

GVVP Beemster



GVVP Beemster

Planperiode 2014-2024

Definitief

Gemeente Beemster

Grontmij Nederland B.V.
Alkmaar, 28 januari 2014

Verantwoording

Titel : GVVP Beemster
Subtitel : Planperiode 2014-2024
Projectnummer : 330786
Referentienummer : GM-0120304
Revisie : Definitief
Datum : 28 januari 2014

Auteur(s) : [REDACTED]
E-mail adres : [REDACTED]
Gecontroleerd door : [REDACTED]
Paraaf gecontroleerd : [REDACTED]
Goedgekeurd door : [REDACTED]
Paraaf goedgekeurd : [REDACTED]
Contact : Grontmij Nederland B.V.
Robijnstraat 11
1812 RB Alkmaar
Postbus 214
1800 AE Alkmaar
T +31 72 547 57 57
F +31 72 850 26 57
www.grontmij.nl

Inhoudsopgave

1	Inleiding	5
1.1	Aanleiding	5
1.2	Planhorizon	5
1.3	Schets van de gemeente	5
1.4	Duurzaamheid	7
1.5	Relatie met wegen andere wegbeheerders	8
1.6	Werkwijze	9
1.7	Leeswijzer	9
2	Wegcategorisering en basisinrichtingskenmerken wegontwerp	10
2.1	Reflectie op de bestaande situatie	10
2.2	Het principe van wegcatégorisering	11
2.3	De wegcatégorisering in gemeente Beemster	11
2.3.1	Analyse huidige situatie	11
2.3.2	Afwegingen nieuwe infrastructuur	12
2.3.3	De wegcatégorisering	13
2.4	Toelichting op de wegcatégorieën	14
2.4.1	Stroomwegen	14
2.4.2	Gebiedsontsluitingswegen	14
2.4.3	Erftoegangswegen	16
2.5	Basisinrichtingskenmerken wegontwerp	18
2.6	Aanvullende toelichting	19
2.6.1	Overgangen bij komgrenzen, tussen wegcatégorieën en maximum snelheden	19
2.6.2	Snelheidsremmende maatregelen	20
2.7	Maatregelen en projecten	20
3	Verkeersveiligheid	21
3.1	Objectieve verkeersveiligheid	21
3.1.1	De ongevallenanalyse	21
3.1.2	Conclusie ongevallenanalyse	24
3.2	Subjectieve verkeersveiligheid	24
3.3	Verkeersveiligheidsthema's	26
3.4	Maatregelen en projecten	27
4	Fiets en voetganger	28
4.1	Huidige voorzieningen	28
4.2	Knelpunten voor de fiets en voetganger	30
4.3	Richtlijnen voorzieningen voor de fiets	31
4.4	Richtlijnen voorzieningen voor de voetganger	34
4.5	Maatregelen en projecten	35
5	Openbaar vervoer	36
5.1	Buslijnen	36
5.2	Bushaltes	38
5.3	Maatregelen en projecten	39

6	Specifieke verkeersdeelnemers.....	40
6.1	Landbouwverkeer.....	40
6.2	Vrachtverkeer.....	41
6.3	Gevaarlijke stoffen.....	42
6.4	Hulpdiensten	42
6.5	Maatregelen en projecten.....	43
7	Parkeren	44
7.1	Parkeren in bestaande situatie	44
7.2	Beleid parkeren minder validen	46
7.3	Parkeren bij nieuwe ontwikkelingen	47
7.4	Maatregelen en projecten.....	48
8	Educatie, voorlichting en handhaving.....	49
8.1	Educatie en voorlichting	49
8.2	Handhaving.....	50
8.3	Maatregelen en projecten.....	50
9	Opstap naar een uitvoeringsprogramma.....	51
9.1	Algemene aanpak	51
9.2	Algemene maatregelen gemeentelijke organisatie	51
9.3	Aanzet uitvoeringsprogramma.....	52

- Bijlage 1: De principes van Duurzaam Veilig
- Bijlage 2: Inventarisatie ten behoeve van wegcategorisering
- Bijlage 3: Inventarisatie bewoners en klankbordgroep
- Bijlage 4: Ontwikkelingen en ruimtelijke projecten
- Bijlage 5: Afwegingen noordwestelijke randweg
- Bijlage 6: Afwegingen Rijperweg
- Bijlage 7: Afwegingen Purmerenderweg
- Bijlage 8: Afwegingen Oostdijk
- Bijlage 9: Afwegingen Zuiderweg - verbinding Kolkpad
- Bijlage 10: Inventarisatie beleid

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeente Beemster heeft tot op heden geen gemeentelijk verkeer- en vervoerplan (GVVP). Vanuit de gemeenteraad is gevraagd een GVVP op te stellen. Er is behoefte aan een beleidskader dat richting geeft en handvatten biedt voor (toekomstige) verkeer- en mobiliteitsvraagstukken. Bij de gemeenteraad en het college van de gemeente Beemster staan verkeersveiligheid en een goede doorstroming van het verkeer hoog in het vaandel. Evenwicht tussen bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid moet het uitgangspunt zijn in het verkeer- en vervoerbeleid.

Een GVVP heeft zijn basis in de Planwet Verkeer en Vervoer. Anders dan rijk, provincies en stadsregio hebben gemeenten geen plicht een verkeer- en vervoerplan vast te stellen. Gemeenten hebben echter wel de plicht een geïntegreerd en op uitvoering gericht verkeer- en vervoerbeleid te ontwikkelen. Een gemeente moet de essentiële onderdelen van nationaal, provinciaal en regionaal verkeer- en vervoerbeleid hierbij in acht nemen.

Notitie Kaderstelling Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan

Vanuit het college is de gemeenteraad op 11 september 2012 voorgelegd om een werkgroep te formeren met als opdracht het opstellen van een voorstel aan de gemeenteraad met kaderstellende uitspraken over het op te stellen GVVP. In deze werkgroep heeft vanuit iedere fractie een afgevaardigde zitting gehad.

De werkgroep heeft als doelstelling voor het GVVP geformuleerd *'het realiseren van doelmatige, duurzaam veilige en samenhangende verkeer- en vervoersvoorzieningen in Beemster'*. Er is benoemd dat het GVVP een richtinggevend beleidsplan moet zijn waarin een visie op het gemeentelijk verkeer- en vervoerbeleid is vastgelegd. In de kaderstellende notitie heeft de werkgroep de thema's voor het GVVP benoemd aan de hand van door hen gesignaleerde aandachtspunten en knelpunten. Er is benoemd dat de aandachtspunten en knelpunten zoveel mogelijk geobjectiveerd moeten worden. De werkgroep stelt voor interne en externe organisaties bij het GVVP te betrekken.

Voorliggend GVVP is binnen de gestelde kaders opgesteld.

1.2 Planhorizon

Dit GVVP is een kaderstellend plan waarin een samenhangend beleid is vastgelegd ten aanzien van verkeer en vervoer. Het GVVP heeft een planperiode van 10 jaar (2014-2024).

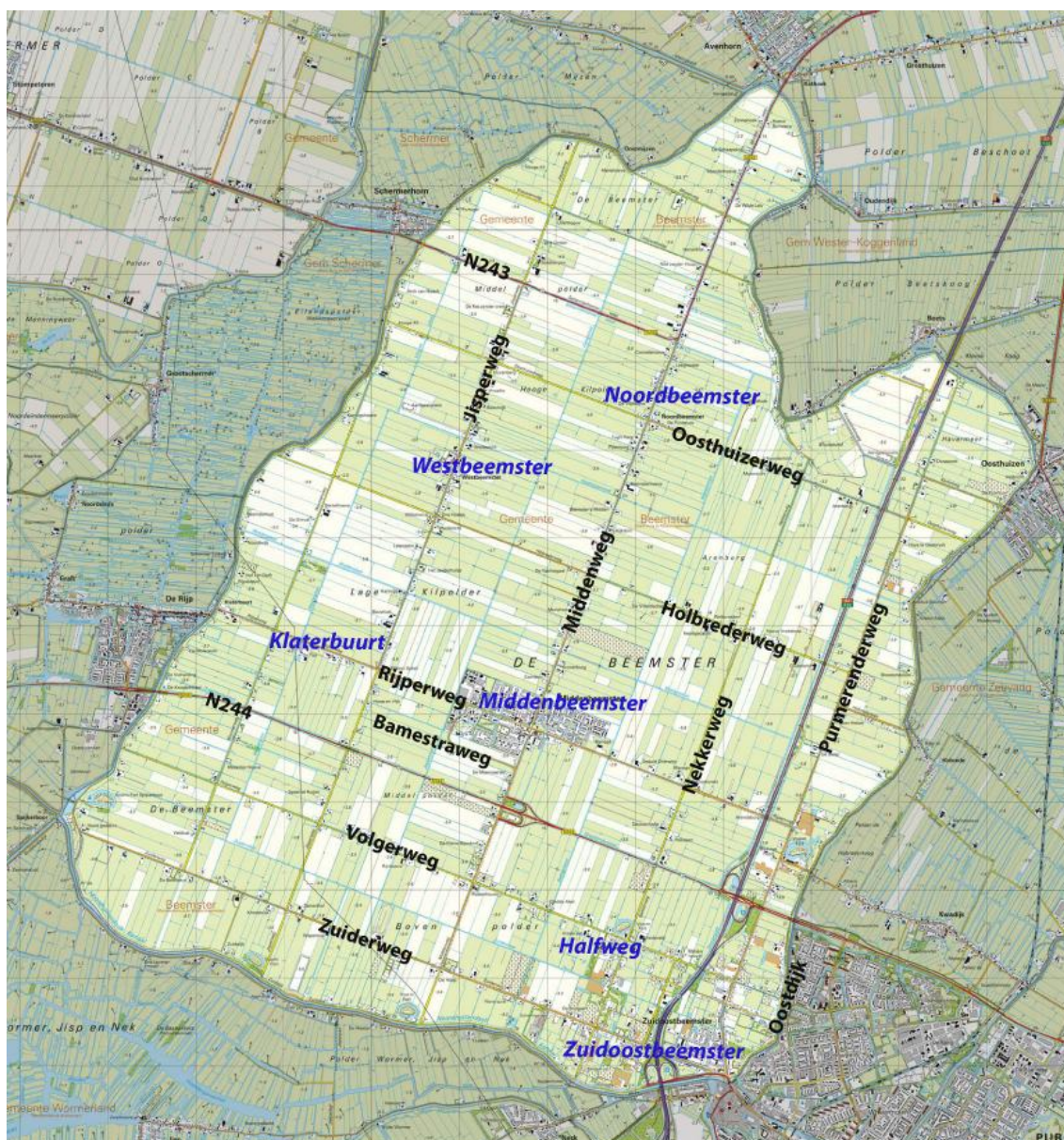
1.3 Schets van de gemeente

De gemeente Beemster omvat de gehele droogmakerij zoals die in 1612 droogviel. De droogmakerij werd destijds ingedeeld in rechthoekige kavels volgens een geometrisch patroon van wegen en vaarten. Sinds 1999 staat de Beemster op de UNESCO lijst van werelderfgoederen. De polder heeft al vele ruimtelijke en economische veranderingen in zich weten op te nemen zonder dat is ingeleverd op de kwaliteit en uniciteit van de polder in het geometrisch patroon. De Beemster is een florerend en hoogwaardig agrarische productiegebied. Het is van belang de ruimtelijke identiteit concreet te benoemen en hanteerbaar te maken voor de ruimtelijke en infrastructuurle opgaven die nu en in de toekomst spelen.

De wegen binnen de Beemster zijn ontworpen als een 'neutraal raster', dat wil zeggen dat de ene weg niet belangrijker zou zijn dan de andere weg. De wegen hebben van oorsprong een vergelijkbaar profiel. Bomen langs de wegen zorgden voor beschutting tegen wind en zon en hadden vooral een esthetische betekenis. Met de groei van de mobiliteit en door de niet neutrale regionale context, zijn sommige wegen belangrijker geworden dan andere wegen. Deze we-

gen zijn heringericht om aan de verkeersdruk te kunnen voldoen. Aan deze drukkere wegen is in de loop van de jaren de bebouwingsintensiteit toegenomen. Dit leidt tot een differentiatie van het neutrale raster. De gemeente wil de neutraliteit van het wegennet zo veel mogelijk behouden. Dit betekent onder andere dat de capaciteit van de polderwegen voorwaardenscheppend is voor de functies en ontwikkelingen die daaraan liggen. Bundeling en hiërarchisering van het verkeer is strijdig met het neutrale wegenraster en moet waar mogelijk voorkomen worden.

De dorpen van de Beemster zouden volgens het oorspronkelijk ontwerp gebouwd worden aan de kruispunten van het wegenet. De meeste dorpen zijn nooit gebouwd, maar de dorpen Middenbeemster en Noordbeemster werden wel planmatig ontwikkeld. Het dorp Westbeemster ontwikkelde zich 'per toeval' rondom de rooms-katholieke schuilkerk. Uit het zuidoostelijke tuindersgebied ontwikkelde zich later het dorp Zuidoostbeemster. De dorpen zijn in de loop van de tijd gegroeid, soms met complete nieuwe buurten, soms via lintvorming langs de toevoerwegen. De grotere buurtschappen Klaterbuurt en Halfweg zijn min of meer spontaan ontstaan, vooral door de bouw van kleine arbeiderswoningen.



Figuur 1: Topografische ligging gemeente Beemster met de dorpen Middenbeemster, Zuidoostbeemster, Noordbeemster en Westbeemster en de buurtschappen Halfweg en Klaterbuurt.

Karakteristiek Beemster bepalend voor uitwerking beleid

In de Structuurvisie Beemstermaat (juli 2012) is een tweeledige ambitie verwoord die de richting van het beleid ten aanzien van verkeer, mobiliteit en infrastructuur in de Beemster bepaalt:

- het werelderfgoed de Beemster in stand houden, toegankelijk en beleefbaar maken.
- de Beemster ontwikkelen als hoogwaardig agrarisch productiegebied en als aantrekkelijk woon- en werkgebied.

De ambities in de Structuurvisie Beemstermaat zijn vertaald in een aantal kernpunten:

- behouden en herstellen landschapspatroon: ringvaart, dijk, wegen, tochten en sloten.
- tegengaan van verrommeling van het landschap.
- behouden en versterken van ruimtelijke structuur en karakteristiek van de polder.
- versterken recreatie en duurzaamheid.
- oplossen mobiliteitsdruk binnen het neutraal wegenraster.

De kernpunten komen in de beleidsuitwerkingen in dit GVVP terug in de keuzen en uitgangspunten op de verschillende verkeersthema's.

1.4 Duurzaamheid

Voor de gemeente Beemster is het evenwicht tussen bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid het uitgangspunt voor het verkeer- en vervoerbeleid. Een juiste balans tussen deze thema's geeft aan wat gemeente Beemster verstaat onder duurzame mobiliteit. Daarmee is duurzame mobiliteit een begrip dat in alle beleidsuitwerkingen in dit GVVP integraal is terug te vinden.

Bijvoorbeeld:

- Verkeersveiligheid: aanpakken van verkeersonveilige locaties en de inrichting van wegen conform de inrichtingseisen van Duurzaam Veilig (ofwel geloofwaardige snelheid), aandacht voor educatie en voorlichting op veiligheidsthema's (bijvoorbeeld landbouwverkeer) en onderzoeken van de mogelijkheden om handhaving uit te breiden.
- Kwaliteit leefomgeving: onderzoeken van de mogelijkheden om op locaties waar klachten bestaan over snelheden, geluid- of trillingsoverlast de hinder te beperken (bijvoorbeeld door het toepassen van bus- en 'landbouwverkeer'vriendelijke snelheidsremmers).
- Fiets en voetganger: garanderen van een basiskwaliteit van voorzieningen voor fiets en voetganger, aanpakken van onoverzichtelijke en onveilige situaties voor het langzaam verkeer.
- Openbaar vervoer: inzetten op overleg met concessiebeheerders om het huidige niveau aan OV-voorzieningen minimaal te handhaven en de dienstregeling te optimaliseren.

Deze en andere aan duurzaamheid gerelateerde verkeer- en vervoeronderwerpen worden in de navolgende hoofdstukken in dit GVVP uitgewerkt.

Daarnaast staat de gemeente in de uitwerking van inrichtingsmaatregelen voor participatie met haar bewoners; zoals ook voorliggend GVVP in samenspraak met vertegenwoordigers van partijen tot stand is gekomen. In de toepassing van materialen in projecten streeft de gemeente tot slot naar het gebruik van duurzame materialen met een langere levensduur of met een duurzamer productieproces.

Elektrisch vervoer

Het elektrisch vervoer en het rijden op aardgas neemt de laatste jaren toe. Het opladen van voertuigen vindt veelal plaats bij de eigen woning. De verantwoordelijkheid voor het realiseren van een oplaadpunt bij de woning ligt bij de burger. De gemeente realiseert ten behoeve van particulieren geen oplaadpunten in de openbare ruimte. Bij voorzieningen waar men voor langere tijd parkeert heeft het nut een oplaadpunt ten behoeve van algemeen gebruik in de openbare ruimte te realiseren. De gemeente heeft daarom een oplaadpunt in het centrum van



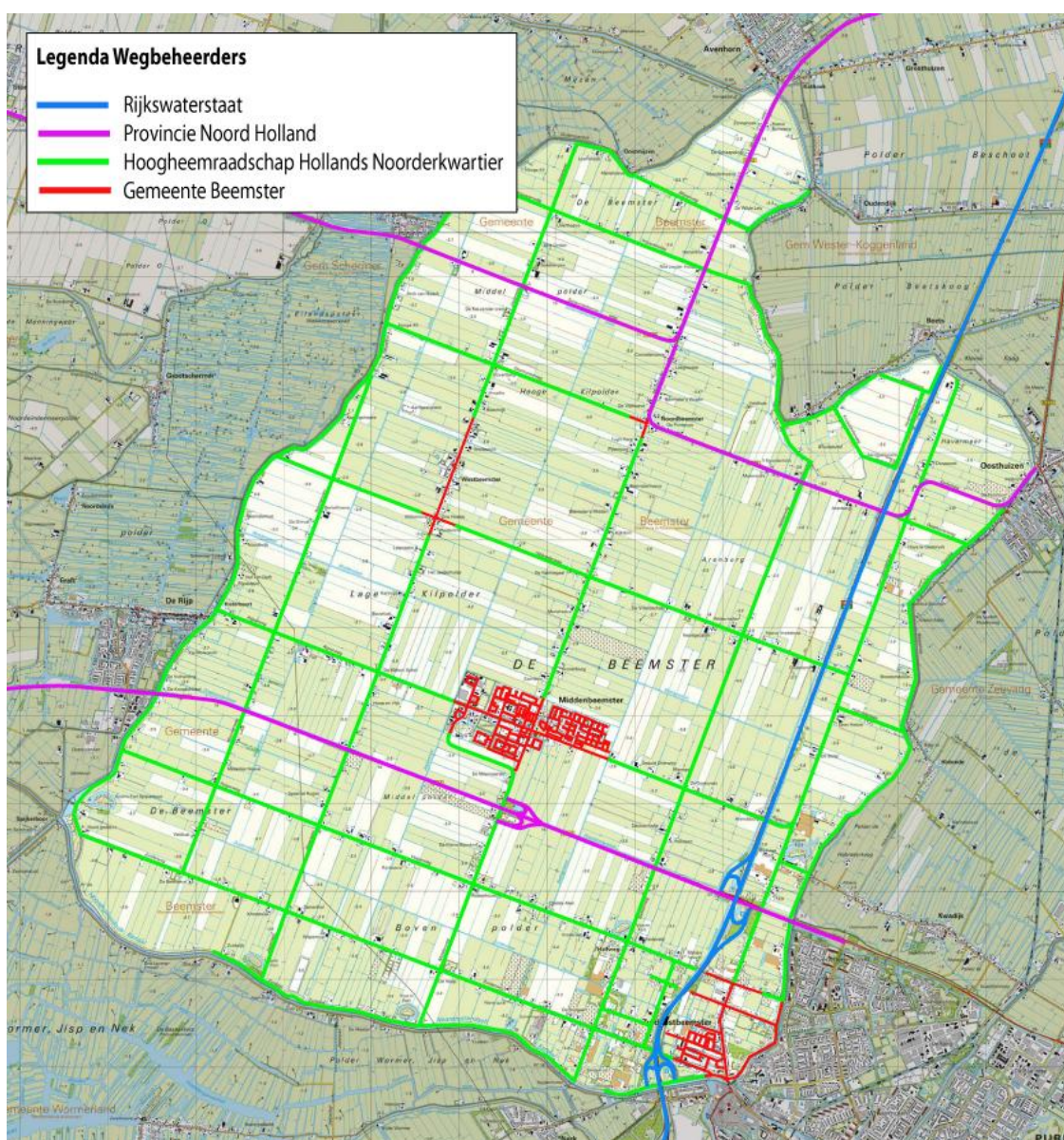
Figuur 2: Oplaadpunt elektrisch vervoer bij gemeentehuis.

Middenbeemster bij het gemeentehuis gerealiseerd. Indien de vraag naar dergelijke voorzieningen toeneemt zal de gemeente het aantal openbare oplaadpunten uitbreiden. Indien de gemeente een vergunningaanvraag ontvangt voor realisatie van een oplaadpunt of een aardgasstation op een locatie waar deze toegankelijk is voor meerdere bestuurders staat zij open om hier haar medewerking aan te verlenen (binnen gemeentelijke voorwaarden).

1.5 Relatie met wegen andere wegbeheerders

De gemeente Beemster is niet de enige wegbeheerder binnen haar gemeentegrenzen. De gemeente heeft de wegen binnen de bebouwde kom in eigendom en beheer. Het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK) is de belangrijkste wegbeheerder in het buitengebied. HHNK heeft voor haar eigen wegen een wegenbeleidsplan en een verkeersveiligheidsplan opgesteld. Daarnaast is provincie Noord-Holland (N243, N244, N509), maar ook Rijkswaterstaat (A7) als wegbeheerder binnen de gemeente van belang. Het GVVP sluit aan bij het beleid en de plannen van hogere overheden en andere wegbeheerders.

Ook is afstemming nodig met aangrenzende gemeenten, bijvoorbeeld in de voortzetting van een eenduidig wegbeeld bij de gemeentegrens of in een goede en herkenbare vormgeving van kruisingen en aansluitingen van wegen.

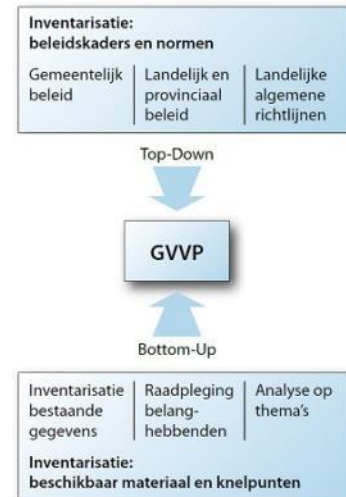


Figuur 3: Verschillende wegbeheerders binnen de gemeente Beemster.

1.6 Werkwijze

Om tot het GVVP te komen is een aanpak gevolgd die zich kenmerkt in een combinatie van een bottom-up benadering (betrekken belanghebbenden) en een top-down benadering (beleidskaders, richtlijnen). Vanuit de inventarisatie heeft een analyse plaatsgevonden van relevante verkeer- en vervoerthema's en zijn de knelpunten bepaald op basis waarvan ambities, projecten of maatregelen zijn gedefinieerd.

De beleidsthema's grijpen over en weer op elkaar in. Zo heeft een inrichting conform wegcategorisering invloed op verkeersveiligheid en overlast. Een juist opgestelde parkeernormering kan hinder in woonwijken aanpakken. Voorlichting kan de verkeersveiligheid vergroten, doordat mensen zich bewust worden van hun verkeersgedrag. Het GVVP kenmerkt zich door de integratie van de verschillende beleidsthema's.



Deze werkwijze heeft geleid tot een beleidsmatig onderbouwd GVVP met de noodzakelijke concreetheid. Het GVVP is een document dat inwoners duidelijkheid geeft over de visie en uitgangspunten van de gemeente en kan daarnaast als naslagwerk dienen bij voorkomende inrichtingsvraagstukken.

Participatie en communicatie

De gemeente Beemster heeft haar inwoners de gelegenheid geboden om hun reacties te geven ten behoeve van het opstellen van het GVVP. Inwoners hebben middels een website (en per post) in de periode 15 juli - 1 september 2013 knelpunten en ideeën kunnen aandragen, die voor zover relevant hun weerslag hebben gekregen in het GVVP. Daarnaast is de inhoud van het GVVP tweemaal bediscussieerd in een klankbordgroep (namelijk 26 september 2013 en 15 januari 2014), waarvoor vertegenwoordigers van belanghebbende partijen als de dorpsraden, ondernemersvereniging, land- en tuinbouwsector (LTO), de scholen en Stichting Kinderopvang Beemster, maar ook Politie en Brandweer, Hoogheemraadschap, Fietzersbond, Veilig Verkeer Nederland, Connexxion en EBS zijn uitgenodigd.

1.7 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is de categorisering van het wegennet met bijbehorende inrichtingskenmerken opgenomen. Een consequente wegcategorisering en inrichting is van belang voor een goede bereikbaarheid, en daarnaast voor de verkeersveiligheid en een aantrekkelijke leefomgeving. De verkeersveiligheid komt in hoofdstuk 3 als integraal thema aan de orde. Deze twee integrale hoofdstukken vormen de basis waarop in het vervolg de verschillende verkeersthema's zijn uitgewerkt:

- Fiets- en voetganger (hoofdstuk 4).
- Openbaar vervoer (hoofdstuk 5).
- Specifieke verkeersdeelnemers: landbouwverkeer, vrachtverkeer, gevaarlijke stoffen en hulpdiensten (hoofdstuk 6).
- Parkeren (hoofdstuk 7).
- Educatie, voorlichting en handhaving (hoofdstuk 8).

Ieder hoofdstuk sluit af met een overzicht van maatregelen en projecten, die in hoofdstuk 9 zijn samengevat als aanzet voor een uitvoeringsprogramma.

2 Wegcategorisering en basisinrichtingskenmerken wegontwerp

Goed functionerende infrastructuur zorgt voor een veilige en bereikbare gemeente. Afstemming tussen de functie van de weg, de inrichting van de weg en het gebruik van de weg volgens de principes van Duurzaam Veilig vormen de basis van het wegennet. Met een vormgeving die overeenstemt met de functie van de weg, worden voor de weggebruiker herkenbare verkeerssituaties gecreëerd en daarmee wordt de verkeersveiligheid vergroot.

De gemeente is slechts één van de wegbeheerders binnen de gemeentegrenzen. De gemeente streeft naar een goede afstemming met de andere wegbeheerders binnen de gemeente Beemster (HHNK, provincie en Rijkswaterstaat) over knelpunten en inrichting van de wegen.

Bij de inrichting van wegen wordt rekening gehouden met landschappelijke kenmerken van de Beemster, in het bijzonder ook met de belangrijke cultuurhistorische waarde die de polder als werelderfgoed heeft. Dit betekent dat niet altijd voor de vormgeving wordt gekozen die overeenkomt met de verkeerskundige functies en bijbehorende basiskenmerken. Voor een aantal wegen moet sprake zijn van maatwerk.

Daar waar sprake is van grote knelpunten, worden wegen met prioriteit zo veel mogelijk ingericht overeenkomstig de wegcategorisering en de basisinrichtingskenmerken wegontwerp. Voor de overige wegen geldt dat deze zo veel mogelijk gelijktijdig met het groot onderhoud worden heringericht conform de wegcategorisering.

2.1 Reflectie op de bestaande situatie

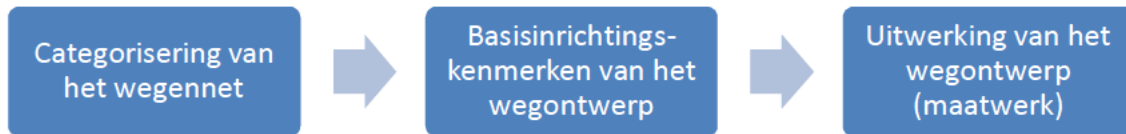
De wegen in de Beemster hebben van oorsprong een vergelijkbaar profiel en wegbreedte, de karakteristiek van het neutrale wegenraster. Binnen dit raster hebben de N244, de N243 (Schermerhornerweg) en de N509 (Oosthuizerweg) een bovenlokale functie. De Middenweg, de Purmerenderweg en de Zuiderweg hebben een belangrijke ontsluitende functie naar het bovenlokale wegennet. Met deze wegen wordt voorzien in de belangrijkste verbindingen met de regio en met name de omringende steden Purmerend, Hoorn en Alkmaar. Met de groei van de mobiliteit en door de niet neutrale regionale context is een aantal wegen belangrijker geworden en zijn deze heringericht om aan de verkeersdruk te kunnen voldoen. Deze wegen hebben binnen het neutrale wegenraster een bijzondere positie gekregen en de vergelijkbaarheid van de verschillende wegprofielen is hierdoor gewijzigd. Dat geldt ook voor enkele belangrijke fietsroutes tussen de dorpen en richting Purmerend waar in afwijking van de uniformiteit vrijliggende fietspaden zijn aangebracht.

Het principe van Duurzaam Veilig (zie paragraaf 2.2) gaat uit van het onderscheiden van wegcategorieën op basis van functie, vormgeving en gebruik. Dit principe is in zichzelf strijdig met het streven naar een neutraal wegenraster en spreiding van het verkeer in de Beemster. In de gemeente Beemster ligt er de specifieke opgave om op basis van beide principes te komen tot een verkeersveilige inrichting van het wegennet.

2.2 Het principe van wegcategorysering

In het principe van Duurzaam Veilig (zie bijlage 1) wordt aan elke weg een verkeersfunctie toegekend. De weg wordt volgens deze functie voor de weggebruiker herkenbaar ingericht. De wegcategorysering is een instrument om keuzen te maken ten aanzien van de opbouw van het wegennetwerk en de inrichting van wegen.

De categorysering en de basisinrichtingskenmerken van het wegennet maken onderdeel uit van dit beleidsplan. De verdere uitwerking per weg is een onderdeel van afzonderlijke wegenprojecten, waarbij altijd getoetst wordt aan dit GVVP.



Binnen Duurzaam Veilig worden drie verkeersfuncties onderscheiden:

- **Stromen:** Het snel en efficiënt verwerken van het doorgaande verkeer.
- **Ontsluiten:** Het bereikbaar maken van wijken en gebieden. Deze wegen kenmerken zich door een hoge mate van uitwisseling van verkeer; zij verbinden de verblijfsgebieden met de stroomwegen.
- **Verblijven:** Het toegankelijk maken van de 'erven'. Op wegen met een erffunctie staat de verblijfsfunctie centraal. Hier ontmoeten alle verkeersdeelnemers elkaar. Daardoor is het verkeersbeeld onvoorspelbaar, het verkeersbeeld kan zich snel wijzigen en er zijn potentiële conflicten tussen alle verkeerssoorten. De verkeersdeelnemer moet adequaat, qua afstand en tijd, kunnen reageren. De snelheid van het verkeer moet laag zijn.

Deze drie functies vertalen zich in drie wegcategoryeën, elk met eigen kenmerken:

- Stroomwegen (100, 120 of 130 km/uur, allen buiten de bebouwde kom).
- Gebiedsontsluitingswegen (80 km/uur buiten de bebouwde kom en 50 of 70 km/uur binnen de bebouwde kom).
- Erftoegangswegen of verblijfsgebieden (60 km/uur buiten de bebouwde kom en 30 km/uur of stapvoets binnen de bebouwde kom).

Belangrijk bij de inrichting van wegen is het principe 'veilige snelheden en geloofwaardige snelheidslimieten' (VSGS). Dat wil zeggen dat de ingestelde maximum snelheid moet passen bij de weginrichting en de omgeving van de weg.

Aan de wegcategorysering worden de volgende functionele eisen gesteld:

- Realiseren van aaneengesloten verblijfsgebieden (een grote wisseling in gehanteerde snelheid komt de duidelijkheid voor de weggebruiker niet ten goede).
- De kortste en de veiligste route vallen in het wegennetwerk samen.
- Vermijden van zoekgedrag door de weggebruiker.

2.3 De wegcategorysering in gemeente Beemster

2.3.1 Analyse huidige situatie

De gemeente Beemster heeft tot op heden geen beleidsmatig vastgestelde wegcategorysering conform Duurzaam Veilig. De gemeente heeft in de praktijk haar wegen indirect wel conform een wegcategorysering ingericht. Dit komt onder andere tot uiting in de vastgestelde verblijfsgebieden (30 km/uur zones), de ingestelde snelheidslimieten en gerealiseerde inrichtingsmaatregelen (plateaus, wegversmallingen e.d.). De inrichting van de wegen is echter niet altijd in overeenstemming met de richtlijnen Duurzaam Veilig.

Een uitgebreide analyse van de huidige situatie van het wegennet binnen de gemeente Beemster is opgenomen in bijlage 2. Bijna alle gemeentelijke wegen zijn in de huidige situatie aangeduid als erftoegangsweg (verblijfsgebied) met een 30 km/uur snelheidsregime. De praktijk wijst uit dat op meerdere wegen de gereden snelheid aanzienlijk hoger ligt dan de maximaal toege-

stane snelheid. Ook is er niet altijd sprake van een eenduidige weginrichting conform vastgesteld snelheidsregime. Daarbij komt dat snelheidsremmende maatregelen op enkele wegen afgestemd zijn op landbouwverkeer en/of openbaar vervoer. De effectiviteit van de maatregelen is mede daardoor voor het overige verkeer in een aantal gevallen beperkt. Het is wenselijk te zoeken naar maatregelen die het overige verkeer afremmen, maar het rijcomfort voor het landbouwverkeer (inclusief lading) en/of openbaar vervoer niet frustreren.

Een specifiek knelpunt binnen de gemeente Beemster zijn de lange en rechte polderwegen, met name ook door de bestaande woonkernen. Deze wegen hebben in de kernen niet alleen een verblijfsfunctie met bijbehorende uitwisseling van verkeer, maar deze wegen hebben ook een verkeersfunctie omdat alternatieve routes niet altijd beschikbaar zijn of grote omrijafstanden met zich meebrengen. Dit betreft met name de Middenweg, Rijperweg (oost), Zuiderweg en Purmerenderweg voor zover deze wegen binnen de bebouwde kom liggen. Deze wegen vereisen een specifieke aanpak met bijbehorende inrichtingsmaatregelen.

Sluipverkeer door woonkernen of woonzones moet worden voorkomen. Echter verkeer dat geen alternatief heeft kan ook niet als sluipverkeer aangeduid worden. In de reacties van bewoners wordt op een aantal locaties melding gemaakt van 'sluipverkeer' dat om die reden feitelijk geen sluipverkeer is. Los daarvan kan natuurlijk door betrokkenen wel hinder ervaren worden als gevolg van de hogere verkeersintensiteiten en optredende geluidsoverlast en/of trillingshinder. Om dit verkeer om te leiden is het dan noodzakelijk om nieuwe infrastructuur aan te leggen. Dit is een afweging op de Middenweg in Middenbeemster en op de Zuiderweg in Zuidoostbeemster (zie paragraaf 2.3.2).

Op de Oostdijk wordt door de woonbootbewoners aangegeven dat er sprake is van 'sluipverkeer' vanuit Oosthuizen; verkeersonderzoek (2007) heeft niet uitgewezen dat er daadwerkelijk sprake is van sluipverkeer. Ook melden de bewoners dat verkeer ter plaatse met te hoge snelheid passeert. De verkeersintensiteiten op de Oostdijk zijn laag (circa 600 motorvoertuigen per etmaal). De gemeente heeft op de Oostdijk al meerdere inrichtingsmaatregelen genomen die naar de mening van bewoners niet effectief blijken te zijn. Voor de Oostdijk heeft in het kader van dit GVVP een afweging van maatregelen plaatsgevonden (zie bijlage 8). Momenteel (december 2013) is een verkeersbesluit in voorbereiding om de Oostdijk ter hoogte van de woonboten af te sluiten voor doorgaand verkeer. Door middel van bebording wordt aangegeven dat de Oostdijk alleen toegankelijk is voor bestemmingsverkeer. De resultaten van deze maatregel worden op termijn met bewoners geëvalueerd.

Ook in het centrum van Middenbeemster op de Rijperweg hebben bewoners aangegeven verkeershinder te ervaren. Hier is sprake van uitwisseling van verkeer binnen een gebied met een belangrijke verblijfsfunctie. De Rijperweg heeft echter ook een verkeersfunctie. Er bestaan klachten over vrachtverkeer, te hoge rijnsnelheid en verkeersonveilige situaties. Bewoners hebben (oktober 2013) een uitwerking met ideeën aan de gemeente aangeboden. Een aantal van deze ideeën wordt door gemeente overgenomen, bijvoorbeeld meer inzet op handhaving, het plaatsen van een smiley en overleg over de bevoorrading van winkels. Een grootschalige herinrichting van de Rijperweg in het centrumgebied wordt binnen de plantermijn van dit GVVP niet voorgestaan (zie ook bijlage 6).

