

BIJLAGE B: Toelichting besluit:

Voornemen verkeersbesluit geslotenverklaringen voor vrachtauto's op de wegen de Boekert in Oosterblokker, Dr. Wijtemalaan in Westwoud en de Nieuweweg in Hoogkarspel.

Deze toelichting strekt ter toelichting op het voorgenomen verkeersbesluit.

1.	Aanleiding	2
2.	Verkeerskundige analyse: verkeersveiligheid	3
2.1.	Verkeersveiligheid algemeen	3
2.1.1.	Algemeen: verkeersveiligheid door weginrichting	3
2.1.2.	Algemeen: verkeersveiligheid door omgevingsfactoren	4
2.2.	Huidige situatieschets en gewenste situatie.....	4
2.3.	Gevolg in perspectief: omrijden	4
3.	Verkeerssituatie: huidige en gewenste situatie - locatiespecifiek	5
3.1.	Boekert: verkeersveiligheid en omgevingsfactoren.....	5
3.2.	Weren zwaar vrachtverkeer Boekert: het verwachte effect.....	6
3.3.	Dr. Wijtemalaan	7
3.4.	Weren zwaar vrachtverkeer Dr. Wijtemalaan: het verwachte effect.....	8
3.5.	Nieuweweg	8
3.6.	Weren zwaar vrachtverkeer Nieuweweg: het verwachte effect.....	9
4.	Gevolgen verkeersbesluit: Stede Broec	9
5.	Beleid	9
	Nationaal – SPV2030	9
	Provinciaal	11
	Gemeentelijk – beleid van het College.....	11
6.	Leefbaarheid	12
7.	Bijlagen	14

1. Aanleiding

Gemeente Drechterland werkt aan de verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving. Om deze opgave te realiseren heeft de gemeente Drechterland in het bestuursakkoord ambities geformuleerd. De gemeente Drechterland wil een veilige gemeente zijn. Ook is als ambitie geformuleerd om de verkeersveiligheid nadrukkelijk een rol te laten spelen in de bestuursperiode vanwege de aanpak van de 'Noord-Zuid-problematiek'. In de huidige situatie belast zwaar vrachtverkeer onnodig het wegennet van de gemeente Drechterland.

In het bijbehorende uitvoeringsprogramma van het akkoord zijn nadere concrete beleidsambities geformuleerd, waaronder de optimalisatie van de weginfrastructuur. Om bij te dragen aan de voornoemde ambities is de volgende doelstelling geformuleerd: *“Terugdringen overlast zwaar verkeer in de kernen en ontmoedigen van niet noodzakelijk doorgaand vrachtverkeer in de kernen”*.

Vanuit deze ambities uit het bestuursakkoord en de voornoemde geformuleerde doelstelling wordt ingezet op de terugdringing van vrachtverkeer in de kernen Oosterblokker, Westwoud en Hoogkarspel, welk verkeer geen herkomst of bestemming heeft. Dit is mogelijk gezien de ingebruikname van de N307 (Westfrisiaweg). Hierdoor bestaan er goede alternatieve routes zoals het provinciale wegennet of de (stedelijke) hoofdwegenstructuur.

In juli 2019 heeft het college van burgemeester en wethouders van Drechterland (hierna: het College) een voorgenomen verkeersbesluit gepubliceerd. Op deze voorgenomen verkeersbesluiten zijn destijds diverse zienswijzen ingediend. Dit gaf aanleiding om het voorgenomen verkeersbesluit nog niet vast te stellen en een gewijzigde voorgenomen verkeersbesluit te publiceren. Dit is gebeurd in januari 2020. Naar aanleiding van de zienswijzen die zijn ingediend op dit voorgenomen verkeersbesluit heeft het College nogmaals nader bezien of tegemoet kan worden gekomen aan de ingediende zienswijzen om zoveel mogelijk recht te doen aan de zienswijzen, zonder de voornoemde ambitie en doelstelling uit het oog te verliezen. Dit heeft geresulteerd in een wijziging van het voorgenomen verkeersbesluit.

De belangrijkste wijzigingen ten opzichte van het tweede voorgenomen verkeersbesluit zijn de volgende:

1. De voorgenomen geslotenverklaring op de Zuiderdracht is komen te vervallen.
2. In plaats van de eerdere voorgenomen geslotenverklaring op de Zuiderdracht is het College voornemens om hiervoor in de plaats te besluiten tot een geslotenverklaring op de Boekert.
3. De voorgenomen geslotenverklaring op de Oosterblokker is komen te vervallen.
4. De voorgenomen geslotenverklaring op de Dr. Wijtemalaan te wijzigen naar de voorgenomen geslotenverklaring zoals die was voorzien in het eerste voorgenomen verkeersbesluit.

2. Verkeerskundige analyse: verkeersveiligheid

In de huidige situatie belast zwaar vrachtverkeer het wegennet van de gemeente Drechterland. Dit is een verkeerskundig ongewenste situatie vanuit het oogpunt van de verkeersveiligheid. De situatie wordt lokaal ook wel gekwalificeerd als 'de noord-zuid-problematiek'. Het zware vrachtverkeer maakt gebruik van de noord-zuid-routes door de kernen van de gemeente Drechterland. Uit kentekenonderzoeken¹ blijkt dat een aanzienlijk deel van dit zwaar vrachtverkeer 'doorgaand vrachtverkeer' is.

2.1. Verkeersveiligheid algemeen

2.1.1. Algemeen: verkeersveiligheid door weginrichting

Uit oogpunt van de verkeersveiligheid kan scheiding van verkeerstromen (ontvlechten) wenselijk zijn. Het is wenselijk dat kwetsbare langzaam verkeersdeelnemers (fietsers, voetgangers) zoveel mogelijk worden gescheiden van gemotoriseerd verkeer. Zeker daar waar het gaat om vrachtverkeer geldt dit nog sterker, onder andere vanwege de dode-/blindehoek. Conflicten tussen gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeersdeelnemers hebben bovendien vaak persoonlijk letsel als gevolg, waarbij het een feit van algemene bekendheid is dat de kans op (zwaar) letsel groter is bij een conflict tussen een langzaam verkeersdeelnemer en een vrachtauto.

Ontvlechting is echter niet altijd wenselijk. Dit is afhankelijk van de wegcategorie. De landelijke trend is om binnen de bebouwde kom wegen hoofdzakelijk aan te wijzen als 30 km/u wegen² (wegcategorisering ETW30 met verblijfsfunctie) en conform de CROW-richtlijnen³ als zodanig in te richten. Hier staat de verblijfsfunctie centraal waar langzaam verkeer en gemotoriseerd verkeer juist weer met elkaar wordt vermengd.

Een van de uitgangspunten bij 30 km/u wegen is - waar mogelijk - de verkeersfunctie van een weg terug te brengen tot een verblijfsfunctie. Een goede oplossing daarbij is het weren van doorgaand gemotoriseerd verkeer, waaronder doorgaand zwaar vrachtverkeer. In 30 km/u-zones zou alleen bestemmingsverkeer moeten rijden. Wanneer de verblijfsfunctie van de weg niet in overeenstemming is met het aandeel gemotoriseerd verkeer, dan wordt er gezocht naar alternatieve verkeersroutes om de verkeersintensiteiten van het gemotoriseerde verkeer te verminderen.

Goede veilige en alternatieve routes binnen een gemeente zijn er wanneer er bijvoorbeeld een goede ringstructuur aanwezig is. In die situatie kan ingezet worden op sturing van gemotoriseerd verkeer, waaronder zwaar vrachtverkeer, op het gebruik van de provinciale 'ringstructuur'. Naast de functie van een 30 km/u weg bepaalt ook het dwarsprofiel (beschikbare passeerruimte) in belangrijke mate de verkeersveiligheid.

¹ Bijlage 1 van deze toelichting: Kentekenonderzoek Connection Systems dec.2018, febr. 2019

² Bron: Kennisplatform CROW – afwegingskader 30 km/u

³ Bron: CROW publicatie 315 "Basiskennmerken wegontwerp, categorisering en inrichting van wegen", oktober 2012.

2.1.2. Algemeen: verkeersveiligheid door omgevingsfactoren

Behalve de weginrichting kunnen ook omgevingsfactoren de verkeersveiligheid beïnvloeden. Zo is het een bekend feit dat de aanwezigheid van een spoorlijn op maaiveldniveau een barrière voor diverse verkeersstromen binnen een gemeente kan zijn.

2.2. Huidige situatieschets en gewenste situatie

In de huidige situatie belast zwaar vrachtverkeer het wegennet van de gemeente Drechterland. Dit is verkeerskundig onwenselijk. In paragraaf 3 wordt dit per locatie kort toegelicht. De locaties van de geslotenverklaringen liggen nabij de spoorlijn Hoorn-Enkhuizen. De spoorlijn ligt als een centrale 'waterscheiding' in westelijke en oostelijke richting dwars door de gemeente Drechterland. Parallel aan deze spoorlijn lopen ten noorden en ten zuiden goede provinciale wegverbindingen zoals de Westfriisaweg (N307), de N506 (Blokdiijk/De Hout) en de N505 (Drechterlandseweg).

Bedrijventerreinen zouden via de kortste routes richting hoofdwegenstructuren haar vrachtverkeer moeten ontsluiten. Wanneer zwaar vrachtverkeer zo snel mogelijk van het gemeentelijk wegennet verdwijnt, nemen de kansen op conflicten tussen vrachtauto's en andere verkeersdeelnemers af. Het minimaliseren van een ongevalskans is vooral van belang voor kwetsbare langzaam verkeersdeelnemers (fietsers, voetgangers). Een verkeersongeval tussen een vrachtauto en een langzaam verkeersdeelnemer kent vaak een ernstige afloop.

Met de aanwezige 'ringstructuur' van provinciale wegen in combinatie met de aanwezige spoorlijn liggen er grote kansen om doorgaand zwaar vrachtverkeer in de gemeente te weren en af te wikkelen op de daarvoor bestemde provinciale hoofdwegenstructuur. Landbouwverkeer daarentegen zal altijd worden afgewikkeld via het gemeentelijk wegennet, omdat landbouwvoertuigen niet op provinciale wegen mogen rijden. Door de 'ringstructuur' met alle radiale gemeentelijke wegverbindingen wordt de bereikbaarheid van alle woonadressen en bedrijven gegarandeerd voor al het gemotoriseerd verkeer. Vanuit die gedachtegang is de keuze gemaakt om op de voorgenomen locaties een geslotenverklaring in te stellen voor zwaar vrachtverkeer.

2.3. Gevolg in perspectief: omrijden

Omrijden is voor gemotoriseerd verkeer qua tijdsfactor minder zwaarwegend dan voor langzaam verkeer. Het mag verder duidelijk zijn dat op lange afstandsritten auto's en vrachtauto's op regionale schaal eerder keuzes kunnen maken om een alternatieve route te nemen. Omrijdafstanden moeten derhalve in het juiste perspectief worden geplaatst. Om de omrijdafstanden in perspectief te plaatsen zijn verkeerskundig de omrijdafstanden in beeld gebracht. Verwezen wordt naar bijlage 2 van deze toelichting.⁴ Wanneer het omrijden van verkeer een positieve bijdrage levert aan de verkeersveiligheid is dit aanbevelenswaardig.

