wegen om bij een perceel te komen. Wettelijk is gebruik door landbouwvoertuigen van deze wegen toegestaan. Deze mogen namelijk rijden op alle wegen met uitzondering van autowegen, autosnelwegen en wegen met een geslotenverklaring voor langzaam verkeer in het algemeen of voor landbouwvoertuigen in het bijzonder. Zij moeten zich -uiteeraard- wel aan de geldende verkeersregels en maximumsnelheid houden.

In welke situaties liever geen landbouwverkeer?

Sinds 1-1-2021 is de wettelijke maximumsnelheid voor landbouwvoertuigen verhoogd naar 40 km/uur. Maar op 30 km/uur-erftoegangswegen zonder vrijliggende fietspaden is het 25

km/uur. Vanwege deze wijziging heeft het CROW in 2020 nieuwe aanbevelingen voor land- en bosbouwvoertuigen gepubliceerd.

Het CROW biedt een overwegingsinstrument voor de keuze tussen verschillende routes voor landbouwverkeer. Het principe is 'ja tenzij'. Redenen om een alternatieve route aan te wijzen of een parallelweg aan te leggen zijn:

- snelheidsverschillen tussen autoverkeer en landbouwvoertuigen;
- veel fietsers (meer dan 500 per etmaal);
- een smalle weg;
- weinig overzicht;
- bij schoolroutes en toegangswegen naar een school.

De eerste 4 punten zijn niet van toepassing op de Morgenweg-Hendricus de Goedeweg-Unescolaan. Een aandachtspunt is wel dat momenteel wordt onderzocht of in De Keyser een nieuwe school kan worden gebouwd. In figuur 2 is het zoekgebied voor de school aangegeven binnen het zwarte kader, het rode vlak hoort hier niet bij en hier zal woningbouw plaats vinden. Dit perceel voor de nieuwe schoollocatie ligt niet direct grenzend aan de ontsluitingsweg Morgenweg-Hendricus de Goedeweg-Unescolaan en de meest oostelijke ontsluitingsweg naar de Rijperweg, maar wel in de nabije omgeving. Eén van de uitgangspunten bij de ontwikkeling van de schoollocatie is dat er een goede aansluiting op het toekomstig fietscarré (blauwe lijn) wordt gerealiseerd zodat er voor fietsers en wandelaars in een veilige route kan worden voorzien. In deze voorziene route is geen conflictsituatie met de hierboven benoemde ontsluitingsweg voor het agrarisch verkeer.



Figuur 2 Fietscarré en zoekgebied nieuwe schoollocatie

3. Aparte ontsluiting landbouwverkeer

Er is gevraagd onderzoek te doen naar de mogelijkheden om het landbouwverkeer een eigen ontsluitingsweg voor de landbouwpercelen aan de zuidzijde van de wijk te geven.

Deze ontsluitingsweg zou dan parallel aan de Morgenweg-Hendricus de Goedeweg moeten liggen en worden doorgetrokken langs de Unescolaan.

3.1 Programma van eisen

	Eis	Beoordeling
Verkeerskundige functie	Gebruik door landbouwvoertuigen	Deze ontsluiting ligt binnen de bebouwde kom parallel aan een 30-kmweg. Er is geen toegevoegde waarde als verbinding voor fietsers omdat die veilig de 30-kmweg gebruiken. Momenteel zijn de woningen de enige fietsbestemmingen in dit deel van de wijk. De verwachting is dat er ook een schoollocatie in dit deel zal worden gerealiseerd; de voorziene locatie ligt niet direct aan de ontsluitingsweg Morgenweg-H. de Goedeweg-Unescolaan.
Verkeersbelasting	Voldoende capaciteit	Er zijn geen kentallen beschikbaar over de verkeersproductie (hoeveelheid ritten) van landbouwverkeer, dit is sterk afhankelijk van het type bedrijfsvoering en de omvang van een perceel. Doorgaans is het gemiddeld aantal ritten per dag beperkt, maar is er op een klein aantal dagen per seizoen (vooral tussen april en oktober) een groter aantal ritten.
Verkeersbesluit	Bestemmingsverkeer + geslotenverklaring landbouwverkeer overige wegen in wijk	De agrarische ontsluitingsweg krijgt een aanwijzing voor bestemmingsverkeer. Overige wegen in de wijk krijgen een geslotenverklaring voor landbouwverkeer.
Lengte	Minimaal 800 m	De parallelweg wordt doorgetrokken tot de hoek van het laatste agrarische perceel en is doodlopend aan de oostzijde. De totale lengte is dan ongeveer 800 meter.
Breedte	Minimaal 4,5 m	De standaard toegestane breedte voor landbouwvoertuigen is 3,0 meter. De rijbaan voor een landbouwweg moet minimaal 4,5 m breed zijn. Dit is met een veiligheidsmarge van 0,75m aan weerszijden. Voertuigen kunnen elkaar dan niet passeren, maar moeten op elkaar wachten ter hoogte van een perceelinrit. Dit kan gezien de kleine ontmoetingskans.
Verharding	Verhard	De fundering/ondergrond moet voldoende gewicht kunnen dragen.
Emissies	Beperken	De bewoners van de Morgenweg-Hendricus de Goedeweg-Unescolaan kunnen te maken krijgen met meer geluid, wel op iets grotere afstand van de gevel dan nu het geval is. In de huidige situatie is dit meer gespreid doordat de percelen van beide zijden kunnen worden bereikt via de huidige weg. De afgelegde afstanden oost-west kunnen iets groter worden door het heen en weer rijden.