2.3.2 Afwegingen nieuwe infrastructuur

Richting de toekomst en in de afwegingen met betrekking tot nieuwe infrastructuur is het reëel om te rekenen met een nieuwe aansluiting van de Purmerenderweg op de N244 (zie bijlage 4). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de uitwerking GebiedsGerichtBenutten Purmerend en is mede voorzien vanwege de woningbouwontwikkelingen in Zuidoostbeemster (zie bijlage 4). Door deze nieuwe aansluiting kan een aantal verkeerstromen binnen de gemeente mogelijk wijzigen.

In het kader van dit GVVP zijn de mogelijkheden en de nut en noodzaak verkend voor de aanleg van nieuwe infrastructuur. Het betreft de volgende afwegingen:

- Noordwestelijke randweg Middenbeemster (zie bijlage 5). Vooral nog is er onvoldoende aanleiding om de noordwestelijke randweg aan te leggen, omdat slechts bij een complete herinrichting of afsluiting van de Middenweg een sterke bijdrage wordt geleverd in een afname van verkeer op de Middenweg. De gemeente zet in het kader van dit GVVP in op een inrichting van de Middenweg in overeenstemming met de vastgestelde maximum snelheid van 30 km/uur.
- Verbinding van Zuiderweg naar Zuiddijk (zie bijlage 9). De gemeente zet in op het opwaarderen en doortrekken van het Kolkpad naar de Zuiddijk. De bestaande infrastructuur moet hiervoor worden aangepast. Door deze route krijgt verkeer door Zuidoostbeemster een directere aansluiting richting A7 en Purmerend, en kan de woonkern vermeden worden. In aansluiting daarop zal de gemeente de inrichting van de Zuiderweg binnen de bebouwde kom opnieuw bezien. Als vervolg op eerdere uitwerkingen voor de Zuiderweg en in samenwerking met burgers kan bij realisatie van de nieuwe verbinding dan gezocht worden naar een inrichting die in overeenstemming is met de vastgestelde maximum snelheid van 30 km/uur.

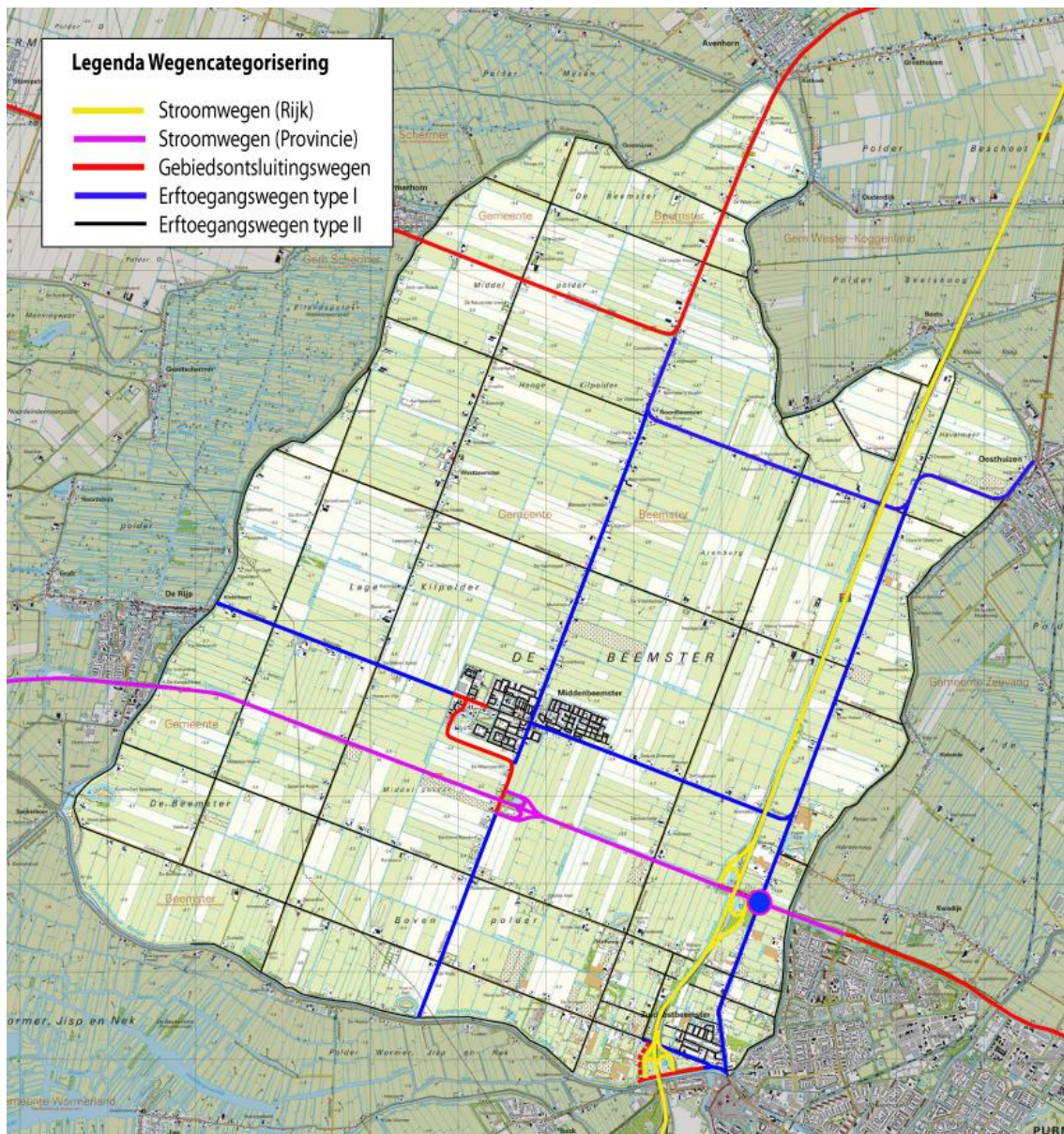
2.3.3 De wegcategorisering

De voorgestelde wegcategorisering is opgenomen in figuur 4. In paragraaf 2.5 zijn de bijbehorende inrichtingskenmerken van de onderscheiden wegcategorieën uitgewerkt. De categorisering en de uitwerking van inrichtingskenmerken van de weg gaan er vanuit de neutraliteit van het huidige wegenstelsel zoveel mogelijk te behouden. In de Structuurvisie Beemstermaat is benoemd dat de capaciteit van de polderwegen voorwaardenscheppend is voor de functies en de ontwikkelingen die daaraan gelegen zijn. Verdere bundeling en hiërarchisering van het verkeer wordt gezien als strijdig met het neutrale raster van De Beemster en moet voorkomen worden. Spreiding van het verkeer binnen De Beemster wordt om die reden bevorderd.

De gemeente maakt op dit principe in de Structuurvisie Beemstermaat twee uitzonderingen:

- Ontwikkelingen in de voormalige tuinhoek (Zuidoostbeemster en Nekkerzoom). Hier wordt voorzien in een extra aansluiting op de N244. De Purmerenderweg binnen de bebouwde kom zal dan heringericht worden. In bijlage 7 worden de mogelijkheden voor een herinrichting van de Purmerenderweg (gedeelte Volgerweg - Zuiddijk) geschetst, de inrichting moet in overeenstemming zijn met een 30 km/uur snelheidsregime.
- Ontwikkeling van het Vierde Kwadrant (Middenbeemster) op lange termijn. Er wordt opgemerkt dat verkeerskundig onderzoek moet uitwijzen of het neutrale raster voldoende capaciteit biedt voor deze ontwikkeling, mede in relatie tot de totale verkeerscirculatie in Middenbeemster. In de stapsgewijze uitwerking van de plannen van het Vierde Kwadrant wordt de capaciteit van bestaande infrastructuur in relatie tot het te verwachten verkeersaanbod getoetst. Dit kan leiden tot aanpassingen van de bestaande infrastructuur (bijvoorbeeld Middenweg of Rijperweg). Noodzakelijke maatregelen maken onderdeel uit van de planontwikkeling van het Vierde Kwadrant.

De gemeente verwacht, mede door de voorziene ontwikkelingen in de voormalige tuinhoek, alleen richting Purmerend een verhoging van verkeersintensiteiten. De gemeente benoemt in de Structuurvisie dat zij hier wil inzetten op het vergroten van het netwerk voor langzaam verkeer met goede verbindingen naar Middenbeemster. Op de rest van het wegennet wordt alleen een beperkt autonome groei van verkeer voorzien (naar verwachting circa 0,5% per jaar).



Figuur 4: Wegcategorisering gemeente Beemster in het kader van voorliggend GVVP.

2.4 Toelichting op de wegcategorieën

2.4.1 Stroomwegen

In de gemeente liggen twee stroomwegen:

- De rijksweg A7 als noord-zuid verbinding richting het noorden en Amsterdam.
- De provinciale weg N244. De provincie realiseert in afstemming met de gemeente een aansluiting van de N244 op de Purmerenderweg (zie bijlage 4).

2.4.2 Gebiedsontsluitingswegen

Buiten de bebouwde kom

Binnen de gemeente liggen twee gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom.

- De N243 (80 km/uur) in eigendom en beheer bij provincie Noord-Holland.
De provincie studeert al enige tijd op een reconstructie van de N243. Tot op heden is er geen overeenkomst bereikt tussen provincie en belanghebbende bewoners langs het traject. De weg is door provincie terug opgenomen in de studiefase van haar projectenprogramma, omdat op de weg relatief veel ongevallen gebeuren. Het onderzoeken van de mogelijkheden

is een verantwoordelijkheid van provincie; de gemeente zet zich in om de gemeentelijke belangen in het onderzoek in te brengen.

- De Bamestraweg (60 km/uur) in eigendom en beheer bij HHNK.
De inrichting van de weg past bij een categorisering als gebiedsontsluitingsweg, de ingestelde maximum snelheid niet. Binnen het totale wegennet in de Beemster ligt een snelheid van 60 km/uur echter wel voor de hand. Er worden in het kader van dit GVVP geen aanpassingen aan de weg voorgesteld. Eventuele maatregelen vallen bovendien buiten de zeggenschap van gemeente Beemster.

Daarnaast wordt voorgesteld om de kortsluitroute vanaf de Zuiderweg richting de Zuidoostkom via het Kolkpad in te richten als een gebiedsontsluitingsweg. Voor het verkeer wordt het daarmee extra aantrekkelijk om de nieuwe route te gebruiken in plaats van de Zuiderweg door de bebouwde kom van Zuidoostbeemster.



Figuur 5: Referentiebeelden Gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom (links N243, rechts Bamestraweg).

Binnen de bebouwde kom

In de huidige situatie geldt op een zeer beperkt aantal wegen een 50 km/uur snelheidsregime. Deze maximaal toegestane snelheid doet een categorisering als gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom vermoeden. Dit betreft een klein deel van de Jisperweg, van de Middenweg en van de Bamestraweg / Rijperweg.

In het kader van dit GVVP wordt voorgesteld om de Jisperweg en de Middenweg te categoriseren als erftoegangsweg. Bij toekomstig onderhoud of reconstructie aan de Middenweg zal de gemeente zoeken naar een uitwerking passend bij een 30 km/uur snelheidsregime. Op de Jisperweg is een idee om de bebouwde kom grens te verleggen (zie paragraaf 2.6.1), waardoor de omvang van de 30 km/uur zone beperkt kan blijven en de rest van het traject met 60 km/uur een geloofwaardige inrichting kan krijgen. In de huidige situatie is op de Jisperweg zowel vanuit noordelijke als zuidelijke richting een snelheidsovergang van 60 naar 50 naar 30 km/uur aanwezig, met weinig tot geen wijziging in de weginrichting en de snelheidsovergang is qua omgevingskenmerken voor de weggebruiker niet herleidbaar. Het idee van de komgrensverlegging leidt voor de weggebruiker tot een duidelijker inrichting passend bij het gestelde snelheidsregime. Wanneer in de toekomst onderhoud of reconstructie aan de Jisperweg nodig is zal de gemeente, in overleg met bewoners, de mogelijkheden en een eventuele uitwerking van een komgrensverlegging onderzoeken.

De Bamestraweg, en in het verlengde daarvan een beperkt gedeelte van de Rijperweg, kan als gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom gecategoriseerd worden. De weginrichting en de maximum snelheid op de Bamestraweg passen bij de categorisering. Binnen de bebouwde kom heeft de weg een vrijliggend voetpad dat tevens door fietsers wordt gebruikt. Buiten de bebouwde kom is de weg niet toegankelijk voor langzaam verkeer.



Figuur 6: Referentiebeeld Gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom (Bamestraweg).

2.4.3 Erftoegangswegen

Buiten de bebouwde kom

De overige wegen in het buitengebied zijn erftoegangswegen (60 km/uur) in eigendom en beheer bij HHNK. Er is onderscheid gemaakt in type I en type II erftoegangswegen.

De gemeente gaat in dit GVVP uit van de wegcategorysering en inrichting van HHNK. Op specifieke (knelpunt)locaties bijvoorbeeld volgend uit de ongevalanalyse of bij de inrichting van de Purmerenderweg treedt de gemeente in overleg met HHNK over de inrichting van de weg. Betreffende locaties buiten de bebouwde kom komen in de volgende hoofdstukken aan de orde.



Figuur 7: Referentiebeelden Erftoegangswegen type I buiten de bebouwde kom (links Jisperweg noord, rechts Rijperweg).



Figuur 8: Referentiebeelden Erftoegangswegen type II buiten de bebouwde kom (links Volgerweg, rechts Zuidijk).

Binnen de bebouwde kom

Bijna alle wegen binnen de bebouwde kom zijn erftoegangswegen (30 km/uur) in eigendom en beheer bij gemeente Beemster. De wegen met een 30 km/uur snelheidsregime die tevens een verkeersfunctie hebben vereisen een specifieke aanpak. In de voorgestelde wegcategory worden zij gecategoriseerd als ETW type I. De andere erftoegangswegen betreffen de ETW type II wegen, dit betreft de wegen met een duidelijke verblijfsfunctie.

Binnen de bebouwde kom betreft met name de inrichting van de ETW type I wegen gericht maatwerk; dit betreft de doorgaande wegen door de bebouwde kommen met een snelheidsregime van 30 km/uur. Een geloofwaardige inrichting en snelheid geldt als uitgangspunt in de uitwerking van maatregelen. Het betreft de Middenweg, Rijperweg, Purmerenderweg en Zuiderweg. Er zal overleg plaatsvinden met bewoners.



Figuur 9: Referentiebeelden Erftoegangswegen type I binnen de bebouwde kom.



Figuur 10: Referentiebeelden Erftoegangswegen type II binnen de bebouwde kom (Raadhuisstraat).

2.5 Basisinrichtingskenmerken wegontwerp

Onderstaand zijn de basisenkenmerken gebiedsontsluitingswegen (GOW) en erftoegangswegen (ETW) weergegeven. Deze kenmerken gelden als belangrijk handvat bij de herinrichting van wegen overeenkomstig voorgestelde wegcategorisering. Afwijken van deze kenmerken in projecten is alleen mogelijk op basis van een op te stellen motivatie.

Bubeko	GOW	ETW I	ETW II
Snelheid km/uur	80	60	60
Fiets	Parallelweg/fietspad	Fietspad/fietsstrook	Mengen
Bromfiets	Parallelweg/fietspad	Op de rijbaan	Op de rijbaan
Landbouwverkeer	Op de rijbaan	Op de rijbaan	Op de rijbaan
Markering in lengte	As- en kantmarkering	1-3 kantmarkering	Geen
Verharding	Asfalt of beton	Asfalt of beton	Elementenverharding, asfalt of beton
Verhardingsbreedte	6,4 - 7,5 meter	4,5 - 6,2 meter	< 4,5 meter
Rijbaanindeling	2x1	1 rijbaan	1 rijbaan
Bushaltes	Niet op rijbaan	Op de rijbaan	Geen OV buslijn
Rijbaanscheiding	Dubbele asmarkering, moeilijk overrijdbaar	Geen	Geen
Oversteken	Ongelijkvloers of bij kruispunten	Gelijkvloers, eventueel snelheidsremmers	Gelijkvloers, eventueel snelheidsremmers
Snelheidsbeperkende maatregelen	Gepaste maatregelen (op kruisingen)	Mogelijk op kruisingen en wegvakken	Mogelijk op kruisingen en wegvakken
Erfaansluitingen	Geen	Ja	Ja
Obstakelafstand	4,5 tot 6 meter	≥ 1,5 meter	≥ 1,5 meter
Overgangen	Bebording	Poortconstructies	Poortconstructies
Kruispuntprincipes			
Met SW	Ongelijkvloers met kruispuntoplossing op weg laagste functie	Ongelijkvloers met kruispuntoplossing op weg laagste functie	Geen uitwisseling
Met GOW	Rotonde of voorrangskruispunt, eventueel met snelheidsverlagende voorziening	Rotonde of voorrangskruispunt, eventueel met snelheidsverlagende voorziening	Rotonde of voorrangskruispunt, eventueel met snelheidsverlagende voorziening
Met ETW I	Rotonde of voorrangskruispunt, eventueel met snelheidsverlagende voorziening	In principe gelijkwaardig, eventueel met snelheidsverlagende maatregel, eventueel voorrangregeling mogelijk	In principe gelijkwaardig, eventueel met snelheidsverlagende maatregel
Met ETW II	Rotonde of voorrangskruispunt, eventueel met snelheidsverlagende voorziening	In principe gelijkwaardig, eventueel met snelheidsverlagende maatregel	Gelijkwaardig, eventueel met snelheidsverlagende maatregel
Met solitair fietspad	Ongelijkvloers of ter hoogte van kruispunt	Gelijkvloers, eventueel met snelheidsremmende maatregel	Gelijkvloers, eventueel met snelheidsremmende maatregel

Tabel 1: Basisenkenmerken Gebiedsontsluitingswegen en Erftoegangswegen buiten de bebouwde kom (bron: CROW).

Bibeko	GOW	ETW I	ETW II
Snelheid km/uur	50	30	30
Fiets	Fietspad/fietsstrook	Op de rijbaan/fietspad	Op de rijbaan
Bromfiets/landbouwverkeer	Op de rijbaan	Op de rijbaan	Op de rijbaan
Markering in lengte	Aanwezig	Geen	Geen
Verharding (voorkeur)	Asfalt	Elementenverharding of asfalt	Elementenverharding of asfalt
Rijbaanindeling	2x1	1 rijbaan	1 rijbaan
Bushaltes	Haltekommen	Op de rijbaan	Op de rijbaan
Parkeren	In vakken	Rijbaan of langsvakken	Op de rijbaan
Rijbaanscheiding	Markering/fysiek	Geen	Geen
Oversteken	VOP (zebrapad), combineren met kruispunt	Eventueel accentueren door materiaal, kleur of zebra	Eventueel accentueren door materiaal of kleur
Snelheidsbeperkende maatregelen	Eventueel op of voor kruisingen	Mogelijk op kruisingen en wegvakken	Mogelijk op kruisingen en wegvakken
Erfaansluitingen	Beperkt	Ja	Ja
Kruispuntprincipes			
Met GOW	Rotonde of voorrangsknooppunt evt. met VRI en/of snelheidsverlagende maatregelen	Poort, voorrangskruispunt of uitritconstructie	Poort of uitritconstructie
Met ETW (I)	Poort, voorrangskruispunt of uitritconstructie	Plateau hellingen ≤ 1:20, of geaccentueerd kruisingsvlak	Plateau, punaise of geaccentueerd kruisingsvlak
Met ETW (II)	Poort of uitritconstructie	Plateau, punaise of geaccentueerd kruisingsvlak	Plateau, punaise of geaccentueerd kruisingsvlak

Tabel 2: Basisenkenmerken Gebiedsontsluitingswegen en Erftoegangswegen binnen de bebouwde kom (bron: CROW).

2.6 Aanvullende toelichting

2.6.1 Overgangen bij komgrenzen, tussen wegcategorieën en maximum snelheden

Bij overgangen tussen wegcategorieën, overgangen in functionaliteit of snelheidsregime is het voor de weggebruiker logisch als dit gepaard gaat met een verandering in het wegbeeld. Overgangen tussen wegcategorieën en maximum snelheden ('poorten') moeten duidelijk en uniform worden vormgegeven.

Een komgrens is een (verkeers)technische inrichting op de weg, bedoeld om weggebruikers duidelijk te maken dat een aangepast (snelheids)gedrag noodzakelijk is vanwege het binnengaan of verlaten van de bebouwde omgeving. Het ontbreken van eenduidige aanbevelingen voor locatie en inrichting van komgrenzen, heeft er toe geleid dat de komgrenzen in de gemeente niet altijd aan dit doel beantwoorden.

Een verkeerde locatie van de komgrens doet zich vooral voor wanneer er slechts spaarzame bebouwing aanwezig is, de bebouwing zich op te grote afstand van de weg bevindt, er slechts eenzijdige bebouwing in een lage dichtheid aanwezig is of de omvang van de bebouwing klein is. Ook al ligt de komgrens op de goede locatie, dan nog kan de komgrens niet het gewenste effect hebben. Soms hangt dat samen met de situatie ter plaatse, bijvoorbeeld met slechte zichtbaarheid. In andere gevallen 'valt de komgrens weg' in de omgeving of wordt ter plaatse van de komgrens het verkeer onvoldoende duidelijk gemaakt dat ander gedrag gewenst is.

Daarnaast kan de komgrens als knelpunt worden ervaren omdat:

- te weinig gebruik wordt gemaakt van inrichtingselementen die de komgrens accentueren.
- te weinig inleidende maatregelen zijn toegepast.
- binnen en buiten de bebouwde kom hetzelfde wegprofiel is toegepast.

Op de komgrens moet het duidelijk zijn dat men het rijgedrag moet aanpassen. Voorwaarde voor het goed functioneren van de komgrens is dat aan beide zijden van de komgrens de weg is ingericht overeenkomstig de bij de wegcategorie passende snelheid. De gemeente Beemster heeft bij haar komgrenzen grotendeels te maken met een overgang van een snelheidsregime van 60 km/uur naar 30 km/uur.



Figuur 11: Referentiebeeld komgrenzen (van 60 naar 30 km/uur) vanuit CROW publicatie 'Bebouwde komgrenzen, aanbevelingen voor locatie en inrichting'.



Figuur 12: Komgrens en wijziging snelheidsregime zonder onderscheidende inrichting op de Middenweg in Middenbeemster (links) en op de Jisperweg in Westbeemster (rechts).

2.6.2 Snelheidsremmende maatregelen

Op erftoegangswegen mengen verkeersstromen en geldt een maximum snelheid van 30 km/uur (of 60 km/uur buiten de bebouwde kom). Om dit te bewerkstelligen worden daar waar dat nodig is gepaste snelheidsremmende maatregelen toegepast. Bij de ontwikkeling van nieuwe wijken wordt in het ontwerp rekening gehouden met de lage rijsnelheid door lange rechtstanden te voorkomen. Verder worden standaard gelijkwaardige kruispunten toegepast. Om de gelijkwaardigheid van de kruisende wegen uit te stralen en een lage rijsnelheid uit te lokken worden kruispunten voorzien van (rode) kruispuntplateaus. Bij bestaande wegen met lange rechtstanden (meer dan 100 meter) kunnen desgewenst ook op wegvakken plateaus worden toegepast. Bij lange rechtstanden vindt het parkeren afwisselend aan de rechter- of linkerzijde plaats. Om het snelheidsregime te benadrukken is er een voorkeur voor klinkerverharding.

Op de erftoegangswegen type I waar bussen en veel fietsers rijden, bestaat een voorkeur voor horizontale snelheidsremmende maatregelen, bijvoorbeeld wegversmallingen (fietsers kunnen buiten om rijden) of asverspringingen. Als verticale snelheidsmaatregel kunnen op deze wegen zogenaamde flexdrempels (zie paragraaf 5.1) worden toegepast, waarbij geen hinder optreedt voor de bus en waar fietsers om de drempel heen kunnen rijden. Ook voor het landbouwverkeer zijn deze flexdrempels een aantrekkelijk alternatief als snelheidsremmer.

Om de hulpdienstbereikbaarheid te waarborgen bevinden zich binnen de bebouwde kom niet meer dan vijf verticale snelheidsremmers tussen de ingang van een verblijfsgebied en een adres daarbinnen (dit betekent dus dat er maximaal vijf verticale snelheidsremmers gepasseerd worden voordat een willekeurig adres wordt bereikt).

2.7 Maatregelen en projecten

Op basis van de analyse van de wegcategory en inrichtingsmaatregelen worden de volgende maatregelen en projecten voorgesteld. Dit wordt in overleg met betrokkenen nader afgestemd cq. uitgewerkt.

- Oostdijk ter plaatse van woonboten: verkeersbesluit met afsluiting voor doorgaand verkeer.
- Onderzoek naar aansluiting Zuiderweg op de Zuidoostdijk door opwaarderen en verlengen van Kolkpad / Zuidoostdijk. In vervolg daarop inrichting van de Zuiderweg als een erftoegangsweg type I.
- Onderzoeken en afstemmen met bewoners van de mogelijkheden tot herinrichten van de Purmerenderweg (gedeelte Volgerweg - Zuidoostdijk) als erftoegangsweg type I; dit na realisatie van de aansluiting van de Purmerenderweg op de N244.
- Onderzoeken en afstemmen met bewoners van de mogelijkheden tot herinrichten van de Middenweg als erftoegangsweg type I; dit na realisatie van de aansluiting van de Purmerenderweg op de N244 en in relatie tot de ontwikkeling van het Vierde Kwadrant.
- Onderzoeken van de mogelijkheden om de komgrens op de Jisperweg te verleggen in samenhang met het realiseren van een 30 km/uur inrichting op de Jisperweg; de maatregelen zal gemeente uitvoeren ten tijde van volgend groot onderhoud aan de Jisperweg.

3 Verkeersveiligheid

Gemeente Beemster streeft naar verkeersveiligheid voor alle verkeersdeelnemers. Hierbij wordt gekeken naar objectieve verkeersveiligheid (de werkelijk gebeurde ongevallen) en de subjectieve verkeersveiligheid (het gevoel van onveiligheid).

Structureel onveilige locaties worden onderzocht en op basis daarvan projectmatig aangepakt. Overige aandachtspunten worden meegenomen met groot onderhoud.

3.1 Objectieve verkeersveiligheid

3.1.1 De ongevallenanalyse

Ongevallenregistratie

Als gevolg van een veranderde vorm van ongevallenregistratie bij de Politie is de registratiegraad van de verkeersongevallen vanaf 2010 lager dan in voorgaande jaren. Het werkelijke aantal ongevallen kan daardoor afwijken van de gepresenteerde aantallen. Over de ontwikkeling/trend van de ongevallen kunnen derhalve geen goed onderbouwde uitspraken worden gedaan. Het algemene beeld van de ongevallen in de gemeente Beemster (locaties e.d.) kan nog wel uit de onvallendatabank worden gehaald.

Voor de periode 2008 tot en met 2012 is een korte inventarisatie van de geregistreerde ongevallen gedaan. Onderstaande tabel geeft een verdeling van de geregistreerde ongevallen naar afloop en naar wegbeheerder. Er is sprake van relatief veel UMS (uitsluitend materiële schade) ongevallen. Circa 15% van de ongevallen betreft slachtofferongevallen. Op gemeentelijke wegen en wegen van HHNK gebeuren ongeveer evenveel ongevallen, in totaal circa 80% van alle geregistreerde ongevallen.

Jaar ongeval	Dodelijk	Letsel	UMS	Ongevallen
2008	3	22	51	76
2009	1	8	31	40
2010	2	7	87	96
2011	0	7	71	78
2012	0	3	75	78
Ongevallen	6	47	315	368
Soort beheerder	Dodelijk	Letsel	UMS	Ongevallen
Gemeente	0	16	128	144
Provincie	2	8	79	89
Waterschap	4	23	108	135
Ongevallen	6	47	315	368

Tabel 3: Geregistreerde ongevallen in de periode 2008 t/m 2012 naar afloop en naar wegbeheerder.

Locatie van de ongevallen

In figuur 13 zijn de locaties van de geregistreerde ongevallen opgenomen. De ongevallen vinden verspreid over de hele gemeente plaats. Het merendeel van de ongevallen komt voor op de hoofdwegen. Dit zijn de provinciale wegen N243, N509 en N244. Op een aantal wegen van gemeente Beemster of HHNK komen eveneens relatief veel (letsel)ongevallen voor:

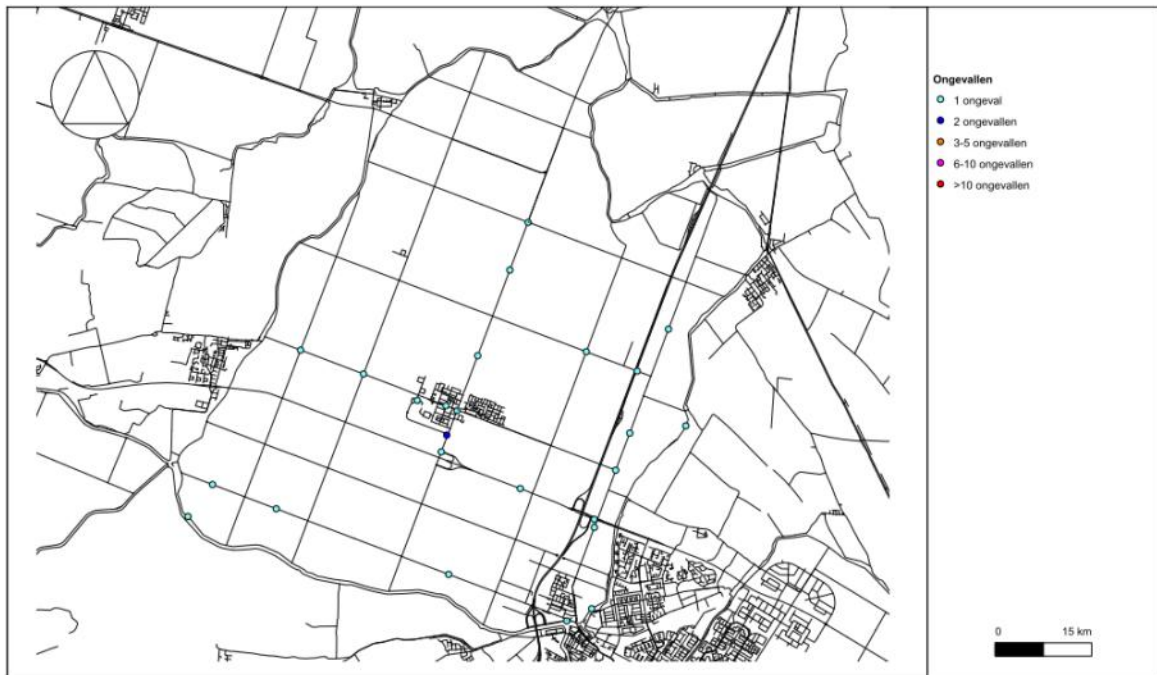
- Middenweg.
- Rijperweg.
- Purmerenderweg.
- Zuiddijk.
- Zuiderweg.
- Oostdijk.

Genoemde wegen zijn de wegen binnen de gemeentegrenzen waar relatief veel ongevallen voorkomen. Black Spots (locaties met veel letselongevallen (ernstige ongevallen) binnen een tijdsperiode van 3 jaar) bestaan in de gemeente niet meer.

De kleur in figuur 13 en 14 geeft aan hoeveel ongevallen op de betreffende locaties zijn geregistreerd. Opvallende locaties die naar voren komen en ook door bewoners als onveilig zijn genoemd zijn Purmerenderweg, de kruising Zuiderweg / Zuiddijk, Rijperweg, de kruising Ba-mestraweg / Rijperweg en Middenweg.



Figuur 13: Alle geregistreerde ongevallen in de gemeente Beemster (exclusief A7) in de periode 2008 t/m 2012. Onder een detail van de kernen Zuid-oostbeemster en Middenbeemster.



Figuur 14: Alle geregistreerde ernstige letselongevallen in de periode 2008 t/m 2012. Ernstige letselongevallen betreft de ongevallen met ernstige slachtoffers (ziekenhuisgewonde of dode).

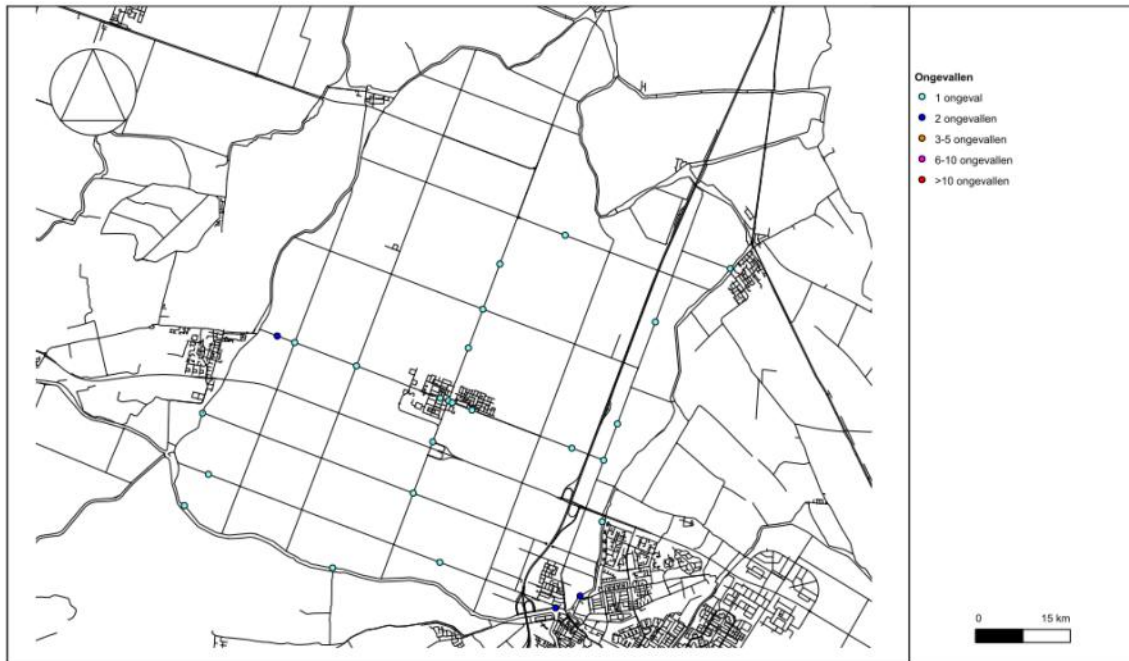
Oorzaken ongevallen

Door de verslechterde registratiegraad zijn de oorzaken van de ongevallen van de laatste jaren niet meer te achterhalen. Van de eerdere jaren zijn de voornaamste oorzaken het niet verlenen van voorrang, het onvoldoende afstand houden, de macht over het stuur verliezen en een foutieve plaats op de weg. Bij 5% van de ongevallen was sprake van alcoholgebruik.

Bij circa 20% van de ongevallen is een boom, een lichtmast of overig wegmeubilair aangereken. Deze ongevallen waren vooral op de provinciale wegen N244, N243, N509, de Middenweg, de Purmerenderweg en de Zuiderweg.

Betrokkenen ongevallen

Bij de meeste ongevallen zijn personenauto's betrokken. Bij circa 10% van de ongevallen in gemeente Beemster zijn (brom)fietzers betrokken; deze ongevallen gebeuren voornamelijk op de Middenweg, Rijperweg, Purmerenderweg en de Oostdijk. Opvallend is dat bij twee van de zes geregistreerde dodelijke ongevallen in de Beemster fietsers zijn betrokken. Beide ongevallen hebben plaatsgevonden op de Purmerenderweg.



Figuur 15: Alle geregistreerde ongevallen met fietsers in de periode 2008 t/m 2012.

Er zijn in de afgelopen vijf jaar slechts enkele ongevallen met landbouwvoertuigen geregistreerd. Door het lage aantal ongevallen, zijn hier geen specifieke locaties of routes uit te halen die een knelpunt vormen in relatie tot het landbouwverkeer. Blijkbaar is er meer de beleving uit de reactie van bewoners dat landbouwverkeer leidt tot verkeersonveiligheid, dan dat er daadwerkelijk veel ongevallen gebeuren.

Er zijn de afgelopen jaren geen ongevallen geregistreerd waar basisschoolkinderen bij betrokken zijn. Bij acht ongevallen waren kinderen / jongeren betrokken in de leeftijd van 12 tot 18 jaar. Bij het merendeel van de ongevallen waren de betrokkenen tussen de 18 en 65 jaar. Het aandeel ouderen betrokken bij ongevallen was enigszins lager.

3.1.2 Conclusie ongevallenanalyse

Over de ontwikkeling van de ongevallen kunnen geen uitspraken worden gedaan. Het is daarvoor niet bekend of de ongevallen in gemeente Beemster de laatste jaren afnemen, gelijk blijven of toenemen.

Er zijn geen leeftijdscategorieën, vervoerswijzen of ongevaloorzaken die dusdanig opvallen dat hier specifiek verkeersveiligheidsthema's op gedefinieerd kunnen worden. Wel is het van groot belang dat verkeersveiligheid altijd een belangrijk aandachtspunt blijft.