⁴ Bijlage 2 van deze toelichting: afstanden en omrijdroutes

3. Verkeerssituatie: huidige en gewenste situatie - locatiespecifiek

In deze paragraaf is kort de huidige verkeerssituatie uiteengezet in relatie tot de verkeersveiligheid. Volledigheidshalve is ook een foto-impressie⁵ gemaakt, waarin de huidige situaties zijn weergegeven. De foto-impressie is als bijlage 3 bij deze toelichting gevoegd.

3.1. Boekert: verkeersveiligheid en omgevingsfactoren

Verkeersveiligheid: weginrichting en verkeersintensiteit

De Boekert kent een wettelijk toegestane snelheid van 30 km/u en de rijbaan heeft een beperkt breedteprofiel. Het breedteprofiel van Boekert bedraagt ca. 6,80 meter. Deze weg zou in principe een verblijfsfunctie -erftoegangsweg (ETW30)- moeten vervullen. Deze functie van de Boekert staat echter onder druk door de aanwezige motorvoertuigen en het hoge aandeel vrachtverkeer. Dit komt mede doordat de Boekert een verbindingsweg is tussen de Noorderdracht, Westerblokker, Oosterblokker en de Zuiderdracht. Hierdoor ontstaat er ook een directe verbinding tussen de provinciale wegen Westfriisaweg (N307) in het noorden en de Blokdijk (N506) in het zuiden. De verkeersintensiteiten van de Boekert bedragen zo'n 7.000 à 8.000 motorvoertuigen per etmaal⁶. Binnen het principe van Duurzaam Veilig (SWOV) wordt als richtlijn voor een erftoegangsweg in de bebouwde kom een verkeersintensiteit van < 5.000 motorvoertuigen per etmaal gehanteerd.

Met de informatie uit het kentekenonderzoek van Connection Systems is een verkeerskundige analyse gemaakt met betrekking tot het aandeel (zwaar) vrachtverkeer in de Boekert⁷. Het aantal lichte vrachtauto's ligt bij dit onderzoek rond de 1.300 voertuigen en het aantal zware vrachtauto's bedraagt bijna 300 voertuigen. Aangezien geen panden met een verkeersaantrekkende werking voor vrachtverkeer in de Boekert zijn gelegen, kwalificeert dit verkeer zich als doorgaand vrachtverkeer. Van de 300 zware vrachtauto's zijn er ook nog zo'n 120 zware vrachtauto's die geen enkele bestemming hebben in de directe nabijheid van de Boekert. Zo ook niet voor bedrijventerrein Gildenweg en omgeving.

Vanwege deze situatie is het niet mogelijk om een passend wegontwerp (ETW30) conform CROW-richtlijnen met verblijfsfunctie te realiseren. De huidige verkeersbelastingen en samenstelling van het verkeer (mn. zwaar vrachtverkeer), staan een goed en veilig ETW30-wegontwerp met een verblijfsfunctie in de weg.

Omgeving

In de omgeving waarbinnen de Boekert is gelegen, is een spoorwegovergang aanwezig. Deze is in het midden gelegen. Wanneer deze spoorwegovergang gesloten is, kan er een onoverzichtelijke en gevaarlijke situatie ontstaan. (Brom-)fietsers kunnen gemakkelijk verdwijnen in dode-/blindehoeken van zwaar vrachtverkeer. Dit wordt nog verkeersgevaarlijker wanneer (brom-)fietsverkeer langsrij gaat rijden.

⁵ Bijlage 3 van deze toelichting: Foto-impressie huidige situaties

⁶ Bijlage 4 van deze toelichting: verkeersstellingen Boekert

⁷ Bijlage 5 van deze toelichting: verkeerskundige analyse (zwaar) vrachtverkeer Boekert

Twee straten zijn aangesloten op de Boekert: de Noorderdracht en de Zuiderdracht. Voor de Noorderdracht geldt een wettelijk toegestane snelheid van 50 km/u. De verkeersintensiteiten bedragen 3.500-4.000 motorvoertuigen per etmaal⁸. De Noorderdracht heeft een breedteprofiel van 6,00 à 6,50 meter. Binnen dit breedteprofiel zijn fietsstroken opgenomen. Het fietsverkeer op de Noorderdracht geniet hier dus geen fysieke bescherming van het passerend gemotoriseerd verkeer. Zeker bij de passage van een vrachtauto met een fietser zal deze laatste zich subjectief (gevoelsmatig) onveilig voelen. De Noorderdracht kenmerkt zich verder als een weg met relatief lange rechtstanden. Omdat het doorzicht niet direct wordt belemmerd, kan dit de snelheid van het gemotoriseerd verkeer enigszins in negatieve zin beïnvloeden.

Ook voor de Zuiderdracht geldt een wettelijk toegestane snelheid van 50 km/u. De verkeersintensiteiten bedragen zo'n 3.500 motorvoertuigen per etmaal⁹. Het breedteprofiel van deze weg ligt rond de 5,50 meter. Mede door het kronkelige lengteprofiel en de relatief krappe rijbaanbreedte drukt dit de snelheid van het gemotoriseerd verkeer op natuurlijke wijze. Aan de oostzijde van de Zuiderdracht is een vrijliggend tweerichtingen bereden fietspad gelegen. De fietser wordt hier enigszins beschermd van langsrijdend gemotoriseerd verkeer door de aanwezige groenstrook. Deze groenstrook is verder voorzien van een bomenrij. Deze vrijliggende fietsvoorziening van de Zuiderdracht is uit verkeersveiligheidsoogpunt voor fietsers een groot voordeel omdat conflictkansen met gemotoriseerd verkeer in vergelijking tot de verkeerssituaties Boekert en Noorderdracht kleiner is.

3.2. Weren zwaar vrachtverkeer Boekert: het verwachte effect

Het is wenselijk dat het aandeel vrachtverkeer drastisch afneemt in de Boekert. Vanwege de huidige situatie is het niet mogelijk om een passend wegontwerp (ETW30) conform CROW-richtlijnen met verblijfsfunctie te realiseren. Door zwaar vrachtverkeer op deze weg te weren ontstaan er kansen om wel tot een passend wegontwerp te komen. Dit is dan ook een te verwachte effect van deze maatregel. Andere effecten zijn de verbetering van de verblijfskwaliteit en de algehele verkeersveiligheid in deze straat.

In perspectief tot de omgeving is het te verwachte effect dat aanliggende straten worden ontlast. Circa 120 zware vrachtauto's - zonder lokale bestemming in de omgeving- zullen namelijk een andere route volgen.

Er is overwogen om een fysieke afsluiting te realiseren, echter omdat de Boekert altijd toegankelijk moet blijven voor calamiteitenverkeer is een fysieke afsluiting voor zwaar vrachtverkeer niet mogelijk. Verder moeten landbouwvoertuigen gebruik kunnen blijven maken van deze weg, mede omdat de provinciale 'ringstructuur' geen alternatief biedt voor landbouwverkeer (uitgezonderd parallelwegen). Landbouwvoertuigen zullen daarom gebruik moeten blijven maken van het gemeentelijk wegennet.

Om bij te dragen aan de verkeersveiligheid, invulling te geven aan de ambitie en invulling te geven aan de doelstelling van de gemeente, moet het weren van zwaar vrachtverkeer in de Boekert worden

⁸ Bijlage 6 van deze toelichting: Verkeersstellingen Noorderdracht

⁹ Bijlage 7 van deze toelichting: Verkeersstellingen Zuiderdracht

uitgevoerd door middel van het plaatsen van verkeersborden model C7; geslotenverklaring vrachtauto's.¹⁰

De keuze voor de geslotenverklaring is van invloed op de bereikbaarheid van het bedrijventerrein Gildenweg. Het gevolg van de keuze voor een geslotenverklaring is dat het bedrijventerrein Gildenweg hierdoor alleen toegankelijk is vanaf de Zuiderdracht. Met de gegevens uit het kentekenonderzoek is een analyse gemaakt van de verkeersbelastingen¹¹ op de Zuiderdracht. Er wordt een vergelijking gemaakt waarbij de Boekert toegankelijk is voor zwaar vrachtverkeer (huidige situatie) en een waarbij de geslotenverklaring van zwaar vrachtverkeer van kracht is. Uit deze verkeersanalyse blijkt dat met gebruikmaking van de Boekert het aantal zware vrachtauto's ca. 240 stuks bedraagt en bij een geslotenverklaring voor zware vrachtauto's op de Boekert er dan ca. 140 zware voertuigen op de Zuiderdracht rijden. Zoals eerder gezegd vervalt al het zware doorgaande vrachtverkeer tussen de provinciale wegen N307-Westfrisiaweg en N506-Blokdijk bekend is als de noord-zuidproblematiek.

3.3. Dr. Wijtemalaan

Verkeersveiligheid: weginrichting en verkeersintensiteit

Op het overgrote deel van de Dr. Wijtemalaan geldt een wettelijk toegestane snelheid van 50 km/uur. In de kern van Westwoud is een 30 km/u-zone van kracht. De weg is ca. 5,90 meter breedte en is over de gehele lengte voorzien van fietssuggestiestroken. Fietsverkeer van en naar Westwoud heeft geen alternatieve fietsroute voor de Dr. Wijtemalaan. Hier is dus altijd menging van gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer een feit. Weren van doorgaand verkeer vrachtverkeer is hier dus ook gewenst om conflictkansen met langzaam verkeersdeelnemers te minimaliseren. De afsluiting van de Dr. Wijtemalaan moet verder in perspectief worden geplaatst met de afsluiting van de Boekert. Zonder afsluiting zal Dr. Wijtemalaan een alternatieve parallelle vrachtverkeerroute worden voor verkeer (waterbedeffect) van de Boekert. Hierdoor zou het ETW30-wegontwerp van Westwoud met een verblijfsfunctie onder druk komen te staan.

Omgeving

Ten noorden van de Dr. Wijtemalaan ligt het Laantje. Deze weg sluit in noordelijke richting aan op de provinciale N307 (Westfrisiaweg). Voor het Laantje is vanaf het kruispunt Dr. Wijtemalaan tot aan de Bootsgezellenweg een 30 km/u-zone ingesteld. Noordelijk van de Bootsgezellenweg geldt hier een maximum snelheid van 50 km/u. De weg heeft ook een profielbreedte van ca. 5,90 meter en hier zijn eveneens fietssuggestiestroken aangebracht.

Ten zuiden van de Dr. Wijtemalaan ligt het Zittend. Deze weg sluit in zuidelijke richting aan op de provinciale N506 (Blokdijk). Het noordelijke gedeelte van het Zittend waar ook de meeste bebouwing aan gelegen is, kent een wettelijk toegestane snelheid van 50 km/u. Verder naar het zuiden richting de N506 mag er 60 km/u worden gereden. Het noordelijke deel van het Zittend is voorzien van fietsstroken en het overgrote deel van de weg heeft géén fietsvoorzieningen tot aan de kruising met de provinciale weg N506. Om deze reden is deze weg ook minder geschikt voor menging van fiets- en gemotoriseerd verkeer.

