

Witteveen+Bos
van Twickelostraat 2
postbus 233
7400 AE Deventer
telefoon 0570 69 79 11
telefax 0570 69 73 44

onderwerp nut en noodzaak Nieuwe Middenroute
project verkeerskundige analyse Structuurvisie
opdrachtgever gemeente Harenkarspel
projectcode HKSL7-1-1
referentie HKSL7-1/hitm/021
opgemaakt door ing. S. Wennemers
goedgekeurd door drs.ing. S.I.A. Tutert
status definitief
datum opmaak 7 september 2010
bijlagen -

paraaf b.a. 

aan gemeente Harenkarspel P. van der Velpen
G. Wijma
R. Moeyes
kopie - -

1. AANLEIDING

De Nieuwe Middenroute maakt onderdeel uit van de vastgestelde Structuurvisie voor de gemeente Harenkarspel. Het doel van dit onderdeel van de Structuurvisie is het doorgaande verkeer op een wenselijke manier door de gemeente te leiden en hiermee de bestaande wegenstructuur in met name de woonkernen te ontlasten.

De coalitie heeft besloten de Nieuwe Middenroute niet aan te leggen en de ruimtelijke reserveringen daarvoor onder andere in het Tussengebied te schrappen. De vraag die zich daarbij voordoet is welke effecten dat besluit heeft voor het gebruik van het bestaande wegennet. Om die vraag te kunnen beantwoorden is het van belang om inzicht te verkrijgen in de verkeerstromen en de samenstelling van het verkeer (doorgaand verkeer, herkomst-/bestemmingsverkeer of intern verkeer). Op basis van deze inzichten kan vervolgens bepaald worden of, en zo ja welke maatregelen noodzakelijk zijn om de doorstroming van het verkeer op een veilige wijze af te kunnen wikkelen.

Om het benodigde inzicht in de verkeerstromen en opbouw van het verkeer te verkrijgen is een kentekenonderzoek uitgevoerd. Hiermee is voor de verschillende relevante locaties de mate van het doorgaande verkeer bepaald. De resultaten van het kentekenonderzoek tonen aan dat de hoeveelheid doorgaand verkeer in de gemeente beperkt is (circa 10 %). Hierbij geldt tevens dat het grootste deel van het aandeel doorgaand verkeer (circa 40 %) aanwezig is op de zuidelijk gelegen route tussen de N9 en N245. Deze route loopt in beide richtingen via de Kanaalweg, Debbemeerweg en Warmenhuiszerweg.

2. CONCLUSIE

Het kentekenonderzoek wijst uit dat de samenstelling van het verkeer in Harenkarspel slechts in beperkte mate uit doorgaand verkeer bestaat. Het merendeel van het verkeer bestaat uit herkomst-

/bestemmingsverkeer of intern verkeer. Doordat de Nieuwe Middenroute een belangrijke functie zou krijgen in het kader van de afwikkeling van het doorgaand verkeer kan op basis van de geringe hoeveelheid en spreiding van het doorgaand verkeer geconcludeerd worden dat die functie dan ook erg betrekkelijk beperkt zou zijn. Met andere woorden: vanuit dit perspectief is de realisatie van de Nieuwe Middenroute dan ook niet noodzakelijk.

3. ONDERBOUWING

3.1. Resultaten kentekenonderzoek

Om de verkeerskundige gevolgen van het besluit van de coalitie om de Nieuwe Middenroute niet te realiseren is in juni 2010 een kentekenonderzoek uitgevoerd. Uit het kentekenonderzoek blijkt dat het merendeel van het geregistreerde verkeer een herkomst en/of bestemming heeft in de gemeente Harrenkarspel. Het aandeel doorgaand verkeer is 'slechts' 10 %. Bijna 40 % van dit doorgaande verkeer rijdt in het zuidwesten van de gemeente op de route tussen de N9 en N245 via de Kanaalweg, Debbe-meerweg en Warmenhuizerweg. Het overige doorgaande verkeer verspreidt zich over de overige wegen binnen de gemeente, waardoor het aandeel doorgaand verkeer op de verschillende wegvakken beperkt is.

Verder blijkt uit het kentekenonderzoek dat veel verkeer vanaf en naar de N245 een herkomst of bestemming heeft aan de westkant van de gemeente. Hoewel dit verkeer wel via bijvoorbeeld de Koorndijk of Sportlaan rijdt, betreft het hier herkomst- of bestemmingsverkeer en dus geen doorgaand verkeer.

Voor het middelzware- en zware verkeer geldt dat 8 % van het geregistreerde verkeer als 'doorgaand' verkeer kan worden gedefinieerd. Bijna de helft van dit verkeer is waargenomen in het zuiden van de gemeente op de route tussen de N9 en N245. Het overige doorgaande (middel)zware verkeer is sterk verdeeld over de wegen in de gemeente.

3.2. Verkeerskundige gevolgen besluit

Bij de afweging over het al dan niet realiseren van de Nieuwe Middenroute vormt het onttrekken van verkeer uit de kernen Warmenhuizen en Tuitjenhorn een belangrijk aspect. Uit het kentekenonderzoek blijkt dat de verkeerssamenstelling op de routes door de kernen met name bestaat uit verkeer dat een herkomst of bestemming heeft in de nabije omgeving van deze wegen. Het aandeel doorgaand verkeer is op de routes door zowel Warmenhuizen als Tuitjenhorn beperkt.

Wanneer de Nieuwe Middenroute niet gerealiseerd wordt, betekent dit dat het potentiële verkeer op die Nieuwe Middenroute gebruik zal blijven maken van de bestaande wegen. Het betreft hier in het bijzonder de Koorndijk/Kalverdijk en Sportlaan in Tuitjenhorn en de Warmenhuizerweg in Warmenhuizen.

Voor de Koorndijk/Kalverdijk geldt dat de huidige weginrichting in relatie tot de (woon)omgeving niet afgestemd is op de hoeveelheid af te wikkelen verkeer. Gezien de omgevingkarakteristieken (woningen en dergelijke) ligt het voor de hand om de wegcategorie van de Koorndijk (nu gebiedsontsluitingsweg met maximum snelheid van 50 km/uur) terug te brengen naar de wegcategorie erftoegangsweg met een maximum snelheid van 30 km/uur. De intensiteit op de Koorndijk ligt echter in de huidige situatie al rond de maximum intensiteit die acceptabel is voor erftoegangswegen (circa 4.000 mvt/etm). Om het verkeer op een verkeersveilige wijze af te wikkelen moeten dan ook lokale aanpassingen in het wegennet gerealiseerd worden.

Voor de Sportlaan in Tuitjenhorn geldt dat op basis van de modelresultaten de hoeveelheid verkeer in de toekomst weliswaar toeneemt, maar niet de maximum intensiteitsgrens van 4.000 mvt/etmaal overschrijdt. De huidige weginrichting is aldus afdoende.

Voor de Warmenhuizerweg tenslotte geldt dat de weginrichting dusdanig is ingericht dat er nu en in de toekomst geen problemen zijn te verwachten met de verkeersafwikkeling en de leefbaarheid.