Gezien de spreiding van de ongevallen en het ontbreken van duidelijke ongevalconcentraties (black spots) ziet de gemeente geen directe aanleiding om deze locaties planmatig in het kader van dit GVVP aan te pakken. In het geval op deze wegen projecten of onderhoudsmaatregelen uitgevoerd worden zal de gemeente specifieke aandacht hebben voor het verbeteren van de verkeersveiligheid. Er wordt opgemerkt dat een aantal van de genoemde wegen al binnen gedefinieerde projecten in dit GVVP zijn opgenomen: Middenweg, Purmerenderweg, Zuiderweg / Zuidijk en Oostdijk.

3.2 Subjectieve verkeersveiligheid

In de raadpleging van bewoners en de bijeenkomst met de klankbordgroep is aanvullend op de objectieve verkeersveiligheidscijfers een inventarisatie gedaan naar de locaties binnen gemeente Beemster waar sprake is van een gevoel van verkeersonveiligheid. Een gevoel van verkeersonveiligheid ontstaat bijvoorbeeld door onoverzichtelijke situaties, menging van verkeer terwijl de inrichting of de gereden snelheid hier niet op aansluit, langere wachttijden bij oversteken waardoor fietsers of voetgangers risico's gaan nemen bij het oversteken.

Locaties en wegvakken

Omgeving Middenbeemster

- Schoolomgeving De Blauwe Morgenster: Het brengen en halen van schoolkinderen door ouders en verzorgers leidt tot onveilige verkeerssituaties door bijvoorbeeld verkeerd geparkeerde auto's, wachtende ouders en verzorgers en overstekende kinderen. In de directe omgeving van de school zijn meerdere inrichtingsmaatregelen uitgevoerd, het gevoel van onveiligheid blijft echter bestaan.
- Oversteek voor langzaam verkeer in de Middenweg: Deze oversteek maakt deel uit van de schoolroute vanuit het Derde Kwadrant naar De Blauwe Morgenster. Mede door het hiervoor gelegen tankstation bestaat niet altijd het goede zicht op de oversteek. Recent zijn ter verbetering van de verkeersveiligheid signaleringsborden geplaatst.
- Oversteek voor langzaam verkeer in de Rijperweg bij N. Cromhoutlaan: Deze oversteek maakt deel uit van de schoolroute vanuit het Eerste Kwadrant naar de Blauwe Morgenster.
- Het centrumdeel van de Rijperweg wordt als gevaarlijk ervaren, mede door de manoeuvres van het vrachtverkeer ten behoeve van het laden en lossen van de winkels.
- Middenweg: Hogere verkeersintensiteiten omdat de Middenweg een doorgaande route richting de N244 is. Het verkeer rijdt hier harder dan de toegestane snelheid. De inrichting van de weg komt niet overeen met het ingestelde snelheidsregime.
- Kruising Middenweg / Rijperweg: Op deze VRI-geregelde kruising is er sprake van gelijktijdige verkeersafwikkeling in verkeerstromen, hierdoor staat verkeer op de kruising op elkaar te wachten en kan men soms pas rijden als het licht weer rood is en bijvoorbeeld voetgangers al weer aan het oversteken zijn.
- Kruising Bamestraweg / Rijperweg: De kruising wordt door sommigen als onveilig beschouwd (er zijn hier ook geregistreerde ongevallen). Het fietspad langs de Rijperweg is van groot belang voor scholieren. De gemeente heeft hier recent een fietswaarschuwingslicht geplaatst.

Omgeving Zuidoostbeemster

- Oostdijk: Op de Oostdijk bestaan klachten over de gereden snelheid door autoverkeer in relatie tot het verblijfskarakter (ligplaatsen van woonboten, geparkeerde auto's, spelende kinderen). Door fout geparkeerde auto's bestaat er onvoldoende zicht op de weg. Het parkeerverbod op de Oostdijk wordt in de praktijk niet gehandhaafd. De heggen en schuttingen van bewoners staan te dicht op de weg (richtlijnen ASVV), waardoor ook gevaarlijke situaties ontstaan.
- Noorderpad: Op het Noorderpad is een eenrichtingverkeer ingesteld. Door de obstakels die op de Oostdijk zijn aangebracht kan het vrachtverkeer dat op het Noorderpad rijdt de route niet via de Oostdijk vervolgen. Het vrachtverkeer is genoodzaakt op het Noorderpad tegen het verkeer in te rijden. Het Noorderpad is te smal om elkaar te passeren.
- VRI Zuiddijk: Deze aansluiting is niet overzichtelijk en voor langzaam verkeer moeilijk om veilig over te steken omdat deze iets omhoog loopt.
- Nekkerweg: Langs en in de omgeving van de Nekkerweg zijn meerdere voorzieningen en bedrijven gelegen (onder andere het Wellnescentrum in fort Halfweg, het bedrijf van Gebr. Van 't Hek en Golfbaan Beemster). Deze bedrijvigheid heeft een verkeersaantrekkende werking. Ook is er de beleving dat er sluipverkeer op de Nekkerweg aanwezig is dat de verkeersdrempels in de Zuiderweg wil vermijden. Het verkeer rijdt regelmatig harder dan de maximum rijsnelheid. Fietsers ervaren de Nekkerweg als onveilig, de weg is circa 4 meter breed en heeft op een aantal plaatsen uitwijkplaatsen.
- Oversteek op de Purmerenderweg ter hoogte van Middenpad: De huidige oversteek heeft onvoldoende uitzicht, dit mede vanwege een hoogteverschil in aansluitende wegen. En ook op het Middenpad is de verkeersveiligheid (schoolgaande kinderen) een aandachtspunt. De kruising wordt op korte termijn door gemeente aangepakt waarbij in ieder geval een rood kruisingsvlak wordt gerealiseerd en het Middenpad verhoogd wordt aangesloten.
- De Purmerenderweg wordt in het algemeen als onveilig ervaren (voor kinderen, voetgangers en fietsers).

Omgeving Westbeemster

- Westdijk: De dijk wordt gebruikt door vrachtverkeer van de CONO kaasfabriek, die daarmee de route over de Jisperweg vermijden. Dit mede naar aanleiding van klachten van bewoners uit Westbeemster. De Westdijk is niet geschikt voor vrachtverkeer, bovendien is de dijk onderdeel van een recreatieve fietsroute.
- Kruising Westdijk / Wormerweg en kruising Westdijk / Oosthuizerweg: Met de laatste asfalteringswerkzaamheden door HHNK is het voormalige plateau Westdijk / Wormerweg afgevlakt en op de kruising Westdijk / Oosthuizerweg ontbreekt een plateau. De beleving van bewoners is dat het verkeer hier met te hoge snelheid passeert.
- Kruising Westdijk / Schermerhornerweg (N243): De voorrangskruising wordt als onveilig en minder overzichtelijk beleefd. De planvorming naar verbeteringsmaatregelen aan de N243 door provincie is vertraagd (teruggezet naar studiefase). Recent is het onderzoek door provincie weer opgepakt. De gemeente zet bij provincie in op een veilige oplossing voor de kruising (bijvoorbeeld een rotonde).

Omgeving Noordbeemster

- Kruising Middenweg / Oosthuizerweg (N509): Op deze kruising is de ervaring dat er relatief veel onzijdige verkeersongevallen plaatsvinden. Dit komt niet naar voren uit de ongevalanalyse, maar hiervan geldt dat de laatste jaren sprake is van een onderregistratie. Bij groot onderhoud zal de rotonde door provincie worden aangepakt.

Overige onveiligheidsbeleving

- Een knelpunt dat veelvuldig wordt genoemd is de snelheid van het autoverkeer in een aantal 30 km/uur gebieden (met name de doorgaande wegen). Omdat de inrichting van de weg niet overeenkomt met het ingestelde snelheidsregime ontstaan met regelmaat gevaarlijke situaties (zie hoofdstuk 2).
- De wens wordt uitgesproken dat gemeente meer zou moeten inzetten op handhaving op die wegen waar de meeste overschrijdingen plaatsvinden en de risico's en hinder het grootst zijn. Daarnaast wordt voorgesteld tot verhoging van de attentie van de weggebruiker door het plaatsen van smileys.

3.3 Verkeersveiligheidsthema's

Geloofwaardige inrichting en snelheid

De snelheid van het autoverkeer binnen de 30 km/uur zones op de doorgaande routes vormt een belangrijk veiligheidsthema in dit GVP. Ook vanuit de categorisering is aangegeven dat er een noodzaak is om te komen tot een geloofwaardige weginrichting, die als vanzelf de juiste snelheid afdwingt (zie hoofdstuk 2)

Eenrichtingverkeer

De woonstraten in Middenbeemster en Zuidoostbeemster zijn smal. Vanuit de bewoners is de suggestie gedaan om na te gaan of er op een aantal wegen eenrichtingverkeer ingesteld kan worden, waardoor naar hun mening de verkeerssituatie overzichtelijker gemaakt kan worden. Bij onderhoud aan wegen of in de uitvoering van projecten zal de gemeente het instellen van eenrichtingverkeer meenemen als een mogelijke oplossingsrichting. De gemeente zal eenrichtingverkeer echter terughoudend toepassen en alleen wanneer zij er van overtuigd is dat de verkeersveiligheid er niet door verslechtert; een effect van het instellen van eenrichtingverkeer kan het verhogen van de rijsnelheid zijn. In de overwegingen omtrent eenrichtingverkeer stelt de gemeente verder als voorwaarde het opstellen van een verkeerscirculatieplan verplicht. Een goede verkeersafwikkeling moet gewaarborgd zijn.

Schoolomgevingen

Mensen ervaren de verkeerssituatie bij scholen als onveilig. In de omgeving van scholen is sprake van een specifieke problematiek:

- menging van alle soorten verkeer in een kort tijdsbestek: de 'schoolspits'.
- het (soms) ontbreken van veilige oversteekvoorzieningen voor voetgangers.

- het gevoel van onveiligheid wordt vaak door ouders en verzorgers zelf veroorzaakt, door het halen en brengen van kinderen met de auto en het parkeergedrag.
- scholen zijn een sociaal knooppunt, maar er zijn ook gebruikers met veel haast.
- een voorspelbaar patroon, maar met soms onvoorspelbaar gedrag van kinderen, ouders en verzorgers.
- het verkeersgedrag is niet anoniem.

Kinderen vormen een kwetsbare groep verkeersdeelnemers en verdienen bescherming. Daarnaast wil de gemeente hen bewust maken van het verkeer en hun plaats binnen de verkeersruimte. De scholen zijn in de huidige situatie zelfregulerend in acties ten behoeve van verkeerseducatie, en de gemeente staat er voor dit te handhaven. Daarnaast streeft de gemeente naar een integrale aanpak met de scholen, waarin gezamenlijk gekeken wordt naar de specifieke vragen die bij de scholen bestaan en de mogelijkheden tot eventuele samenwerking of kennisuitwisseling tussen scholen en gemeente. Maatregelen of acties die genomen kunnen worden: infrastructuur (parkeren, oversteken, snelheid), aanspreken op gedrag van ouders en verzorgers en kinderen, handhaving, specifieke voorlichting en educatie.

3.4 Maatregelen en projecten

De gemeente definieert de volgende acties:

- Een aantal wegtrajecten zal - ook vanuit wegcategorisering en geloofwaardige inrichting – binnen de plantermijn van dit GVVP onderzocht worden op de mogelijkheden tot verbetering van de verkeersveiligheid. Binnen de bebouwde kom betreft dit:
 - Middenweg (na realisatie aansluiting Purmerenderweg op N244 en in relatie tot de ontwikkeling van het Vierde Kwadrant).
 - Rijperweg.
 - Purmerenderweg (na realisatie aansluiting Purmerenderweg op N244).
 - Zuiderweg (na realisatie kortsluitroute Kolkpad).
- Verkeersbesluit gesloten verklaring Oostdijk voor doorgaand verkeer (zie bijlage 8).
- De gemeente treedt in overleg met HHNK om na te gaan welke maatregelen getroffen kunnen worden om de verkeersveiligheid op de kruising Westdijk / Wormerweg, de kruising Westdijk / Oosthuizenweg en op de Nekkerweg te verhogen. HHNK is als wegbeheerder verantwoordelijk.
- De gemeente treedt in overleg met provincie om na te gaan welke maatregelen getroffen kunnen worden om de verkeersveiligheid op de kruising Westdijk / Schermerhornerweg (N243) te verhogen.
- Uitvoeren van het project veilige schoolomgevingen waarin per school aandacht voor bijvoorbeeld infrastructurele maatregelen, gedrag, voorlichting, educatie en handhaving (zie hoofdstuk 8).

De andere aangegeven onveilige locaties worden door de gemeente niet projectmatig opgepakt. Op het moment dat (groot) onderhoud op deze locaties staat gepland zal de gemeente maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid meenemen in de werkzaamheden.

4 Fiets en voetganger

De gemeente zet zich in om het fietsgebruik te bevorderen door het bieden van goede fietsinfrastructuur en stallingen van goede kwaliteit bij voorzieningen. De gemeente zet in op directe en veilige fietsverbindingen.

Onveilige locaties voor de fietser maken onderdeel uit van een door de gemeente op te stellen uitvoeringsprogramma GVVP of worden meegenomen in het groot onderhoud.

*Fietsenstallingen voldoen binnen de gemeente aan de Fietsparkeur.
Fietsenstallingen die niet voldoen worden bij afschrijving of onderhoud vervangen.*

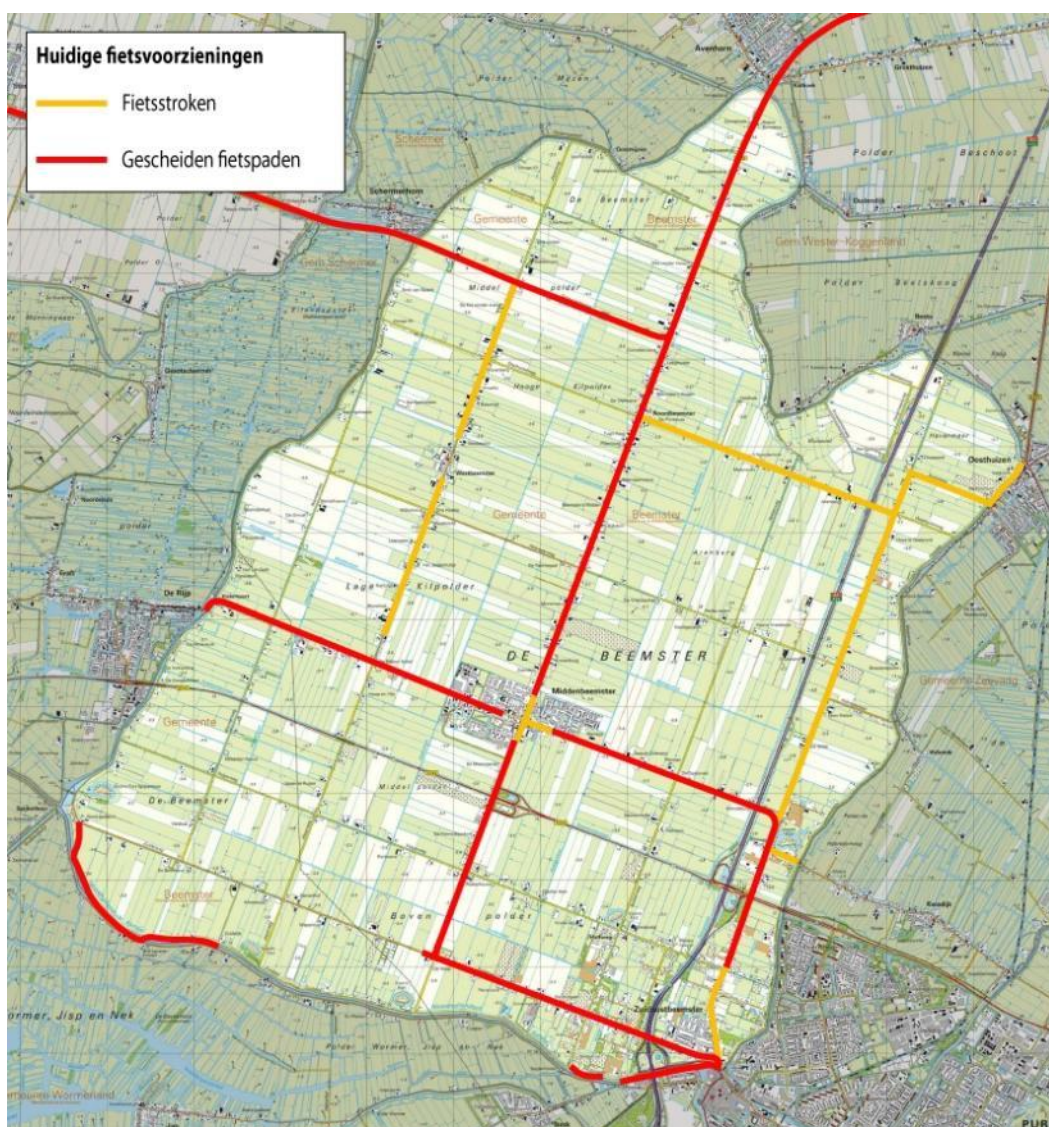
Voetgangers moeten zich veilig voelen in woon- en verblijfsgebieden.

4.1 Huidige voorzieningen

Fiets

In de Beemster vormen de bestaande polderwegen het fietsnetwerk. In sommige gevallen is een vrijliggend fietspad gerealiseerd, maar vaak is er sprake van gemengd gebruik. Dit gemengd gebruik sluit aan bij de categorisering als erftoegangsweg.

Er zijn vrijliggende fietspaden aanwezig langs het hoofdraaster van de polder: de Middenweg en de Rijperweg. Daarnaast zijn vrijliggende fietspaden aanwezig langs de N243, het oostelijk deel van de Zuiderweg en het zuidelijk deel van de Purmerenderweg. Daarnaast is een gedeelte van de dijk alleen beschikbaar voor fietsers. Op onder andere de Jisperweg, de Oosthuizerweg en het noordelijk deel van de Purmerenderweg zijn fiets(suggestie)stroken aanwezig.

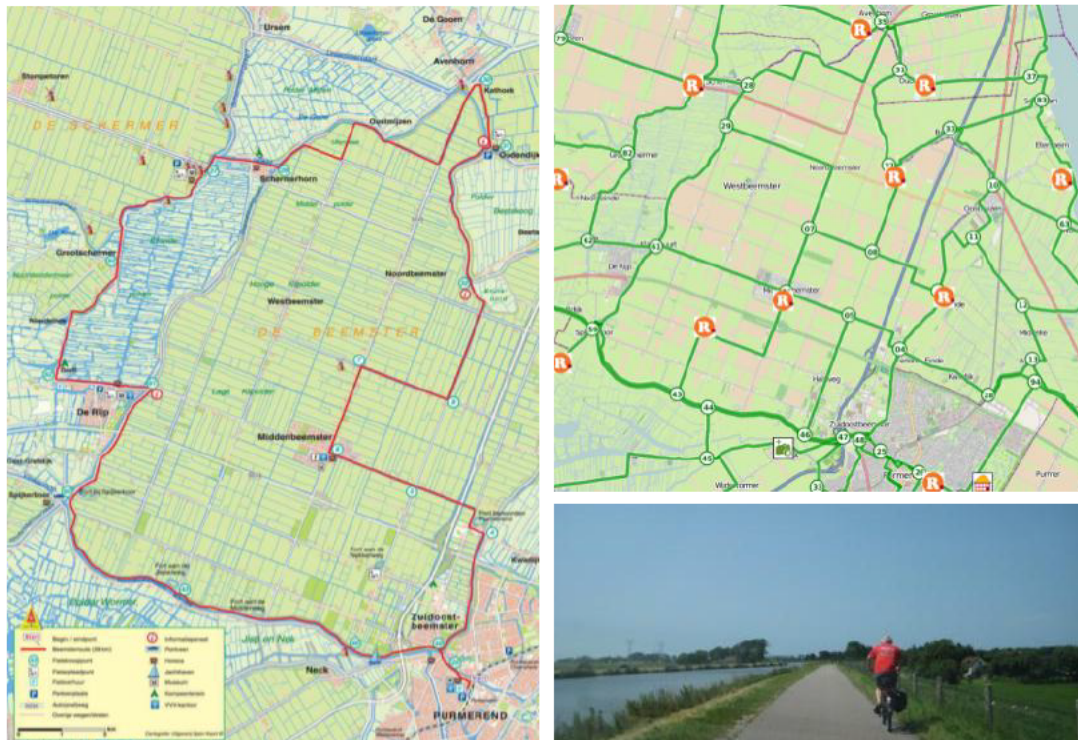


Figuur 16: Wegen met fiets(suggestie)stroken en gescheiden fietspaden binnen gemeente Beemster.

In de regio Waterland, waar de Beemster onderdeel van uitmaakt, is er veel aandacht voor de recreatieve toegankelijkheid van het landelijk gebied. Binnen de gemeente zijn meerdere recreatieve fietsroutes bewegwijzerd:

- In het noorden van de Beemster ligt een Lange Afstand Fietsroute (LF15). Deze gaat vanaf Schermerhorn voor een gedeelte over de Westdijk, Vrouwenweg, Jisperweg, Westdijk, Mijzerweg en Middenweg richting Avenhorn en gaat vervolgens over de Oudendijk richting het IJsselmeer.
- Recreative fietsroutes: onder andere Beemsterfietsroute, ANWB Fietsroute Rondje Beemster en de Leeghwaterroute.
- Ook is er een fietsknooppuntensysteem in de Beemster dat aansluit op regionale fietsverbindingen.

Er zijn initiatieven vanuit verschillende recreatieve organisaties (onder andere Bureau Toerisme Laag Holland en de drie werelderfgoederen) om het gebied middels recreatieve fietsroutes nog meer te ontsluiten. Deze initiatieven zal de gemeente volgen en waar mogelijk op aansluiten. Het voornemen van de gemeente is daarmee om binnen de polder de routegebonden recreatie in de vorm van fietsen en wandelen verder te stimuleren.



Figuur 17: Beemsterfietsroute (links), recreatief fietsknooppuntenrouten netwerk (rechtsboven) en fietsroute over de Zuiddijk (rechtsonder).

Voetganger

Binnen de bebouwde kommen zijn er voor de voetganger over het algemeen aparte voorzieningen in de vorm van trottoirs of 'verblijfszones'. Het komt binnen de gemeenten echter wel voor dat de voetganger gewoon op de weg of het fietspad moet lopen, bijvoorbeeld om de geparkeerde auto te kunnen bereiken.

Buiten de bebouwde kom loopt de voetganger op de rijbaan of indien aanwezig op de fietspaden.



Figuur 18: Voorzieningen voor de voetganger centrum Middenbeemster.

In het centrum van Middenbeemster is een route voor minder validen opgenomen vanaf het bejaardenhuis naar het centrum en gemeentehuis. Op de Rijperweg is een aparte strook voor voetgangers aangegeven.

4.2 Knelpunten voor de fiets en voetganger

Vanuit de inventarisatie en de raadpleging van de klankbordgroep komt een aantal knelpunten in het fietsnetwerk naar voren en is een aantal onveilige locaties aangegeven:

- De Purmerenderweg is een redelijk drukke weg die in de toekomst door de nieuwe aansluiting op de N244 naar verwachting nog drukker wordt. Uit de ongevalanalyse blijkt dat op de Purmerenderweg bij twee dodelijke ongevallen een fietser was betrokken.
- Op de Rijperweg, met name binnen de bebouwde kom, hebben ook meerdere ongevallen met fietsers plaatsgevonden.
- Bij de aansluiting Purmerenderweg / Zuiddijk en aan het begin van de Oostdijk hebben ongevallen met fietsers plaatsgevonden. Genoemde aansluiting is door bewoners als locatie aangegeven waar sprake is van een onveilige locatie (vooral ook subjectieve beleving). Bij deze aansluiting is een VRI geplaatst, door de helling in de aansluiting is het oversteken bij deze VRI voor sommigen lastiger.

- De Oostdijk wordt als onveilig ervaren voor het langzaam verkeer (zie bijlage 8). Dit betreft een smalle weg met geparkeerde auto's waar het verkeer regelmatig harder rijdt dan de toegestane snelheid. De Oostdijk is onderdeel van een recreatief fietsnetwerk en daarmee belangrijk voor recreatie en toerisme in de gemeente.
- De route via de Westdijk / Wormerweg wordt als onveilig aangegeven door de snelheid van het verkeer in relatie tot de aanwezigheid van fietsers en voetgangers, waaronder kinderen.
- De schoolomgevingen worden als relatief onveilig ervaren door parkerende auto's en het creëren van onoverzichtelijke verkeerssituaties door ouders. Op de schoolroutes wordt onveiligheid ervaren op de oversteken van met name de polderwegen, bijvoorbeeld Middenweg, Rijperweg en Purmerenderweg.
- Het Middenpad ligt lager dan de Purmerenderweg, hierdoor is de oversteek onoverzichtelijk. Ook wordt de oversteek naar het voetpad langs het terrein van de garage richting Ninaberstraat als onoverzichtelijk ervaren. Door bewoners wordt de suggestie gedaan om ter plaatse achterlangs een alternatieve verbinding voor langzaam verkeer te realiseren.
- Op het Middenpad is een veilige oversteek van de Spelemei naar de speeltuin een aandachtspunt. Ter plaatse kunnen kinderen opeens oversteken.
- De schuine oversteken voor het fietsverkeer (van fietspad aan één zijde van weg naar fietsverkeer in twee richtingen) bijvoorbeeld op de Purmerenderweg (ter hoogte van de Volgerweg) en de Middenweg (ter hoogte van de Cornelis ten Hoopestraat en het Pr. Beatrixpark) worden door meerdere mensen als onveilig ervaren.

4.3 Richtlijnen voorzieningen voor de fiets

Fietsnetwerk

Op erftoegangswegen maken fietsers en overig langzaam (gemotoriseerd) verkeer in beginsel gebruik van de rijbaan. Volgens dit beginsel zouden binnen de gemeente Beemster dan groten-deels geen fietspaden aanwezig zijn. In de praktijk geldt dat langs een aantal wegen wel fietspaden zijn toegepast. De bestaande fietspaden gelden als uitgangspunt voor het 'fietsnetwerk' van gemeente Beemster.

Er kunnen meerdere overwegingen zijn om toch te besluiten tot een aparte voorziening voor de fiets. Intensiteit en snelheid van het gemotoriseerde verkeer zijn de belangrijkste factoren om te kiezen voor een scheiding van het verkeer. De fietsintensiteit wordt in de 'Ontwerpwijzer voor fietsvriendelijke infrastructuur' niet als bepalende factor meegenomen. Het gevaar op de weg wordt immers niet veroorzaakt door fietsers. Dit wordt ook in het Handboek 'Wegontwerp Erftoegangswegen' aangegeven: de keuze voor de wijze waarop het fietsverkeer wordt afgewikkeld is in belangrijke mate afhankelijk van de snelheid, de intensiteit en de samenstelling van het gemotoriseerde verkeer. Daarnaast is in mindere mate de functie van de route voor het fietsverkeer en de intensiteit van het fietsverkeer relevant. De fietsintensiteit kan wel een indicatie geven voor de urgentie van een fietsvoorziening.

Beide factoren beïnvloeden het aantal inhaalbewegingen, terwijl de snelheid van het gemotoriseerde verkeer ook invloed heeft op het gevaar dat een inhaalbeweging veroorzaakt. In navolgende tabel staat een keuzeschema voor fietsvoorzieningen op erftoegangswegen buiten de bebouwde kom.

Het schema is gebaseerd op de volgende uitgangspunten:

- Op erftoegangswegen is gemengde afwikkeling het basisuitgangspunt.
- De rijsnelheid van het autoverkeer komt overeen met de maximumsnelheid.
- De meest gewenste situatie voor fietsers staat centraal.
- De grens tussen mogelijke oplossingen is niet hard. Dit komt tot uitdrukking in grenswaarden voor de intensiteit van het autoverkeer die elkaar overlappen.

Intensiteit autoverkeer (mvt/etm)	Functie wegvak voorfietsverkeer	
	basisnetwerk	hoofd fietsroute (> 2000 fts/etm)
< 500	gemengde afwikkeling	fietsstraat 1)
<2.500		fietspad, eventueel fietsstroken of suggestiestroken
> 2.000 < 3.000	fietsstrook of fietspad	
> 3.000	fietspad	
1) inclusief snelheidsbeperkende maatregelen		

Er kunnen andere weg- en verkeerskenmerken zijn op basis waarvan de aanleg van fietsvoorzieningen gewenst is, bijvoorbeeld omdat de weg onderdeel uitmaakt van een belangrijke route voor utilitair fietsverkeer (o.a. schoolgaande jeugd) of omdat op de weg meerdere ernstige ongevallen met fietsers hebben plaatsgevonden. De gemeente zal bij een aanvraag tot realisatie van fietsvoorzieningen altijd een gerichte overweging maken op basis van bovengenoemde richtlijnen. Het is mogelijk om hier onderbouwd van af te wijken.

Maatregelen fietsnetwerk

Op basis van de hiervoor benoemde richtlijnen en de opgetreden dodelijke ongevallen met fietsers op de Purmerenderweg ziet de gemeente voor zichzelf de verplichting om met HHNK en andere relevante partijen de mogelijkheden te onderzoeken om te komen tot realisatie van een vrijliggend fietspad op het traject tussen de Rijperweg en Oosthuizerweg. Dit mede omdat de verkeersfunctie van de Purmerenderweg in de toekomst door aansluiting op de N244 en de woningbouwontwikkelingen in Zuidoostbeemster nog verder zal toenemen. De gemeente neemt het initiatief tot het uitvoeren van een Haalbaarheidstudie naar de mogelijkheden van een vrijliggend fietspad.

Aan de zuidzijde van de Nieuwe Tuinderij Oost (NTO) wordt een nieuwe ontsluitingsweg richting de Purmerenderweg aangelegd. Deze weg krijgt geen verbinding naar de Oostdijk. Bij realisatie van NTO zal de gemeente maatregelen nemen om de woonboten langs de Oostdijk aan te sluiten op de riolering die binnen NTO wordt aangelegd. Een idee is om ter plaatse van de rioleringsverbinding een fietspad aan te leggen. Vanuit de wijk ontstaat dan een aantrekkelijke route richting het buitengebied. Te zijner tijd zal de gemeente de mogelijkheden hiervoor verkennen. Voor aanleg van het fietspad moet toestemming verkregen worden van HHNK als dijkbeheerder.

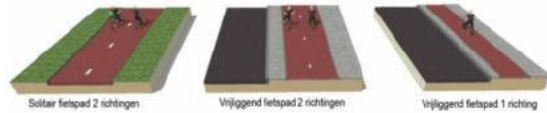
Gebruik van fietsinfrastructuur door E-bikers e.a.

Het gebruik van de E-bike is de laatste jaren toegenomen. De E-bike is een fiets met een elektromotor die de fietser ondersteunt bij het trappen. Een E-bike met een trapondersteuning tot 25 km/uur is bij wetgeving een normale fiets. Als er in het geheel niet getrapt hoeft te worden of de trapondersteuning bij hogere snelheid niet stopt is sprake van een snorfiets of bromfiets en is bijbehorende wetgeving van toepassing. De juridische status van de E-bike is voor de weggebruiker niet altijd duidelijk en in de praktijk wordt er met de E-bike regelmatig harder gereden dan de gestelde snelheid. Dit leidt op fietspaden soms tot onveilige situaties. In de algemeen geldende richtlijnen voor fietsvoorzieningen (zie volgende alinea) heeft dit nog niet geleid tot aanpassing van gestelde inrichtingskenmerken. De gemeente zal de ontwikkelingen op dit vlak blijven volgen en indien nodig komen tot aanpassing van beleid.

Ook skaters en skeelers maken gebruik van fietsvoorzieningen. De skater behoort qua regelgeving tot de categorie voetgangers en behoort gebruik te maken van trottoirs. De juridische status is bij skaters en andere weggebruikers veelal niet bekend. Het is wenselijk dat de skater een juridische status krijgt waarbij hij gebruik kan maken van beschikbare fietsvoorzieningen. Dit moet echter op nationaal niveau geregeld worden.

Vormgeving van fietsvoorzieningen

Onderstaand zijn de inrichtingskenmerken van de fietsvoorzieningen per wegcategorie uitgewerkt. Daar waar dit beleidsplan geen uitspraken doet, wordt verwezen naar de CROW publicatie 230, Ontwerpwijzer Fietsverkeer.

Vrijliggende fietspaden			
	solitair	2-zijdig	1-zijdig
Afmetingen	3,60 m	3,00 - 3,50 m	2,00 - 2,40 m
Materiaal	bij voorkeur rood asfalt of beton	bij voorkeur rood asfalt	bij voorkeur rood asfalt
Bermbreedte	0,50 m	1,00 m	0,50 m
Toepassingen	solitaire fietsroute en eventueel erftoegangsweg type 1		
			
Fiets(suggestie)stroken			
	Fietsstrook (met fietssymbool)	Fietsuggestiestrook	
Afmetingen	1,50 - 2,00 m	1,00 - 1,50 m	
Materiaal	rood asfalt	zwart asfalt	
Markering	0,10 m breed, 1-1 streek, fietssymbool	0,10 m breed, 1-1 streep	
Juridische status	parkeren niet toegestaan	parkeren toegestaan	
Toepassingen	eventueel erftoegangsweg type 1		
			

Op erftoegangswegen type 1 wordt een scheiding aangebracht door middel van een fietsstrook in rood asfalt of een fietssuggestiestrook in zwart asfalt. Fietssuggestiestroken hebben, mits voldoende breed, een positief effect op de (subjectieve) verkeersveiligheid. Er is echter een voorkeur voor het realiseren van een fietsstrook (duidelijk juridische status), en het terughoudend toepassen van fietssuggestiestroken (alleen indien onvoldoende ruimte in het wegprofiel). Het kleurverschil geeft voor de weggebruiker het verschil in juridische status aan: op fietsstroken mag niet geparkeerd worden en op fietssuggestiestroken mag wel geparkeerd worden.

Binnen de gemeente zijn op verschillende locaties fietsoversteken aanwezig. Deze oversteken zijn bijvoorbeeld nodig als er sprake is van een vrijliggend fietspad dat in twee richtingen bereiden wordt. Het fietsverkeer moet bij begin of eind van het fietspad terug naar de weg en dient daarbij over te steken. De gemeente is geen voorstander van de schuine oversteken dwars over de kruising. Dit suggereert een ruimte voor de fietser die er niet is, fietsers steken soms zomaar over omdat de belijning op de weg de suggestie geeft dat zij voorrang hebben. Dit leidt tot onveilige situaties. De gemeente zet bij groot onderhoud ter plaatse in op fietsoversteken net voor of na de kruising eventueel in combinatie met een snelheidsremmende maatregel op de kruising.

Verhardingsmateriaal in de fietsinfrastructuur

Asfalt (of beton) zijn zowel vanuit duurzaamheid als vanuit het comfort voor de fietser de meest aantrekkelijke verhardingssoorten. Gesloten verharding kan in principe naadloos worden aangebracht en is in de loop der tijd stabiel en bovendien minder gevoelig voor bijvoorbeeld zettingen in de grond. Vanuit onderhoud is er dan ook een voorkeur voor het gebruik van een gesloten verharding. Naarmate een fietsroute gelijk van vorm, verharding en kleur is, is deze meer herkenbaar voor de weggebruiker. De verhardingssoort in een route moet consequent worden toegepast.

Als er specifieke omgevingskenmerken zijn, zoals in het centrumgebied, dan kan de voorkeur uitgaan naar een andersoortige verharding en/of een andere kleur (ruimtelijke kwaliteit en/of verblijfskwaliteit zijn dan ook van belang).

Fietsenstallingen

Aandacht voor het fietsparkeren is van groot belang om het fietsgebruik te stimuleren. Mensen willen hun fiets goed kunnen stallen en willen er ook van verzekerd zijn dat hun fiets er bij terugkomst nog staat. De specifieke locaties in de Beemster om de fiets te stallen kennen vaak slechts enkele stallingsplaatsen. Bij winkels wordt in veel gevallen voor de deur geparkeerd. In het centrumgebied Middenbeemster zijn verspreid enkele locaties aanwezig waar wat grotere aantallen fietsen gestald kunnen worden. Op het Marktpllein worden veel fietsen geparkeerd tegen de hekken die hier van oorsprong niet voor bedoeld zijn. Anderzijds creëert het een beeld dat een stedelijke sfeer neerzet en het verblijfsklimaat benadrukt.

Voldoende en kwalitatief goede fietsparkeervoorzieningen bij de belangrijkste bestemmingen in de gemeente (bijvoorbeeld centrumgebied, gemeentehuis, busstation/bushaltes) moeten gewaarborgd zijn. Op dit moment zijn er geen tekorten aan stallingsplaatsen bekend. Indien er een tekort optreedt zal gemeente aanvullende fietsenstallingen plaatsen. Uitgangspunt is dat nieuwe stallingen voldoen aan de Fietsparkeur. Indien op het Marktpllein nieuwe stallingen worden gerealiseerd, zal gezocht worden naar toepassing van fietsenstallingen die passen binnen de karakteristieke omgeving.