¹⁰ Bijlage 8 van deze toelichting: situatietekening geslotenverklaring vrachtauto's Boekert

¹¹ Bijlage 9 van deze toelichting: Verkeersanalyse verkeersbelastingen Zuiderdracht zonder/met afsluiting Boekert

3.4. Weren zwaar vrachtverkeer Dr. Wijtemalaan: het verwachte effect

Door het afsluiten van de spoorwegovergang Doctor Wijtemalaan¹² moet al het zwaar vrachtverkeer van het industriegebied Westwoud (Industrieweg) via het noorden naar de Westfrisiaweg (N307) rijden. Bij het voorgenomen verkeersbesluit van 8 januari 2020 was voorgesteld om hier het wegvak Dr. Wijtemalaan gelegen tussen het Wijzenddijkje en Dr. Wijtemalaan huisnummer 31 af te sluiten voor zwaar vrachtverkeer. Dit voornemen werd door verschillende bedrijven van het Westwoudse industriegebied in hun zienswijze aangegeven als ongewenst. Hiermee zou de directe verbinding van het bedrijventerrein met de Westfrisiaweg (N307) komen te vervallen, die voor hun bedrijfsvoering qua verkeersontsluiting juist zo'n belangrijke functie vervult. De Westfrisiaweg is voor een vlotte doorstroming van het verkeer door de provincie aangelegd en sluit ook direct aan op de A7. Het valt echter niet te ontkennen dat het kruispunt Dr. Wijtemalaan, Laantje, Dr. Nuijensstraat beperkt doorzicht heeft en ruimtelijke beperkingen kent. Dit geldt natuurlijk niet alleen voor vracht- en landbouw-verkeer, maar ook voor alle overige verkeersdeelnemers die deze kruising gebruiken. Door plaatselijke bekendheid van de weggebruikers zal deze 'bottleneck' overwegend voorzichtig worden benaderd. Oneigenlijk zwaar vrachtverkeer (zonder bestemming bedrijventerrein Industrieweg – Westwoud) wordt hiermee voorkomen. Hiermee wordt ook het zogenaamde waterbedeffect van de afsluiting Boekert voorkomen.

3.5. Nieuweweg

De Nieuweweg kenmerkt zich hoofdzakelijk als woongebied. In het directe invloedsgebied van de geslotenverklaring is slechts één bedrijf (bakkerij 't Broodhuys) gelegen. Desalniettemin vervult de Nieuweweg een dubbele functie. Enerzijds fungeert de weg als een ontsluitingsweg voor noord-zuidverkeer (vice versa) met bijbehorend gebruik en anderzijds is de weg een woonstraat die een meer ontsluitende erffunctie heeft. Dit vertaalt zich in allerlei dilemma's over gebruik en inrichting. De weg kent onder andere een snelheidsregime van 30 km/u, maar heeft de uitstraling van een 50 km/u-weg en ook de V85 snelheid lag in 2017 met 46 km/u dichterbij de 50 km/u dan 30 km/u. Het grootste knelpunt op de Nieuweweg is daarom ook deze dubbele functie. Hier is echter weinig aan te veranderen door de ligging. Tijdens een verkeersonderzoek (kruispunttelling) Nieuweweg-Streekweg is geconstateerd dat er in 2019 ca. 100 vrachtauto's per dag gebruik maken van de Nieuweweg. Dit aandeel vrachtverkeer heeft gezien de voorzieningen in de Nieuweweg geen directe bestemming en kan al zodanig als ongewenst doorgaand vrachtverkeer worden beschouwd.

Gezien de voornoemde inrichting en functie is het wenselijk om de weg zodanig in te richten dat doorgaand zwaar vrachtverkeer in ieder geval wordt geweerd¹³ en een waterbedeffect voorkomt.

¹² Bijlage 10 van deze toelichting: situatietekening geslotenverklaring vrachtauto's Dr. Wijtemalaan

¹³ Bijlage 11 van deze toelichting: situatietekening geslotenverklaring vrachtauto's Nieuweweg

3.6. Weren zwaar vrachtverkeer Nieuweweg: het verwachte effect

Thans zijn enkele ‘tijdelijke’ voorstellen in voorbereiding om de snelheid op deze weg te verminderen en die na één jaar worden geëvalueerd. Door zwaar vrachtverkeer alhier nu te verbieden, liggen er voor definitieve wegaanpassingen betere randvoorwaarden en uitgangspunten om te komen tot een aanscherping van de ‘tijdelijke’ verkeerskundige oplossing.

Wanneer deze afsluiting wordt gerealiseerd liggen er namelijk kansen om de 30km-zone van de Nieuweweg beter te ondersteunen met verkeerskundige maatregelen. Deze weg heeft nu een rechtstand vanaf de spoorwegovergang tot de Streekweg. Als het zwaar vrachtverkeer wordt geweerd zijn andersoortige of aanvullende snelheidsremmende voorzieningen denkbaar op deze weg.

4. Gevolgen verkeersbesluit: Stede Broec

In de dialoog met omliggende gemeenten zijn vanuit de gemeente Stede Broec eerder zorgen geuit vanwege de vrees voor verkeersoverlast van vrachtauto's vanuit Drechterland. Deze overlast acht het College van de gemeente Drechterland echter niet aannemelijk. Vrachtauto's vanuit Drechterland mogen in de huidige situatie niet in oostelijke richting het historische lint van Stede Broec berijden. Gemeente Stede Broec heeft hiervoor een geslotenverklaring voor zwaar vrachtverkeer ingesteld.

Ter verdere verificatie heeft praktijkonderzoek plaatsgevonden naar de huidige situatie. Bedrijventerrein Oosterwijzend (Hoogkarspel) heeft een eigen keerlus mogelijkheid. Hierdoor kunnen vrachtbewegingen eenvoudig worden afgewikkeld via de Houterweg/Slimweg naar de Westfrisiaweg (N307). Een bedrijf dat geen gebruik kan maken van de keerlus op bedrijventerrein Oosterwijzend is Bakker dé Houthandel. Aangezien alle laad-/loshandelingen van dit bedrijf plaatsvinden aan de oostzijde van het bedrijventerrein kunnen zij zwaar vrachtverkeer niet terugsturen via de Houterweg. Achteruitrijden en/of keren op deze weg met fietsende schooljeugd richting het Martinuscollege in de gemeente Stede Broec is ongewenst. Met de logistiek manager van de houthandel is contact geweest en zij hebben aangegeven aan dat altijd de route Oosterwijzend – Voetakkers wordt gevolgd richting de Westfrisiaweg (N307). Vanuit het bedrijventerrein Oosterwijzend is het aldus ook niet aannemelijk dat vrachtverkeer zonder bestemming in Stede Broec een route via het Stede Broecse wegennet gaat zoeken.

5. Beleid

In deze paragraaf is ook de beleidsmatige kant beschouwd. Het weren van doorgaand zwaar vrachtverkeer is passend binnen de beleidsopgaven op nationaal, provinciaal en gemeentelijk niveau. Het voor dit besluit relevante beleidskader betreft:

Nationaal – SPV2030

In het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV2030) is de ambitie neergelegd om te komen tot nul verkeersslachtoffers. Hiermee geeft het SPV2030 richting aan beleid. In het SPV2030 zijn negen

beleidsthema's benoemd. De voorziene oplossingsrichting in het besluit sluit goed aan bij deze thema's.

De belangrijkste thema's zijn:

- **Veilige infrastructuur**

De SPV2030 onderkent dat een veilige inrichting van wegen en fietspaden een voorwaarde is voor een veilige afwikkeling van het verkeer. De SPV2030 geeft aan dat een veilige ingerichte weg ongevallen kan voorkomen en letsel ernst van eventuele ongevallen kan beperken, hetgeen aansluit bij de veiligheidsvisie Duurzaam Veilig.

In de SPV2030 worden de gemeentelijke wegen genoemd waarop in absolute zin de meeste ongevallen voorkomen. De hoge mate van interactie tussen verkeersdeelnemers en de (toename van de) hoeveelheid kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals fietsers, speelt hierbij een rol.

Gestreefd wordt dat in 2030 er een significante verbetering bereikt is in de veilige inrichting van infrastructuur in heel Nederland.

Het weren van zwaar vrachtverkeer draagt bij aan de verbetering van de veilige inrichting van de infrastructuur. De huidige verkeersbelastingen staan een goed ontwerp conform de CROW-richtlijnen in de weg. Verwezen wordt naar paragraaf 3. Een van de uitgangspunten bij 30 km-zones is dat doorgaand autoverkeer wordt geweerd. Het weren van zwaar vrachtverkeer sluit hierop aan.

- **Heterogeniteit in het verkeer**

De SPV2030 onderkent dat in stedelijke gebieden de ruimte beperkt is en het druk is op de weg, het fietspad en het voetpad. De SPV2030 geeft aan dat de drukte toeneemt de komende jaren door verdere verstedelijking en groeiende mobiliteit. Dit met tot gevolg dat er meer potentiële ontmoetingen en conflicten tussen weggebruikers ontstaan.

In de SPV2030 worden de verschillen in vervoerswijzen genoemd, welke zonder maatregelen leidt tot een verhoogd ongevalsrisico voor verkeersdeelnemers. Dit brengt volgens de SPV2030 ook een risico met zich mee voor wat betreft letsel en de ernst daarvan voor de lichtere en langzamere verkeersdeelnemers naarmate de massa- en snelheidsverschillen tussen de verkeersdeelnemers groter zijn.

Een van de concrete gewenste resultaten is de inrichting van het verkeerssysteem op een wijze dat het veilig gedrag en veilige interacties tussen verschillende modaliteiten stimuleert.

De maatregel stimuleert een veilige interactie. Het zwaar vrachtverkeer wordt geweerd, hetgeen bijdraagt aan minder interacties. Langzaam verkeer geniet bescherming door te voorkomen dat er interactie plaatsvindt met zwaar verkeer.

- **Kwetsbare verkeersdeelnemers**

In de SPV2030 wordt onderkend dat langzaam verkeersdeelnemers kwetsbaarder zijn dan anderen in het verkeer, hetgeen risico's met zich meebrengt die effect hebben op de kans op en de ernst van ongevallen.

In de SPV2030 wordt aangegeven dat onbeschermden modaliteiten en kwetsbare groepen een verhoogd ongevalsrisico hebben in het verkeer.

Een van de resultaten is dat bij het (her)ontwerp van infrastructuur de kenmerken gelden van kwetsbare verkeersdeelnemers (o.a. kinderen, senioren) als ontwerpcriterium. Vanuit deze gedachtegang is de maatregel om zwaar vrachtverkeer passend. De kwetsbare verkeersdeelnemers worden beschermd nu zij op hun gedeelte van de weg in beginsel geen rekening hoeven te houden met zwaar vrachtverkeer.

Provinciaal

Omgevingsvisie NH 2050 en Beleidskader Verkeersmanagement

De provincie Noord-Holland ziet het wegennetwerk in Noord-Holland, ongeacht van welke wegbeheerder, als één geheel. In de omgevingsvisie is aangegeven dat verkeer dat niet in de centra en hun werkgebieden hoeft te zijn in die situatie zoveel mogelijk wordt omgeleid. In de omgevingsvisie wordt over de metropool aangegeven dat de A7 meer en meer de doorgaande route door de metropool wordt. Tezamen met de A7 maakt onder meer de Westfriisiaweg (thans ook bekend als N307) onderdeel uit van de hoofdwegenstructuur voor 'het doorgaand verkeer om de stad'. In het beleidskader verkeersmaatregelen is de weg ook gekwalificeerd als een VM+ weg. Dergelijke wegen worden gezien als een regionale en stedelijke verbindingsweg. Bovendien vormen dergelijke wegen ook een verbindingen tussen economische centra en woongebieden.

In dat kader past de geslotenverklaring op de locaties voor zwaar vrachtverkeer goed in dit provinciale kader. Immers met de geslotenverklaring op de drie locaties wordt doorgaand vrachtverkeer actief gestuurd om te kiezen voor een route over de hoofdwegenstructuur.