Ligging	Binnen bestaande contouren bebouwde kom	Tussen de bestaande weg en de landbouwpercelen ligt een groenstrook. De groenstrook is ca.12m. breed. Hier kan de weg in worden aangelegd. Dit gaat ten koste van het groen (waar bewoners op uitkijken). Wil men de groenstrook behouden dan moet aan de zuidkant extra grond beschikbaar komen voor aanleg van de weg (aankoop grond).
----------------	--	--

3.2 Varianten aansluiting

De ontsluitingsweg moet worden aangesloten op het hoofdwegennet. Daarvoor zijn verschillende varianten mogelijk (zie figuur 3):



Figuur 3 Overzicht varianten

Variant 1 Een aansluiting aan de zijde van de Middenweg

Het landbouwverkeer kan gebruik maken van de wijkentree via de huidige ontsluiting Middenweg -Morgenweg en daarna direct naar de parallelweg worden geleid. De agrarische ontsluitingsweg is alleen toegankelijk vanaf/naar de Middenweg. Vanuit verkeersveiligheidsaspecten is een eigen ontsluiting van de agrarische randweg op de Middenweg (lichtblauw onderbroken lijn) zo dichtbij de bestaande hoofdonsluiting Morgenweg-Middenweg vanuit de wijk niet wenselijk.



Foto 1 Aansluiting Morgenweg op Middenweg

Variante 2 Een aansluiting van meest westelijke perceel rechtstreeks op Middenweg

Bij deze variant komt er een aparte aansluiting vanaf de Middenweg naar de agrarische percelen. Deze aansluiting komt dan uit op het meest westelijke perceel. Vanuit verkeersveiligheids-overwegingen moet de aansluiting niet te dicht op de bestaande aansluiting Morgenweg -Middenweg komen te liggen. Bij voorkeur, vanuit de karakteristiek van bereikbaarheid agrarische percelen, komt de aansluiting te liggen tussen de Bamestraweg en de aansluiting op de N244 t.h.v. de bestaande aansluiting van het agrarisch perceel aan de westzijde van de Middenweg. Op dit gedeelte is het HHNK wegbeheerder. Vervolgens kunnen de perceeleigenaren zelf zorgen voor een onderlinge verbinding tussen de verschillende percelen middels een eenvoudige verharding.

Variante 3 Een aansluiting via de Rijperweg

Binnen de bouwcontouren aan de oostzijde van de wijk is geen ruimte meer voor de aanleg van een aparte rijbaan. Bij deze variant moet er buiten de contouren van het vierde kwadrant aan de oostzijde een aparte ontsluiting voor het agrarisch verkeer op de Rijperweg worden gerealiseerd.

Het agrarisch verkeer moet dan over deze weg aan de oostzijde rijden naar de parallelweg met de perceelaansluitingen. De overige noord-zuidverbindingen in de wijk worden dan gesloten verklaard voor landbouwvoertuigen.

Deze variant zou alleen voorkeur hebben als de herkomst van de landbouwvoertuigen vooral uit de omgeving van de Rijperweg is.