De Fietsparkeur

De Fietsparkeur is een keurmerk om duidelijk te maken wat goede fietsparkeervoorzieningen zijn. De Fietsparkeur is een initiatief van de Fietsersbond, in samenwerking met Fipavo, de vereniging van fabrikanten en leveranciers van fietsenrekken. Als een fietsparkeersysteem voldoet aan de gestelde kwaliteitsnormen, krijgt het systeem het keurmerk 'Fietsparkeur'. Dit is een set normen die de kwaliteit van een fietsenrek garandeert. Rekken die aan deze norm voldoen, zijn herkenbaar aan een sticker met het logo Fietsparkeur.

Het Fietsparkeur stelt eisen op de volgende punten:

- Gemak bij het plaatsen van een fiets.
- Gemak bij het vastzetten van een fiets.
- Kans op letsel bij de gebruiker of de passant.
- Kans op schade aan de fiets.
- Kraakbestendigheid.
- Vandalismebestendigheid.
- Duurzaamheid.



4.4 Richtlijnen voorzieningen voor de voetganger

Behalve in het geval van een erf of een inrichting als 'shared space' worden verhoogde trottoirs/voetpaden aangebracht aan de zijde(n) van de weg waar erftoegangen op uit komen. Deze worden bovendien ook aangelegd waar doorgaande of verbindende voetgangersroutes lopen.

Voorzieningen moeten goed ontsloten zijn voor voetgangers. Speciale aandacht verdient de inrichting van schoolzones (zie ook hoofdstuk 3) en het centrumgebied. Bij reconstructies en/of groot onderhoud wordt de toegankelijkheid voor minder validen expliciet meegenomen.

Voetgangersoversteekplaatsen worden in principe niet toegepast:

- Bij een intensiteit van minder dan 2.500 voertuigen per etmaal of minder dan 50 voertuigen per kwartier in een schoolspits.
- Bij een snelheid V_{85}^1 van meer dan 50 km/uur.
- Bij een oversteeklengte van meer dan 5,50 meter.

¹ De maximale snelheid die door 85% van de weggebruikers op een weg wordt gereden. De overige 15 % overschrijdt de V_{85} -waarde.

Oversteekvoorzieningen kunnen bestaan uit:

- Een middeneiland zonder verdere voorzieningen. Om verwarring te voorkomen worden geen kanalisatiestrepen toegepast.
- Een zebrapad, bij voorkeur met een middeneiland.

De gemeente is terughoudend met het realiseren van voetgangersoversteekplaatsen in de vorm van een zebrapad in verblijfsgebieden. Een zebrapad kan worden toegepast op plaatsen waar veel voetgangers oversteken en in de buurt van bijzondere locaties zoals winkels, scholen en voorzieningen voor ouderen. Indien voor een oversteekplaats in de vorm van een zebrapad wordt gekozen, wordt deze bij voorkeur gecombineerd met een fietsoversteek en is het een voorwaarde dat er voldoende zicht vanaf de weg op de voetgangers is.

Daarnaast heeft het de voorkeur om op de bredere of drukkeren wegen in twee keer over te steken (één rijrichting per oversteek) door middel van een middeneiland en deze oversteek eventueel met waarschuwingslichten te voorzien. Het middeneiland dient om de opvallendheid van de oversteek te bevorderen en de snelheid van het autoverkeer te remmen. Indien een middeneiland niet gemaakt kan worden, wordt een plateau aangebracht in verband met de opvallendheid en de rijsnelheid.

Bij voetgangersoversteken worden altijd 'opritjes' aangebracht ten behoeve van mensen met een functiebeperking of kinderwagens.

4.5 Maatregelen en projecten

De gemeente definieert de volgende acties:

- Uitvoeren van een Haalbaarheidstudie naar de realisatiemogelijkheden van een vrijliggend fietspad langs de Purmerenderweg (gedeelte Rijperweg-Oosthuizerweg) in gezamenlijkheid met HHNK en in samenwerking met andere relevante partijen (bijvoorbeeld Stadsregio).
- Bij de aansluiting Middenpad - Purmerenderweg - Volgerweg zal de gemeente de overzichtelijkheid van de oversteek verbeteren.
- Maatregelen aan het Middenpad vallen binnen de ontwikkeling Nieuwe Tuinderij. In de huidige plannen wordt vooralsnog uitgegaan van een plateau op de kruising H. Wagenmakerstraat, een plateau op de kruising Goudrenetstraat en eventueel een plateau op de kruising Boerengroenstraat. Voor de locatie nabij de Spelemei moeten de mogelijkheden voor een passende maatregel (bijvoorbeeld een aangeduide oversteekplaats) nog verkend worden.
- Bij realisatie van riolering van de woonboten Oostdijk richting de ontwikkellocatie Nieuwe Tuinderij Oost zal de gemeente inzetten op realisatie van een fietsverbinding vanuit de wijk richting het buitengebied. Afstemming met HHNK als dijkbeheerder is hier vereist.

5 Openbaar vervoer

De gemeente streeft er naar alle kernen te ontsluiten met openbaar vervoer. In de gemeente is de bereikbaarheid met het openbaar vervoer beperkt tot het busvervoer.

De Beemster is een landelijke gemeente met een relatief beperkt aantal inwoners. Hierdoor bestaat er altijd een druk op de aanwezigheid en de frequentie van het openbaar vervoer. De gemeente is van mening dat het openbaar vervoer van hoogwaardige kwaliteit moet blijven met een frequentie die recht doet aan de behoefte. De gemeente heeft hierover overleg met de concessiebeheerders.

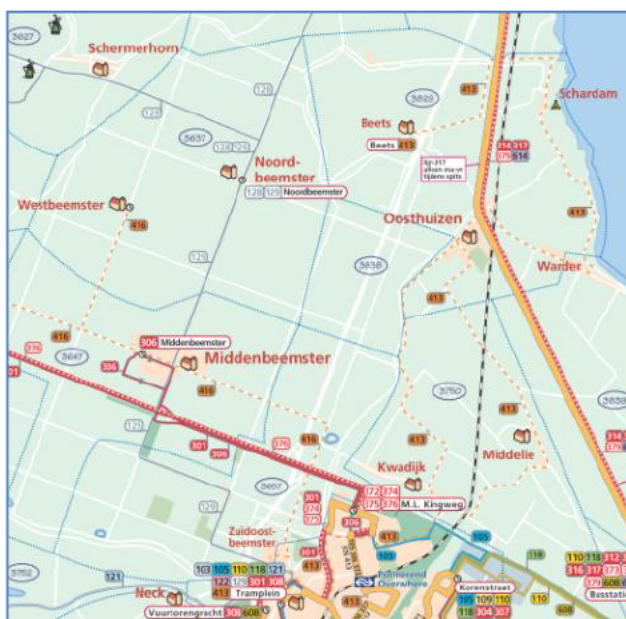
De gemeente zet in op omlegging van lijn 129 van Middenweg-Nekkerweg naar de Rijperweg-Purmerenderweg, dit in relatie tot de woningbouwontwikkeling in Zuidoostbeemster.

5.1 Buslijnen

In de huidige situatie wordt het openbaar vervoer uitgevoerd door Connexxion (concessiebeheerder provincie Noord-Holland) en EBS (concessiebeheerder Stadsregio Amsterdam).

In de gemeente rijden er enkele buslijnen:

- Lijn 128 Noordbeemster - Hoorn.
- Lijn 129 Alkmaar - Purmerend Tramplein (via Noordbeemster, Middenbeemster, Zuidoostbeemster).
- Lijn 301 (R-net) vanaf Purmerend naar Graft - De Rijk over de N244.
- Lijn 306 (R-net) vanaf Amsterdam CS via Purmerend naar Middenbeemster over de N244 (een keer per half uur).
- Lijn 416 (buurtbus) van Purmerend naar De Rijk via Zuidoostbeemster, Middenbeemster en Westbeemster (een keer per anderhalf uur); de buurtbus wordt bemnst door vrijwilligers.



Figuur 19: Lijnennet busvervoer (2013).

Verlegging buslijn 129

De gemeente is in overleg met Stadsregio Amsterdam over de verlegging van de busroute via de Purmerenderweg. Op deze manier kan het zich uitbreidende Zuidoostbeemster beter met het openbaar vervoer bediend worden. De nieuwe route loopt vanaf Middenbeemster, via de Rijperweg naar de Purmerenderweg. De gemeente heeft reeds een uitwerking voor het omleggen van de busroute opgesteld. In eerste instantie was het voornemen om de nieuwe buslijn per 1 december 2013 te laten rijden. Echter door vertraging in de planuitwerking is dit niet gerealiseerd. Het voornemen van de gemeente is nu om per 1 december 2014 de nieuwe dienstregeling in te laten gaan. Op dat moment zal lijn 416 (buurtbus) de oude route van lijn 129 gaan rijden.

Voor de nieuwe busroute zijn aanvullende maatregelen op de Rijperweg en de Purmerenderweg noodzakelijk. In overleg met EBS is afgesproken dat verbreding van de Rijperweg voornog niet wordt uitgevoerd; indien hiertoe de noodzaak wordt aangetoond worden in een later stadium passeerplaatsen aangelegd. De Purmerenderweg blijkt vanuit onderzoek door de vervoermaatschappijen breed genoeg. De plateaus op beide wegen buiten de bebouwde kom zijn niet geschikt om met de bus overheen te rijden en moeten daarom aangepast worden.

Snelheidsremmende maatregelen in busroutes

Voor het openbaar vervoer geldt dat de afwikkeling bij voorkeur plaatsvindt op gebiedsontsluitingswegen waar geen snelheidsremmende maatregelen zijn genomen. Doelstelling van het openbaar vervoer is een snelle en comfortabele bediening zonder oponthoud. In de Beemster zijn de meeste wegen gecategoriseerd als erftoegangsweg, waar volgens de inrichtingskenmerken wel snelheidsremmende maatregelen toegepast kunnen worden.

In de praktijk worden op de busroutes in de Beemster echter veelal geen snelheidsremmende maatregelen toegepast. Dit leidt er toe dat er door het autoverkeer te hard gereden wordt. Indien er in het kader van de verkeersveiligheid en een geloofwaardige inrichting wel snelheidsremmende maatregelen toegepast worden ligt er vanuit het busvervoer een voorkeur voor horizontale snelheidsremmers (bijvoorbeeld een wegversmallingen) of de toepassing van busvriendelijke drempels. Bij toepassing van busvriendelijke drempels is het noodzakelijk om het voor autoverkeer onmogelijk te maken de drempel te ontwijken (bijvoorbeeld door het plaatsen van paaltjes of het toepassen van een geleider. Het toepassen van busvriendelijke drempels wordt door het landbouwverkeer ook positiever ervaren dan de toepassing van standaard drempels.



Figuur 20: Diverse referentiebeelden busvriendelijke drempels.

Bereikbaarheid, overstap en het rijden van lege bussen

Alle kernen in de gemeente Beemster zijn bereikbaar met openbaar vervoer. Bewoners geven in de inventarisatie aan dat een aantal aansluitingen van het openbaar vervoer niet goed geregeld is. Er is geen snelle busverbinding van Middenbeemster naar Amsterdam; men dient daarvoor in Purmerend over te stappen. Er kunnen binnen de huidige dienstregeling lange wachttijden optreden bij het overstappen. Lijn 306 maakt een lange (omrijd)route door Purmerend en lijn 129 gaat buiten de spits maar eens per uur.

Daarnaast wordt genoemd dat er regelmatig bussen in Middenbeemster rijden die grotendeels leeg zijn. Dit komt omdat de bussen (lijn 306) binnen de gemeente een lus rijden en moeten wachten voordat zij weer richting Purmerend/Amsterdam rijden. Ook vindt dienstwisseling van chauffeurs in Middenbeemster plaats, hierdoor kan het ook voorkomen dat er lege bussen rij-

den. Met ingang van de nieuwe dienstregeling van EBS zal het aantal lege bussen dat door Middenbeemster rijdt verminderen. Bewoners ondervinden hinder van de lege bussen in verband met gereden snelheid en trillingshinder. Het idee van bewoners is dat bussen 'buiten dienst' niet door de woonkern hoeven te rijden.

De gemeente zet zich bij beide concessiebeheerders (provincie Noord-Holland en Stadsregio Amsterdam) in voor het optimaliseren van de dienstregeling. Aandachtspunt in dit overleg is ook de beschikbaarheid van voldoende materieel, zodat busvervoer conform de geldende veiligheidseisen plaatsvindt. Dit betreft vooral de busroute naar Alkmaar en de spits in het vervoer van schoolkinderen.

5.2 Bushaltes

Veel bushaltes in gemeente Beemster voldoen niet aan de eisen 'Toegankelijkheid Openbaar Vervoer (TOV)'. Door gemeente Beemster is hiervoor een Halteplan opgesteld. Dit plan houdt in dat bushaltes binnen de bebouwde kom zoveel mogelijk toegankelijk worden gemaakt. Dit betreft vooral het toepassen van een verhoogd en voldoende breed halteperron (waardoor rolstoelers kunnen instappen). Voor het aanpassen van bushaltes kan bij Stadsregio Amsterdam een subsidieaanvraag ingediend worden.

De gemeente heeft het voornemen om de haltes van lijn 306 en 129 door Middenbeemster in 2014 aan te passen. Voor lijn 306 betreft dit de haltes K. Hogetoornlaan, Insulindeweg en De Buurt. Voor lijn 129 moet halte De Buurt in het centrum aangepast worden.



Figuur 21: Busstation in Noordbeemster (boven) en bushaltes Marktplaats Middenbeemster (onder).

De bushaltes bij het Marktplaats, waar zich enkele winkels en eetgelegenheden bevinden, worden in de huidige situatie met regelmaat als parkeerplaats gebruikt. Door de bushalte meer als herkenbare halte in te richten kan het niet parkeren naar verwachting meer 'afgedwongen' worden. Voor deze haltes geldt een aandachtspunt ten aanzien van de uitstraling van de bushaltes, dit in relatie tot het karakteristieke beeld van het Marktplaats. Het materiaalgebruik kan hier op inspelen, waarbij de halte wel moet voldoen aan de gestelde eisen, maar toch anders kan zijn dan de standaard bushaltes.

De huidige bushaltes in de bebouwde kom van lijn 129 worden niet aangepast, omdat het voornemen is om vanaf 1 december 2014 volgens de nieuwe route te rijden. De haltes langs de nieuwe route worden direct toegankelijk aangelegd.

De bushaltes buiten de bebouwde kom worden niet toegankelijk ingericht. Dit betreft haltes die grotendeels bestaan uit een haltebord dat in de berm van de weg is geplaatst. Het aantal in- en uitstappers op deze haltes is dusdanig beperkt dat de kosten voor een toegankelijke inrichting (inclusief verhoging en verbreding van het halteperron) niet opwegen tegen het nut daarvan op deze locaties. Voor deze bushaltes streeft de gemeente - in het geval groot onderhoud aan de weg moet worden uitgevoerd - naar realisatie van een verharding in de berm van minimaal 1 meter breed. Hierdoor ontstaat voor busreizigers een normale wachtplaats. De gemeente treedt hierover in overleg met HHNK.

DRIS-panelen

Met DRIS-panelen is het mogelijk om de reiziger van actuele reisinformatie te voorzien. Dit verhoogt de kwaliteit van het openbaar vervoer. Uit onderzoek blijkt dat het geven van goede reisinformatie een significant effect heeft op de reisbeleving; zo wordt de wachttijd bij een halte als minder lang ervaren. Gemeente Beemster heeft recent vijf DRIS palen aangevraagd. Deze zullen geplaatst worden in Noordbeemster (1), in Middenbeemster Marktplaats (3) en in Zuidoostbeemster Zuiderpad (1).

5.3 Maatregelen en projecten

De gemeente definieert de volgende acties:

- Verleggen van de busroute van lijn 129 van Middenweg-Nekkerweg naar de Rijperweg-Purmerenderweg en realisatie van bijbehorende bushaltes; de buurtbus (lijn 416) zal dan de oude route van lijn 129 gaan rijden.
- Verhogen van de halteperrons in de bebouwde kom van Middenbeemster: de haltes K. Hogetoomlaan, Insulindeweg en De Buurt.
- Overleg inzetten met concessiebeheerders om te komen tot een optimalisatie van de dienstregeling.

6 Specifieke verkeersdeelnemers

Landbouwverkeer moet zijn bestemmingen binnen de gemeente kunnen bereiken. Concrete overlast en verkeersonveilige situaties moeten voorkomen worden.

Vrachtverkeer wordt bij voorkeur niet door verblijfsgebieden afgewikkeld. Dit is echter vanwege de structuur van de Beemster in veel gevallen niet mogelijk. De gemeente treedt in geval van structurele hinder in overleg met het betreffende bedrijf.

Transport van gevaarlijke stoffen door de bebouwde kom is in principe niet toegestaan. Een ontheffing op dit verbod moet bij de gemeente worden aangevraagd.

Het wegennet is afgestemd op het gebruik door hulpdiensten. Er is overleg met de hulpdiensten bij herinrichting van wegen en bij nieuwe ontwikkelingen.

6.1 Landbouwverkeer

De Beemster is een agrarische polder en zal dat in de toekomst ook blijven. Door de schaalvergroting rijden agrarisch ondernemers met steeds grotere en bredere landbouwvoertuigen. Op de vaak smalle wegen in de Beemster kan dit leiden tot onveilige situaties in relatie tot het overige verkeer. In het algemeen geldt dat bij ongevallen met landbouwverkeer de ernst voor de bestuurder van het landbouwvoertuig vaak beperkt is, maar de gevolgen voor de andere wegdeelnemers ernstig kunnen zijn, dit als gevolg van de massa en soms ook door de snelheid van het landbouwvoertuig.

Vanuit de inventarisatie onder bewoners en de raadpleging van de klankbordgroep blijkt dat het landbouwverkeer als een onveilige factor op het wegennet in de Beemster wordt ervaren. Uit de verkeersveiligheidsanalyse blijkt dat het aantal geregistreerde ongevallen met landbouwvoertuigen in de Beemster beperkt is. Het lijkt dan ook meer de beleving van de weggebruiker te zijn, dan dat er daadwerkelijk sprake is van onveilige situaties.

Er dient aandacht te zijn voor de wisselwerking tussen landbouwverkeer en het overige verkeer. Het is niet zozeer het beperken van de toegankelijkheid voor het agrarisch verkeer, maar meer het bewust zijn vergroten van elkaars aanwezigheid, het veilig en met gematigde snelheid rijden van het landbouwverkeer en het overige verkeer en het alert op elkaar kunnen reageren. Dit zijn zaken die binnen het thema 'educatie en voorlichting' (zie ook hoofdstuk 8) specifiek aan de orde komen. Er kan bijvoorbeeld gedacht worden aan een voorlichtingscampagne met LTO, het aanspreken op rijgedrag van bestuurders van landbouwvoertuigen of een praktijkles op school met een vrachtwagen of landbouwvoertuig met aanhanger.

Het uitgangspunt voor gemeente Beemster is dat agrarische bestemmingen binnen en buiten de gemeente voor het landbouwverkeer bereikbaar blijven. Volgens de richtlijnen Duurzaam Veilig komt landbouwverkeer bij voorkeur niet in 30 km/uur gebieden. Door de specifieke situatie in de Beemster ligt een aantal routes voor het landbouwverkeer wel door verblijfsgebieden. Om hier te komen tot een geloofwaardige inrichting is het denkbaar dat snelheidsremmende maatregelen worden toegepast. De landbouwsector heeft in dat geval een sterke voorkeur voor toepassing van horizontale snelheidsremmers (bijvoorbeeld wegversmallingen), waarbij de breedte afgestemd moet zijn op de afmetingen van het landbouwverkeer. Het landbouwverkeer

heeft ook baat bij toepassing van zogenaamde busvriendelijke drempels (paragraaf 5.1). Ook op de erftoegangswegen type I buiten de bebouwde kom worden snelheidsremmende maatregelen toegepast. De snelheidsremmende maatregelen moeten voldoende effectief zijn om het autoverkeer voldoende af te remmen, bij de herinrichting van wegen wordt daarbij gezocht naar maatregelen die de hinder voor het landbouwverkeer beperken. In de uitwerking van inrichtingsmaatregelen binnen projecten zal de gemeente hierover afstemming zoeken met de landbouwsector.



Figuur 22: Landbouwverkeer in het centrum van Middenbeemster (links) en op de Purmerenderweg (rechts).

Op de wegen buiten de bebouwde kom komt het met regelmaat voor dat er een rij automobilisten achter een landbouwvoertuig rijdt. De rijsnelheid van het landbouwvoertuig ligt vaak lager (25 à 40 km/uur). Indien de kans zich voordoet zal een automobilist inhalen. In verband met onvoldoende uitzicht, regelmatig de aanwezigheid van een in- of uitrit en de smalle wegen in de Beemster leidt dit soms tot verkeersonveilige situaties. HHNK is wegbeheerder van de wegen buiten de bebouwde kom. Op een aantal wegen heeft HHNK havens toegepast waar (landbouw)verkeer kan uitwijken om ander verkeer te laten passeren (bijvoorbeeld Nekkerweg). Langs meerdere wegen is bermverharding toegepast zodat (landbouw)voertuigen de berm niet kapot rijden als zij uitwijken voor ander (tegenliggend) verkeer.

De inrichting van de (van oorsprong) agrarische erven in de Beemster vertoont opvallende overeenkomsten binnen de gehele polder. De reden waarom gesproken wordt van typische Beemster erven. Het beleid er op gericht deze erven zo veel mogelijk in stand te houden. Bij (nieuwe) ontwikkelingen is het beleid van de gemeente er op gericht om het aantal ontsluitingen via dammen en bruggen te beperken. Dit geldt voor wegen binnen de bebouwde kom, maar ook voor de wegen buiten de bebouwde kom.

6.2 Vrachtverkeer

In een groot deel van de oude woonkernen in de Beemster is een breedtebeperking van 2,2 meter vastgesteld. De breedtebeperking vindt zijn reden in de vaak smalle wegen door de woonwijken. Het is ongewenst dat hier zwaar vrachtverkeer door heen komt. Alleen een door de gemeente afgegeven ontheffing geeft de mogelijkheid om met vrachtverkeer deze straten in te rijden (bijvoorbeeld ten behoeve van bevoorrading van een bedrijfslocatie, de verhuishwagen, de vuilniswagen e.d.). Door de breedtebeperking wordt de hinder voor omwonenden beperkt; ook omdat vrachtverkeer zich in de woonwijken 'klem' kan komen te rijden, waardoor onveilige situaties voor de andere verkeersdeelnemers kunnen ontstaan.

Op de Rijperweg geldt vanaf de Middenweg tot aan de Leeghwaterstaat een verbod voor vrachtwagens en landbouwverkeer. Dit verbod is ingesteld na de aanleg van de Bamestraweg; het bedrijventerrein in Middenbeemster is via deze weg vanuit het zuiden toegankelijk. Het vrachtverkeer richting bedrijventerrein hoeft niet meer via het centrum te rijden, wat de verblijfskwaliteit ter plaatse verbetert. De omvang van het vrachtverkeer



Figuur 23: Aanduiding verbod voor vrachtwagens en landbouwvoertuigen op Rijperweg.

vanuit het noorden met het bedrijventerrein als bestemming is gering. Dit verkeer zal vanwege de beperking een alternatieve route rijden. Vrachtverkeer met een bestemming in het centrum kan een ontheffing krijgen. In de praktijk wordt het verbod soms genegeerd. In het verleden is een aantal keren het aantal overtredingen geregistreerd en zijn de betreffende chauffeurs/bedrijven aangeschreven. In samenspraak met Politie kan hier extra aandacht zijn voor handhaving. Recent is door gemeente de bebording vervangen.

De Deen heeft ontheffing om de bevoorrading van winkel via de Rijperweg te laten plaatsvinden. Dit gebeurt veelal door grote vrachtwagens met opleggers. De chauffeurs moeten vanaf de Rijperweg achteruit indraaien om bij het magazijn te kunnen laden en lossen. Dit leidt gezien de verkeers- en parkeerdruk op de Rijperweg soms tot onveilige situaties. De gemeente wil samen met De Deen nagaan welke mogelijkheden er zijn om de verkeerssituatie tijdens het laden en lossen te verbeteren. Dit kan liggen in afspraken over bevoorrading, maar mogelijk ook in kleinschalige infrastructurele maatregelen. De knelpunten worden door meerdere partijen ervaren en een oplossing kan alleen gezamenlijk gevonden worden (zie ook bijlage 6).

Langs de Westdijk wordt door bewoners hinder ervaren van langsrijdende vrachtwagens van de Conofabriek. Dit betreft vrachtverkeer richting de N243. In gesprekken met de fabriek is aangegeven dat de alternatieve route via de Jisperweg ligt. In het verleden waren er echter klachten over het vrachtverkeer over de Jisperweg, om reden waarvan men een alternatieve route is gaan rijden. Vanuit de wegcategorisering en de inrichting van de weg ligt er vanuit de gemeente een voorkeur voor afwikkeling van het vrachtverkeer via de Jisperweg boven de Westdijk. De gemeente wil in samenspraak met de fabriek en een vertegenwoordiging van bewoners nagaan welke hinder van vrachtverkeer in Westbeemster ervaren wordt en de mogelijkheden om deze hinder eventueel te beperken. De Conofabriek geldt in eerste instantie als gesprekspartner, maar de hinder van ander vrachtverkeer wordt hierin als vanzelfsprekend meegenomen.

6.3 Gevaarlijke stoffen

Het transport van gevaarlijke stoffen vindt plaats via speciaal aangewezen routes. Binnen de gemeente Beemster betreft dit de A7 en de N244. In de gemeente Beemster zijn verder geen wegen voor gevaarlijk transport aangewezen. Voor gevaarlijk transport binnen de gemeente is een ontheffing noodzakelijk.

In de gemeente Beemster zijn meerdere tankstations aanwezig:

- Noordbeemster (Oosthuizerweg).
- Middenbeemster (Middenweg noord).
- Zuidoostbeemster (Purmerenderweg).

Bevoorrading van deze tankstations vindt plaats via de noodzakelijke ontheffingen.

6.4 Hulpdiensten

Onderdeel van een robuust verkeerssysteem is het waarborgen van een goede bereikbaarheid voor hulpdiensten (met name brandweer en ambulance). Uit het oogpunt van calamiteiten moet ieder woongebied door de hulpverleningsdiensten op tenminste twee manieren bereikbaar zijn. Een nieuw woongebied moet derhalve twee aansluitingen hebben op bestaande infrastructuur. Eén van de toegangen kan dienen als hoofdontsluiting en één als nevenontsluiting.

Voor de bereikbaarheid voor hulpdiensten geldt een aantal aandachtspunten in de uitwerking van inrichtingsmaatregelen:

- Eventuele aanpassing van wegen aan lagere rijsnelheden zet de uitruktijden onder druk.
- Bij nieuwe (ruimtelijke) ontwikkelingen moet goed nagedacht worden over de bereikbaarheid voor hulpverleningsdiensten.
- Ook bij de overweging om in Middenbeemster op een of enkele wegen eenrichtingverkeer in te stellen is de bereikbaarheid voor hulpdiensten van groot belang.

In maart 2010 zijn door het college de Middenweg, Rijperweg, Purmerenderweg, Zuiderweg, N509, N243 en N244 aangewezen als prioriteitswegen voor zover deze vallen binnen het grondgebied van gemeente Beemster. Dit betekent dat voor de brandweer en ambulance geen negatieve snelheidsremmers mogen worden toegepast.

De hulpdiensten zullen aan de voorkant van plannen en geplande infrastructurele werkzaamheden betrokken worden om advies te kunnen geven over aanpassingen in de infrastructuur en de gevolgen daarvan. Overleg zal plaatsvinden via het Verkeersoverleg.

6.5 Maatregelen en projecten

De gemeente definieert de volgende acties:

- In 'voorlichting en educatie' acties ontwikkelen met specifieke aandacht voor de relatie landbouwverkeer en overige weggebruikers.
- Inrichting van wegen en het toepassen van snelheidsremmende maatregelen afstemmen met de landbouwsector ('landbouwwriendelijke' drempels zijn geen vrijbrief om hard te rijden).
- In overleg met HHNK en de landbouwsector bepalen op welke wegen behoefte bestaat aan het toepassen van passeerhavens (als op de Nekkerweg).
- In overleg met Politie inzetten op extra handhaving op het verbod voor vrachtverkeer en landbouwverkeer op de Rijperweg.
- In overleg met Deen over de bevoorrading van de winkel om te komen tot afspraken en eventueel kleinschalige infrastructurele maatregelen.
- In overleg met Conofabriek en vertegenwoordiging inwoners Westbeemster of maatregelen mogelijk zijn die de hinder door vrachtverkeer kunnen beperken.
- Bij nieuwe (ruimtelijke) ontwikkelingen overleg met hulpdiensten over goede bereikbaarheid.

7 Parkeren

*De gemeente kent geen specifieke of grote parkeerproblemen.
Bij herinrichting van wegen maakt het parkeren specifiek onderdeel uit van de inpassing
(bijvoorbeeld Middenweg, Rijperweg, Purmerenderweg en Zuiderweg).*

De parkeerproblematiek bij scholen maakt onderdeel uit van het 'project schoolomgevingen'.

Parkeren van grote voertuigen voor langere tijd vindt plaats buiten de directe woonomgeving. Het parkeerterrein aan de Bamestraweg is door gemeente hiervoor aangewezen.

Aanvragen voor het realiseren van individuele gehandicaptenparkeerplaatsen worden afzonderlijk beoordeeld (conform Regeling Gehandicaptenparkeerkaart). Extra algemene gehandicaptenparkeerplaatsen worden aangelegd indien daar aanleiding toe is.

Bij nieuwbouwontwikkelingen worden de parkeernormen uit CROW publicatie 137 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' als uitgangspunt gehanteerd.

7.1 Parkeren in bestaande situatie

De gemeente Beemster kent vanwege de landelijke ligging een relatief hoog autogebruik. Voor langere afstanden zijn de bewoners al snel aangewezen op de auto. Maar uit de Regionale Omnibusenquête 2008 blijkt dat inwoners ook voor verplaatsingen over korte afstand meer gebruik maken van de auto dan de fiets. De gemeente gaat uit van een vraagvolgend beleid als het gaat om het parkeren van auto's.

De gemeente kent geen specifieke of grote parkeerproblemen. In de oudere wijken (vooral in Middenbeemster en Zuidoostbeemster) is er soms een gebrek aan parkeerplaatsen doordat in het verleden van lagere parkeernormen is uitgegaan, passend bij het autobezit van destijds. Daarnaast komt het voor dat parkeergelegenheid op het eigen terrein beschikbaar is en de bewoners toch parkeren aan de openbare weg. In het bepalen van het aanbod van parkeergelegenheid binnen een woonwijk of straat worden de parkeerplaatsen op eigen terrein wel meegeteld. Hierdoor kan de ervaring zijn dat er een parkeertekort binnen de woonwijk of straat bestaat. Inwoners kunnen de auto niet altijd voor de deur kwijt, maar de afstand waarop wel geparkeerd kan worden is beperkt. Parkeerdruk leidt in enkele gevallen tot foutparkeren in de wijken en in de linten en soms ook tot verkeersonveilige situaties.

Het is niet toegestaan om in de berm te parkeren. Particulieren of bedrijven (bijvoorbeeld horeca) kunnen een ontheffing bij de gemeente aanvragen. De gemeente kan besluiten om onder voorwaarden een ontheffing te verlenen. De voorwaarden hangen af van de reden waarom de berm gebruikt moet worden, de plaatselijke omstandigheden en de duur waarvoor de ontheffing wordt aangevraagd.



Figuur 24: Parkeren op Marktplaats Middenbeemster (linksboven), Zuiderweg Zuidoostbeemster (rechtsboven) en centrumgebied Rijperweg Middenbeemster (onder).

Parkeren Middenbeemster

In het centrumgebied zijn er parkeervoorzieningen aan de Rijperweg. Het aantal parkeerplaatsen binnen het centrumgebied is op sommige momenten niet voldoende, bijvoorbeeld als de weekmarkt wordt gehouden. Er wordt soms hinder ervaren, doordat verkeerd geparkeerde auto's in- en uitritten blokkeren. De Niet Parkeren-vakken langs de Rijperweg komen in de wegverharding niet voor iedereen even duidelijk over.

De bushaltes aan de Middenweg ter hoogte van het Marktplaats worden regelmatig gebruikt als parkeerplaats. Na inrichting van de bushaltes (zie hoofdstuk 5) wil de gemeente hier consequenter handhaven.

Parkeren Zuidoostbeemster

In Zuidoostbeemster wordt in de reacties het parkeren langs met name de Purmerenderweg en de Zuiderweg genoemd. Dit betreft 30 km/uur gebieden met een verblijfsklimaat waar uitwisseling van verkeer is gewenst, maar daarnaast hebben deze wegen een verkeersfunctie en ligt de gereden snelheid vaak hoger dan de maximaal toegestane snelheid. Tussen de aanwezige parkeerhavens liggen de ervtoegangen naar woningen en bedrijven. De weggebruiker heeft door de geparkeerde auto's vaak weinig zicht op het langzaam verkeer dat hiervandaan komt (bijvoorbeeld kinderen). Ook ter hoogte van restaurant Boss wordt met enige regelmaat hinder ervaren door geparkeerde auto's. Dit leidt tot onveilige situaties die indirect een gevolg zijn van de geparkeerde auto's. In de herinrichting van de Purmerenderweg en de Zuiderweg (hoofdstuk 2, bijlage 7 en 9) vormt het parkeren een belangrijk aandachtspunt in de uitwerking.

Buiten de bebouwde komt wordt aangegeven dat er langs de Vredenburgweg wordt geparkeerd door bezoekers van de manege aan het Zuiderpad. Recent heeft het Hoogheemraadschap de berm ter plaatse verhard en zijn er witte betonnen obstakels aan beide zijden van het Zuiderpad geplaatst. Bewoners geven aan dat er sprake is van een onoverzichtelijke verkeerssituatie.

Parkeren bij evenementen

Door de klankbordgroep is aandacht gevraagd voor het parkeren bij evenementen. De doorgang van het verkeer, en met name ook het landbouwverkeer, kan belemmerd worden door aan twee zijden van de weg geparkeerde auto's. De verkeersveiligheid is dan in het geding. In de

vergunningverlening voor het organiseren van evenementen zal hier aandacht voor zijn, bijvoorbeeld door de inzet van verkeersregelaars voor te schrijven.

Parkeren in schoolzones

In de gemeente Beemster liggen drie basisscholen: De Blauwe Morgenster (Middenbeemster), De Bloeiende Perelaar (Zuidoostbeemster) en de Lourdesschool (Westbeemster).

Het parkeergedrag en de manoeuvrerende auto's in de schoolomgevingen zijn relatief onveilig. Het gaat hierbij om het gedrag van wegbrengers of ophalers, maar ook om beschikbare ruimte om de auto op een veilige manier neer te zetten. De grootste winst is te halen in de verbetering van het gedrag, de alertheid op de andere verkeersdeelnemers, en de keuze om de kinderen met de auto dan wel met de fiets of lopend weg te brengen.

In het 'project schoolomgevingen' (zie hoofdstuk 8) zal er aandacht zijn voor het parkeergedrag en mogelijke infrastructurele verbeteringen in de directe schoolomgeving om dit veiliger te laten plaatsvinden.

Daarnaast heeft Stichting Kinderopvang Beemster in Middenbeemster en Zuidoostbeemster een peuterspeelzaal en een buitenschoolse opvang en in Middenbeemster nog een kinderdagverblijf. Bij deze voorzieningen zijn geen specifieke parkeerproblemen bekend.

Parkeren van grote voertuigen

Er wordt onderscheid gemaakt in lang parkeren en kort parkeren (laden en lossen). Door structuur aan te brengen in het parkeren van grote voertuigen en door het faciliteren van voldoende en sociaal veilige parkeergelegenheid op een logische locatie kunnen problemen worden voorkomen of verminderd. De aanwezigheid van grote voertuigen in woon- en verblijfsgebieden geeft overlast voor omwonenden en heeft een negatief effect op de beleving van de kwaliteit van de openbare ruimte.

In de bebouwde kommen van Middenbeemster en Zuidoostbeemster is het parkeren van grote voertuigen (vrachtverkeer en bussen) niet toegestaan. In de bebouwde kommen van Westbeemster en Noordbeemster is een dergelijk verbod niet van toepassing. Uitgangspunt in het gemeentelijk beleid is dat het voor chauffeurs altijd duidelijk moet zijn waar, wanneer en hoe lang er geparkeerd mag worden. De gemeente heeft het parkeerterrein aan de Bamestraweg aangewezen als specifieke plaats om grote voertuigen te parkeren. De bestaande capaciteit om grote voertuigen te parkeren volstaat, er is geen aanleiding om extra parkeerplaatsen aan te wijzen.

7.2 Beleid parkeren minder validen

Gehandicaptenparkeerkaart

Binnen de gemeente Beemster is het mogelijk om een gehandicaptenparkeerkaart (GPK) aan te vragen. Inwoners (bestuurders en/of passagiers) komen in aanmerking voor een GPK als men met de gebruikelijke loophulpmiddelen in redelijkheid niet in staat is zelfstandig een afstand van meer dan 100 meter aan één stuk te voet te overbruggen (Regeling Gehandicaptenparkeerkaart).