Gemeentelijk – beleid van het College

Binnen de gemeente Drechterland is er de wens om het vrachtverkeer in de woonkernen Oosterblokker, Westwoud en Hoogkarspel terug te dringen. In de huidige situatie is de totale intensiteit op de locaties boven de door de gemeente hanteerde acceptabele wegcapaciteit.

De wens om het vrachtverkeer terug te dringen is vastgelegd in het bestuursakkoord en het maatschappelijk akkoord. Door de gemeenteraad is in zowel het bestuursakkoord als het maatschappelijk akkoord is vastgelegd dat vanaf november 2018, vrachtverkeer dat geen herkomst of bestemming heeft in de kernen Oosterblokker, Westwoud en Hoogkarspel wordt teruggedrongen. Zo is in het bestuursakkoord bepaald dat na de ingebruikname van de N307 (N23) onderzoek plaatsvindt naar wat de best mogelijke oplossing is om de Noord-Zuid-problematiek aan te pakken. Aangegeven wordt dat in ieder geval na de ingebruikname van de N307 (N23), wordt gekeken hoe het vrachtverkeer in de kernen kan worden teruggedrongen. Ook in het maatschappelijk akkoord is dit standpunt herhaald.

Met de openstelling (2018) van de Westfriisiaweg is er voor het doorgaande (vracht)verkeer in principe een ringstructuur ontstaan om de dorpskernen. Voor de gemeente Drechterland bestaat de provinciale wegenstructuur (de bovenliggende wegenstructuren) nu uit de N23-Westfriisiaweg (N307) en de overige omliggende provinciale wegen (N506, N505).

Dit verkeersbesluit geeft hier nu verder invulling aan hetgeen is verwoord in de eerdergenoemde akkoorden. Deze inzet om vrachtverkeer terug te dringen in de dorpskernen vindt met name plaats vanuit oogpunt van de verkeersveiligheid.

De locaties van de geslotenverklaringen is gekozen vanwege de aanwezigheid van de spoorlijn Hoorn-Enkhuizen. De gemeente kent een drietal spoorwegovergangen te weten: Boekert, Doctor Wijtemalaan en de Nieuweweg. De aanwezigheid van een spoorlijn is vaak een barrièrewerking voor diverse verkeersstromen binnen gemeenten. Door op de locaties van de spoorwegovergangen in te grijpen liggen er oplossingen om het zware doorgaande vrachtverkeer te weren en kan tegelijkertijd op een positieve manier gebruik worden gemaakt van de barrièrewerking die de spoorlijn Hoorn-Enkhuizen veroorzaakt. Immers hierdoor zijn er geen alternatieve parallelle routes voor noord-zuidbewegingen beschikbaar en is het vrachtverkeer ook beter te sturen via de omringde hoofdwegen, aldus de eerdergenoemde 'ringstructuur' van provinciale wegen (N307, N505, N506) rondom de gemeente Drechterland.

6. Leefbaarheid

Het College heeft verder al lange tijd signalen ontvangen van geluidsoverlast en trillinghinder. Deze signalen kwamen voort uit de dialoog met de omgeving die is gevoerd bij het opstellen van het maatschappelijk akkoord, de meldingen in het zaakstelsel en de omgevingsdialogen. In de omgevingsdialoog ten behoeve van het maatschappelijk akkoord gaven omwonenden signalen af dat zij hinder ervaren vanwege de verkeerssituatie. Deze signalen zijn terug te voeren op drie aspecten: gevoelens van verkeersonveiligheid, geluidhinder en trillinghinder.

Naast een bijdrage aan de verkeersveiligheid in brede zin wenst het College daarom ook een bijdrage te leveren aan de leefbaarheid. Uit het zaakstelsel zijn vanaf 2015 ca. 200 meldingen aangetroffen, welke gerelateerd zijn aan overlast door vrachtverkeer in de woonkernen. Onder meer op 16 juli 2021 (Noorder- en Zuiderdracht) en 13 september 2021 (Nieuweweg) hebben verder werkbezoeken plaatsgevonden waarin wederom dezelfde leefbaarheidssignalen naar voren kwamen.

Verder is geconstateerd dat veel bebouwing in de kernen niet onderheid is, waardoor deze mogelijk hinder kunnen ondervinden van trilling.

In relatie tot het bedrijventerrein Gildenweg heeft in opdracht van de gemeente Hoorn een specifiek onderzoek plaatsgevonden naar de toekomst van bedrijventerrein Gildenweg. Uit dit rapport blijkt dat omwonenden met name hun zorgen hebben geuit over de verkeersveiligheid, de ervaren overlast en de gezondheid door zwaar vrachtverkeer. Ook blijkt dat de meeste overlast wordt ervaren door geluidsoverlast vanwege verkeersbewegingen en onveilige verkeerssituaties.¹⁴

De geslotenverklaring voor zwaar vrachtverkeer op de voorgenomen locaties zal een bijdrage leveren

¹⁴Bron: Rapport ECORYS - Bedrijventerrein Gildenweg Hoorn: Vijf toekomstscenario's, 9 oktober 2020.

aan het verminderen van de ervaren overlast en zodoende een positieve bijdrage leveren ten aanzien van de leefbaarheid.

7. Bijlagen

Bijlage 1: Kentekenonderzoek Connection Systems dec.2018, febr. 2019

Vrachtverkeer in Oosterblokker

Met behulp van (anpr) camera's die kentekens registreren is de omvang van de vrachtverkeerroutes in Oosterblokker inzichtelijk gemaakt. De eerste meetperiode vond plaats van dinsdag 18 december tot en met donderdag 20 december, en de tweede en laatste meetperiode vond plaats van dinsdag 5 februari tot en met donderdag 7 februari. De camera's hebben volgens de afbeelding hieronder gehangen op de volgende locaties:

1. Westerblokker (De Strip - Boekert)
2. Noorderdracht (Westerblokker - Bangert)
3. Oosterblokker (Boekert - Essinglaan)
4. Gildenweg (Bedrijventerrein - Zuiderdracht)
5. Zuiderdracht (N506 - Gildenweg)



KENTEKENONDERZOEK

Motorvoertuigen

Onderzoeksgebied

Oostblokker

Meting

Meetperiode: 18 t/m 20 december 2018

Methodiek: Kentekenregistratie met anpr camera

In opdracht van: Gemeente Drechterland

Uitgevoerd door: Connection Systems

Locaties

1. Westerblokker (De Strip - Boekert)
2. Noorderdracht (Westerblokker - Bangert)
3. Oostblokker (Boekert - Essinglaan)
4. Gildenweg (Bedrijventerrein - Zuiderdracht)
5. Zuiderdracht (N506 - Gildenweg)

Voertuigclassificatie

P = Personenauto's

L = Lichte bedrijfsvoertuigen (<3500 kg)

Z = Zware bedrijfsvoertuigen (>3500 kg)

OOSTBLOKKER

HB-matrix - Dinsdag 18 december 2018

HB-MATRIX - PERSONENAUTO'S

	Naar	1	2	3	4	5	Oost-Blokker	Tot	Door
Van									
1 Westerblokker		384	969	337	310		380	2380	2000
2 Noorderdracht		399		340	336	133	200	1408	1208
3 Oostblokker		961	423		145	90	165	1784	1619
4 Gildenweg		206	310	111		165	119	911	792
5 Zuiderdracht		248	200	82	209		72	811	739
Oostblokker		365	333	235	145	115			
Totaal		2179	1650	1737	1172	813			
Doorgaand		1814	1317	1502	1027	698			

Ingaand		Uitgaand		Totaal	
Door	Best	Door	Herk	Door	
84%	16%	83%	17%	84%	
86%	14%	80%	12%	83%	
91%	9%	86%	12%	89%	
87%	13%	88%	12%	87%	
91%	9%	86%	14%	88%	

HB-MATRIX - LICHT BEDRIJFSVOERTUIGEN

	Naar	1	2	3	4	5	Oost-Blokker	Tot	Door
Van									
1 Westerblokker		36	122	72	116		77	423	346
2 Noorderdracht		39		39	65	57	42	242	200
3 Oostblokker		134	68		30	27	50	309	259
4 Gildenweg		41	71	25		33	23	193	170
5 Zuiderdracht		81	62	33	62		29	267	238
Oostblokker		74	68	62	49	42			
Totaal		369	305	281	278	275			
Doorgaand		295	237	219	229	233			

Ingaand		Uitgaand		Totaal	
Door	Best	Door	Herk	Door	
82%	18%	80%	20%	81%	
83%	17%	78%	18%	80%	
84%	16%	78%	18%	81%	
88%	12%	82%	18%	85%	
89%	11%	85%	15%	87%	

HB-MATRIX - ZWARE BEDRIJFSVOERTUIGEN

	Naar	1	2	3	4	5	Oost-Blokker	Tot	Door
Van									
1 Westerblokker		3	8	7	34		21	73	52
2 Noorderdracht		4		6	26	40	33	109	76
3 Oostblokker		7	4		7	1	3	22	19
4 Gildenweg		2	10	2		26	31	71	40
5 Zuiderdracht		24	46	5	41		17	133	116
Oostblokker		21	31	8	48	25			
Totaal		58	94	29	129	126			
Doorgaand		37	63	21	81	101			

Ingaand		Uitgaand		Totaal	
Door	Best	Door	Herk	Door	
71%	29%	64%	36%	68%	
70%	30%	67%	37%	68%	
86%	14%	72%	37%	78%	
56%	44%	63%	37%	61%	
87%	13%	80%	20%	84%	

KENTEKENONDERZOEK

Motorvoertuigen

Onderzoeksgebied

Oostblokker

Meting

Meetperiode: 18 t/m 20 december 2018
 Methodiek: Kentekenregistratie met anpr camera
 In opdracht van: Gemeente Drechterland
 Uitgevoerd door: Connection Systems

Locaties

1. Westerblokker (De Strip - Boekert)
2. Noorderdracht (Westerblokker - Bangert)
3. Oostblokker (Boekert - Essinglaan)
4. Gildenweg (Bedrijventerrein - Zuiderdracht)
5. Zuiderdracht (N506 - Gildenweg)

Voertuigclassificatie

P = Personenauto's
 L = Lichte bedrijfsvoertuigen (<3500 kg)
 Z = Zware bedrijfsvoertuigen (>3500 kg)

OOSTBLOKKER

HB-matrix - Woensdag 19 december 2018

HB-MATRIX - PERSONENAUTO'S

	Naar	1	2	3	4	5	Oost-Blokker	Tot	Door
Van									
1 Westerblokker		333	987	356	335		402	2413	2011
2 Noorderdracht		409		318	377	161	178	1443	1265
3 Oostblokker		959	380		178	103	188	1808	1620
4 Gildenweg		216	321	90		134	108	869	761
5 Zuiderdracht		257	176	83	199		61	776	715
Oostblokker		430	353	223	166	135			
Totaal		2271	1563	1701	1276	868			
Doorgaand		1841	1210	1478	1110	733			

Ingaand	Best	Uitgaand	Herk	Totaal
Door		Door		Door
83%	17%	81%	19%	82%
88%	12%	77%	13%	82%
90%	10%	87%	13%	88%
88%	12%	87%	13%	87%
92%	8%	84%	16%	88%

HB-MATRIX - LICHT BEDRIJFSVOERTUIGEN

	Naar	1	2	3	4	5	Oost-Blokker	Tot	Door
Van									
1 Westerblokker		20	111	86	102		86	405	319
2 Noorderdracht		52		55	78	59	56	300	244
3 Oostblokker		122	79		37	28	46	312	266
4 Gildenweg		42	73	25		52	23	215	192
5 Zuiderdracht		82	69	33	65		33	282	249
Oostblokker		77	101	63	47	63			
Totaal		375	342	287	313	304			
Doorgaand		298	241	224	266	241			