Variante 4 Een randweg om de wijk heen

Een variant is nog om de agrarische ontsluitingsweg zowel op de Middenweg (zoals in variant 1) als de Rijperweg (zoals in variant 3) aan te sluiten; er ontstaat dan een agrarische randweg. Landbouwvoertuigen uit zowel oost als west kunnen deze dan gebruiken en hoeven ook niet door het centrum.

4. Beoordeling varianten

Werelderfgoedstatus

Voor alle varianten geldt, uitgezonderd variant 2, zolang er geen gebruik wordt gemaakt van de huidige/ voorziene wegenstructuur binnen plangebied De Keyser, dat dit een aantasting van de cultuurhistorische waarden is en van de uitgangspunten van UNESCO. De ligging van de voorziene nieuwe weg ligt buiten de contouren van het kwadrant; het is ongewis wat hiervan de betekenis is van de werelderfgoedstatus. Als een van deze oplossingsvarianten voorgestaan wordt als oplossing zal verder onderzocht moeten worden, in overleg met Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed (RCE), wat de consequenties zijn.

Zowel ruimtelijk als wat betreft de verandering van de verkeersstructuur passen deze varianten niet in de kenmerken van het gebied als werelderfgoed. Vanuit de UNESCO status is eerder de aanleg van een rondweg rond het dorp onwenselijk geacht en op grond van deze negatieve beoordeling t.a.v. de werelderfgoedstatus en vanwege de hoge kostenindicatie ook niet opgenomen in de uiteindelijk dorpsontwikkelingsvisie Middenbeemster. Deze agrarische weg heeft weliswaar een minder grote impact, maar ook deze sluit niet aan op het cultuur-historische patroon.

Alleen variant 2 lijkt ruimtelijk goed inpasbaar omdat het alleen gaat om een extra aansluiting c.q. inrit langs de Middenweg. Verder is er dan geen weg, maar alleen een interne onderlinge verbinding van de percelen (in onverharde uitvoering). De structuur van de Werelderfgoedstatus blijft hiermee intact en doet geen afbreuk aan de kwadrantenstructuur.

Verkeersveiligheid

De verbetering van de verkeersveiligheid is bij variant 1 marginaal.

Ondanks dat het agrarisch verkeer niet de gehele ontsluitingsroute gebruik maakt van de bestaande wijkontsluitingsweg moet zij wel op enig moment deze weg op-of afrijden. Dit is bij variant 1 nabij de wijkentree Middenweg – Morgenweg en mogelijk ter hoogte van de overgang H. de Goedeweg – Unescolaan als gebruik moet worden gemaakt van de bestaande brug (zie detailuitsnede figuur 3). Dit zorgt voor extra in- en uitvoegbewegingen van de aparte agrarische weg die tot onoverzichtelijke en onverwachte situaties kunnen leiden en daarmee komt het de verkeersveiligheid niet ten goede.

Bij variant 2, 3 en 4 is enigszins rendement te behalen m.b.t. verkeersveiligheid doordat het agrarisch verkeer gebruik maakt van ofwel een ontsluiting over haar eigen grondgebied (variant 2) ofwel zoals bij variant 3 en 4, een aparte randweg die eigen ontsluiting(en) heeft op de hoofdwegenstructuur en beperkte conflicten met het langzaam verkeer.

Verkeerskundig

Het fietscarré dat voor geheel Middenbeemster is voorzien in de verdere uitwerking van de Dorpsontwikkelingsvisie Middenbeemster heeft tot doel het langzaam verkeer een veilig alternatief te bieden om naar belangrijke dorpsadressen zoals de (nieuwe) school, sportvelden en zorgvoorzieningen te gaan. Hierdoor wordt voor de randwegen van de wijk, die mogelijk drukker zullen zijn en waar agrarisch verkeer ook gebruik van maakt, o.a. aan het fietsverkeer een goed alternatief geboden. Dit carré kruist niet met de ontsluitingsweg in De Keyser die het agrarisch verkeer kan gebruiken voor het bereiken van haar percelen (zie figuur 2). Er zal vanuit de nieuwe schoollocatie worden voorzien in een goede aansluiting op dit fietscarré waarbij geen gebruik zal worden gemaakt van de Morgenweg -H. de Goedeweg – Unescolaan.