Gehandicaptenparkeerplaats

Er bestaan twee soorten gehandicaptenparkeerplaatsen:

1. Individuele gehandicaptenparkeerplaatsen bestemd voor één bepaald voertuig (op kenteken, bij de woning).
2. Algemene gehandicaptenparkeerplaatsen bestemd voor voertuigen van alle personen die in het bezit zijn van een GPK.

Individuele gehandicaptenparkeerplaatsen

De komende jaren wordt vanwege de vergrijzing een toename aan aanvragen verwacht. Om de parkeerdruk niet teveel op te voeren wordt kritisch gekeken naar de noodzaak van het toekennen van een individuele gehandicaptenparkeerplaats, omdat dit een claim legt op de beschikbare parkeerruimte voor anderen. Mensen die in bezit zijn van een GPK kunnen een aanvraag voor een individuele gehandicaptenparkeerplaats indienen.

Iedere aanvraag wordt afzonderlijk beoordeeld, daarbij gelden overwegingen als:

- aanvrager beschikt over GPK als zijnde bestuurder en beschikt over een kentekenbewijs op naam (een aanvrager met een GPK als zijnde passagier komt niet in aanmerking voor een individuele gehandicaptenparkeerplaats).
- er is binnen de loopafstand van aanvrager door de parkeerdruk in de woonomgeving van de aanvrager op verschillende tijdstippen van de dag geen parkeermogelijkheid.
- er is voor aanvrager geen mogelijkheid om op eigen terrein te parkeren.
- de verkeersveiligheid en bereikbaarheid mogen door de aanleg van de gehandicaptenparkeerplaats niet in het geding komen.

Algemene gehandicaptenparkeerplaatsen

Op dit moment zijn er geen klachten bekend over een tekort aan algemene gehandicaptenparkeerplaatsen. Er zijn gehandicaptenparkeerplaatsen beschikbaar in het centrumgebied en bij het gemeentehuis in Middenbeemster.

Bij aanvragen of klachten maakt de gemeente een afweging of er aanleiding is (extra) algemene gehandicaptenparkeerplaatsen te realiseren. De gemeente kan gemotiveerd afwijken van de gestelde richtlijnen. De gemeente Beemster is bereid indien de noodzaak daartoe bestaat extra algemene gehandicaptenparkeerplaatsen te realiseren in de directe nabijheid van openbare instellingen / voorzieningen, zorgvoorzieningen, artspraktijken, recreatievoorzieningen en in het centrumgebied van Middenbeemster. De aanwijzing van een algemene gehandicaptenparkeerplaats mag ter plekke niet leiden tot een onveilige verkeerssituatie of een belemmering van de doorstroming van het overige verkeer.



Figuur 25: Algemene gehandicaptenparkeerplaats centrum Middenbeemster.

Richtlijn algemene parkeerplaatsen

De ASVV geeft als richtlijn dat 2% van het totaal aantal parkeerplaatsen ingericht dient te zijn voor gehandicapten (dit komt overeen met de NEN 1814 'Toegankelijkheid van gebouwen en buitenruimten'). Bij openbare instellingen / voorzieningen, zoals een bibliotheek of gemeentehuis dient minimaal 5% van de parkeerplaatsen een algemene gehandicaptenparkeerplaats te zijn. Dit betreft richtlijnen die afhankelijk van de situatie afwijkend kunnen worden toegepast.

De algemene parkeerplaatsen moeten zo dicht mogelijk bij de ingang van het gebouw of de voorziening liggen, op een afstand minder dan 100 meter (namelijk de norm voor het verkrijgen van een GPK). De ASVV en de NEN 1814 adviseert tenminste één gehandicaptenparkeerplaats op minder dan 50 meter afstand.

7.3 Parkeren bij nieuwe ontwikkelingen

De gemeente Beemster hanteert CROW publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' als richtlijn bij het vaststellen van parkeernormen bij nieuwe ontwikkelingen.

De kencijfers betreffen richtlijnen en worden als zodanig ook door de gemeente gebruikt. Dat betekent dat de gemeente afhankelijk van de specifieke ontwikkelingen in samenspraak met betrokkenen tot vaststelling van een parkeernorm komt (maatwerk). Bij een integrale ontwikkeling is het gewenst om de mogelijkheid van dubbelgebruik van parkeerplaatsen te onderzoeken door het opstellen van een parkeerbalans. Hiermee kan het aantal parkeerplaatsen beperkt worden. Ook zal gezien worden of bij het realiseren van parkeervoorzieningen in nieuwe ontwikkelingen een eventueel tekort in nabijgelegen oudere wijken meegenomen kan worden; een parkeerdrukmeting kan hier inzicht geven in een ervaren tekort aan parkeerplaatsen.

Normering parkeerplaatsen

De aanleg van parkeerplaatsen voor personenauto's, grotere voertuigen en gehandicaptenparkeren bij nieuwe ontwikkelingen (maar ook bij herinrichting van bestaande wegen) geschiedt overeenkomstig de geldende richtlijnen van het CROW en met inachtneming van de landelijk geldende normen. In het ASVV zijn de ontwerpnormen voor parkeervakken opgenomen.

Haaks parkeren wordt alleen toegepast op erftoegangswegen type II. De benodigde minimale ruimte bedraagt:

- parkeervak minimaal 5,0 m bij 2,5 m.
- rijweg minimaal 6,0 m breed.

Langsparkeren kan plaatsvinden op erftoegangswegen type I en II. De ruimte voor openbaar langs parkeren bedraagt:

- parkeervak minimaal 6,5 m bij 2,0 m.
- rijweg minimaal 4,0 m breed.

Langsparkeervakken worden op straatniveau gerealiseerd. Bij lange rechtstanden op erftoegangswegen (verblijfsgebieden) heeft het de voorkeur dat langsparkeren afwisselend aan de rechter- en linkerzijde van de weg gerealiseerd.

Bij toepassing van de parkeerkencijfers wordt minimaal het aandeel 'bezoekersparkeren' in de openbare ruimte gerealiseerd. Om loopafstanden te beperken, wordt aanbevolen parkeergelegenheid zo veel mogelijk te spreiden.

7.4 Maatregelen en projecten

De gemeente definieert de volgende acties:

- In de herinrichting van de Purmerenderweg en de Zuiderweg (binnen de bebouwde kom) aandacht voor het parkeren langs de weg en het zicht op de in- en uitritten.
- Overleg met de drie basisscholen over optredende parkeerproblemen en mogelijke inrichtingsvoorstellen om de veiligheid te verbeteren; dit maakt onderdeel uit van het 'project schoolomgevingen'.

8 Educatie, voorlichting en handhaving

De afgelopen jaren is er een grote focus geweest op de inrichting van wegen conform Duurzaam Veilig. Onderzoek toont aan dat gedrag van verkeersdeelnemers veelal een bepalende factor is bij de oorzaak van een verkeersongeval. Aandacht voor verkeersgedrag is nodig.

De gemeente sluit aan bij de landelijke campagnekalender en voert samen met VVN activiteiten uit op het gebied van permanente verkeerseducatie.

De gemeente zet in op bewustwording en het verbeteren van de verkeersveiligheid. Een aandachtspunt is het landbouwverkeer (en ander zwaar verkeer). De gemeente wil samen met LTO onderzoeken of specifieke educatie en voorlichting hierop kan plaatsvinden. De gemeente richt zich daarnaast specifiek op scholen en schoolomgevingen en zoekt daar in naar afstemming met de Schoolbegeleidingsdienst.

In de handhaving wil de gemeente op een aantal punten actiever optreden (bijvoorbeeld snelheid, inrijdverbod voor vrachtverkeer Rijperweg, parkeren).

De gemeente wil in Binnendijks regelmatig het beleidsthema verkeer (verkeersveiligheid, handhaving, educatie) onder de aandacht van haar bewoners brengen.

8.1 Educatie en voorlichting

Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu komt jaarlijks met een landelijke campagnekalender. De gemeente heeft de ambitie om met Veilig Verkeer Nederland (VVN) jaarlijks een aantal activiteiten uit te voeren op het gebied van permanente verkeerseducatie. Dit kunnen activiteiten zijn gericht op de basisscholen (bijvoorbeeld fietskeuringen, fietsexamen) of activiteiten voor andere doelgroepen zoals rijvaardigheidsritten 50+. Met regelmaat wil de gemeente specifieke aandacht vragen voor het landbouwverkeer (en ander zwaar verkeer) binnen de gemeente in relatie tot het overig verkeer. De gemeente zoekt hierin naar samenwerking met LTO. Daarnaast voorziet de gemeente dat in samenwerking met omliggende gemeenten en Stadsregio Amsterdam extra activiteiten opgepakt kunnen worden.

De gemeente wil via de lokale media (*Binnendijks*) regelmatig het beleidsthema verkeer (verkeersveiligheid, handhaving / educatie) onder de aandacht brengen. Op deze wijze wil de gemeente haar inwoners bewuster maken van verkeersgedrag en de rol die zij zelf daarin hebben.

Project schoolomgevingen

De huidige samenwerking van scholen met de Schoolbegeleidingsdienst blijft bestaan (bijvoorbeeld verkeersexamen). De gemeente zet daarnaast in op meer samenwerking met scholen en zal met de scholen inventariseren op welke terreinen aanvullend ondersteuning gewenst is. Er zal in gezamenlijkheid gekeken worden naar de inrichting van wegen in de schoolomgevingen. Eventuele inrichtingsmaatregelen worden gecombineerd met onderhoud of worden meegenomen in de uitvoering van projecten. Daarnaast zet de gemeente in op een jaarlijks overleg met de betreffende scholen ten behoeve van onderlinge samenwerking en kennisuitwisseling, bijvoorbeeld in acties ten behoeve van verkeerseducatie.

30 km/uur zones

De 30 km/uur zones zijn binnen de gemeente niet eenduidig ingericht. In de wegcategorisering en de inrichting van de weg (zie hoofdstuk 2) is een uitwerking opgesteld om dit eenduidiger in te richten, zodat de inrichting meer overeenkomt met rijgedrag (geloofwaardige snelheid). Alleen dan kan sprake zijn van handhaving door Politie.

Middels voorlichting (lokale media) worden bewoners met enige regelmaat over de verkeersregels geïnformeerd. Het streven is om bij bewoners begrip te kweken bij het waarom van een 30 km/uur gebied. In het geval van de begrijpelijkheid van de situatie, is er ook meer begrip om de gewenste snelheid te rijden.

Snelheidsattentie

Er wordt binnen de gemeente over het algemeen harder gereden dan de ingestelde snelheidslimiet op betreffende wegen. De gemeente heeft momenteel twee snelheidsdisplays, waarvan één roulerend functioneert binnen de gemeente. Bewoners geven aan deze displays te waarderen. De gemeente schaft extra snelheidsdisplays aan die op wisselende locaties binnen de gemeente kunnen worden ingezet (waaronder de Rijperweg).

De ervaring leert dat deze displays tijdelijk effect sorteren in de vermindering van de rijnsnelheid. Door de locatie van de displays te wisselen kan op meerdere locaties effect worden gesorteerd. In de plaatsing van de displays kan ook samengewerkt worden met HHNK.

8.2 Handhaving

In de huidige situatie is niet overal sprake van een geloofwaardige inrichting van de wegen. De inzet van dit GVVP is een inrichting van de wegen overeenkomstig categorisering en bijbehorend snelheidsregime (zie hoofdstuk 2). Dit wordt projectmatig of in samenhang met groot onderhoud aangepakt (zie hoofdstuk 9). De fysieke inrichting van de weg zal het gewenste rijgedrag dan meer afdwingen. In de planperiode van dit GVVP zal echter niet het hele wegennet aangepakt kunnen worden en daarnaast blijven er, ondanks een goede weginrichting, altijd verkeersdeelnemers die de verkeersregels niet in acht nemen. Handhaving blijft daarom een belangrijk instrument.

De gemeente voert regelmatig overleg met de Politie. Ongewenst en gevaarlijk gedrag kan door handhaving op een daadkrachtige wijze worden aangepakt. In de huidige situatie wordt regelmatig met Politie afgestemd over specifiek optredende knelpunten en noodzakelijke handhaving. De Politie voert met regelmaat snelheidscontroles uit op wegen in de Beemster, met name op de N243 en de Purmerenderweg. Met de Politie wordt gezien of binnen de gemeente op wisselende locaties en met regelmaat snelheids- en alcoholcontroles uitgevoerd kunnen worden en of er meer gecontroleerd kan worden op het verbod voor vracht- en landbouwverkeer op de Rijperweg (centrumgebied).

Momenteel maakt gemeente Beemster gebruik van de BOA van gemeente Purmerend. Na de ambtelijke samenvoeging van beide gemeenten per 1 januari 2014 kan de inzet van de BOA makkelijker en gericht gerealiseerd worden. Handhaving door de BOA is alleen gerelateerd aan de Algemeen Plaatselijke Verordening (APV). In relatie tot het GVVP komt dit vooral neer op het handhaven op foutparkeren. De BOA kan niet optreden tegen snelheidsovertredingen.

8.3 Maatregelen en projecten

De gemeente definieert de volgende acties:

- De gemeente wil zich meer inzetten voor educatie en voorlichting en benoemt voor zichzelf het 'project schoolomgevingen' en landbouwverkeer als specifieke aandachtspunten. Uitvoeren van het 'project schoolomgevingen' in samenwerking met betrokkenen (onder andere scholen, Schoolbegeleidingsdienst, Politie, gemeente).
- Aanschaffen van extra snelheidsdisplays en opstellen van een programma om de displays op wisselende locaties binnen de gemeente in te zetten.
- In samenspraak met Politie streven naar een actievere handhaving. Aandachtspunten in de handhaving zijn snelheid, negeren verbod vracht- en landbouwverkeer op de Rijperweg, alcoholgebruik en verkeerd parkeergedrag.

9 Opstap naar een uitvoeringsprogramma

9.1 Algemene aanpak

Inzet van het GVVP is ondermeer de fysieke inrichting van wegen conform de wegcategorisering, basisinrichtingskenmerken en specifieke eisen van fietsvoorzieningen uit te voeren. Bij herinrichting van wegen is er ook aandacht voor inpassing van parkeervoorzieningen. Op meerdere locaties binnen de gemeente komen weginrichting en wegcategorisering niet overeen. De ambitie van de gemeente is om dit meer met elkaar in overeenstemming te brengen.

Dit wordt door de gemeente op twee manieren opgepakt:

- Nader onderzoek naar de optredende problematiek en uitwerken van oplossingen voor de in dit GVVP opgenomen knelpuntlocaties. Voor de subjectief onveilige locaties wordt gezocht naar combinatie van inrichtingsmaatregelen aan het moment van onderhoud. De knelpuntlocaties komen terug in het overzicht met projecten (zie paragraaf 9.3).
- Op de niet knelpuntlocaties wordt de inrichting conform wegcategorisering uitgevoerd op het moment dat groot onderhoud, rioolreconstructie e.d. zijn voorzien (werk-met-werk maken). Op deze manier kan ook gedeeltelijke financiering van de maatregelen plaatsvinden.

9.2 Algemene maatregelen gemeentelijke organisatie

Een aantal van de in dit GVVP benoemde acties en maatregelen moeten binnen de gemeentelijke organisatie verankerd zijn.

Betrokkenheid plannen voor nieuwbouw of herinrichting

- Bij nieuwbouwontwikkelingen of aanpassingen in de infrastructuur treedt de gemeente in overleg met de hulpdiensten.
- Bij herinrichting van wegen en het toepassen van snelheidsremmende maatregelen afstemmen met de landbouwsector en indien van toepassing de OV-maatschappij (de toepassing van zogenaamde busvriendelijke drempels zijn geen vrijbrief om hard te rijden).

Inspanning

- De gemeente zet in op overleg met concessiebeheerders provincie Noord-Holland en Stadsregio Amsterdam om te komen tot een optimalisatie van de dienstregeling.
- Overleg met Politie om meer handhaving (snelheids- en alcoholcontroles, negeren verbod vracht- en landbouwverkeer Rijperweg, parkeren) binnen de gemeente uit te voeren. De gemeente kan via het 'driehoeksoverleg' aangeven waar prioriteit aan gegeven moet worden binnen de ruimte die er is om te handhaven.
- Intensievere samenwerking met Veilig Verkeer Nederland om gezamenlijk activiteiten te ondernemen die aansluiten bij de landelijke campagnekalender en ten behoeve van het 'project schoolomgevingen'.
- Samenwerking met LTO om voorlichting en educatie over het landbouwverkeer in relatie tot de overige weggebruikers op te zetten. In het overleg met de sector ook specifiek de hinder van het landbouwverkeer in de kernen bespreken en gezamenlijk zoeken naar oplossingen.
- Overleg met Deen over de bevoorrading van de winkel om in gezamenlijkheid tot afspraken te komen om de hinder voor omwonenden te beperken en het laden en lossen veiliger te laten plaatsvinden.

Overig

- De gemeente zal indien daar een aanvraag voor wordt gedaan medewerking verlenen aan de realisatie van een openbaar oplaadpunt voor elektrische auto's of een aardgasstation.

9.3 Aanzet uitvoeringsprogramma

In dit GVVP wordt ingezet op het nader onderzoeken van aangegeven knelpuntlocaties. Er moet inzicht verkregen worden in de specifiek optredende problematiek en in doeltreffende oplossingsmogelijkheden. Per project wordt de planvoorbereiding en -uitwerking gepland en op van de uitkomsten wordt vervolgens de planrealisatie gepland. Er wordt waar mogelijk aansluiting gezocht bij het onderhoudsprogramma voor wegen en/of riolering.

De gemeente wil op basis van onderstaande projectenlijst een uitvoeringsprogramma opstellen en dit programma jaarlijks updaten. Hiermee krijgt de gemeente een instrument in handen om onderzoeks- en realisatiekosten in het kader van het GVVP te begroten.

Recent is door gemeente aanvraag gedaan voor financiering van een aantal projecten vanuit het programma 'Hulpimpuls regionale verkeer- en vervoerprojecten' van Stadsregio Amsterdam. De betreffende projecten zijn ook in onderstaand schema opgenomen.

Project		Prioriteit	Uitvoerbaarheid
Kolkpad	a. Onderzoek naar de haalbaarheid om een verbindingsweg aan te leggen vanaf de Zuiderweg naar de Zuidijk (opwaarderen en door-trekken Kolkpad). Hierin wordt afstemming gezocht met HHNK en belanghebbenden.	1	korte termijn
Zuiderweg (bibeko)	b. Afhankelijk van de uitkomsten van het haalbaarheidsonderzoek wordt in een later stadium realisatie van de nieuwe verbinding voorzien.	2	volgt jdelijk
	c. Nader uitwerken van de mogelijkheden tot consequente inrichting van een erftoegangsweg type I. Na realisatie van de verbindingsweg Kolkpad is het mogelijk te komen tot een herinrichting van de Zuiderweg (b beko). Hierin wordt het langzaam verkeer, het parkeren langs de weg en de aansluiting Zuiderweg / Zuidijk meegenomen.	3	volgt jdelijk
Purmerenderweg (bibeko)	a. Nader uitwerken van de mogelijkheden tot consequente inrichting van een erftoegangsweg type I. Onderzoeken van de mogelijkheden om te komen tot een herinrichting van de Purmerenderweg (gedeelte Volgerweg - Zuidijk), waarbij ook aandacht voor de oversteken voor de fiets / voetganger, een veilige aansluiting bij het Noorderpad en het parkeren langs de weg.	2	na aansluiting Purmerenderweg op N244
Middenweg (bibeko)	b. Verbeteren oversteek Middenpad - Purmerenderweg - Volgerweg.	1	2014
	c. Realiseren van nieuwe bushaltes lijn 129 aan Purmerenderweg.	1	2014
Marktplein	a. Nader uitwerken van de mogelijkheden tot consequente inrichting van een erftoegangsweg type I. Er wordt een herinrichting van de Middenweg nagestreefd om te komen tot een geloofwaardige inrichting. Nader verkennen van mogelijkheden om de komgrens te verleggen tot net voor de K. Hogetoornlaan.	2	na aansluiting Purmerenderweg op N244 en in relatie met ontwikkeling 4e Kwadrant
Rijperweg oost (bibeko)	b. Aanpassen van de kruising K. Hogetoornlaan met Middenweg (verbeteren Duurzaam Veilig)	1	Hulpimpuls
	c. Een herinrichting van het Marktplein om het plein meer verblijfskwaliteit te geven is vooral vanuit stedenbouw een idee. Vanuit verkeer zal meegedacht worden in eventuele uitwerkingen.	3	lange termijn
Oostdijk	a. Nader uitwerken van de mogelijkheden tot consequente inrichting van een erftoegangsweg type I. Maatregelen kunnen uitgewerkt worden overeenkomstig de maatregelen Rijperweg west.	1	Hulpimpuls
Jisperweg	a. Uitvoeren maatregelen in overeenstemming met verkeersbesluit tot afsluiten Oostdijk voor doorgaand verkeer.	1	in uitvoering
Verleggen busroute lijn 129	b. Onderzoek naar de mogelijkheden om de komgrens te verleggen waarbij een snelheidsovergang gecreëerd wordt van 60 naar 30 km/uur (opheffen van het huidige 50 km/uur snelheidsregime).	2	middellange termijn
	c. Jisperweg inrichten in overeenstemming met bijbehorende snelheidsregime. Uitvoering combineren met groot onderhoud.	3	in combinatie met groot onderhoud
Bushaltes	a. Uitwerken en realiseren van de vereiste infrastructurele maatregelen om de bus per 1 december 2014 via de nieuwe route door Zuid-oostbeemster te laten rijden.	1	Hulpimpuls
Vrachtverkeer Westdijk / Westbeemster	a. Verhogen van de halteperrons in bebouwde kom Middenbeemster conform het door gemeente al opgestelde Halteplan.	1	2014
Schoolomgevingen	a. Onderzoek naar de ervaren hinder door vrachtverkeer op de Westdijk respectievelijk Westbeemster (Jisperweg). In samenspraak met betrokkenen ontwikkelen van eventuele oplossingsrichtingen.	2	middellange termijn (relatie met project Jisperweg)
Snelheidsdisplays	a. In samenwerking met diverse betrokken uitwerken van een aanpak waarin aandacht voor mogelijke infrastructurele maatregelen, gedrag, voorlichting, educatie en handhaving.	1	korte termijn
	a. Aanschaf van extra snelheidsdisplays die volgens een roulatieschema binnen de gemeente op diverse locaties worden ingezet.	1	2014

Afstemming en samenwerking met Hoogheemraadschap

De wegen in het buitengebied zijn in beheer en eigendom bij HHNK. De gemeente heeft in dit GVVP een aantal maatregelen of wensen geformuleerd die betrekking hebben op de wegen van HHNK. De gemeente treedt in overleg en zet in op samenwerking met HHNK om de mogelijkheden voor het oplossen van knelpunten in het buitengebied te onderzoeken. In gezamenlijkheid met andere partijen (bijvoorbeeld Stadsregio) worden de mogelijkheden onderzocht om te komen tot uitwerking en financiering van inrichtingsmaatregelen. De gemeente zal HHNK proactief benaderen om onderstaande punten op te pakken. Ten aanzien van de Purmerenderweg (buiten de bebouwde kom) zet de gemeente in op het uitvoeren van een gezamenlijke Haalbaarheidstudie naar een vrijliggend fietspad.

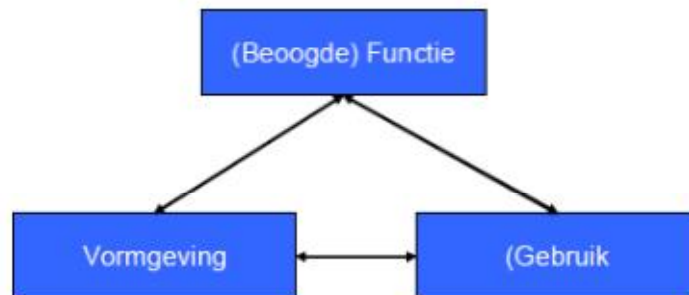
Knelpunten		Prioriteit	Uitvoerbaarheid
Westdijk / Wormerweg	In overleg treden met HHNK om de mogelijkheden tot verbetering van de verkeersveiligheid ter plaatse te bespreken.	1	afhankelijk van HHNK
Westdijk / Oosthuizerweg	In overleg treden met HHNK om de mogelijkheden tot verbetering van de verkeersveiligheid ter plaatse te bespreken.	1	afhankelijk van HHNK
Nekkerweg	In overleg treden met HHNK om de mogelijkheden tot verbetering van de verkeersveiligheid ter plaatse te bespreken. Het betreft vooral het gedeelte van de Nekkerweg tussen de Volgerweg en de Zuiderweg.	2	afhankelijk van HHNK
Purmerenderweg (bubeko)	Uitvoeren van een Haalbaarheidstudie om de mogelijkheden na te gaan om te komen tot realisatie van een vrijliggend fietspad langs het noordelijk deel van de Purmerenderweg (gedeelte Rijperweg-Oosthuizerweg). In het verleden heeft HHNK de afweging gemaakt om hier geen vrijliggend fietspad aan te leggen. Mogelijk dat realisatie van de aansluiting Purmerenderweg op de N244 een aanleiding is voor HHNK om dit besluit te heroverwegen. In overleg met andere partijen zal ook gezocht worden naar (financiële) uitvoeringsmogelijkheden.	1	samen met HHNK
Passeerhavens landbouwverkeer	In overleg met HHNK en landbouwsector bepalen op welke wegen behoefte bestaat aan passeerhavens (als op Nekkerweg en Wormerweg).	3	afhankelijk van HHNK

Bijlage 1

De principes van Duurzaam Veilig

Het uitgangspunt van Duurzaam Veilig

Duurzaam Veilig is een visie op verkeer om verkeersonveiligheid zo veel mogelijk terug te dringen. Kern van deze visie is niet alleen de verkeersonveiligheid te bestrijden, maar deze te voorkomen door een wegsysteem te ontwerpen waarin evenwicht bestaat tussen drie elementen, namelijk: functie, vorm en gebruik.



Een Duurzaam Veilig verkeerssysteem is zodanig ontworpen dat vermijdbare fouten worden voorkomen, terwijl de ernst van de gevolgen van onvermijdbare fouten wordt geminimaliseerd. Het beleid rond Duurzaam Veilig is opgezet vanuit vier invalshoeken waar verkeersveiligheid ingebed moet worden.

1. Inpassen van verkeersveiligheid in het mobiliteitsbeleid
De omvang van het verkeer is, in combinatie met het verkeersrisico, bepalend voor het aantal ongevallen. Bij 80% van de letselongevallen is een auto, vrachtwagen of motorfiets betrokken.
2. Inpassen van verkeersveiligheid in de ruimtelijke ordening
De ruimtelijke ordening bepaalt over welke afstand verplaatsingen moeten worden afgelegd en daarmee mede welke vervoerswijzen hiervoor gebruikt kunnen worden. Verder kan ruimtelijke ordening invloed hebben op de conflicten tussen de verkeerssoorten.
3. Intensivering gedragsbeïnvloeding
Gedragsbeïnvloeding betekent mensen bewust maken van de gevolgen van de keuzen die zij maken op de verkeersveiligheid.
4. Aanpassen wegennet vanuit verkeersveiligheidsoogpunt
In een Duurzaam Veilig wegverkeerssysteem wordt uitgegaan van drie principes:
 - het voorkomen van onbedoeld gebruik van de infrastructuur.
 - het voorkomen van ontmoetingen met hoge snelheids- en richtingsverschillen.
 - het voorkomen van onzeker gedrag van verkeersdeelnemers.

Indeling wegenstructuur

Uitgaande van deze veiligheidsprincipes wordt binnen Duurzaam Veilig gestreefd naar een heldere indeling van de wegenstructuur met een eenduidige, herkenbare vormgeving die is afgestemd op de functie en waarin gevaarlijke conflicten zijn uitgesloten.

In principe worden 3 wegcategorieën onderscheiden met elk een eigen functie. De functies zijn:

- **Stromen:** Het snel en efficiënt verwerken van het doorgaande verkeer.
- **Ontsluiten:** Het bereikbaar maken van wijken en gebieden. Deze wegen worden gekenmerkt door een hoge mate van uitwisseling. Zij verbinden de verblijfsgebieden met de stroomwegen.
- **Verblijven:** Het toegankelijk maken van de erven. Op wegen met een erffunctie staat de verblijfsfunctie centraal. Hier ontmoeten alle verkeersdeelnemers elkaar. Daardoor is het verkeersbeeld onvoorspelbaar, het verkeersbeeld kan zich snel wijzigen en er zijn potentiële conflicten tussen alle verkeerssoorten. Er moet adequaat, qua afstand en tijd, gereageerd kunnen worden. De snelheid van het verkeer moet in de verblijfsgebieden laag zijn.

De wegcategorieën

Op *stroomwegen* rijdt het verkeer relatief snel, omdat het (meestal) grotere afstanden aflegt. Het stromen van het verkeer is zowel op wegvakken als kruispunten de belangrijkste functie. De verschillende verkeersstromen worden van elkaar gescheiden. De stroomwegen betreft de autosnelwegen en autowegen.

Op *gebiedsontsluitingswegen* is op de wegvakken de doorstroming van het verkeer de belangrijkste functie en op de kruispunten is er uitwisseling van verkeer. Kruisingen zijn op gebiedsontsluitingswegen ook vaak gelijkvloers. Het langzame en snelle verkeer is van elkaar gescheiden.

Op *erftoegangswegen* is er sprake van menging van verschillende verkeerssoorten. De uitwisseling van verkeer gebeurt zowel op de kruispunten als op de wegvakken. In principe staat het 'verblijven' op deze wegen centraal.

Wegcategorie	Wegvak	Kruispunt/knooppunt	Typering
Stroomweg			
Gebiedsontsluitingsweg			Verkeersader
Erftoegangsweg			Wegen in verblijfsgebied
Stromen			
Uitwisselen			

Bijlage 2

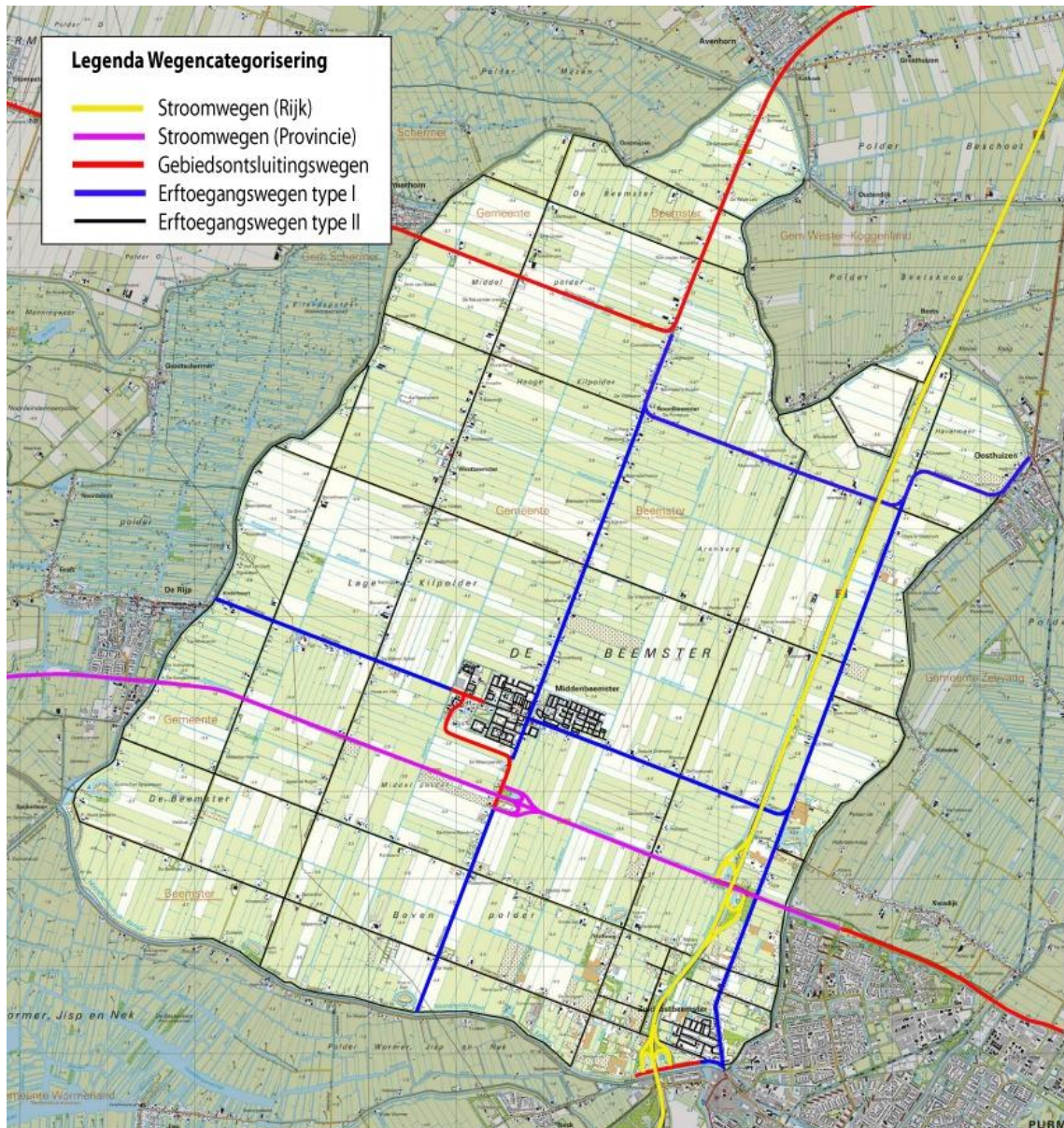
Inventarisatie ten behoeve van wegcategorisering

Bestaande situatie wegcategorisering

De gemeente Beemster heeft tot op heden voor haar eigen wegen geen wegcategorisering opgesteld. Wel hanteert de gemeente verschillende snelhedenregimes, waarmee impliciet de keuze voor een wegcategorie is gemaakt. De andere wegbeheerders in de Beemster hebben wel een wegcategorisering voor hun wegen vastgesteld, welke als uitgangspunt geldt voor het gemeentelijk verkeer- en vervoerplan.

De verschillende wegcategorieën (zie figuur):

- De A7 is een stroomweg (120-130 km/uur) in eigendom en beheer bij Rijkswaterstaat.
- De N244 is een stroomweg (100 km/uur) in eigendom en beheer bij provincie Noord-Holland.
- De N243 en de N509 zijn gebiedsontsluitingswegen (80 km/uur respectievelijk 60 km/uur) in eigendom en beheer bij provincie Noord-Holland.
- De Bamestraweg (zuidwestelijke randweg Middenbeemster) is een gebiedsontsluitingsweg (60 km/uur) in eigendom en beheer bij Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier.
- De overige wegen in het buitengebied zijn erftoegangswegen (60 km/uur) in eigendom en beheer bij Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier. Er is onderscheid gemaakt in type I en type II erftoegangswegen.
- Alle wegen binnen de bebouwde kom zijn erftoegangswegen (30 km/uur), met uitzondering van de Bamestraweg die als gebiedsontsluitingsweg (50 km/uur) is gecategoriseerd, en in eigendom en beheer bij gemeente Beemster.



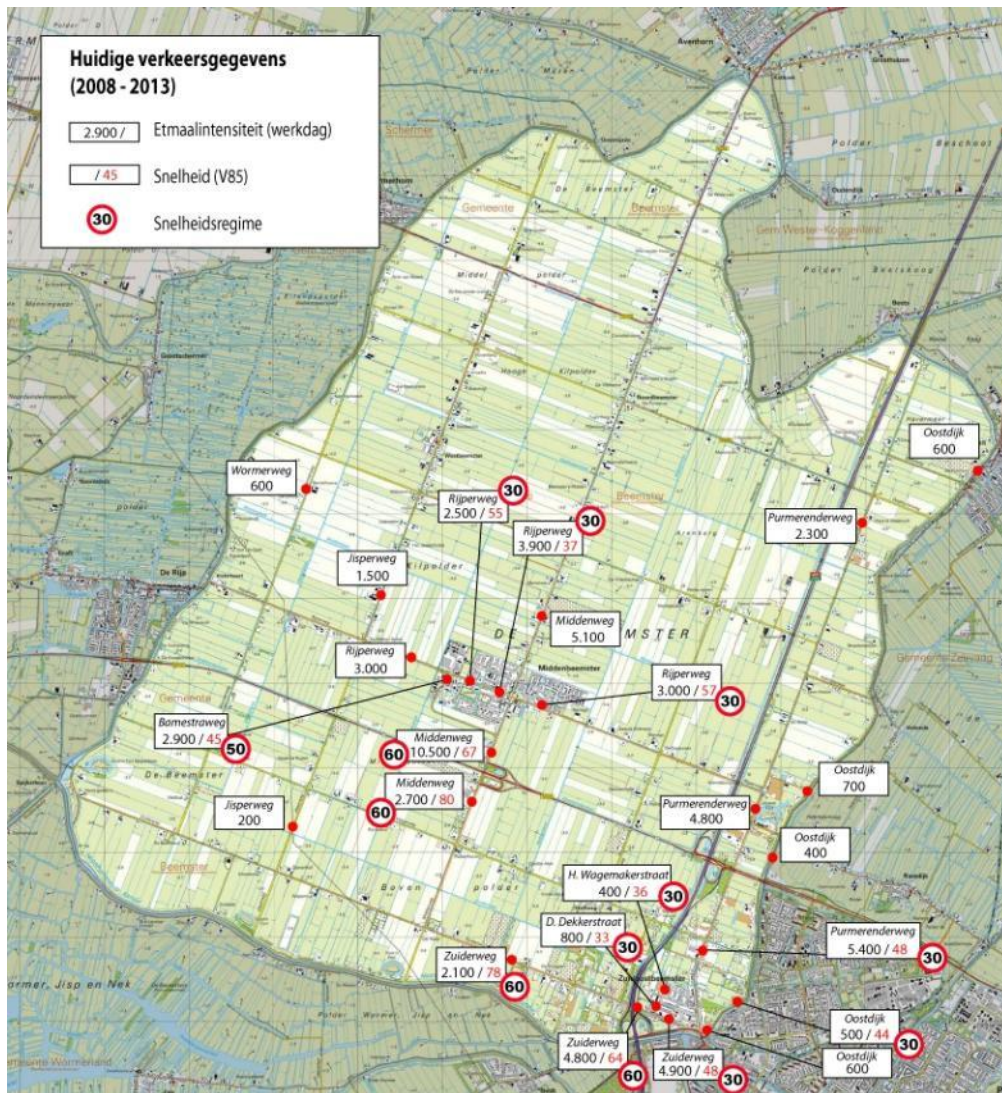
Impliciete wegcategorisering gemeente Beemster op basis van ingestelde snelheden en categorisering van andere wegbeheerders.