Ingaand	Best	Uitgaand	Herk	Totaal
Door		Door		Door
79%	21%	79%	21%	79%
81%	19%	70%	15%	76%
85%	15%	78%	15%	82%
89%	11%	85%	15%	87%
88%	12%	79%	21%	84%

HB-MATRIX - ZWARE BEDRIJFSVOERTUIGEN

	Naar	1	2	3	4	5	Oost-Blokker	Tot	Door
Van									
1 Westerblokker		0	6	8	28		28	70	42
2 Noorderdracht		1		0	7	12	27	47	20
3 Oostblokker		10	8		3	3	0	24	24
4 Gildenweg		5	8	2		46	40	101	61
5 Zuiderdracht		22	16	4	48		10	100	90
Oostblokker		18	37	4	61	18			
Totaal		56	69	16	127	107			
Doorgaand		38	32	12	66	89			

Ingaand	Best	Uitgaand	Herk	Totaal
Door		Door		Door
60%	40%	68%	32%	63%
43%	57%	46%	48%	45%
100%	0%	75%	48%	90%
60%	40%	52%	48%	56%
90%	10%	83%	17%	86%

KENTEKENONDERZOEK

Motorvoertuigen

Onderzoeksgebied

Oostblokker

Meting

Meetperiode: 18 t/m 20 december 2018

Methodiek: Kentekenregistratie met anpr camera

In opdracht van: Gemeente Drechterland

Uitgevoerd door: Connection Systems

Locaties

1. Westerblokker (De Strip - Boekert)
2. Noorderdracht (Westerblokker - Bangert)
3. Oostblokker (Boekert - Essinglaan)
4. Gildenweg (Bedrijventerrein - Zuiderdracht)
5. Zuiderdracht (N506 - Gildenweg)

Voertuigclassificatie

P = Personenauto's

L = Lichte bedrijfsvoertuigen (<3500 kg)

Z = Zware bedrijfsvoertuigen (>3500 kg)

OOSTBLOKKER

HB-matrix - Donderdag 20 december 2018

HB-MATRIX - PERSONENAUTO'S

	Naar	1	2	3	4	5	Oost-Blokker	Tot	Door
Van									
1 Westerblokker			355	999	348	370	358	2430	2072
2 Noorderdracht		405		315	327	174	161	1382	1221
3 Oostblokker		977	403		172	101	155	1808	1653
4 Gildenweg		212	324	110		148	93	887	794
5 Zuiderdracht		273	232	97	235		62	899	837
Oostblokker		341	292	202	130	101			
Totaal		2208	1606	1723	1212	894			
Doorgaand		1867	1314	1521	1082	793			

Ingaand		Uitgaand		Totaal	
Door	Best	Door	Herk	Door	
85%	15%	85%	15%	85%	
88%	12%	82%	11%	85%	
91%	9%	88%	11%	90%	
90%	10%	89%	11%	89%	
93%	7%	89%	11%	91%	

HB-MATRIX - LICHTE BEDRIJFSVOERTUIGEN

	Naar	1	2	3	4	5	Oost-Blokker	Tot	Door
Van									
1 Westerblokker			34	147	92	142	73	488	415
2 Noorderdracht		35		54	78	64	40	271	231
3 Oostblokker		152	84		33	40	46	355	309
4 Gildenweg		42	70	27		33	28	200	172
5 Zuiderdracht		102	75	39	79		22	317	295
Oostblokker		82	76	47	41	39			
Totaal		413	339	314	323	318			
Doorgaand		331	263	267	282	279			

Ingaand		Uitgaand		Totaal	
Door	Best	Door	Herk	Door	
85%	15%	80%	20%	83%	
85%	15%	78%	13%	81%	
87%	13%	85%	13%	86%	
86%	14%	87%	13%	87%	
93%	7%	88%	12%	90%	

HB-MATRIX - ZWARE BEDRIJFSVOERTUIGEN

	Naar	3	4	5	Oost-Blokker	Tot	Door	
Van								
1 Westerblokker		3	8	5	27	17	60	43
2 Noorderdracht		8	1	10	48	31	98	67
3 Oostblokker		11	5	3	2	3	24	21
4 Gildenweg		1	9	1	19	33	63	30
5 Zuiderdracht		17	42	3	45	9	116	107
Oostblokker		11	30	6	63	19		
Totaal		48	89	19	126	115		
Doorgaand		37	59	13	63	96		

Ingaand		Uitgaand		Totaal	
Door	Best	Door	Herk	Door	
72%	28%	77%	23%	74%	
68%	32%	66%	50%	67%	
88%	13%	68%	50%	79%	
48%	52%	50%	50%	49%	
92%	8%	83%	17%	88%	

KENTEKENONDERZOEK

Motorvoertuigen

OOSTBLOKKER

HB-matrix - Dinsdag 5 februari 2019

Onderzoeksgebied

Oostblokker

Meting

Meetperiode: 5 t/m 7 februari 2019

Methodiek: Kentekenregistratie met anpr camera

In opdracht van: Gemeente Drechterland

Uitgevoerd door: Connection Systems

Locaties

1. Westerblokker (De Strip - Boekert)
2. Noorderdracht (Westerblokker - Bangert)
3. Oosterblokker (Boekert - Essinglaan)
4. Gildenweg (Bedrijventerrein - Zuiderdracht)
5. Zuiderdracht (N506 - Gildenweg)

Voertuigclassificatie

P = Personenauto's

L = Lichte bedrijfsvoertuigen (<3500 kg)

Z = Zware bedrijfsvoertuigen (>3500 kg)

HB-MATRIX - PERSONENAUTO'S

	Naar	1	2	3	4	5	Oost-Blokker	Tot	Door
Van									
1 Westerblokker			323	1020	316	362	274	2295	2021
2 Noorderdracht		319		298	302	168	124	1211	1087
3 Oostblokker		871	362		165	84	129	1611	1482
4 Gildenweg		227	330	133		171	78	939	861
5 Zuiderdracht		249	226	96	218		25	814	789
Oostblokker		319	242	178	135	78			
Totaal		1985	1483	1725	1136	863			
Doorgaand		1666	1241	1547	1001	785			

Ingaand		Uitgaand		Totaal	
Door	Best	Door	Herk	Door	
88%	12%	84%	16%	86%	
90%	10%	84%	12%	86%	
92%	8%	90%	12%	91%	
92%	8%	88%	12%	90%	
97%	3%	91%	9%	94%	

HB-MATRIX - LICHT BEDRIJFSVOERTUIGEN

	Naar	1	2	3	4	5	Oost-Blokker	Tot	Door
Van									
1 Westerblokker			47	139	84	131	76	477	401
2 Noorderdracht		40		45	78	60	32	255	223
3 Oostblokker		115	75		32	37	32	291	259
4 Gildenweg		45	74	28		47	23	217	194
5 Zuiderdracht		75	84	41	62		17	279	262
Oostblokker		71	70	44	43	31			
Totaal		346	350	297	299	306			
Doorgaand		275	280	253	256	275			

Ingaand		Uitgaand		Totaal	
Door	Best	Door	Herk	Door	
84%	16%	79%	21%	82%	
87%	13%	80%	14%	83%	
89%	11%	85%	14%	87%	
89%	11%	86%	14%	87%	
94%	6%	90%	10%	92%	

HB-MATRIX - ZWARE BEDRIJFSVOERTUIGEN

	Naar	1	2	3	4	5	Oost-Blokker	Tot	Door
Van									
1 Westerblokker			5	10	13	27	21	76	55
2 Noorderdracht		7		3	8	21	29	68	39
3 Oostblokker		11	5		2	2	3	23	20
4 Gildenweg		4	11	5		55	39	114	75
5 Zuiderdracht		17	33	4	46		1	101	100
Oostblokker		25	31	3	64	16			
Totaal		64	85	25	133	121			
Doorgaand		39	54	22	69	105			

Ingaand		Uitgaand		Totaal	
Door	Best	Door	Herk	Door	
72%	28%	61%	39%	67%	
57%	43%	64%	48%	61%	
87%	13%	88%	48%	88%	
66%	34%	52%	48%	58%	
99%	1%	87%	13%	92%	

KENTEKENONDERZOEK

Motorvoertuigen

Onderzoeksgebied

Oostblokker

Meting

Meetperiode: 5 t/m 7 februari 2019

Methodiek: Kentekenregistratie met anpr camera

In opdracht van: Gemeente Drechterland

Uitgevoerd door: Connection Systems

Locaties

1. Westerblokker (De Strip - Boekert)
2. Noorderdracht (Westerblokker - Bangert)
3. Oosterblokker (Boekert - Essinglaan)
4. Gildenweg (Bedrijventerrein - Zuiderdracht)
5. Zuiderdracht (N506 - Gildenweg)

Voertuigclassificatie

P = Personenauto's

L = Lichte bedrijfsvoertuigen (<3500 kg)

Z = Zware bedrijfsvoertuigen (>3500 kg)

OOSTBLOKKER

HB-matrix - Woensdag 6 februari 2019

HB-MATRIX - PERSONENAUTO'S

	Naar	1	2	3	4	5	Oost-Blokker	Tot	Door
Van									
1	Westerblokker		315	1113	329	431	355	2543	2188
2	Noorderdracht	349		322	302	164	163	1300	1137
3	Oostblokker	997	401		153	96	164	1811	1647
4	Gildenweg	231	370	122		173	88	984	896
5	Zuiderdracht	325	216	115	242		27	925	898
	Oostblokker	383	294	226	118	74			
	Totaal	2285	1596	1898	1144	938			
	Doorgaand	1902	1302	1672	1026	864			

Ingaand		Uitgaand		Totaal	
Door	Best	Door	Herk	Door	
86%	14%	83%	17%	85%	
87%	13%	82%	10%	84%	
91%	9%	88%	10%	89%	
91%	9%	90%	10%	90%	
97%	3%	92%	8%	95%	

HB-MATRIX - LICHT BEDRIJFSVOERTUIGEN

	Naar	1	2	3	4	5	Oost-Blokker	Tot	Door
Van									
1	Westerblokker		41	145	86	100	89	461	372
2	Noorderdracht	42		47	90	68	40	287	247
3	Oostblokker	117	56		44	29	39	285	246
4	Gildenweg	39	71	34		38	29	211	182
5	Zuiderdracht	91	70	29	61		11	262	251
	Oostblokker	86	75	50	43	32			
	Totaal	375	313	305	324	267			
	Doorgaand	289	238	255	281	235			

Ingaand		Uitgaand		Totaal	
Door	Best	Door	Herk	Door	
81%	19%	77%	23%	79%	
86%	14%	76%	13%	81%	
86%	14%	84%	13%	85%	
86%	14%	87%	13%	87%	
96%	4%	88%	12%	92%	

HB-MATRIX - ZWARE BEDRIJFSVOERTUIGEN

	Naar	1	2	3	4	5	Oost-Blokker	Tot	Door
Van									
1	Westerblokker		7	10	11	34	21	83	62
2	Noorderdracht	4		1	12	51	27	95	68
3	Oostblokker	10	4		1	7	4	26	22
4	Gildenweg	11	5	0		30	46	92	46
5	Zuiderdracht	22	51	3	43		4	123	119
	Oostblokker	12	34	5	55	10			
	Totaal	59	101	19	122	132			
	Doorgaand	47	67	14	67	122			