Bij variant 1 en 3 wordt het verkeer geleid over één ontsluitingsoptie. Hierdoor rijdt niet al het landbouwverkeer meer de kortste route door de wijk en legt een iets grotere afstand af. Dit kan extra geluidoverlast geven voor de woningen aan de rand aan de zijde waar de ontsluiting is en een grotere belasting van het kruispunt midden in het dorp wat niet wenselijk is.

Voor variant 4, een agrarische randweg om de wijk heen, is de verkeerskundige functie beperkt t.o.v. de bestaande situatie; In de bestaande situatie kan ook al gebruik worden gemaakt van een ontsluiting aan zowel de Rijperweg als de Middenweg.

Kosten

Er is een zeer globale raming gemaakt op basis van kentallen.

Voor variant 1 komt deze uit op ca. € 350.000 voor het weggedeelte Morgenweg-Hendricus de Goedeweg-Unescolaan. Voor variant 3 en 4 komt hier het weggedeelte ten oosten van De Keyser nog bij en komt voor het weggedeelte totaal op ca. € 525.000.

Bovenstaande gaat om enkel het weggedeelte.

De Hendrik de Goedeweg en de (toekomstige) Unescolaan zijn verbonden middels een brug. Als de landbouwvoertuigen deze ook moeten gebruiken dan ontstaat halverwege een knip in de agrarische rijbaan met extra in- en uitvoegbewegingen op de Hendrik de Goedeweg-Unescolaan. Uit oogpunt van verkeersveiligheid is dit niet wenselijk. De kosten voor een eigen brug halverwege de agrarische rijbaan bedragen rond de € 250.000,-.

Voor variant 3 en 4 moet ook een extra brug komen voor de ontsluiting naar de Rijperweg.

De totale kosten voor het weggedeelte met nieuwe brug(gen) komt voor variant 1 hiermee uit op € 600.000,- en voor variant 3 en 4 ieder op € 1.025.000,-. Hierbij is nog geen rekening gehouden met eventuele grondaankopen.

Bij variant 2 zijn de kosten voor de gemeente beperkt tot de aanleg van een inrit vanaf de Middenweg naar het perceel. Afhankelijk of deze inrit aangelegd kan worden middels een brug of dam zijn de kosten op basis van kentallen geraamd op respectievelijk € 250.000,- en € 50.000,-. De interne ontsluiting vanaf de inrit moet door de grondeigenaren zelf worden bekostigd; de ruimte hiervoor gaat ten koste van de landbouwgrond.

Voor de aanleg van een agrarische randweg dienen gronden te worden verworven door de gemeente. Een andere optie is dat de gronden door de agrariërs t.b.v. de aanleg van een aparte agrarische ontsluiting beschikbaar worden gesteld. Wanneer een van de varianten als oplossingsvariant wordt aangemerkt zal dit verder onderzocht moeten worden.

Bij deze verkenning zijn deze kosten buiten beschouwing gelaten.

Voor alle oplossingsvarianten is de verwachting dat er vanuit verkeersveiligheidsoogpunt geen subsidiebijdragen toegekend zullen worden. Onder andere omdat volgens de richtlijnen gebruik door agrarisch verkeer van de bestaande wijkontsluitingswegen is toegestaan en goed mogelijk is. Daarnaast zijn er ook mogelijkheden voor goede alternatieve routes voor langzaam verkeer.

5. Conclusie verkenning

Gezien bovenstaande waarbij kort samengevat de belangrijkste overwegingen zijn:

- gebruik van bestaande ontsluitingsstructuur voor landbouwvoertuigen is wettelijk toegestaan en ook goed mogelijk;
- de voorziene schoollocatie ligt niet direct aan de bestaande ontsluitingsstructuur en het toekomstig fietscarré heeft hier ook geen conflict mee binnen De Keyser;
- de voorziene nieuwe agrarische ontsluiting past zowel ruimtelijk als wat betreft de verandering van de verkeersstructuur niet in de kenmerken van het gebied als werelderfgoed.
- de kosten voor enkel aanleg van de weg zijn aanzienlijk, waarbij mogelijke grondaankopen nog buiten beschouwing zijn gelaten,

concluderen we dat het aanleggen van een agrarische randweg niet haalbaar lijkt. Het voorstel is dan ook om de huidige situatie te handhaven en geen agrarische randweg aan te leggen.