In de huidige praktijk valt een aantal zaken op:

- De Bamestraweg is gecategoriseerd als een gebiedsontsluitingweg, maar kent buiten de bebouwde kom een snelheidsregime van een erftoegangsweg. De inrichting van de weg en de uitstraling komt daar wel overeen met een gebiedsontsluitingsweg.
- Binnen de bebouwde kom zijn bijna alle wegen aangeduid als erftoegangsweg en is een bijbehorend snelheidsregime ingesteld.
- De N509 is recent door provincie Noord-Holland opnieuw ingericht. Op de weg geldt een maximum snelheid van 60 km/uur en zijn fietsstroken aangebracht.

Analyse ten behoeve van bepalen wegcategorisering

In onderstaande figuur is een overzicht opgenomen van bekende verkeersgegevens in de gemeente Beemster. Dit betreft de verkeersintensiteiten en de snelheden (maximum snelheid en gereden snelheid voor zover bekend).



Inventarisatie verkeersgegevens. De V85 is de snelheid die door 85% van het verkeer niet wordt overschreden, 15% van het verkeer rijdt harder dan deze snelheid.

Reflectie op functie, gebruik en vormgeving

In Duurzaam Veilig gaat het om de afstemming van functie, gebruik en vormgeving (inrichting) van de weg. Deze dienen met elkaar in overeenstemming te zijn.

In de Beemster is het merendeel van de wegen gecategoriseerd als een erftoegangsweg (verblijfsgebied). Het aantal wegen dat echt ingericht is op een verkeersfunctie is beperkt tot enkele gebiedsontsluitingswegen en twee stroomwegen. In de structuur van de polder is er echter wel een aantal wegen dat geldt als een doorgaande route richting met name Purmerend / Amsterdam, en ook richting Alkmaar en Hoorn. Dit betreft bijvoorbeeld de Middenweg en de Purmerenderweg.

De V85 geeft de snelheid aan die door een groot deel van het verkeer gereden wordt. De V85 weerspiegelt de snelheid die een groot deel van de automobilisten als redelijk en veilig beschouwt onder ideale omstandigheden. Opvallend is dat op een groot deel van de wegen waar de V85 bekend is deze (soms ruim) boven de wettelijk toegestane snelheid ligt. Dit betekent dat er geen sprake is van een geloofwaardige inrichting passend bij het gestelde snelheidsregime.

De navolgende kaders geven een opname van de weginrichting bij de verschillende snelheidsregimes. Het blijkt dat op meerdere locaties, met name in de 30 km/uur gebieden, geen sprake is van een geloofwaardige weginrichting passend bij de gestelde snelheidslimiet. Ook de overgangen van 60 km/uur gebieden naar 30 km/uur gebieden zijn niet duidelijk onderscheiden. Voor de weggebruiker is de overgang naar een ander snelheidsregime niet duidelijk vanuit het wegbeeld af te leiden. De herkenbaarheid voor de weggebruiker is onvoldoende.

Wegen in huidige situatie met een snelheidsregime van 30 km/uur



Zuiderweg - Zuidoostbeemster



Purmerenderweg - Zuidoostbeemster



Jisperweg - Westbeemster



Oostdijk - Zuidoostbeemster



Middenweg - Middenbeemster



Raadhuisstraat - Middenbeemster



Rijperweg - Middenbeemster



Rijperweg - Middenbeemster

Wegen in huidige situatie met een snelheidsregime van 50 km/uur



Jisperweg - Westbeemster



Rijperweg - Middenbeemster

Wegen in huidige situatie met een snelheidsregime van 60 km/uur



Jisperweg (noord)



Middenweg (noord)



Bamestraweg



Nekkerweg



Zuiderweg

Vervolg Wegen in huidige situatie met een snelheidsregime van 60 km/uur



Purmerenderweg



Purmerenderweg



Rijperweg



Jisperweg (zuid)



Volgerweg



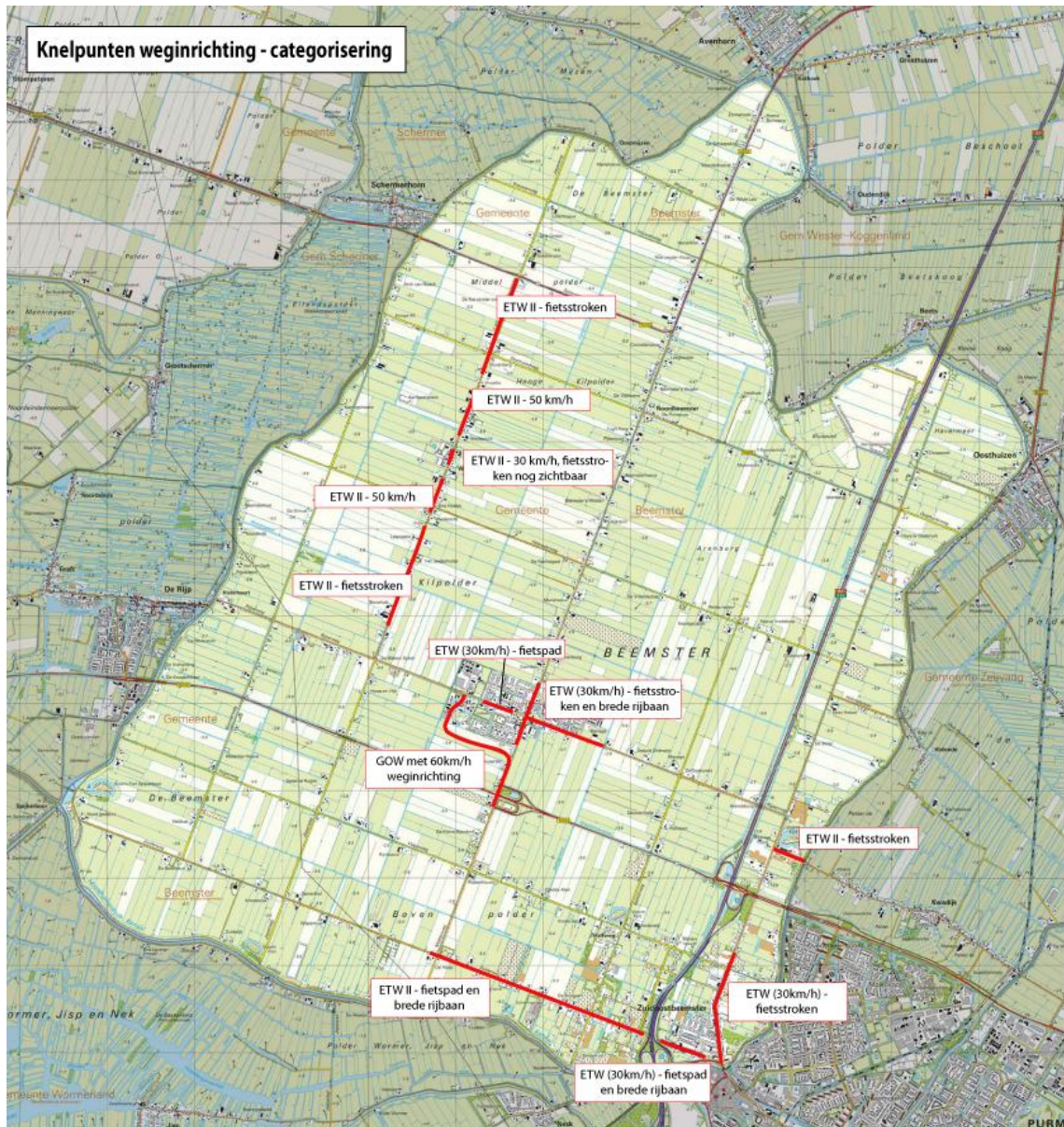
Wormerweg



Westd jk



Zuidd jk



Bijlage 3

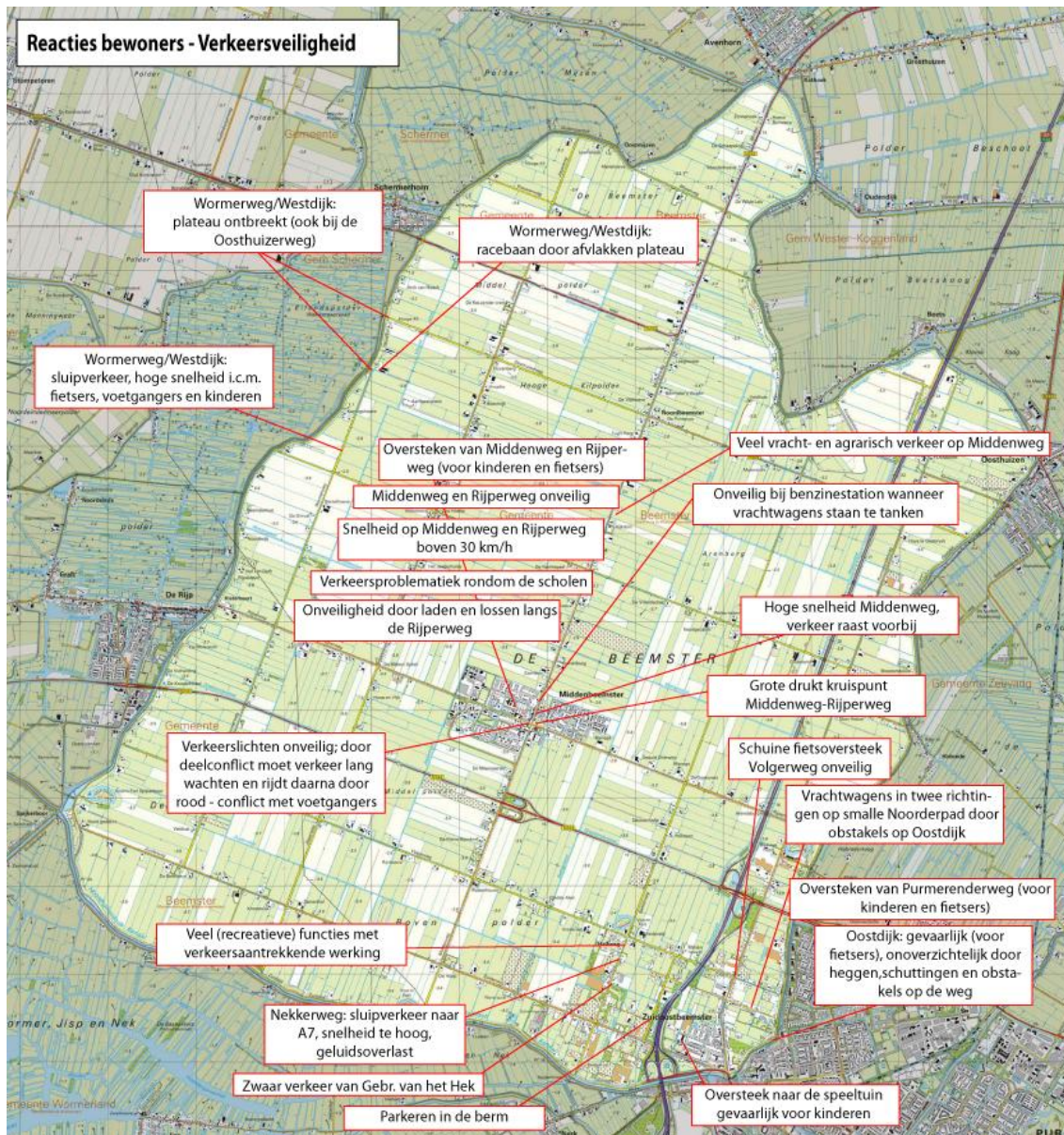
Inventarisatie bewoners en klankbordgroep

Raadpleging bewoners en klankbordgroep

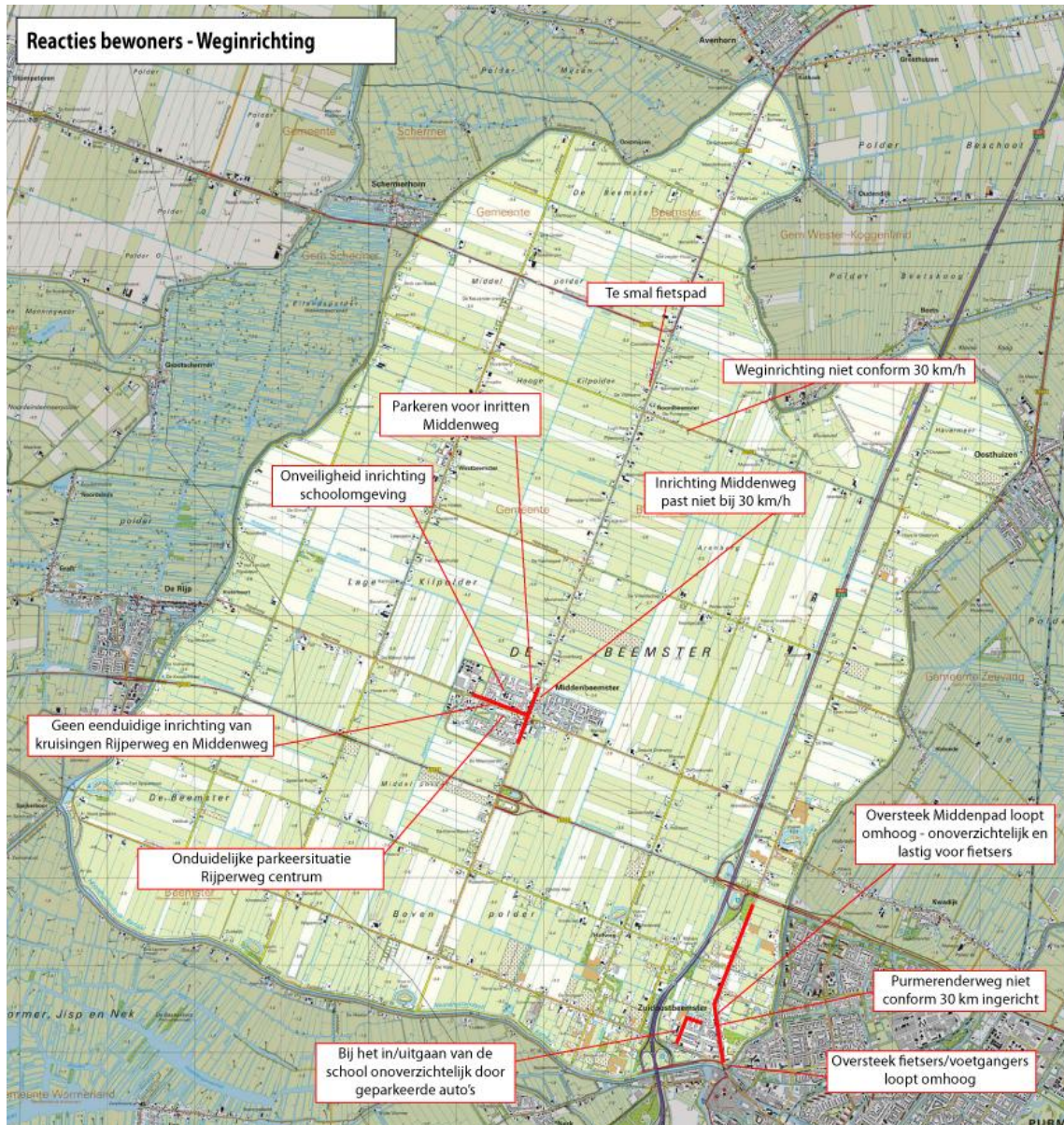
In de periode 15 juli tot en met 1 september 2013 heeft gemeente Beemster een website ingesteld, waarop bewoners hun reacties en input voor het GVVP hebben kunnen indienen. Aanvullend is 26 september 2013 een bijeenkomst georganiseerd met de klankbordgroep om aanvullende reacties te inventariseren.

In de navolgende figuren zijn de reacties per thema samengevat. In de uitwerking van het verkeersbeleid in het GVVP en in het definiëren van maatregelen en/of projecten wordt met regelmaat verwezen naar de resultaten van deze raadpleging.

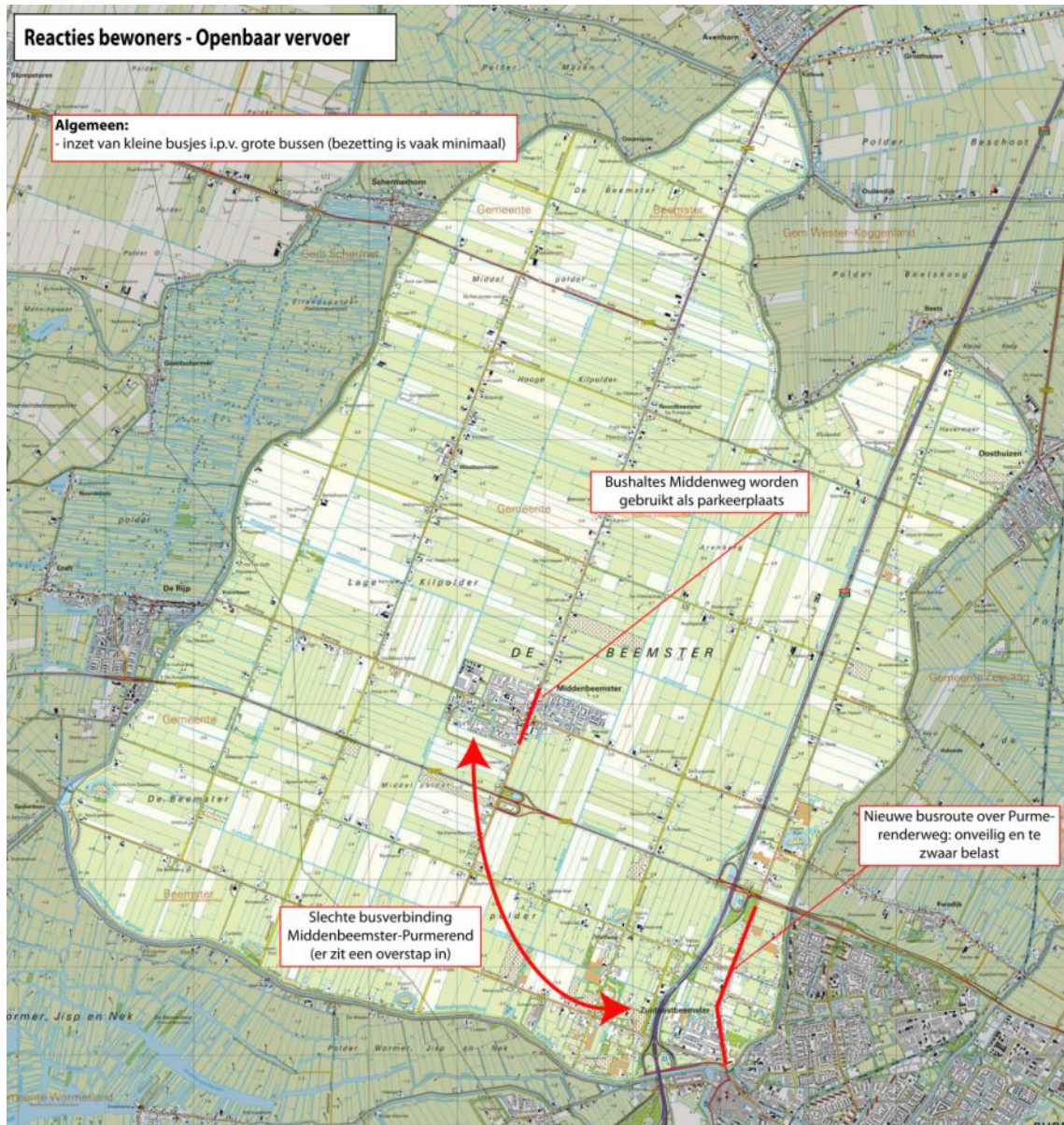
Ervaren knelpunten Verkeersveiligheid



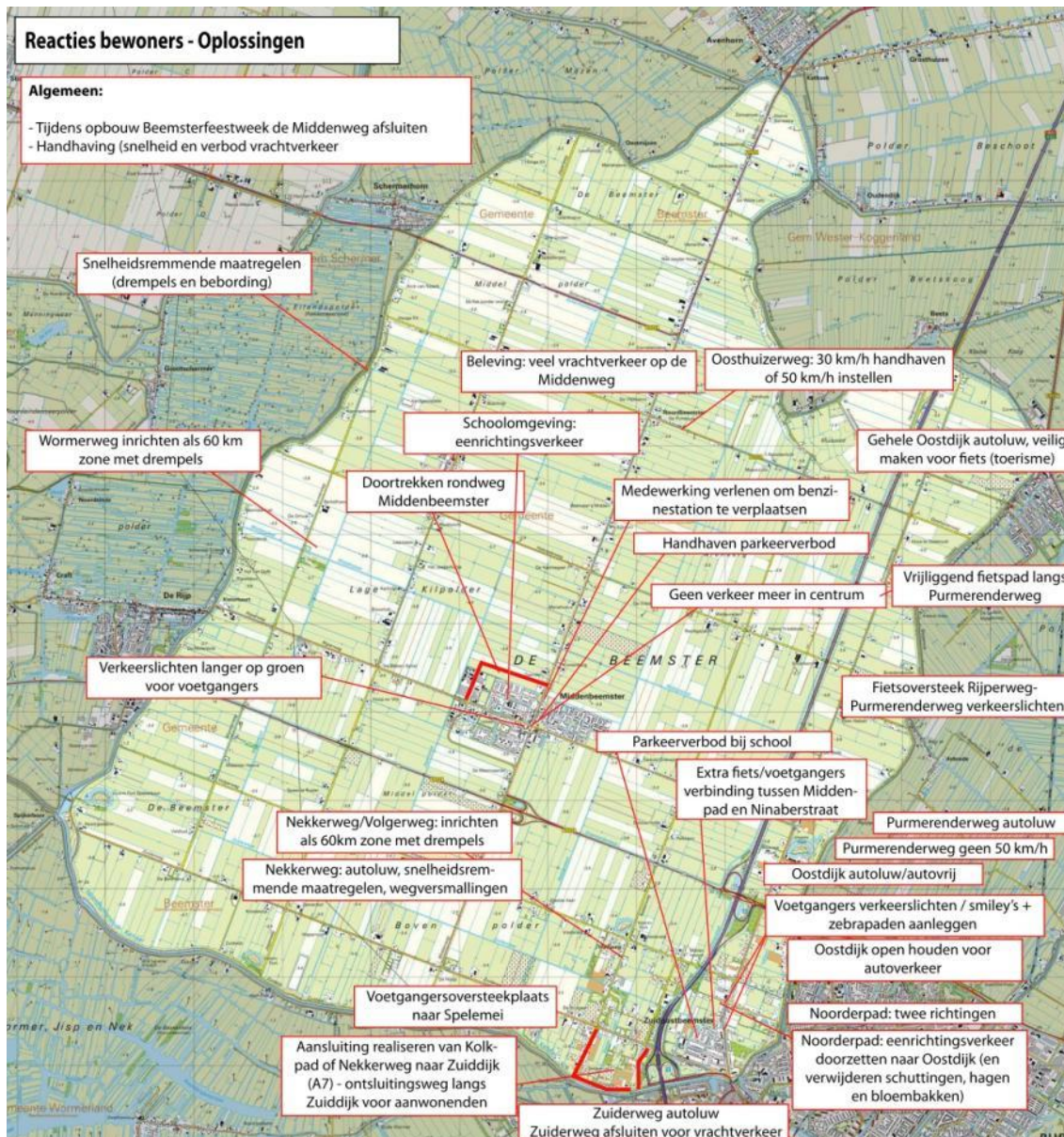
Ervaren knelpunten weginrichting



Ervaren knelpunten openbaar vervoer



Ideeën van bewoners



Bijlage 4

Ontwikkelingen en ruimtelijke projecten

Woningbouw Beemster

Binnen de gemeente Beemster zijn meerdere woningbouwontwikkelingen voorzien. Deze ontwikkelingen verkeren in wisselend planstadium. Het plan Leeghwater 3 is bijvoorbeeld bijna uitontwikkeld, maar het Vierde Kwadrant moet nog geheel tot ontwikkeling komen. De woningbouw in Zuidoostbeemster is in ontwikkeling, maar ligt achter op de oorspronkelijke planning. Ook de omvang van de plannen wisselt sterk: grootschalige nieuwbouw vindt plaats buiten de bestaande kernen van Middenbeemster en Zuidoostbeemster. Daarnaast vinden binnen de gemeente op meerdere locaties kleinschaliger herstructureringen plaats, bijvoorbeeld bij de Spelemei en bij de Bloeiende Perelaar.

Woningbouwontwikkelingen		# Woningen
1	Plan Leeghwater 3a	10
2	Plan Leeghwater 3b	4
3	De Nieuwe Tuinderij west	212
4	De Nieuwe Tuinderij oost	341
5	Jonk	90
6	Zuidoostbeemster II	450
7	Spelemei	33
8	Bloeiende Perelaar / Buurthuis	20
9	Vierde Kwadrant	480

Woningbouwplannen door gemeente Beemster bij provincie Noord-Holland aangegeven (2013).

Zuidoostbeemster

Al in 1996 heeft gemeente Beemster gekozen voor het opvangen van de woningbehoefte voornamelijk in de kern Zuidoostbeemster. Daarvoor zijn de voetbal- en korfbalvelden verplaatst. Ook het zwembadcomplex is gesloten.

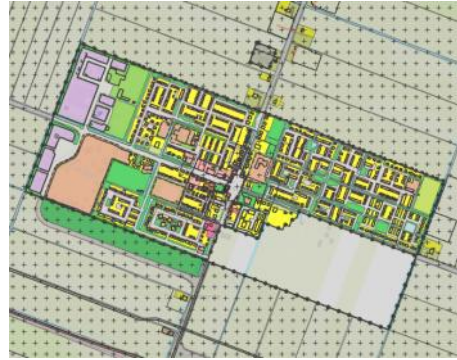
- In het gedeelte van Zuidoostbeemster tussen de Zuiddijk, de Oostdijk, de A7 en het Noorderpad, worden ongeveer 550 woningen gerealiseerd. Het woningbouwplan heeft hier de naam De Nieuwe Tuinderij gekregen. Realisatie was voorzien in de periode 2012-2018. De afspraak (concessie EBS) is dat bij realisatie van 200 woningen een buslijn operationeel moet zijn. Op dit moment is sprake van een vertraging in de woningbouw, er zijn circa 40 woningen gebouwd. De gemeente zet vooruitlopend in op verlegging van buslijn 129.
- De ontwikkeling van Zuidoostbeemster II omvat 450 woningen. De planning daarvan is onzeker en in ieder geval zijn er geen opleveringen voorzien vóór 2020.
- Door de bouw van het multifunctioneel centrum De Boomgaard en de verplaatsing van speeltuin De Spelemei zijn enkele locaties in het dorp voor woningbouw vrij gekomen. In het voormalig schoolgebouw van o.b.s De Bloeiende Perelaar worden 14 goedkope appartementen gerealiseerd en op het voormalig schoolplein 6 vrijstaande woningen. De woningbouwplannen op de oude locaties van Buurthuis Zuidoost en speeltuin De Spelemei moeten nog verder uitgewerkt worden. In totaal zullen circa 50 woningen op de inbreilocaties gerealiseerd worden.

Om het verkeer door met name de woonkern van Zuidoostbeemster te verminderen krijgt de gemeente een aansluiting van de Purmerenderweg op de N244. De noodzaak voor deze aansluiting komt ook naar voren vanuit het GebiedsGericht Benutten Purmerend (zie hierna 'verdubbeling N244').



Middenbeemster

In Middenbeemster wordt momenteel de ontwikkeling van het Plan Leegwater 3 afgerond (in het Derde Kwadrant). In Middenbeemster is daarnaast woningbouw voorzien in het Vierde Kwadrant. Het bestemmingsplan dat woningbouw mogelijk moet maken in het zuidoost kwadrant (Plan De Keyser) is in de loop van 2009 goedgekeurd. De planning is om de eerste 240 woningen in de periode 2014-2018 te bouwen. De gemeente streeft naar het bouwen van nog 240 woningen in dit gebied in de periode na 2020.



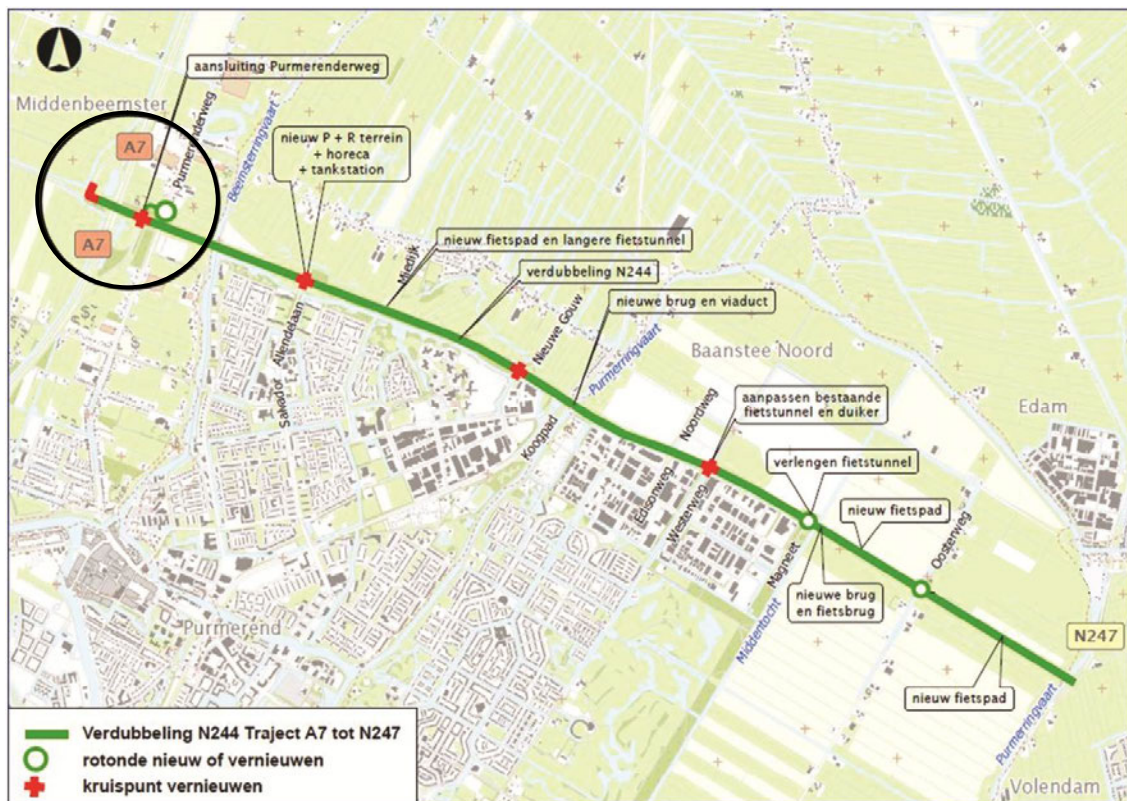
Verdubbeling N244

Provincie Noord-Holland richt in de komende jaren de N244 tussen de A7 en de N247 (Monnickendammerjaagweg) opnieuw in zodat de weg veiliger wordt en de doorstroming verbeterd. De herinrichting (verdubbeling) van de weg is tevens noodzakelijk door natuurlijke groei van het verkeer en door nieuwe ontwikkelingen in de regio.

Doelstelling verdubbeling N244:

1. Het verbeteren van de verkeersveiligheid op de N244.
2. Het mogelijk maken van regionale ontwikkelingen (bedrijventerrein Baanste Noord en verschillende voorgenomen woningbouwprojecten).
3. De N244 vormt een betrouwbare ontsluiting van de regio, waarbij de N244 bij eventuele calamiteiten op de N247 als alternatief kan dienen.

In relatie tot het GVVP Beemster is vooral de nieuwe aansluiting op de Purmerenderweg relevant. Daarnaast zullen de rotondes bij de op- en afritten van de A7 veranderen in kruispunten met verkeerslichten.



Aansluiting Purmerenderweg

De aansluiting van de N244 op de Purmerenderweg wordt aangelegd om de verkeersafwikkeling in de regio Zuidoostbeemster en Purmerend te verbeteren. De aansluiting is mede nodig vanwege de (voorzene) ontwikkelingen in Zuidoostbeemster. Door het realiseren van de aansluiting N244-Purmerenderweg neemt het verkeer over de Purmerenderweg ten zuiden van de nieuwe aansluiting af.

De aansluiting zorgt er voor dat de leefbaarheid en de verkeersveiligheid toeneemt op het zuidelijk deel van de Purmerenderweg en de Zuiddijk doordat het verkeer uit onder andere Oosthuizen dat nu via de A7 richting Amsterdam rijdt, in de toekomst bij de N244 de A7 op kan. Ook biedt de aansluiting de inwoners van Zuidoostbeemster een aantrekkelijk alternatief om naar de A7 te gaan, zeker als de bestemming in noordelijke richting van de A7 ligt.

De voorkeur van provincie Noord-Holland gaat uit naar een aansluiting van de Purmerenderweg aan de noordzijde van de N244. De redenen hierbij zijn:

- De kans op wachtrijvorming op de afrit door een aantakking van een extra op- en afrit naar de Purmerenderweg neemt toe, waardoor de doorstroming van het verkeer in het geding komt.
- De aansluiting van de Purmerenderweg op de afrit zorgt voor nieuwe potentiële conflictsituaties in het verkeer (spookrijders).
- Het is niet wenselijk om een directe aansluiting aan de Rijksweg A7 naar een lokale weg (Purmerenderweg) te realiseren. De aansluiting van de A7 op de Purmerenderweg gaat via de provinciale weg N244.
- Aansluiting aan de noordoostzijde is vanuit provincie Noord-Holland niet haalbaar omdat een extra T-kruising de doorstroming op de N244 belemmert (kruisingen te dicht op elkaar).

Rotondes bij A7 vervangen door kruisingen met verkeerslichten

De rotondes worden vervangen omdat bij hogere verkeersintensiteiten op de hoofdweg en ook op de aansluitende (kruisende) wegen een kruising met verkeerslichten zorgt voor een betere doorstroming dan een (turbo)rotonde. Een kruising met verkeerslichten is daarnaast beter te regelen. Hierdoor is bijvoorbeeld filevorming op de afrit A7 te vermijden.

Ideeën gemeente Beemster

Binnen de gemeente Beemster bestaan verschillende ideeën die nog geen uitwerking hebben gekregen. De haalbaarheid en doeltreffendheid van deze ideeën is niet vastgesteld.

- Marktplaatsinvisie: autovrij maken van het Marktplaats. Autovrij betekent voor gemeente dat het parkeren van auto's langer dan bijvoorbeeld 30 minuten niet is toegestaan. Er dient elders alternatieve parkeergelegenheid gerealiseerd te worden.
- Noordwestelijke randweg Middenbeemster (rondom Tweede Kwadrant).

Bijlage 5

Afwegingen noordwestelijke randweg

Aanleiding

Er zijn klachten over de gevolgen van de verkeersbelasting op de Middenweg in Middenbeemster. Bewoners ervaren leefbaarheidsknelpunten en trillingshinder door vrachtverkeer, landbouwverkeer en in mindere mate door bussen.

Een noordwestelijke randweg is gesuggereerd als een oplossing voor de problemen op de Middenweg. In deze bijlage is nagegaan of een randweg de problemen op de Middenweg kan oplossen.

De noordwestelijke randweg

De noordwestelijke randweg zou op soortgelijke wijze aangelegd kunnen worden als de huidige zuidwestelijke randweg (Bamestraweg).