Ingaand		Uitgaand		Totaal	
Door	Best	Door	Herk	Door	
75%	25%	80%	20%	77%	
72%	28%	66%	45%	69%	
85%	15%	74%	45%	80%	
50%	50%	55%	45%	53%	
97%	3%	92%	8%	95%	

KENTEKENONDERZOEK

Motorvoertuigen

Onderzoeksgebied

Oostblokker

Meting

Meetperiode: 5 t/m 7 februari 2019

Methodiek: Kentekenregistratie met anpr camera

In opdracht van: Gemeente Drechterland

Uitgevoerd door: Connection Systems

Locaties

1. Westerblokker (De Strip - Boekert)
2. Noorderdracht (Westerblokker - Bangert)
3. Oostblokker (Boekert - Essinglaan)
4. Gildenweg (Bedrijventerrein - Zuiderdracht)
5. Zuiderdracht (N506 - Gildenweg)

Voertuigclassificatie

P = Personenauto's

L = Lichte bedrijfsvoertuigen (<3500 kg)

Z = Zware bedrijfsvoertuigen (>3500 kg)

OOSTBLOKKER

HB-matrix - Donderdag 7 februari 2019

HB-MATRIX - PERSONENAUTO'S

	Naar	1	2	3	4	5	Oost-Blokker	Tot	Door
Van									
1 Westerblokker			351	1166	349	355	316	2537	2221
2 Noorderdracht		349		327	323	143	144	1286	1142
3 Oostblokker		946	381		151	76	138	1692	1554
4 Gildenweg		249	380	114		169	94	1006	912
5 Zuiderdracht		269	219	74	235		23	820	797
Oostblokker		362	274	194	150	81			
Totaal		2175	1605	1875	1208	824			
Doorgaand		1813	1331	1681	1058	743			

Ingaand		Uitgaand		Totaal	
Door	Best	Door	Herk	Door	
88%	12%	83%	17%	86%	
89%	11%	83%	12%	86%	
92%	8%	90%	12%	91%	
91%	9%	88%	12%	89%	
97%	3%	90%	10%	94%	

HB-MATRIX - LICHT BEDRIJFSVOERTUIGEN

	Naar	1	2	3	4	5	Oost-Blokker	Tot	Door
Van									
1 Westerblokker			39	132	86	124	64	445	381
2 Noorderdracht		36		42	77	77	33	265	232
3 Oostblokker		118	56		41	42	41	298	257
4 Gildenweg		49	76	29		69	33	256	223
5 Zuiderdracht		96	88	44	94		25	347	322
Oostblokker		65	62	47	41	37			
Totaal		364	321	294	339	349			
Doorgaand		299	259	247	298	312			

Ingaand		Uitgaand		Totaal	
Door	Best	Door	Herk	Door	
86%	14%	82%	18%	84%	
88%	12%	81%	12%	84%	
86%	14%	84%	12%	85%	
87%	13%	88%	12%	88%	
93%	7%	89%	11%	91%	

HB-MATRIX - ZWARE BEDRIJFSVOERTUIGEN

	Naar	3	4	5	Oost-Blokker	Tot	Door
Van							
1 Westerblokker			1	7	14	30	21
2 Noorderdracht		2		3	19	19	27
3 Oostblokker		8	4		4	5	2
4 Gildenweg		10	11	1		57	39
5 Zuiderdracht		24	41	4	55		4
Oostblokker		17	36	3	45	11	
Totaal		61	93	18	137	122	
Doorgaand		44	57	15	92	111	

Ingaand		Uitgaand		Totaal	
Door	Best	Door	Herk	Door	
71%	29%	72%	28%	72%	
61%	39%	61%	33%	61%	
91%	9%	83%	33%	88%	
67%	33%	67%	33%	67%	
97%	3%	91%	9%	94%	

Doorsnede verkeersbelasting ZWAAR VRACHTVEKEER

Hierbij is gebruik gemaakt van kentekenregistraties in 2018 & 2019.

Telpunten:

1= Westerblokker

2= Noorderdracht

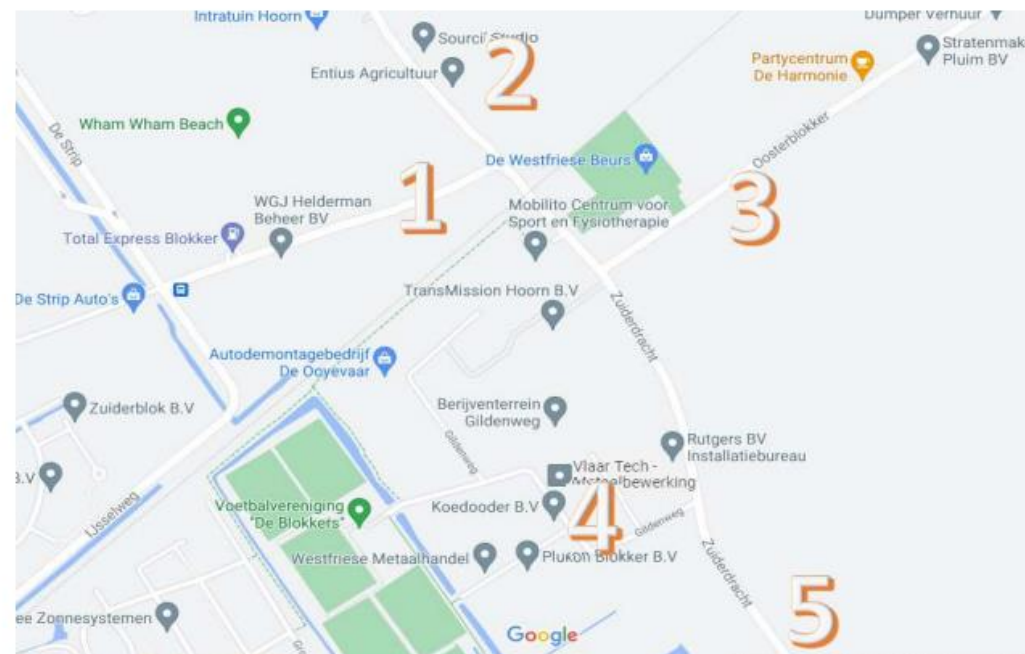
3= Oosterblokker

4= Gildenweg

5= Zuiderdracht

Verkeersbewegingen ZWAAR VRACHTVEKEER

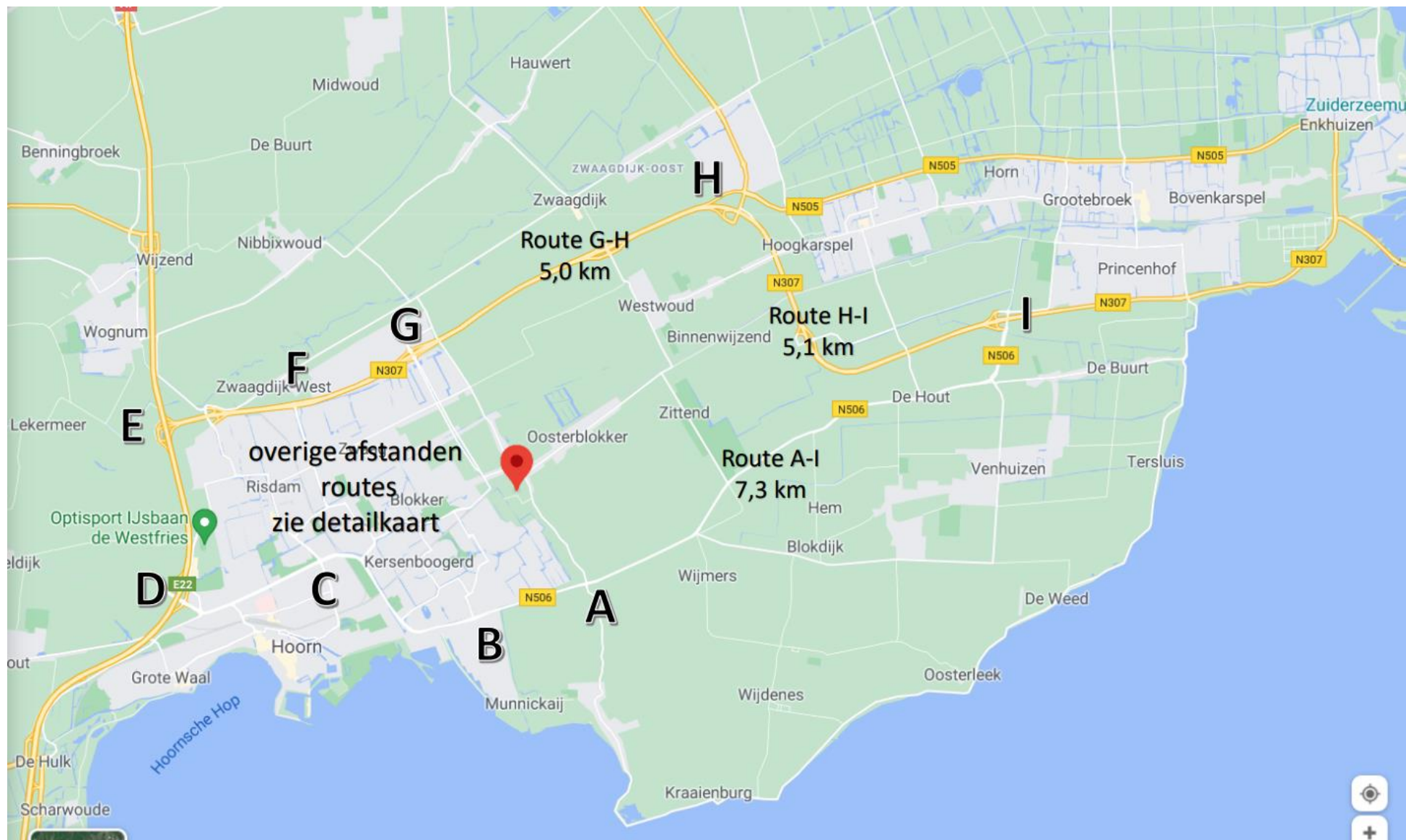
van/naar	2018	2019		
PUNT 1			gemiddeld	tot.gem.
oost-west	54	61	<u>57,5</u>	130
west-oost	68	77	<u>72,5</u>	
PUNT 2			gemiddeld	
noord-zuid	83	77	<u>80</u>	169
zuid-noord	85	93	<u>89</u>	
PUNT 3			gemiddeld	
oost-west	23	24	<u>23,5</u>	44,5
west-oost	21	21	<u>21</u>	
PUNT 4			gemiddeld	
oost-west	127	129	<u>128</u>	221
west-oost	79	107	<u>93</u>	
PUNT 5			gemiddeld	
noord-zuid	116	124	<u>120</u>	237,5
zuid-noord	117	118	<u>117,5</u>	