- Vanaf de Middenweg wordt de doorgaande beweging naar de randweg ingezet. De precieze ligging van de noordwestelijke randweg is afhankelijk van een goede inpassing in de kenmerkende structuur van de Beemster. Vervolgens kan de randweg doorgezet worden over de Insulindeweg. Deze weg heeft een redelijk ruim profiel en de gemeente heeft de benodigde grond in eigendom. De randweg sluit dan direct aan op de Bamestraweg.
- Een alternatief is om de randweg rondom het bedrijventerrein aan te leggen en ook de zuidwestelijke randweg te verleggen. Ter plaatse van de aansluiting kan dan een duidelijke en overzichtelijke kruising aangelegd worden met de Rijperweg.

Een randweg heeft als functie doorgaand verkeer af te wikkelen en wordt daarom gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg.



Functionaliteit en doeltreffendheid noordwestelijke randweg

Het doel van een noordwestelijke randweg is om - in samenhang met de huidige Bamestraweg - verkeer om de kern van Middenbeemster om te leiden. Doorgaand verkeer zal pas geneigd zijn de nieuwe verbinding te gebruiken indien deze sneller is dan de bestaande verbinding. Ten opzichte van de bestaande verbinding over de Middenweg betreft dit een omrijdbeweging van circa 1,5 kilometer (1,0 km versus 2,5 km). De reistijd over de nieuwe route is langer dan via de bestaande route. Zonder aanvullende maatregelen zal de nieuwe verbinding dan ook niet of nauwelijks gebruikt worden door het doorgaande verkeer.

Herinrichting Middenweg

Een beter gebruik van de randweg en het ontlasten van de Middenweg kan worden bereikt door de Middenweg voor het doorgaande verkeer onaantrekkelijk te maken en het 30 km/uur karakter meer te benadrukken (en de gewenste snelheid afdwingen). Bijvoorbeeld door:

- toepassen van kruispuntplateaus.
- toepassen van drempels en/of wegversmallingen.
- toepassen van smalle kantstroken.
- toepassen van een kantopsluiting.
- toepassen van gelijkwaardige kruispunten met zijwegen.
- eventueel verwijderen VRI en inrichten van de kruising als 'shared space' (benadrukken van de verblijfskwaliteit rondom het Marktplaatsplein).

Ook zonder de noordwestelijke randweg is het gewenst om delen van de Middenweg meer in lijn met de huidige wegcategorisering (erftoegangsweg) in te richten.

Knip in de Middenweg

Een verstrekkender alternatief is het realiseren van een knip in de Middenweg. Doorgaand verkeer is dan onmogelijk en het doorgaande verkeer is dan verplicht om de alternatieve route via de randweg te rijden.

Bij realisatie van een knip in de Middenweg dient het bestemmingsverkeer de verschillende kwadranten van Middenbeemster vanuit de verschillende richtingen wel te kunnen bereiken. Het derde kwadrant heeft geen ontsluitingsweg op de Middenweg en kan alleen via de Rijperweg dan wel een nieuwe weg in het vierde kwadrant richting het zuiden ontsloten worden. Daarnaast geldt als aandachtspunt dat binnen de kern Middenbeemster uitwisseling van verkeer wel mogelijk moet blijven. Dit kan bijvoorbeeld door de Rijperweg als hoofdas in te richten, zonder dat uitwisseling van verkeer van de Rijperweg naar de Middenweg kan plaatsvinden.

Verkeersbelasting

Op de Middenweg ten zuiden van de Bamestraweg ligt de verkeersintensiteit momenteel op circa 10.500 motorvoertuigen per etmaal. Tussen de Rijperweg en de Bamestraweg bedraagt de intensiteit circa 7.500 motorvoertuigen per etmaal. Op de zuidwestelijke randweg (Bamestraweg) ligt de belasting momenteel op circa 3.000 motorvoertuigen per etmaal.

Op de Middenweg ten noorden van de bebouwde kom ligt de verkeersintensiteit op circa 5.100 motorvoertuigen per etmaal. Het doel van de noordwestelijke randweg is om dit verkeer zo min mogelijk door de kern te laten rijden. Met name het doorgaand verkeer en het verkeer met een bestemming aan de westzijde van de kern komt hiervoor in aanmerking. Uit de huidige verkeerstellingen is niet op te maken welk deel van het verkeer bestemmingsverkeer of doorgaand verkeer is.

- De belasting van de noordwestelijke randweg zal circa 500 voertuigen per etmaal bedragen bij een situatie zonder aanvullende maatregelen. In dat geval maakt alleen bestemmingsverkeer met een bestemming aan de westzijde van de kern gebruik van de weg.
- De belasting van de noordwestelijke randweg kan oplopen tot maximaal circa 5.000 voertuigen bij een afsluiting (knip) voor verkeer in de Middenweg ter hoogte van de Rijperweg. Voor een gebiedsontsluitingsweg is deze verkeersbelasting laag.

De afname van het verkeer op de Middenweg is bij een noordwestelijke randweg afhankelijk van de inrichting van de Middenweg. Bij het realiseren van een knip in de Middenweg is deze groot (naar verwachting circa 90%). Bij een afwaardering van en het instellen van (vracht) verboden op de Middenweg zal de afname - in combinatie met de aansluiting Purmerenderweg - 10 tot 50% bedragen.

Geconcludeerd kan worden dat een noordwestelijke randweg alleen zinvol is in combinatie met een knip in de Middenweg of een grondige reconstructie van de Middenweg en/of het Marktplaatsplein.

Voorstel

De noordwestelijke randweg trekt zonder ingrijpende maatregelen op de Middenweg weinig verkeer van de Middenweg naar de route rondom de kern. Daarnaast is de verwachting dat aanwezig doorgaand verkeer meer gebruik zal gaan maken van de Purmerenderweg als de aansluiting op de N244 wordt gerealiseerd (zie ook bijlage 7). Zeker in relatie tot de kosten acht de gemeente het op dit moment niet zinvol en financieel niet verantwoord om binnen de termijn van dit GVV te streven naar realisatie van een noordwestelijke randweg.

Na de aanpassingen aan de N244 inclusief de aansluiting Purmerenderweg en na de start van de ontwikkeling van het Vierde Kwadrant in Middenbeemster kan realisatie van een noordwestelijke randweg opnieuw overwogen worden.

Bijlage 6

Afwegingen Rijperweg

Aanleiding

De Rijperweg ligt in het centrum van Middenbeemster. De weg is gecategoriseerd als een erf-toegangsweg en heeft een belangrijke verblijfsfunctie. Langs de weg zijn (haaks) parkeerplaatsen aanwezig en ook vindt bevoorrading van winkels plaats. Op de Rijperweg geldt vanaf de Middenweg tot aan de Leeghwaterstraat een verbod voor vrachtwagens en bussen; het verkeer met een bestemming in het centrum kan een ontheffing krijgen.

De verkeersintensiteit ter hoogte van de winkels is circa 3.900 motorvoertuigen per etmaal, richting het westen neemt de verkeersintensiteit binnen de bebouwde kom af tot circa 2.500 motorvoertuigen per etmaal. Daarnaast is er relatief veel langzaam verkeer. De snelheid die door 85% van het verkeer wordt gereden is 37 km/uur respectievelijk 55 km/uur. De wettelijk toegestane snelheid is 30 km/uur.

Er zijn klachten over de gevolgen van de verkeersbelasting op de Rijperweg in Middenbeemster. Bewoners ervaren leefbaarheids- en verkeersveiligheidsknelpunten en trillingshinder door vrachtverkeer, landbouwverkeer en bussen.

Rapport van Buurtvereniging De Buurt en Dorpsraad Middenbeemster

De gemeente is meerdere keren in gesprek geweest met bewoners over de mogelijkheden tot verbetering van de verkeerssituatie. Recent hebben Buurtvereniging De Buurt en Dorpsraad Middenbeemster gezamenlijk een rapport 'Voorstellen terugdringen verkeersoverlast Rijperweg' (oktober 2013) opgesteld en dat overhandigd aan de wethouder. Er is toegezegd dat in het GVVP de voorstellen van de bewoners beschouwd zullen worden en dat de gemeente een afweging zal maken ten aanzien van de voorstellen.

Ingebrachte ervaren knelpunten

- Snelheid van het verkeer is te hoog.
- Trillingshinder die schade aan woningen (niet onderheid) veroorzaakt.
- Geluidsoverlast door (verzakte) klinkers en ongelijke aansluitingen met overige straten.
- Het laden en lossen van winkels (met name Deen) levert gevaarlijke verkeerssituaties.
- Parkeerplaatsen haaks op de weg geven weinig overzicht op de weg.

Men geeft aan dat de verkeerssituatie op de Rijperweg bestaat uit direct met elkaar samenhangende verschillende problemen. De oplossing van één probleem zorgt dus niet automatisch voor een verbetering van de huidige situatie. Er zullen naar de mening van bewoners verschillende oplossingen tegelijkertijd nagestreefd moeten worden. Daarbij geeft men aan dat het heel goed mogelijk is eerst één of enkele oplossingen uit te proberen, alvorens meer rigoureuze maatregelen worden ingezet. Monitoring van bereikte effecten is relevant, indien kleine maatregelen niet of onvoldoende bijdragen aan de oplossing van ervaren problemen zou naar de mening van bewoners opgeschaald moeten worden naar meer uitgebreide maatregelen.

Ingebrachte ideeën

- Aanbrengen van een slinger aan één zijde van de weg op de plek. Er wordt voorgesteld twee slingers aan te brengen: één in de richting van het dorp (gerekend vanaf Bamestra) vlak voor de Prins Mauritsstraat, en één in de andere richting voorbij de Cromhoutlaan).
- Visueel versmallen van de Rijperweg. Er wordt benoemd dat dit onder andere met grote plantenbakken kan gebeuren.
- Plaatsen van een smiley ter hoogte van de Prins Mauritsstraat.
- Realiseren van bredere fietsstroken aan weerszijden van de weg en eventueel aanbrengen van een extra 'bult' in lengterichting in het midden van de weg.
- Inzet van kleinere bussen.
- De bussen die niet in de dienstregeling zitten niet door de kern laten rijden.
- Instellen van een alternatieve route voor bussen, zodat zij niet meer door het centrum hoeven te rijden.
- Verbeteren van de bebording voor vrachtwagens.
- De bevoorrading van Deen met kleinere vrachtwagens laten plaatsvinden en vaststellen van een laad- en lostijd.

- Vrachtwagens moeten voortaan een ontheffing aanvragen om het dorp in te mogen rijden; aan de bebording voor vrachtwagens toevoegen 'alleen toegang met ontheffing'.
- Publicatie in lokale kranten en aanschrijven land- en tuinbouworganisatie met oproep aan agrarisch ondernemers de dorpskern niet door te rijden.
- Begeleiden van vrachtwagenchauffeurs bij het achteruit rijden om te laden en lossen.
- Realiseren van schuine parkeerplaatsen.
- Verplaatsen van de markt naar het oude marktplaatsje.
- Aanbrengen van rood asfalt op het autogedeelte (de huidige klinkers zijn soms verzakt en zorgen voor geluidsoverlast en trillingen) - de fietsstroken in klinkers laten waardoor een visuele markering ontstaat.
- Verkeersaansluitingen met overige straten op hoogte brengen.
- Realiseren van een randweg.
- Instellen van gedeeltelijk eenrichtingverkeer in de Mauritsstraat.
- Extra handhaving door Politie op snelheid en het vrachtwagen-, tractoren- en bussenverbod.

Voorstel

De Rijperweg ter plaatse vormt het centrum van Middenbeemster. Als vanzelfsprekend gaan wonen, winkelen en bedrijvigheid hier samen en het is reëel te stellen dat de centrumfunctie een verkeersaantrekkende werking heeft. De centrumfunctie ter plaatse zal blijven bestaan. Dit betekent dat rekening gehouden moet worden met aantrekkend verkeer.

Het aanwezige verkeer dient zich aan te passen bij de functie van de weg ter plaatse (bijvoorbeeld in de gereden snelheid). De gemeente is van mening dat qua (subjectieve) verkeersveiligheid en overzichtelijkheid de situatie geoptimaliseerd kan worden. De gemeente onderschrijft de stelling van Buurtvereniging De Buurt en Dorpsraad Middenbeemster dat een stapsgewijze aanpak tot verbetering van de verkeerssituatie op de Rijperweg daarin de voorkeur heeft. Enerzijds om de effectiviteit van maatregelen te kunnen monitoren, anderzijds ook omdat grootschaliger maatregelen geld kosten en op dit moment financieel niet door gemeente zijn voorzien.

In het kader van dit GVVP is de inzet van de gemeente:

- overleg met LTO met betrekking tot gewenst veilig verkeersgedrag (zie hoofdstuk 6 en 8).
- overleg met concessiebeheerders openbaar vervoer; EBS geeft aan dat door een wijziging in de dienstregeling er in Middenbeemster minder met lege bussen zal worden gereden (zie hoofdstuk 5).
- vrachtverkeer heeft in de huidige situatie al een vergunning nodig om op de Rijperweg tussen de Middenweg en de Leeghwaterstraat te rijden.
- een intensievere samenwerking met Politie en een strakkere handhaving (zie hoofdstuk 8).
- aanschaf van extra snelheid displays, deze kunnen ook op de Rijperweg geplaatst worden (zie hoofdstuk 8).
- de bebording is recent door de gemeente vernieuwd.

Niet in dit GVVP:

- een noordwestelijke randweg in ieder geval niet binnen de plantermijn van dit GVVP (zie bijlage 5).
- verleggen van de busroute is niet gewenst, omdat het de voorkeur heeft dat de kern centraal ontsloten wordt en het openbaar vervoer voor iedereen op acceptabele loopafstand is te bereiken (dus een halte op het Marktplaatsje).
- de inzet van kleinere bussen is niet reëel; de bus is in Middenbeemster wel bijna leeg, maar de bus rijdt naar Purmerend / Amsterdam en heeft de capaciteit daar wel nodig.
- ten aanzien van het instellen van eenrichtingsverkeer is de gemeente terughoudend en zal bij groot onderhoud dit per situatie afwegen (zie hoofdstuk 3.3).

Een grootschalige herinrichting van de Rijperweg is voorlopig niet aan de orde. De gemeente zal te zijner tijd bij groot onderhoud de voorstellen van de bewoners meenemen en in een integraal plan afwegen.

Bijlage 7

Afwegingen Purmerenderweg

Achtergrond

In het noorden van de Beemster bestaan geen aansluitingen op de A7 en daarom is een deel van het verkeer genoodzaakt haar route door de Beemster te zoeken. Het gebruik van twee wegen komt hier duidelijk naar voren: de Middenweg en de Purmerenderweg. De Purmerenderweg krijgt in de toekomst een aansluiting op de N244. Dit genereert de volgende effecten.

- Een deel van het verkeer dat nu van de Middenweg gebruik maakt in haar route richting het zuiden zal dan gebruik maken van de Purmerenderweg. Op de routes vanuit het noorden tot aan de aansluiting op de N244 zal de verkeersintensiteit beperkt toenemen en de Middenweg zal evenredig worden ontlast.
- Een groot deel van het doorgaande verkeer over de Purmerenderweg naar Purmerend en de A7 zal de nieuwe aansluiting op de N244 gebruiken. Dit zorgt voor een afname van verkeer op het zuidelijk deel van de Purmerenderweg.
- Vanuit de bestaande kern van Zuidoostbeemster en de nieuwe woningbouwontwikkelingen rijdt verkeer richting de nieuwe aansluiting, maar ook in de richting van Purmerend.

Met de nieuwe aansluiting verandert daarmee de verkeersbelasting en de functie van de Purmerenderweg binnen de bebouwde kom van Zuidoostbeemster doordat doorgaand verkeer niet meer door de kern wordt afgewikkeld. Ook de verkeersbelasting buiten de bebouwde kom zal wijzigen. Dit vormt aanleiding om de inrichting van de Purmerenderweg buiten en binnen de bebouwde kom te overwegen.



Purmerenderweg buiten bebouwde kom

De Purmerenderweg buiten de bebouwde kom is in eigendom en beheer van het Hoogheemraadschap. In bijlage 2 zijn de verkeersintensiteiten op de weg aangegeven. De verkeersintensiteit op de Purmerenderweg buiten de bebouwde kom ten noorden van de N244 is circa 4.800 motorvoertuigen per etmaal. Verder richting het noorden ligt de verkeersintensiteit op circa 2.300 motorvoertuigen per etmaal, hieruit valt af te leiden dat een deel van het verkeer zich afwikkelt via de Rijperweg (Middenbeemster). Ten zuiden van de N244 is de verkeersintensiteit circa 5.400 motorvoertuigen per etmaal. Op dit moment is er geen uitwisseling van verkeer mogelijk ter hoogte van de N244. Door realisatie van de aansluiting op de N244 zullen de verkeersintensiteiten op beide wegvakken toenemen. Voor een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom, mede in vergelijking met andere erftoegangswegen binnen de Beemster, zijn de verkeersintensiteiten op de Purmerenderweg relatief hoog.

In de huidige situatie ligt er vanaf de komgrens Zuidoostbeemster tot aan de Rijperweg een fietspad langs de Purmerenderweg. Verder richting het noorden liggen er fietsstroken op de Purmerenderweg. Vanuit bewoners is er de wens om een vrijliggend fietspad te realiseren tussen de Rijperweg en de Oosthuizerweg. De Oostdijk is ter plaatse een alternatieve fietsroute voor recreanten en scholieren. Opvallend is echter dat twee van de zes geregistreerde dodelijke ongevallen in gemeente Beemster op de Purmerenderweg hebben plaatsgevonden, waar bij beide ongevallen fietsers betrokken waren. Het betreft een ongeval op het wegvak Rijperweg-Hobrederlaan en een ongeval op het wegvak Hobrederweg-Oosthuizerweg. Beiden ongevallen hebben plaatsgevonden op de rechte weg en er waren geen specifieke oorzaakomsomstandigheden (bijvoorbeeld weersgesteldheid of alcoholgebruik). Er zijn op de Purmerenderweg ter plaatse geen snelheidsmetingen gedaan, maar de verwachting is dat de gereden snelheid net als op veel andere wegen in de Beemster boven de maximaal toegestane snelheid ligt.

De gemeente Beemster staat voor een verkeersveilige inrichting van haar wegennet en zet zich in om objectief onveilige locaties aan te pakken. De geregistreerde ongevallen vormen een reden om maatregelen te nemen. Deze reden wordt urgenter bij realisatie van de nieuwe aansluiting van de Purmerenderweg op de N244 en de daarmee gepaard gaande verwachte toename van de verkeersintensiteit. Op basis van de richtlijnen om fietsvoorzieningen aan te leggen (zie paragraaf 4.3) zal de gemeente zich inzetten voor realisatie van een vrijliggend fietspad langs de Purmerenderweg tussen de Rijperweg en de Oosthuizerweg.

De gemeente is echter geen wegbeheerder over dit gedeelte van de Purmerenderweg. Maatregelen aan de weg dienen in samenwerking met het Hoogheemraadschap (HHNK) uitgewerkt cq. uitgevoerd te worden. In het verleden heeft de gemeente ook al over een vrijliggend fietspad met HHNK gesproken. Destijds waren de fietsintensiteiten een van de redenen dat HHNK de afweging heeft gemaakt om geen maatregelen te treffen. Door de nieuwe aansluiting op de N244 en de te verwachten toename van verkeer in relatie tot de optredende ongevallen zal de gemeente opnieuw het gesprek met HHNK hierover aangaan. De gemeente neemt het initiatief om samen met andere partijen een Haalbaarheidstudie naar een vrijliggend fietspad uit te voeren.

Purmerenderweg binnen bebouwde kom

De verkeersintensiteiten op de Purmerenderweg binnen de bebouwde kom zijn circa 6.600 motorvoertuigen per etmaal. De verwachting is dat na realisatie van de woningbouwplannen Zuid-oostbeemster en na realisatie van de aansluiting Purmerenderweg op de N244 deze intensiteiten gemiddeld doorgroeien tot uiteindelijk circa 8.000 motorvoertuigen per etmaal. Volgens planning gaat buslijn 129 eind 2014 via de Purmerenderweg rijden. In verband met het passeren van bussen (en ander groot cq. zwaar verkeer) is een wegbreedte vereist van 6 meter.

Qua verkeersbelasting past bij deze weg een inrichting als gebiedsontsluitingsweg. Kenmerken die hier bij horen zijn gescheiden fietspaden en een snelheid van 50 km/uur. Dit laatste geeft echter problemen met geluidregelgeving. Verkennende geluidsberekeningen tonen aan dat bij de snelheidsverhoging de wettelijk gestelde toename van geluidsbelasting wordt overschreden en dat om die reden specifieke geluidsmaatregelen getroffen moeten worden of een hogere waarde procedure doorlopen moet worden. Het instellen van 50 km/uur snelheidsregime op het gehele traject wordt daarmee niet haalbaar geacht.

Een inrichting als 30 km/uur weg past niet bij de verkeersfunctie van de weg en is vanuit het openbaar vervoer minder gewenst. Het brede profiel van minimaal 6 meter maakt een geloofwaardige inrichting lastig te realiseren.

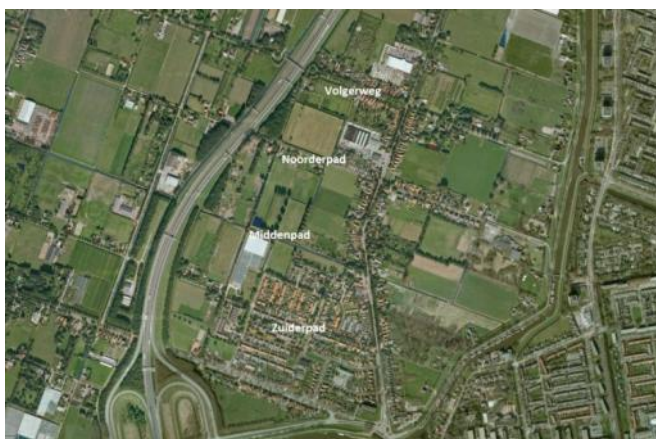
Binnen een 30 km/uur gebied is een vrijliggend fietspad niet gebruikelijk, maar ook niet onmogelijk. Bijvoorbeeld vanwege verkeersintensiteiten of het belang van de fietsroute kan de overweging gemaakt worden om toch een vrijliggend fietspad aan te leggen. De ruimte voor een vrijliggend fietspad kan op het gedeelte Volgerweg-Noorderpad en op het gedeelte Noorderpad-Middenpad gecreëerd worden door een aantal bomen aan de oostzijde te verwijderen en meer in het talud te herplanten. Op het gedeelte Middenpad-Zuidijk is dit niet nodig. Aanleg van een regionale fietsverbinding is eventueel mogelijk met subsidie van de Stadsregio, indien de fietsroute conform regelgeving wordt uitgewerkt.

Voor de herinrichting Purmerenderweg (tussen Volgerweg en Zuidijk) zijn 3 principe oplossingen verkend²:

1. 30 km/uur handhaven met fietsstroken in rood asfalt.
2. 30 km/uur met vrijliggend fietspad.
3. differentiatie in de snelheid toepassen:
 - gedeelte Volgerweg - Noorderpad: 50 km/uur.
 - gedeelte Noorderpad - Middenpad: 30 km/uur.
 - gedeelte Middenpad - Zuidijk: 50 km/uur.

De gemeente heeft een verkenning van bijbehorende dwarsprofielen uitgewerkt (zie tabel met een beschrijving van voor- en nadelen van de profielen aan het eind van deze bijlage).

Geen van de varianten leidt tot een duidelijke voorkeur. Een inrichting conform huidige of gewijzigde 30 km/uur zone is eenvoudiger te realiseren, maar is qua wegbeeld lastig geloofwaardig te maken.



² Een volledige 50 km/uur inrichting is verkend, maar op basis van de toename van de geluidbelasting niet meegenomen in de verdere uitwerking. Achterin deze bijlage is een beschrijving gegeven van deze variant.

Overwegingen

Binnen de plantermijn 2014-2024 van het GVVP wordt niet overwogen om een snelheidsregime van 50 km/uur in te stellen. Binnen deze termijn zal de aansluiting van de Purmerenderweg op de N244 gerealiseerd worden, dit kan mogelijk leiden tot wijzigingen in de verkeerstromen. Daarnaast geldt dat de ontwikkeling van de woningbouw nabij Zuidoostbeemster vertraagt, waardoor ook vanuit dat oogpunt de toename van verkeerstromen binnen deze periode beperkter van omvang is dan oorspronkelijk verwacht. Bij het instellen van een 50 km/uur snelheidsregime zijn de opgaven vanuit regelgeving geluid aanzienlijk. Bovendien geldt dat de bewoners geen voorstander zijn van snelheidsverhoging, maar van een geloofwaardige inrichting overeenkomstig het gestelde snelheidsregime.

Voorstel

De Purmerenderweg is in het kader van dit GVVP gecategoriseerd als erftoegangsweg type I. Dit geeft het bijzondere karakter van de weg als 30 km/uur gebied aan. De inrichting van erftoegangswegen type I betreft maatwerk, met standaarden kan hier niet worden volstaan. Voor de Purmerenderweg zullen in samenspraak met bewoners de mogelijkheden tot een wijziging van de 30 km/uur inrichting nader bestudeerd worden.

Bijvoorbeeld:

- de wens van een vrijliggend fietspad en de inpassing (consequenties) daarvan binnen het wegprofiel.
- het verbreden van de fietsstroken.
- fietsers op de rijbaan (gemengd profiel).
- de plaats van het parkeren binnen het dwarsprofiel.
- het wisselen van parkeren aan de oost- of westzijde van het profiel (realiseren van asverspringingen).
- het toepassen van busvriendelijke drempels.
- het aanbrengen van een rijbaanscheiding van 0,5 meter breed in klinkers of asfalt.
- rijbaan in "Streetprint" uiterlijk bestrating keperverband.



Voor- en nadelen principe inrichtingsvarianten Purmerenderweg

Variant 1: Gehele gedeelte Purmerenderweg handhaven op 30 km/uur met fietsstroken in rood asfalt		
Dwarsprofiel • parkeren • fietsstrook • rijbaan • fietsstrook • parkeerstrook Totaal circa 10,55 meter	Voordelen • geen problemen met regelgeving geluid, bij 30 km/uur zijn geen geluidsmaatregelen nodig • geen grote wijzigingen aan het wegdek, waardoor de kosten beperkt kunnen blijven • menging van verkeer wat past bij een 30 km/uur gebied	Nadelen • qua hoeveelheid verkeer behoort dit een 50 km/uur weg te zijn • dit geldt ook voor de functie van de weg; naast een doorgaande weg wordt het ook een ontsluitingsweg voor de aan te leggen woonwijk • de breedte die nodig is voor de bussen (en ander vrachtverkeer) is eigenlijk te breed om een herkenbare 30 km/uur weg aan te leggen • snelheid van 30 km/uur kan niet gehandhaafd worden • 30 km/uur voldoet niet aan doelstelling openbaar vervoer verbinding • verkeer van rechts wordt slecht nageleefd, fietsers van zijwegen krijgen geen voorrang wat gevaarlijk kan zijn
Variant 2: Gehele gedeelte Purmerenderweg handhaven op 30 km/uur met vrijliggend fietspad		
Dwarsprofiel • parkeren • rijstrook • rijbaanscheiding • rijstrook • fietspad Totaal circa 11,00 meter	Voordelen • geen problemen met regelgeving geluid, bij 30 km/uur zijn geen geluidsmaatregelen nodig • veilige fietsvoorziening die doorloopt tot aan de Rijperweg • optische rijbaan versmalling in hoogte en evt. in kleur	Nadelen • qua hoeveelheid verkeer behoort dit een 50 km/uur weg te zijn • dit geldt ook voor de functie van de weg; naast een doorgaande weg wordt het straks ook een ontsluitingsweg voor de aan te leggen woonwijk • de breedte die nodig is voor de bussen (en ander vrachtverkeer) is eigenlijk te breed om een herkenbare 30 km/uur weg aan te leggen • snelheid van 30 km/uur kan niet gehandhaafd worden • 30 km/uur voldoet niet aan doelstelling openbaar vervoer verbinding • scheiden van verkeersstromen is niet conform 30 km/uur inrichting • bomen aan de oostzijde moeten worden gekapt tussen Volgerweg en Middenpad • fietsers passeren verkeer in tegengestelde richting • verkeer van rechts wordt slecht nageleefd, fietsers van zijwegen krijgen geen voorrang wat gevaarlijk kan zijn

Variant 3: Gefaseerde snelheid toepassen: Volgerweg - Noorderpad 50 km/uur, Noorderpad - Middenpad 30 km/uur, Middenpad - Zuiddijk: 50 km/uur		
Dwarsprofiel 50 km/uur • parkeren • rijbaan • fietspad in twee richtingen Totaal circa 11,00 meter Dwarsprofiel 30 km/uur • parkeren • fietssuggestiestrook • rijbaan • fietssuggestiestrook • trottoir Totaal circa 10,35 meter	Voordelen • geen problemen met regelgeving geluid, bij 30 km/uur zijn geen geluidsmaatregelen nodig • qua regelgeving voldoet de weg zowel qua inrichting als snelheid op de 50km/uur gedeeltes • veilige fietsvoorziening die doorloopt tot aan de Rijperweg • optische rijbaanversmalling in hoogte en eventueel in kleur • snelheid in 50 km/uur gedeelte is te handhaven • bij de kruisingen kan de voorrang worden geregeld wat de veiligheid ten goede komt • er hoeven geen bomen te worden gekapt tussen het Noorderpad en het Middenpad. • op dat gedeelte ontstaat er ruimte voor voetgangers, belangrijk met oog op de ontwikkeling van de woningbouw	Nadelen • qua hoeveelheid verkeer behoort dit een 50 km/uur weg te zijn • dit geldt ook voor de functie van de weg; naast een doorgaande weg wordt het ook een ontsluitingsweg voor de aan te leggen woonwijk • de breedte die nodig is voor de bussen (en ander vrachtverkeer) is eigenlijk te breed om een herkenbare 30 km/uur weg aan te leggen • snelheid van 30 km/uur kan niet gehandhaafd worden • 30 km/uur voldoet niet aan doelstelling openbaar vervoer verbinding • scheiden van verkeersstromen is niet conform 30 km/uur inrichting • bomen oostzijde moeten worden gekapt tussen Volgerweg en Noorderpad • fietsers passeren verkeer in tegengestelde richting • probleem met regelgeving geluid op 50 km/uur gedeeltes, er moet onthefing worden aangevraagd voor overschrijding geluidsnormen bij bepaalde woningen, ook bij stil asfalt • fietsers moeten op het 30 km/uur gedeelte in de richting Purmerend twee keer oversteken
Variant 4: Gehele gedeelte Purmerenderweg inrichten als 50 km/uur weg met vrijliggend fietspad		
Dwarsprofiel • parkeren • rijstrook • rijbaanscheiding • rijstrook • fietspad Totaal circa 11,00 meter	Voordelen • veilige fietsvoorziening die doorloopt tot aan de Rijperweg • duidelijke voorrangsregeling bij voorrang regelen met inritconstructies • qua regelgeving voldoet de weg aan de eisen voor 50 km/uur weg • dit geldt ook voor de functie van de weg; naast een doorgaande weg wordt het ook een ontsluitingsweg voor de aan te leggen woonwijk • 50 km/uur voldoet aan doelstelling openbaar vervoer verbinding • snelheid 50 km/uur is te handhaven	Nadelen • probleem met regelgeving geluid op 50 km/uur gedeeltes, er moet onthefing worden aangevraagd voor overschrijding geluidsnormen bij bepaalde woningen, ook bij stil asfalt • bomen oostzijde moeten worden gekapt tussen Volgerweg en Middenpad • fietsers passeren verkeer in tegengestelde richting

Variant 5: Gehele gedeelte Purmerenderweg inrichten als 30 km/h weg met brede fietsstroken		
Dwarsprofiel • parkeren • fietsstrook • rijstrook • fietsstrook • voetpad Totaal circa 11,00 meter	Voordelen • geen problemen met regelgeving geluid, bij 30 km/uur zijn geen geluidsmaatregelen nodig • vermenging van verkeer hoort bij 30 km/uur gebied • door de bredere fietsstrook en rijweg meer ruimte voor fietsers • er ontstaat ruimte voor voetgangers, belangrijk met oog op de ontwikkeling van de woningbouw	Nadelen • qua hoeveelheid verkeer behoort dit een 50 km/uur weg te zijn • dit geldt ook voor de functie van de weg; naast een doorgaande weg wordt het ook een ontsluitingsweg voor de aan te leggen woonwijk • de breedte die nodig is voor de bussen (en ander vrachtverkeer) is eigenlijk te breed om een herkenbare 30 km/uur weg aan te leggen • snelheid van 30 km/uur kan niet gehandhaafd worden • 30 km/uur voldoet niet aan doelstelling openbaar vervoer verbinding • bomen oostzijde moeten worden gekapt tussen Volgerweg en Noorderpad • schoeiing plaatsen aan oostzijde • fietsers in de richting van Purmerend moeten twee keer oversteken • de weg wordt breder ten opzichte van de bestaande situatie, daardoor kans op hogere snelheid autoverkeer
Variant 6: Gehele gedeelte Purmerenderweg handhaven op 30 km/h met vrijliggend fietspad met parkeren		
Dwarsprofiel • parkeren • rijstrook • rijbaanscheiding • rijstrook • parkeren • fietspad Totaal circa 13,00 meter	Voordelen • geen problemen met geluid (bij 30 km/uur hoeft je geen maatregelen te nemen qua geluid) • veilige fietsvoorziening die doorloopt tot aan de Rijperweg • optische rijbaan versmalling in hoogte en evt. in kleur • veilige ruimte tussen fietsers en autoverkeer • geen verlies aan parkeer ruimte	Nadelen • qua hoeveelheid verkeer behoort dit een 50 km/uur weg te zijn • dit geldt ook voor de functie van de weg; naast een doorgaande weg wordt het ook een ontsluitingsweg voor de aan te leggen woonwijk • de breedte die nodig is voor de bussen (en ander vrachtverkeer) is eigenlijk te breed om een herkenbare 30 km/uur weg aan te leggen • snelheid van 30 km/uur kan niet gehandhaafd worden • 30 km/uur voldoet niet aan doelstelling openbaar vervoer verbinding • scheiden van verkeersstromen is niet conform 30 km/uur inrichting • bomen oostzijde moeten worden gekapt tussen Volgerweg en Middenpad • verkeer van rechts wordt slecht nageleefd, fietsers van zijwegen krijgen geen voorrang wat gevaarlijk kan zijn

Bijlage 8

Afwegingen Oostdijk

Achtergrond

Op de Oostdijk bestaan al jaren klachten over de verkeersonveiligheid en de aanwezigheid van doorgaand verkeer richting Purmerend. De beleving van bewoners is dat veel verkeer vanuit Hobrede en Kwadijk via de Oostdijk richting Purmerend rijdt. Bewoners zijn ongerust over de veiligheid voor het langzaam verkeer (schoolgaande jeugd, fietsers, wandelaars en spelende kinderen). Gemeente Beemster - in afstemming met HHNK - studeert al langer op een oplossing voor deze problematiek. Een noordelijke afsluiting van de Oostdijk tussen de Kerkweg en de Oosthuizerweg is in 2010 in werking getreden; het verkeer vanuit Oosthuizen rijdt hierdoor meer via de Purmerenderweg, maar het verbod wordt ook regelmatig genegeerd. Tot nog toe is voor de Oostdijk echter niet tot een oplossing gekomen die bij betrokkenen partijen op draagvlak kan rekenen.

Kenschets van de huidige situatie

- De verkeersintensiteit ter hoogte van de woonboten is 500 à 600 motorvoertuigen per etmaal. Ter hoogte van het traject tussen de Kwadijkerweg en het viaduct N244 ligt de intensiteit op circa 400 motorvoertuigen per etmaal; dit verkeer kan deze locatie echter ook bereiken via de Kwadijkerweg, de Volgerweg en het Noorderpad. Niet al het verkeer op deze locatie is dus te relateren aan het verkeer ter hoogte van de woonboten.
- Een inschatting is dat circa 250 à 300 motorvoertuigen per etmaal zijn te duiden als bestemmingsverkeer, dit betreft ongeveer 50% van het aanwezige verkeer. Hierin is ook verkeer van het Noorderpad begrepen.
CROW kencijfers gaan uit van een ritgeneratie van gemiddeld circa 6 motorvoertuigbewegingen per etmaal per woning (een heen- en een terugrit wordt geregistreerd als 2 motorvoertuigbewegingen). De aanwezige bedrijven genereren een hogere ritgeneratie.
- Volgens deze inschatting is de andere 50% van het verkeer dan te karakteriseren als doorgaand verkeer dat geen directe bestemming heeft aan de Oostdijk of het Noorderpad.
- Ter hoogte van de woonboten geldt momenteel een snelheidsregime van 30 km/uur en zijn diverse snelheidsremmende maatregelen toegepast (versmallingen bloembakken), buiten de bouwde kom geldt een snelheidsregime van 60 km/uur. Binnen de bebouwde kom is in de verkeerstelling een snelheidsmeting uitgevoerd. De zogenaamde V85 ter hoogte van de woonboten is 44 km/uur. De V85 is de snelheid die door 85% van het verkeer wordt gereden, 15% van het verkeer rijdt harder dan deze snelheid.
- Binnen de bebouwde kom geldt een parkeerverbod. In de huidige situatie worden regelmatig auto's (gedeeltelijk) op de weg geparkeerd, dit leidt mede tot onveilige situaties en met enige regelmaat wordt een spiegel van een auto afgereden.
- Door de aangebrachte schuttingen, de aanwezige erfbeplantingen en bosschages langs de weg en de (fout) geparkeerde auto's is er niet altijd het overzicht op de weg. Dit komt de veiligheid niet ten goede.

In het kader van dit GVVP zijn de mogelijkheden verkend om te komen tot een oplossing van de ervaren problematiek. Hierin zijn twee sporen onderscheiden (voor een toelichting van de specifieke mogelijkheden zie eind van deze bijlage):

- A. Maatregelen op het 30 km/uur traject Oostdijk tussen de Zwembadbrug en Purmerenderweg/Zuiddijk (binnen de bebouwde kom) om de snelheid te verlagen en de inrichting verder aan te passen op de geldende snelheid.
- B. Maatregelen om het huidige doorgaande verkeer in het 30 km/uur traject Oostdijk om te leiden, zodat ter plaatse alleen nog maar bestemmingsverkeer aanwezig is.

Verkeersbesluit: afsluiting Oostdijk voor niet-bestemmingsverkeer

De gemeente heeft recent een verkeersbesluit in procedure genomen met betrekking tot het afsluiten van de Oostdijk tussen de Purmerenderweg/Zuiddijk en de Volgerweg voor gemotoriseerd niet-bestemmingsverkeer. De afsluiting wordt uitgevoerd door plaatsing van een aantal verkeersborden. Het Noorderpad is bij deze afsluiting betrokken, omdat hier sprake is van eenrichtingsverkeer. Als bestemmingsverkeer wordt in het verkeersbesluit aangeduid: bewoners van de Oostdijk en het Noorderpad, hulpdiensten en toeleverende en afnemen bedrijven. Dit besluit is voorbereid in overleg met bewoners.

Overwegingen

De gemeente Beemster heeft de volgende overwegingen:

- Het heeft de voorkeur om gesloten verklaringen ten behoeve van het autoluw maken van wegen te regelen met infrastructurele maatregelen, bij voorkeur het plaatsen van een fysieke afsluiting. De kracht hiervan is dat handhaving dan niet nodig is.
- Het heeft de voorkeur om niet te werken met uitzonderingen voor bestemmingsverkeer die er toe leiden dat fysieke afsluiting onmogelijk is. Er geldt als vanzelfsprekend de eis dat bestemmingen goed bereikbaar moeten blijven. Eenduidigheid zonder uitzondering is het meest duidelijk richting de weggebruiker.
- Bestemmingen zijn bereikbaar via een onderdijk. Er moet voorkomen worden dat de onderdijk door doorgaand verkeer gebruikt wordt om de afsluiting te vermijden.
- In het realiseren van maatregelen geldt dat gemeente wegbeheerder is van het gedeelte binnen de bebouwde kom en HHNK van het gedeelte buiten de bebouwde kom. In het effectief kunnen handelen is het een pré als de gemeente op haar eigen wegen de noodzakelijke maatregelen kan realiseren. Afstemming met HHNK blijft als gevolg van het wijzigen van verkeerstromen noodzakelijk.

Voorstel

Het verkeersbesluit van de gemeente is gebaseerd op variant 1 uit spoor B. De gemeente heeft voor deze maatregel gekozen omdat deze snel uitgevoerd kan worden: de gemeente is zelf de wegbeheerder en er zijn geen aanvullende infrastructurele maatregelen nodig. Bovendien geldt dat de gemeente het effect van de aansluiting van de Purmerenderweg op de N244 op de huidige verkeerstromen wil afwachten. Handhaving van de gesloten verklaring is voor de gemeente een belangrijk aandachtspunt. De gemeente zal hierover met de Politie nadere afspraken maken.

De gemeente zal de effectiviteit van de afsluiting van de Oostdijk monitoren en zal hierin het overleg met de bewoners behouden.

Twee sporen in een aanpak

Spoor A. Maatregelen 30 km/uur zone

1. Aanvullende inrichtingsmaatregelen in de 30 km/uur zone.
De huidige situatie met snelheidsregime 30 km/uur handhaven en toepassen van aanvullende inrichtingsmaatregelen (extra wegversmallingen, bloembakken verplaatsen of bijvoorbeeld een inrichting als 'fietsstraat') om snelheid te verlagen en sluipverkeer verder te ontmoedigen, stimuleren van het gebruik van de fietsroute aan de overzijde van het water (Overwhere, Purmerend).



Referentiebeelden fietsstraat.

Spoor B. Maatregelen omleiden doorgaand verkeer

Het afsluiten van de Oostdijk tussen de Kerkeweg en de Oosthuizerweg heeft effect gehad op het gebruik van de Oostdijk door het doorgaand verkeer. Een dergelijke maatregel in meer zuidelijke richting op de Oostdijk kan mogelijk aanvullend effect sorteren. Er kan gedacht worden aan de volgende afsluitingen.

1. Volledige gesloten verklaring voor doorgaand verkeer, geen infrastructurele maatregelen:
De huidige situatie met snelheidsregime 30 km/uur handhaven en ter plaatse van de Volgerweg en bij het begin van de Oostdijk en het Noorderpad wordt bebording aangebracht met de gesloten verklaring voor doorgaand verkeer en een onderbord m.u.v. bestemmingsverkeer. Er hoeven dan geen ontheffingen gegeven te worden.

Deze maatregel is in het verkeersbesluit uitgewerkt.

2. Afsluiten van de Oostdijk tussen Kwadijkerweg tot N244.
Het is noodzakelijk om een keerlus te realiseren ter plaatse van het viaduct N244 aan de noordzijde bij het verlaagde deel Oostdijk.
De afsluiting wordt uitgevoerd in de vorm van paaltjes waarvan minimaal 1 uitneembaar (calamiteiten en gladheidsbestrijding). Autoverkeer richting Purmerend wordt via de Kwadijkerweg verwezen. Het gedeelte van de Oostdijk tussen de Kwadijkerweg en de N244 is dan uitsluitend bestemd voor fietsers.
Een andere mogelijkheid is bij het begin van de afsluiting verkeersborden aan te brengen en witte hekwerken te plaatsen ter verduidelijking en vernauwing van het profiel. In dat geval wordt geen fysieke afsluiting. De afsluiting is dan moeilijk te handhaven.
Om verkeer komend vanaf Purmerend op de Oostdijk af te wikkelen wordt voorgesteld om vanaf de Oostdijk een afrit met een breedte van 4 meter richting de Volgerweg aan te leggen (deze maatregel kan uitgesteld worden).

Deze maatregel is in het verleden de inzet geweest van gemeente Beemster. Deze afsluiting is in procedure gebracht. De belangen van derden (onder andere manege) worden dusdanig geschaad dat HHNK echter niet bereid is om deze maatregel door te voeren. Bovendien moet ter plaatse gewerkt worden met een ontheffingenbeleid, omdat bestemmingen bereikbaar moeten blijven. Het is niet mogelijk een fysieke afsluiting te realiseren; dit vereist consequente handhaving en controles waarvoor geen middelen beschikbaar zijn. Gemeente Beemster zal niet opnieuw inzetten op deze maatregel.

Op deze maatregel is een aantal variaties denkbaar.

3. Afsluiten Oostdijk tussen Kwadijkerweg en Volgerweg m.u.v. bestemmingsverkeer.
In deze variant wordt vanuit Kwadijk de doorgaande route over de Kwadijkerweg richting de Purmerenderweg ingezet, het wordt niet toegestaan om richting het zuiden de route over de Oostdijk te volgen. Feitelijk is dit een uitbreiding van variant 2 zoals die eerder door gemeente en HHNK is bestudeerd. Dit voorstel zal op dezelfde nadelen stuiten als variant 2, waaronder een groot aantal uitzonderingen voor bestemmingsverkeer en het lastig kunnen handhaven van de maatregel.
4. Afsluiten Oostdijk tussen Volgerweg en Noorderpad.
Autoverkeer komend vanuit het noorden wordt door middel van een fysieke afsluiting gedwongen de Volgerweg te volgen richting de Purmerenderweg. Vanaf het Noorderpad is het wel weer mogelijk om de Oostdijk richting het zuiden te berijden. Alleen door toepassing van een fysieke maatregel is het mogelijk om deze afsluiting van circa 250 meter effectief te laten zijn. Bestemmingen zijn bereikbaar via het pad onder aan de dijk.
5. Knip op de Oostdijk ter hoogte van Noorderpad / Beemsterbrug.
Eventueel doorgaand verkeer vanuit het noorden wordt bij de Volgerweg richting de Purmerenderweg gestuurd. Bestemmingen zijn bereikbaar via het pad onder aan de dijk. Tussen het Noorderpad en de Volgerweg geldt op de Oostdijk eenrichtingverkeer richting het noorden. Hiermee wordt via het Noorderpad en de Oostdijk een eenrichtingroute voor (vracht)verkeer gerealiseerd; men hoeft dan niet meer op het Noorderpad te keren en tegen het verkeer in te rijden. Hiervoor is het noodzakelijk dat er ter plaatse van het Noorderpad een oprit in noordelijke richting en ter plaatse van de Volgerweg een afrit gerealiseerd wordt.
Door de fysieke knip ter hoogte van de Beemsterbrug is de Oostdijk ter hoogte van de woonboten alleen bereikbaar voor bestemmingsverkeer.



Varianten locaties afsluiting Oostdijk

Spoor A: Maatregelen 30 km/uur zone	
1. Aanvullende inrichtingsmaatregelen Oostdijk binnen bebouwde kom	- Zwaar verkeer richting bedrijven kan de Oostdijk niet passeren - Vrachtverkeer op het Noorderpad moet keren - Eventueel herinrichting van het wegprofiel tot fietsstraat
Spoor B: Maatregelen omleiden doorgaand verkeer	
1. Volledige gesloten verklaring voor doorgaand verkeer, geen infrastructuurele maatregelen	- Geen doorgaand verkeer meer toegestaan, dus al het verkeer ter plaatse van de woonboten moet bestemmingsverkeer zijn - Alle bestemmingen in de omgeving blijven goed bereikbaar - Veel ontheffingen nodig - Handhaving is lastig
2. Afsluiting Oostdijk tussen Kwadijkerweg tot N244	- Verkeer naar de manege kan uitsluitend via de smalle Volgerweg rijden, aanvullende maatregelen als passeerstroken en aanpassen kruisingsvlak Purmerenderweg / Volgerweg zijn nodig - Geen fysieke afscheiding mogelijk vanwege bestemmingsverkeer - Veel ontheffingen nodig en aan klanten kan geen ontheffing gegeven worden. - Handhaving is lastig - Gesloten verklaring m.u.v. bestemmingsverkeer kan alleen als verkeer binnen de afzetting bestemming heeft (echter meer bestemmingen moeten hier toch gebruik van maken)
3. Afsluiting Oostdijk tussen Kwadijkerweg en Volgerweg m.u.v. bestemmingsverkeer	- Geen fysieke afscheiding mogelijk vanwege bestemmingsverkeer - Handhaving is lastig - Gesloten verklaring m.u.v. bestemmingsverkeer kan bovendien alleen als verkeer binnen de afzetting bestemming heeft (echter meer bestemmingen moeten hier toch gebruik van maken)
4. Afsluiting Oostdijk tussen Volgerweg en Noorderpad	- Effect van afsluiting op gemotoriseerd verkeer wordt sterk beperkt - Verkeer vanuit noorden rijdt door tot aan Volgerweg, daar een toename van verkeer (de Kwadijkerweg leent zich meer voor afwikkeling verkeer) - Autoverkeer wordt gedwongen de smalle Volgerweg - met relatief veel fietsverkeer - te nemen - Het is niet mogelijk een keerplek te realiseren, bewoners onder aan de dijk kunnen last krijgen van kerende voertuigen op het erf - Geen nieuwe opritten naar de dijk nodig - Een afsluiting van circa 300 m lang (zonder fysieke afsluiting) met zicht op het einde van de afsluiting is moeilijk te handhaven - Bereikbaarheid manege voor vrachtwagens wordt niet verstoord - Verkeer vanaf Noorderpad (eenrichtingverkeer) moet langs woonboten blijven rijden
5. Knip ter hoogte van Noorderpad	- Fysieke afscheiding mogelijk - Geen doorgaand verkeer meer mogelijk, dus al het verkeer ter plaatse van de woonboten is bestemmingsverkeer - Alle bestemmingen in de omgeving blijven goed bereikbaar - Oprit richting noorden ter hoogte van Noorderpad en afrit ter plaatse van Volgerweg (stevigheid dijk is aandachtspunt) - Verbreden van de Volgerweg is noodzakelijk (of aanleg passeerstroken)

Bijlage 9

Afwegingen Zuiderweg - verbinding Kolkpad

Achtergrond

Op de Zuiderweg ligt de verkeersintensiteit binnen de bebouwde kom op circa 4.900 motorvoertuigen per etmaal, buiten de bebouwde kom is dit circa 2.100 motorvoertuigen per etmaal. Op de Zuiderweg bestaan klachten over doorgaand verkeer richting de aansluiting met de Zuiddijk. Door bewoners wordt dit verkeer als 'sluipverkeer' ervaren, maar de vraag kan gesteld worden welke alternatieven voor het verkeer beschikbaar zijn. De klachten zijn mede gerelateerd aan het vrachtverkeer richting de bedrijven ten westen van Zuidoostbeemster. De route naar dit terrein ligt over de Zuiderweg. De afgelopen jaren is de Zuiderweg - in overleg met bewoners (burgerinitiatief) - gereconstrueerd. De klachten van bewoners zijn echter niet verdwenen.

Door de aansluiting van de Purmerenderweg op de N244 zal mogelijk een beperkt deel van het verkeer haar route wijzigen. De verwachting is echter dat een deel van het verkeer via de Zuiderweg richting Purmerend en A7 zal blijven rijden. Door de voorziene woningbouwontwikkelingen in Zuidoostbeemster zal er mogelijk nog sprake zijn van een toename van het verkeer. De hinder voor aanwonenden zal hierdoor toenemen.

De Zuiddijk is in westelijke richting na de toe- en afrit van de A7 niet voor het gemotoriseerd verkeer opengesteld. Dit gedeelte van de Zuiddijk wordt alleen gebruikt voor de ontsluiting van aanliggende agrarische percelen.

Overwegingen

Door het realiseren van een aansluiting van het Kolkpad op de Zuiddijk ontstaat voor verkeer vanuit het westen de mogelijkheid om ter plaatse van het viaduct A7 via het op te waarden en te verlengen Kolkpad richting snelweg te rijden. Dit verkeer hoeft daarmee niet meer door de kern van Zuidoostbeemster te rijden.

Het Kolkpad moet opgewaardeerd worden tot een volwaardige weg en doorgetrokken tot aan de Zuiddijk. De aansluiting van het Kolkpad op de Zuiddijk zal gezien de verkeersintensiteiten geen probleem zijn. De aansluiting van het Kolkpad op de Zuiddijk kan als doorgaande weg worden vormgegeven, maar ook een T-kruising op de Zuiddijk behoort tot de mogelijkheden. De Zuiddijk met daarop het verkeer vanaf het Kolkpad en het verkeer vanaf de percelen kruist daarna de toe- en afrit van de A7.



In een verkeerskundige verkenning is in het verleden op basis van het verkeersmodel Purmerend de mogelijkheid van het optreden van eventueel sluipverkeer onderzocht. Het blijkt dat de nieuwe verbinding vooral gebruikt zal gaan worden door verkeer vanuit westelijke richting. Met name ook voor het verkeer naar het 'industrieterrein' aan de Vredenburgweg vormt de nieuwe verbinding een aantrekkelijk alternatief voor de route door Zuidoostbeemster. Er is beperkt gebruik van de verbinding vanuit oostelijke richting.

Met het verkeersmodel is het niet mogelijk om het effect van filevorming op de A7 in beeld te brengen. Door realisatie van een kortsluitroute tussen de Zuiderweg en de aansluiting op de A7 ontstaat een kortere verbinding tussen de N244 (aansluiting op de Middenweg) en de A7. In de bestaande situatie bestaat deze verbinding ook, maar dan moet dwars door Zuidoostbeemster gereden worden en vanaf het kruispunt Zuiderweg - Zuiddijk weer terug naar de A7. Mogelijk dat met name op drukke tijden door realisatie van de aansluiting Kolkpad - Zuiddijk de alternatieve route meer gebruikt gaat worden. Voor het verkeer vanuit Middenbeemster komt in de toekomst echter ook de route via de aansluiting Purmerenderweg op de N244 beschikbaar.

Voorstel

De gemeente zet in op het realiseren van de kortsluitroute vanaf de Zuiderweg, via het tracé van het Kolkpad, richting de Zuiddijk. Hierdoor zal een groot deel van het 'doorgaande' verkeer (waaronder vrachtverkeer) over de Zuiderweg verdwijnen. De Zuiderweg krijgt hierdoor meer een verblijfsfunctie en kan ingericht worden als erftoegangsweg type I. Met het realiseren van de kortsluitroute wil de gemeente de bereikbaarheid van de gemeente Beemster verbeteren.

De gemeente zal in het kader van dit GVVP de kortsluitroute nader verkennen op haalbaarheid in onder andere de afstemming met betrokkenen. In het verleden (2009) is al eens met Rijkswaterstaat, HHNK en Stadsregio over de kortsluitroute gesproken, toen bestonden er voorsnogen geen bezwaren. Destijds is de maatregel vanwege prioriteiten binnen de gemeente in de tijd uitgesteld.

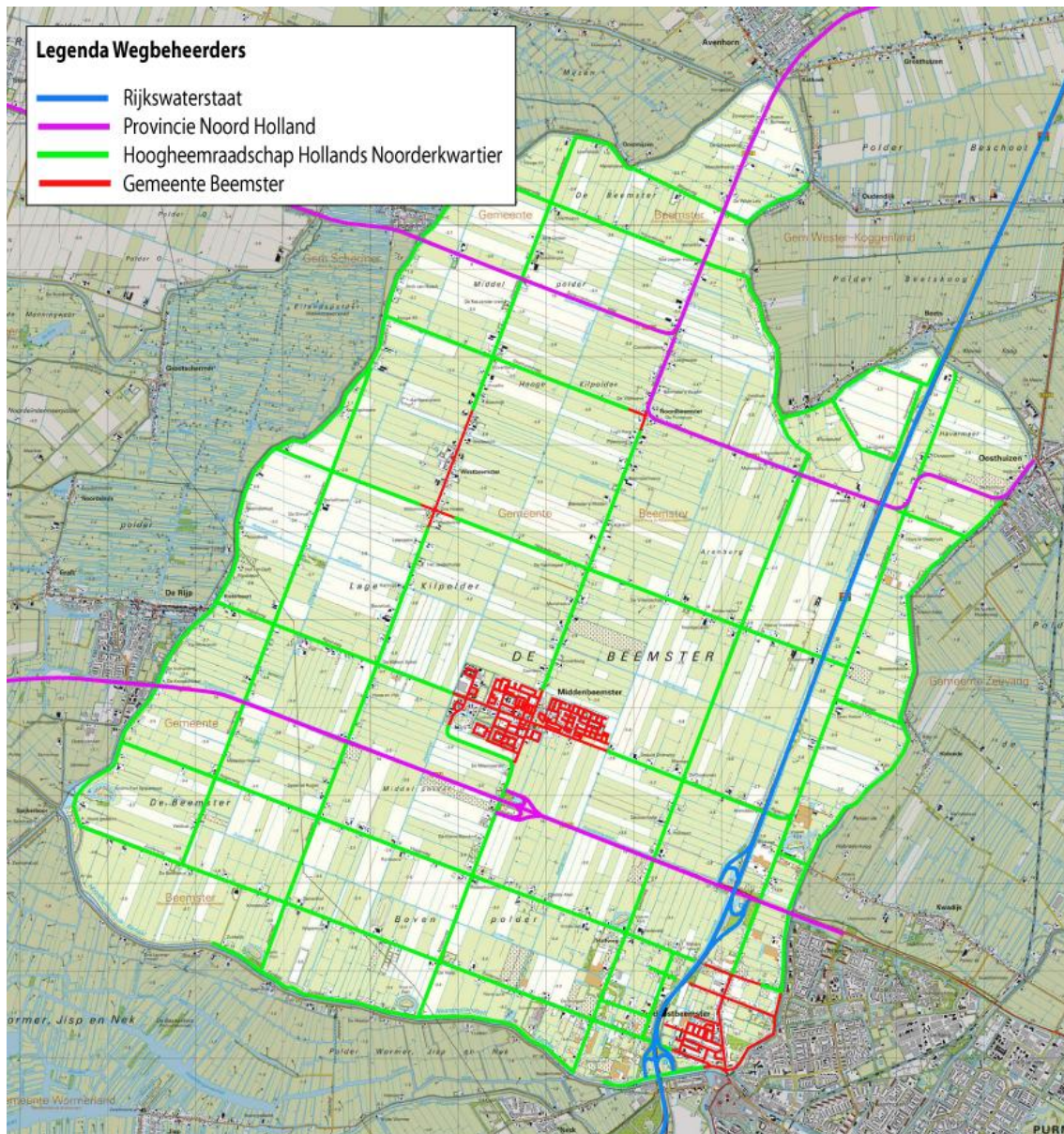
Bijlage 10

Inventarisatie beleid

Het GVVP Beemster moet passen binnen landelijke en provinciale beleidskaders en daarnaast aansluiten bij regionaal en lokaal beleid en lokale ontwikkelingen. In deze bijlage zijn de belangrijkste beleidskaders van betrokken wegbeheerders en relevante instanties toegelicht.

Onderstaande figuur geeft de wegbeheerders binnen gemeente Beemster. De gemeente heeft zelf vooral de wegen in de kernen in eigendom en beheer. De dorpen onderling zijn vooral verbonden door wegen in eigendom en beheer van het waterschap (Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier). De N244, de N243 en de N509 (Oosthuizerweg) zijn in eigendom en beheer van provincie Noord-Holland. De A7 is een weg van het rijk.

Daarnaast is het beleid van Stadsregio Amsterdam van belang. De Stadsregio heeft mobiliteitsbeleid vastgelegd voor de daarin begrepen gemeenten. Dit beleid vormt de basis voor een regionaal uitvoeringsprogramma en de verdeling van financiële middelen.



Verdeling wegen per wegbeheerder binnen de gemeente Beemster.

Rijksbeleid

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) schetst het rijk ambities van het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid voor Nederland in 2040. De SVIR geeft een kader voor prioritering in het 'Infrafonds' en een selectief ruimtelijk beleid dat meer overlaat aan provincies / stadsregio's en gemeenten. Infrastructuur en ruimte worden door alle overheden in samenhang opgepakt.

Voor de uitwerking van het gemeentelijk beleid Beemster geeft het SVIR geen concrete aangrijpingspunten.

Provinciaal beleid

Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan (PVVP)

In oktober van 2007 is de actualisatie van het PVVP 2007-2013 vastgesteld. De algemene beleidsdoelstelling van de provincie was en blijft 'vlot en veilig door Noord-Holland'. Een goede veilige bereikbaarheid is cruciaal voor de provincie, voor de economie, maar ook voor de leefkwaliteit van de burgers. De provincie zet zich in op drie fronten (benutten, beprijzen en bouwen) om die bereikbaarheid te kunnen waarborgen. Dit betekent blijvende inzet om de weggapaciteit te vergroten daar waar nodig, maar ook inzetten op het gebruik van alternatieven voor de weg en optimalisatie van de verplaatsing in de 'keten'. Bij de keuzes voor uitbreiding van de weggapaciteit wordt rekening gehouden met de effecten voor het gehele (relevante) netwerk.

Het provinciaal verkeer- en vervoersplan bevat een aantal speerpunten:

- anders betalen voor mobiliteit;
- ketenmobiliteit en mobiliteitsmanagement;
- impuls fiets;
- hoogwaardig openbaar vervoer;
- verkeersmanagement en ICT-ontwikkelingen;
- goederenvervoer;
- ruimtelijke ontwikkelingen.

Naast deze speerpunten blijft provincie inzetten op een verkeersveilige weginfrastructuur.

Structuurvisie

Bereikbaarheid is cruciaal voor de verdere economische ontwikkeling van de provincie en de toegankelijkheid van voorzieningen voor bewoners en bezoekers. Daarom investeert de provincie in bereikbaarheid. De provincie benut bestaande verkeers- en vervoersnetwerken zo goed mogelijk, zowel afzonderlijk als in onderlinge samenhang. Daarnaast wil de provincie een enkele ontbrekende schakel in de netwerken toevoegen.

De provincie streeft naar een duurzaam evenwicht tussen verkeer en vervoer, ruimtelijke ontwikkelingen, natuur en landschap, gezondheid en veiligheid. Op provinciaal of regionaal niveau betekent dit dat nieuwe ontwikkelingen op het gebied van woningbouw en werkgelegenheid worden gekoppeld aan de (tijdige) aanwezigheid van openbaar vervoer en dat de provincie streeft naar verdichting in stedelijke gebieden. Op lagere schaal werkt de provincie aan een goede ruimtelijke inpassing van de infrastructuur in haar omgeving.

De provincie streeft naar een snel, veilig, betrouwbaar en robuust regionaal wegennet.

PMI

Gedeputeerde Staten hebben op 9 oktober 2012 het Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur (PMI) 2013-2017 vastgesteld.

N243-06, studie 2017

De N243 loopt van de N242 naar de A7, maar er staat groot onderhoud gepland op het gedeelte tussen de N509 en Avenhorn. In het kader van trajectbenadering wordt gestreefd eens in de 12 jaar grootschalige werkzaamheden op een wegvak uit te voeren. Daarom is dit onderhoudsproject opgenomen in de studiefase van het PMI, zodat onderzocht kan worden of er gelijktijdig met het groot onderhoud aanpassingen aan het traject worden gerealiseerd. Op deze manier wordt de overlast voor de weggebruiker zoveel mogelijk beperkt.

N244-01, studie 2013-2015

De provincie werkt aan een goede bereikbaarheid van de regio Purmerend. Een onderdeel hiervan is de verdubbeling N244, gedeelte A7 en N247. De verdubbeling is opgenomen in de structuurvisie Noord-Holland. In dit project is de aansluiting van de Purmerenderweg op de N244 opgenomen. *Zie verder bijlage 4.*

N509-03, realisatie 2012-2013

Een aantal jaar geleden is een deel van de N509 heringericht als erftoegangsweg. De weg wordt heringericht met een rijloper, fietssuggestiestroken en waar nodig parkeerstroken. *De herinrichting heeft inmiddels plaatsgevonden.*

Regionaal beleid

Het verbeteren van de bereikbaarheid is een van de doelen van de Stadsregio Amsterdam. Er wordt gewerkt aan verbetering en uitbreiding van de regionale infrastructuur voor auto, openbaar vervoer en fiets. Ook op het gebied van verkeersveiligheid en vervoermanagement is de Stadsregio actief.

RVVP

De stadsregio Amsterdam haar beleidskader op het gebied van verkeer en vervoer vastgelegd in het Regionaal Verkeer- en Vervoerplan (RVVP). Dit plan is richtinggevend voor de beleidsontwikkeling tot 2014 en voor de uitvoering van de exploitatie van het openbaar vervoer en de subsidieverlening op het gebied van infrastructuur en verkeersveiligheid. Door de jaren is het beleid op onderdelen geactualiseerd middels de Regionale OV-Visie 2010-2030 en het Regionaal Netwerk Fiets. Jaarlijks wordt voor het RVVP een uitvoeringsprogramma opgesteld, iedere twee jaar wordt het beleidskader geëvalueerd.

Het RVVP van de Stadsregio kent een aantal functies:

- Het dient als kader voor de verdeling van financiële middelen voor investeringen in regionale infrastructuur (BDU) en exploitatie van openbaar vervoer.
- Het dient als handvat voor prioriteitstelling voor projecten en activiteiten in de regio.
- Het fungeert als wettelijk kader voor verkeer- en vervoerbeleid van de 16 gemeenten binnen de Stadsregio, bijvoorbeeld qua parkeerbeleid, locatiebeleid, regionale infrastructuur.
- Het geeft overzicht van de acties en projecten die van andere partijen worden gevraagd.

Het RVVP gaat uit van een samenhangende aanpak van de bereikbaarheidsproblemen. Er wordt ingezet op het uitnutten van de sterke kanten van het bestaande aanbod van OV en wegcapaciteit, maar het kan niet zonder uitbreiding van deze capaciteit en verdere beïnvloeding van de vraag naar mobiliteit. Ook is een goed samenspel tussen ruimtelijke ontwikkelingen en verkeer en vervoer noodzakelijk.

In de Stadsregio is het maatregelenpakket Beter Benutten MRA in uitvoering.

Speerpunten RVVP

- A. Regionaal Netwerk Weg.
- B. Regionaal Openbaar Vervoer.
- C. Regionaal Netwerk Fiets.
- D. Ketenmobiliteit.
- E. Mobiliteitsmanagement & Prijsbeleid.
- F. Leefbaarheid en Duurzaamheid.
- G. Verkeersveiligheid.
- H. Goederenvervoer.
- I. Gebiedsgericht Samenwerken.

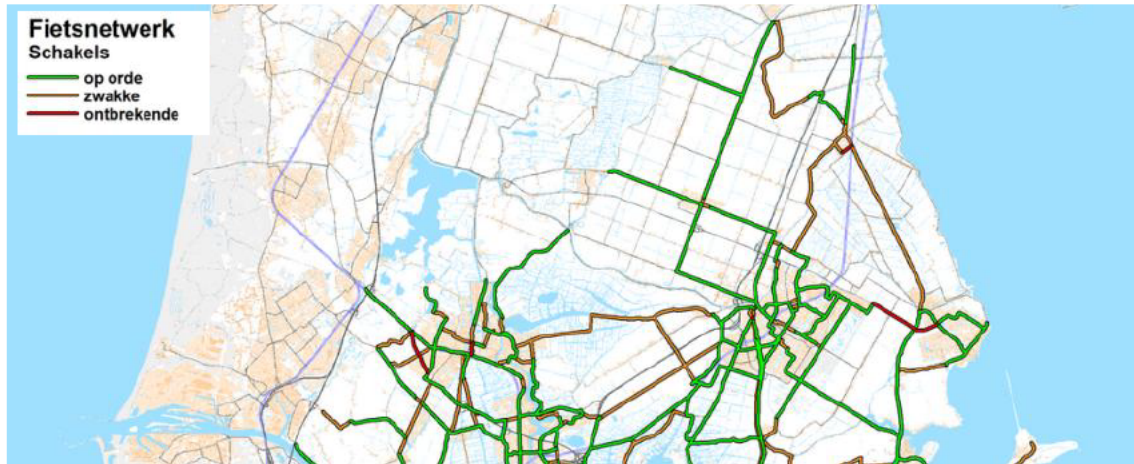
In het RVVP wordt een aantal maatregelen genoemd die relevant zijn in het kader van het op te stellen GVVP Beemster:

- Verdubbeling N244 tussen A7 en N247, inclusief aansluiting Purmerenderweg op de N244.
- In december 2011 is de nieuwe concessie Waterland gestart. Het bedrijf EBS verzorgt tot december 2018 het openbaar vervoer in de regio Waterland. De Stadsregio monitort de kwaliteit van het openbaar vervoer.
- Realisatie van DRIS-panelen op 5 haltes in de gemeente Beemster.
- De Stadsregio vraagt aandacht voor een goede fietsontsluiting van de nieuwbouwwijk Zuidoostbeemster en is bereid mee te denken bij de uitwerking hiervan.
- De Stadsregio heeft het streven om voor 2015 80% van de Top 100 verkeersonveilige locaties te hebben opgelost. In de gemeente Beemster gaat het om de locaties Kwadijk-Kwadijkerweg-Oostdijk (nr. 87) en Zuiddijk-Zuiderweg (nr. 88).

- In de gemeente Beemster worden diverse verkeerseducatieprojecten 0-18 jaar uitgevoerd door Schoolbegeleidingsdienst Zaanstreek - Waterland en VVN.

Regionaal Fietsnetwerk

De Stadsregio Amsterdam wil het fietsgebruik in de regio stimuleren, met name in het woon-werkverkeer. Daarom werkt de Stadsregio aan de realisatie van een regionaal fietsnetwerk, dat aansluit op alle belangrijke OV-knooppunten in de regio. De kaart van het regionaal fietsnetwerk is een toetsingskader bij de aanvraag van subsidies voor regionale fietsprojecten.



Uitsnede regionaal fietsnetwerk Stadsregio Amsterdam.

Beleid Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier

Het Hoogheemraadschap (HHNK) heeft haar visie op verkeersveiligheid en wegcategorisering beschreven in haar verkeersveiligheidsplan. Dit plan gaat in op de pijlers ten aanzien van duurzaam veilig en de wegcategorisering van haar wegen conform deze pijlers. Dit beleidsplan is van belang voor de gemeente Beemster, aangezien de meeste wegen in het buitengebied van HHNK zijn. Bij inrichtingsmaatregelen is afstemming nodig over de juiste overgang van snelheidsregimes en komconstructies.

Verkeersveiligheidsplan (2006)

Verkeersveiligheid is een belangrijk aspect van het wegenbeleid. Onder de noemer Duurzaam Veilig hebben rijk, provincie, gemeenten en HHNK afspraken gemaakt om het aantal verkeersslachtoffers fors terug te dringen. Om dat doel te bereiken is een verkeersveiligheidsplan opgesteld, waarbij de wegen zijn ingedeeld in categorieën met verschillende snelheidslimieten en het wegennet duurzaam en veilig is ingericht volgens drie veiligheidsprincipes:

- voorkomen van onbedoeld gebruik van weg (bijvoorbeeld sluipverkeer);
- voorkomen van grote verschillen in rijrichting, snelheid en massa van voertuigen;
- voorkomen van onzekerheden bij weggebruikers door overal dezelfde voorrangregeling.

Doel van het verkeersveiligheidsplan is om een herkenbare en eenduidige vormgeving van het wegennet te krijgen. Belangrijke elementen zijn routenetwerken voor alle vervoerwijzen, bermbeheer, bebakening, bewegwijzering en openbare verlichting. HHNK heeft voornamelijk wegen in de categorie 'erftoegangswegen', waar een snelheidslimiet van 60 km/uur geldt. Het streven is al deze wegen consequent in te richten en een uniforme voorrangregeling in het gebied door te voeren.

Daarnaast zal HHNK als wegbeheerder adequaat optreden bij verkeersonveilige situaties. Om dergelijke situaties op te sporen, verzamelt HHNK zoveel mogelijk informatie. Dit gebeurt via inspecties, monitoring en registratie van ongevallen en verkeerstellingen. De verkeerstellingen vinden op projectmatige basis plaats. Ook wordt informatie ingewonnen bij politie, hulpdiensten en andere belanghebbenden.

Wegenbeleidsplan 2012-2017

HHNK formuleert in haar wegenbeleid een aantal uitgangspunten, waaronder:

- het maatschappelijke gewenste effect dat HHNK wil bereiken is: 'Veilige wegen'. Verkeersveiligheid staat dan ook op de eerste plaats en gaat altijd voor op bereikbaarheid, berijdbaarheid en inpassing van de wegen in het landschap;
- mobiliteit draagt bij aan de economische groei en geeft mensen de kans zich te ontwikkelen en te ontspannen. Hierbij gaat het niet alleen om automobilititeit, maar ook om het bevorderen van het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer;
- een actuele categorisering draagt bij aan de routesturendheid van het verkeer en daarmee aan de bereikbaarheid van en binnen het beheergebied. Categorisering is leidend voor de inrichting van de weg. Voor bereikbaarheid kunnen geografische, fysische en ecologische factoren zoals kanalen, spoorlijnen en ecologische verbindingzones een barrière vormen. Per geval zal er altijd een kosten-batenanalyse worden gemaakt om te kijken in hoeverre hier speciale maatregelen voor genomen moeten worden.
- Uitgaande van de huidige situatie voert HHNK het wegenbeheer tegen zo laag mogelijke kosten uit (werk met werk). HHNK bekijkt de mogelijkheden om taken slim te organiseren.
- De initiatiefnemer is bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen verantwoordelijk voor eventuele noodzakelijke aanpassingen van wegen. HHNK neemt deze alleen in beheer als het gaat om utilitaire voorzieningen of infrastructuur buiten de bebouwde kom in de zin van de Wegenverkeerswet.
- HHNK werkt samen met de andere wegbeheerders in het beheergebied. Daarnaast ondersteunt het (landelijke) publiekscampagnes om verkeersveilig gedrag te bevorderen.
- HHNK draagt met zijn taken bij aan de belevingswaarde van het beheergebied. Het gaat daarbij om natuurwaarden, cultuurhistorische en landschappelijke waarden.

www.grontmij.nl