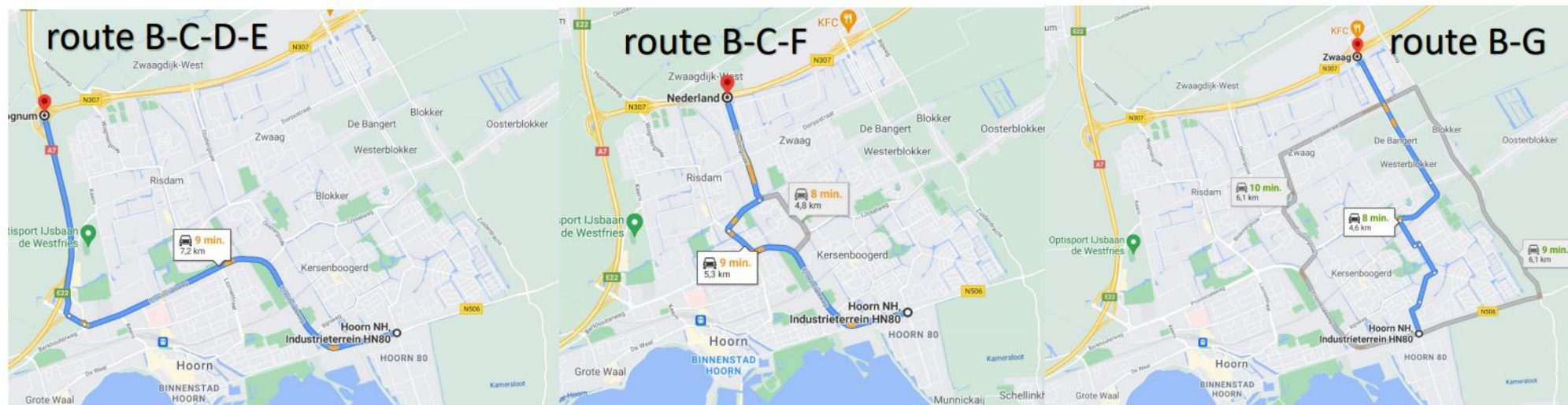
Verkeersbewegingen LICHT VRACHTVEKEER

van/naar	2018	2019		
PUNT 1			gemiddeld	tot.gem.
oost-west	386	361	<u>373,5</u>	823
west-oost	439	460	<u>449,5</u>	
PUNT 2			gemiddeld	
noord-zuid	271	269	<u>270</u>	598,5
zuid-noord	329	328	<u>328,5</u>	
PUNT 3			gemiddeld	
oost-west	325	291	<u>308</u>	604,5
west-oost	294	299	<u>296,5</u>	
PUNT 4			gemiddeld	
oost-west	305	320	<u>312,5</u>	527,5
west-oost	203	227	<u>215</u>	
PUNT 5			gemiddeld	
noord-zuid	299	306	<u>302,5</u>	595
zuid-noord	289	296	<u>292,5</u>	

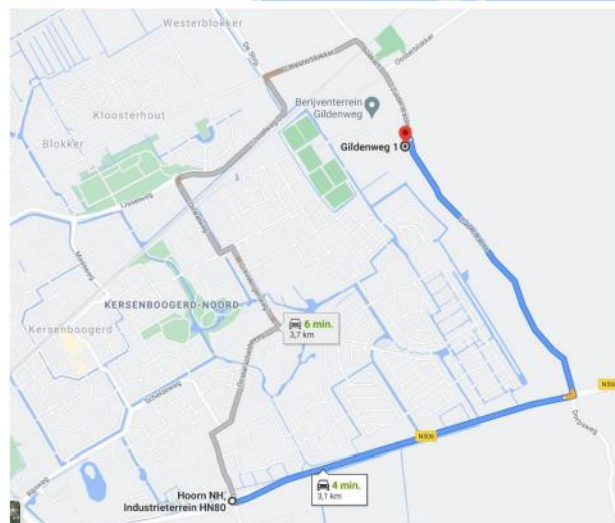
Bijlage 2: Afstanden en omrijdroutes.



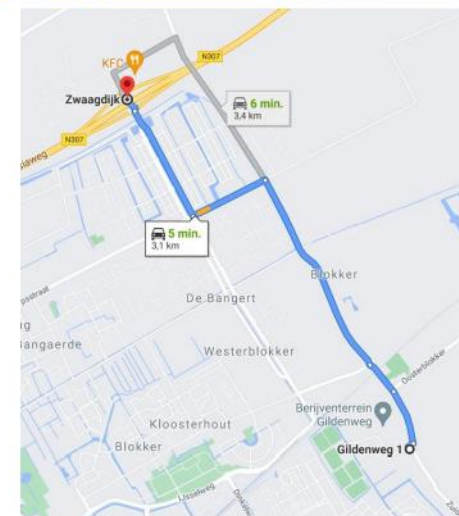
Afstanden en reistijden vanuit industriegebied HOORN80 (punt B) naar locaties A7 en N307 (Westfrisiaweg).



Afstand en reistijd vanuit bedrijventerrein Gildenweg via route A-B (HOORN80) bedraagt 3,1 kilometer in ca. 4 minuten.



Afstanden en reistijden vanuit bedrijventerrein Gildenweg via Boekert naar punt G (Zevenhuis) 3,1 à 3,4 kilometer; reistijd 5 à 6 minuten.



Vanaf industriegebied Gildenweg naar punt ?, waarbij BOEKERT afgesloten is voor zwaar vrachtverkeer.	Afstanden in kilometers.
E (rijksweg A7) via route ABCDE	10,3
G (Zevenhuis-N307) via route ABG	7,7
G (Zevenhuis-N307) via route ABCFG	10,2
G (Zevenhuis-N307) via route ABCDEFG	13,9
G (Zevenhuis-N307) via route AIHG	18,9
H (N240/N505) via route ABGH	12,7
H (N240/N505) via route ABCFGH	15,2
H (N240/N505) via route ABCDEFGH	18,9
H (N240/N505) via route AIH	13,9
I (N307/N506) via route AI	8,8

Vanaf industriegebied Gildenweg naar punt ?; huidige situatie BOEKERT toegankelijk voor zwaar vrachtverkeer (Gildenweg-N307 = 3,3 kilometer).	Afstanden in kilometers.
E (rijksweg A7) via route GFE	6,9
G (Zevenhuis-N307) via G	3,3
H (N240/N505) via GH	8,3
I (N307/N506) via GHI	13,4

OMRIJAFSTANDEN bij afsluiting BOEKERT voor zwaar vrachtverkeer. Hierbij worden MINIMALE en MAXIMALE omrijafstanden genoteerd.			Afstanden in kilometers.	
VERGELIJKING	via KORTSTE route	via LANGSTE route	MIN.	MAX.
E (rijksweg A7)	GFE	<i>idem</i>	+ 3,4	<i>idem</i>
G (Zevenhuis-N307)	ABG	AIHG	+ 4,4	+ 15,6
H (N240/N505)	ABGH	ABCDEFGH	+ 4,4	+ 10,6
I (N307/N506)	AI	<i>idem</i>	- 4,6	<i>idem</i>

Figuur 4.8: Alternatieve routes bij afsluiting Zuiderdracht voor vrachtverkeer..

RAPPORT ECORYS

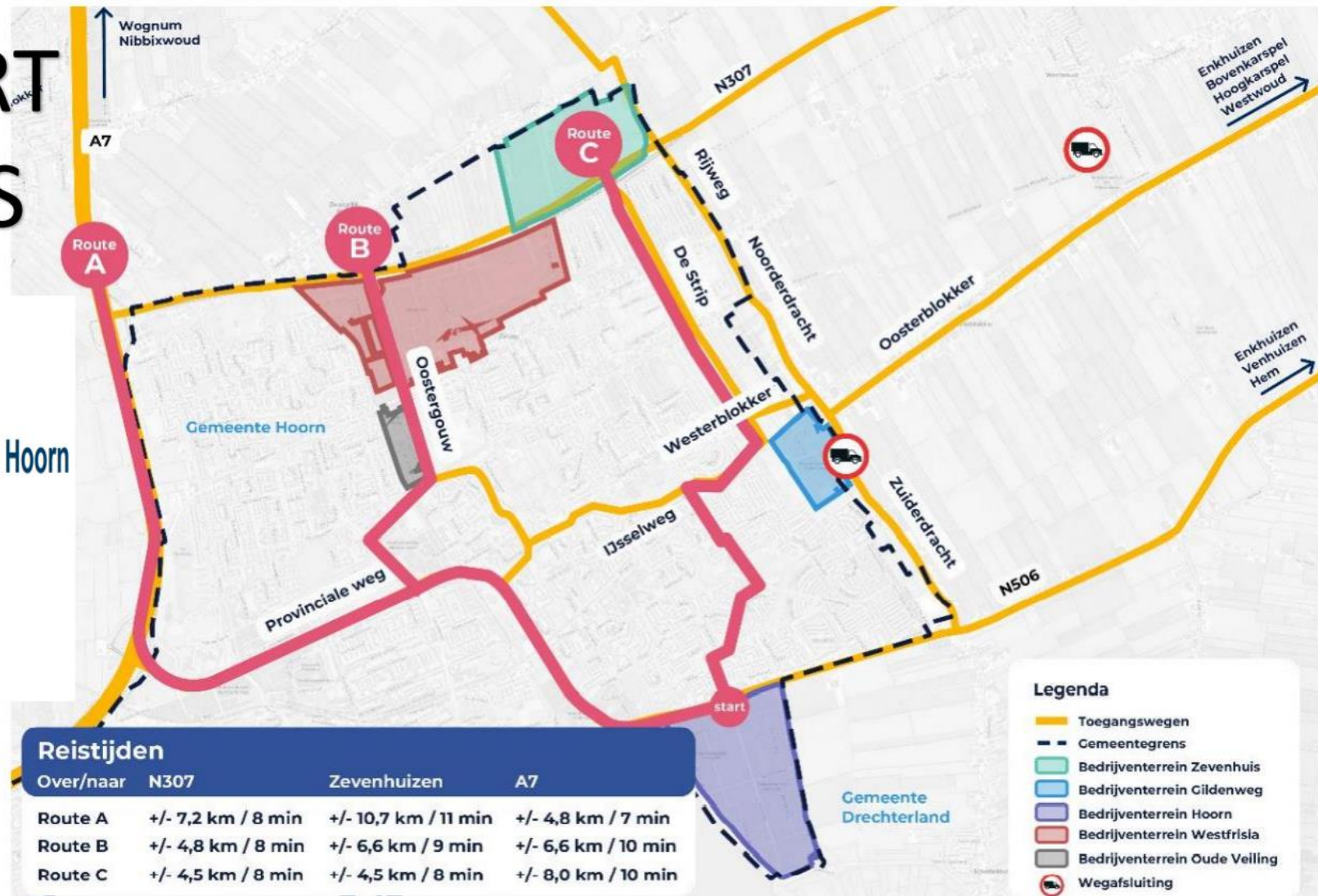


Bedrijventerrein Gildenweg Hoorn

Vijf toekomstscenario's

Opdrachtgever: Gemeente Hoorn

Rotterdam, 9 oktober 2020



Bijlage 3: Foto-impressie huidige situaties.

Foto-impressie **ZUIDERDRACHT**



1 TOEGANG ZUIDERDRACHT VANAF MINIROTONDE (kijkrichting naar zuiden)



2 ZUIDERDRACHT AANSLUITING MINIROTONDE BOEKERT/OOSTERBLOKKER (kijkrichting naar noorden)



3 ZUIDERDRACHT tussen VEILINGWEG EN GILDENWEG (kijkrichting naar noorden)



4 ZUIDERDRACHT TER HOOGTE VAN PYXIS (kijkrichting naar noorden)



5 ZUIDERDRACHT TUSSEN GILDENWEG EN N-506 (kijkrichting naar noorden)

Foto-impressie **BOEKERT**



6 BOEKERT TUSSEN OOSTERBLOKKER EN SPOORLIJN (kijkrichting naar noorden)



7 BOEKERT TUSSEN OOSTERBLOKKER EN SPOORLIJN (kijkrichting naar noorden)



8 BOEKERT TUSSEN OOSTERBLOKKER EN SPOORLIJN (kijkrichting naar noorden)



9 BOEKERT TUSSEN SPOORLIJN EN OOSTERBLOKKER (kijkrichting naar zuiden)



10 BOEKERT AANSLUITING MINIROTONDE NOORDERDRACHT/WESTERBLOKKER (kijkrichting naar noorden)



11 BOEKERT MINIROTONDE RICHTING NOORDERDRACHT (kijkrichting naar noorden)

Foto-impressie **NOORDERDRACHT**



12 NOORDERDRACHT TUSSEN WESTERBLOKKER EN DE SMIDSE (kijkrichting naar noorden)



13 NOORDERDRACHT VANAF MINIROTONDE (kijkrichting naar noorden)



14 NOORDERDRACHT TUSSEN DE SMIDSE EN WESTERBLOKKER (kijkrichting naar zuiden)



15 NOORDERDRACHT T.H.V. DE SMIDSE (kijkrichting naar noorden)

Foto-impressie **DR. WIJTEMALAAN**



16 DR. WIJTEMALAAN TUSSEN BINNENWIJZEND EN SPOORLIJN (kijkrichting naar noorden)



17 DR. WIJTEMALAAN TUSSEN SPOORLIJN EN INDUSTRIEWEG (kijkrichting naar noorden)



18 DR. WIJTEMALAAN T.H.V. INDUSTRIEWEG (kijkrichting naar zuiden)



19 DR. WIJTEMALAAN TUSSEN WIJZENDDIJKJE EN LAANTJE (kijkrichting naar noorden)



20 LAANTJE TUSSEN BOOTSGEZELLENWEG EN DR. WIJTEMALAAN (kijkrichting naar zuid/oosten)



21 LAANTJE TUSSEN BOOTSGEZELLENWEG EN ALEXANDERSTRAAT (kijkrichting naar noorden)

Foto-impressie **NIEUWEWEG** (bron: GoogleMaps)



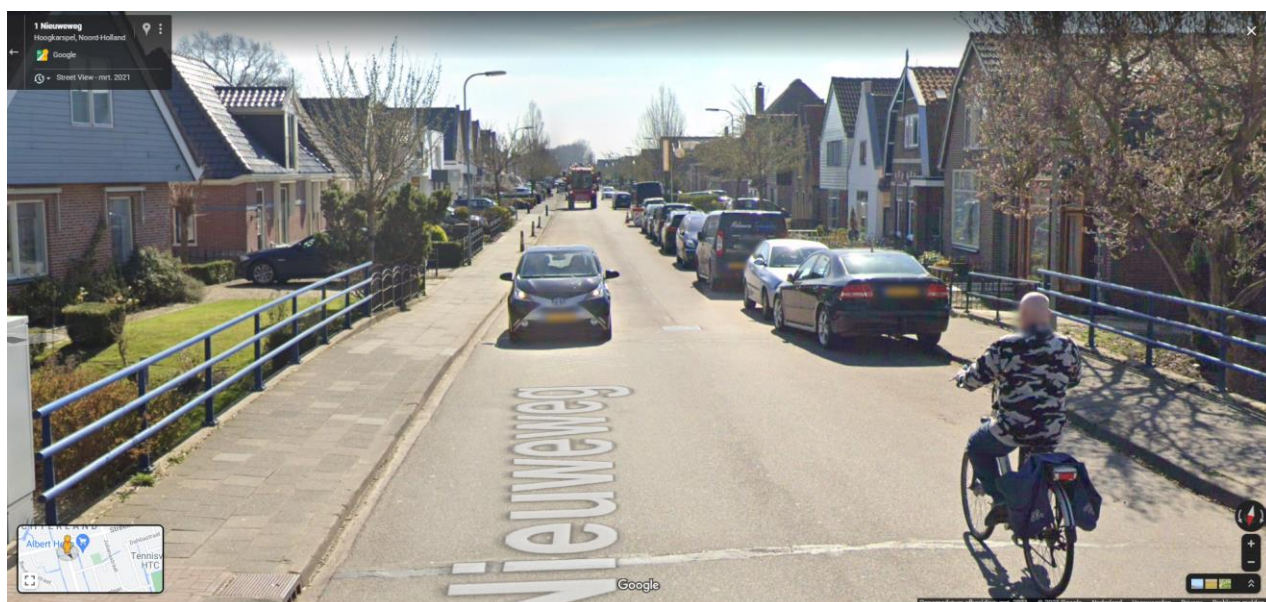
22 NIEUWEWEG TUSSEN WESTERWIJZEND EN SPOORLIJN (kijkrichting naar noorden)



23 NIEUWEWEG T.H.V. STATIONS LAAN (kijkrichting naar zuiden)



24 NIEUWEWEG TUSSEN STATIONSLAAN EN KEESMANLAAN (kijkrichting naar noorden)



25 NIEUWEWEG TUSSEN STREEKWEG EN KRANENBURGLAAN (kijkrichting naar zuiden)

Bijlage 4: Verkeerstellingen Boekert

CLASSIFICATIEDISTRIBUTIE BOEKERT		VAN OOSTERBLOKKER NAAR WESTERBLOKKER			
RICHTING					
Dag:	Totaal	Licht verkeer	Middelzwaar verkeer	Zwaar verkeer	
16 tm 20 okt 2017	Werkdaggemiddelde	4321	3971	247	102
29okt tm 2 nov 2018	Werkdaggemiddelde	4502	4084	336	81
5 tm 9 nov 2018	Werkdaggemiddelde	4352	3916	347	89
18 tm 22 maart 2019	Werkdaggemiddelde	4070	3582	405	83
25 tm 29 maart 2019	Werkdaggemiddelde	4132	3641	410	81
18nov tm 3 dec 2019	Werkdaggemiddelde	3798	3585	125	87
11 tm 17 maart 2020	Werkdaggemiddelde	3494	3118	306	70

CLASSIFICATIEDISTRIBUTIE BOEKERT		VAN WESTERBLOKKER NAAR OOSTERBLOKKER			
RICHTING					
Dag:	Totaal	Licht verkeer	Middelzwaar verkeer	Zwaar verkeer	
Werkdaggemiddelde	4276	3928	222	126	
Werkdaggemiddelde	4432	4036	318	78	
Werkdaggemiddelde	4294	3868	341	84	
Werkdaggemiddelde	4016	3566	356	94	
Werkdaggemiddelde	4159	3691	377	90	
Werkdaggemiddelde	3308	3128	59	121	
Werkdaggemiddelde	3424	3070	286	68	

Voertuigclassificatie

Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties

L = Licht verkeer (2 assen, asafstand < 3,7 m)

M = Middelzwaar verkeer (2 assen, asafstand > 3,7 m)

Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen)

Bijlage 5: Verkeerskundige analyse (zwaar) vrachtverkeer Boekert

Doorgaand ZWAAR & LICHT VRACHTVERKEER - Boekert (Oosterblokker)

Hierbij is gebruik gemaakt van kentekenregistraties in 2018 & 2019.

Telpunten:

1= Westerblokker

2= Noorderdracht

3= Oosterblokker

4= Gildenweg

5= Zuiderdracht

H&B= Pyxis e.o.

Verkeersbewegingen ZWAAR VRACHTVERKEER

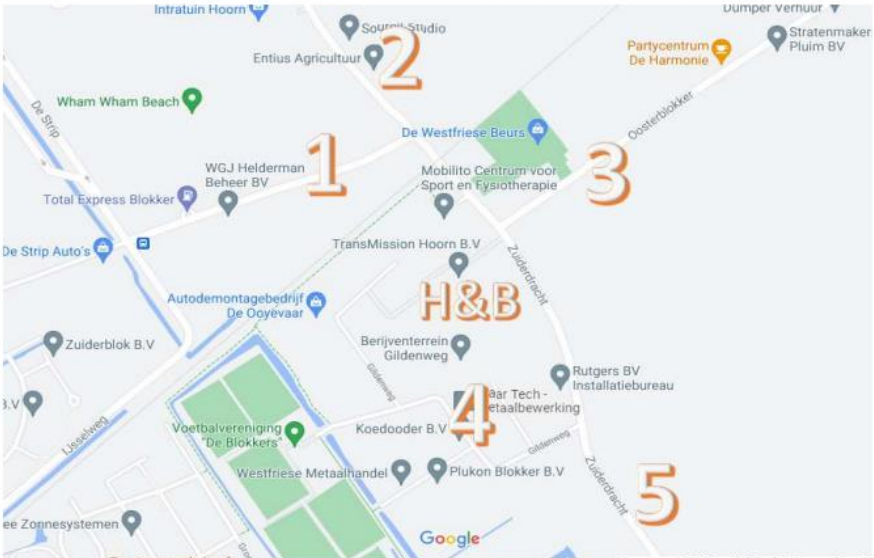
van/naar	2018	2019
1-3	7	9
1-4	7	13
1-5	30	30
1-Best.	22	21
TOTAAL	66	73
2-3	2	2
2-4	14	13
2-5	33	30
2-Best.	30	28
TOTAAL	79	73
3-1	9	10
3-2	6	4
TOTAAL	15	14
4-1	3	8
4-2	9	9
TOTAAL	12	17
5-1	21	21
5-2	35	42
TOTAAL	56	63
Herk.-1	17	18
Herk.-2	33	34
TOTAAL	50	52

DOORGAAND ZWAAR VRACHTVERKEER "BOEKERT"

JAAR	AANTAL
2018	278
2019	292

Doorgaand 'regionaal' ZWAAR vrachtverkeer tussen prov.wegen? NOORD-ZUID v.v.

	2018	2019
1-5	30	30
2-5	33	30
5-1	21	21
5-2	35	42
TOT.	119	123



Verkeersbewegingen LICHT VRACHTVERKEER

van/naar	2018	2019
1-3	127	139
1-4	83	85
1-5	120	118
1-Best.	79	76
TOTAAL	409	418
2-3	49	45
2-4	74	82
2-5	60	68
2-Best.	46	35
TOTAAL	229	230
3-1	136	117
3-2	77	62
TOTAAL	213	179
4-1	42	44
4-2	71	74
TOTAAL	113	118
5-1	88	87
5-2	69	81
TOTAAL	157	168
Herk.-1	78	74
Herk.-2	82	69
TOTAAL	160	143

Bijlage 6: Verkeerstellingen Noorderdracht

CLASSIFICATIEDISTRIBUTIE 15. NOORDERDRACHT RICHTING VAN BANGERT/ WIJZENDDIJKJE NAAR WESTERBLOKKER

Dag:	Totaal	Licht verkeer	Middelzwaar verkeer	Zwaar verkeer
16 tm 20 okt 2017	Werkdaggemiddelde 1355	1308	26	21
29okt tm 2 nov 2018	Werkdaggemiddelde 1746	1652	66	28
5 tm 9 nov 2018	Werkdaggemiddelde 1703	1606	68	29
18 tm 22 maart 2019	Werkdaggemiddelde 1818	1647	128	43
25 tm 29 maart 2019	Werkdaggemiddelde 1992	1790	166	36
18nov tm 3 dec 2019	Werkdaggemiddelde 1285	1197	64	24
11 tm 17 maart 2020	Werkdaggemiddelde 1460	1344	91	26

CLASSIFICATIEDISTRIBUTIE 15. NOORDERDRACHT RICHTING VAN WESTERBLOKKER NAAR BANGERT/ WIJZENDDIJKJE

Dag:	Totaal	Licht verkeer	Middelzwaar verkeer	Zwaar verkeer
Werkdaggemiddelde	1806	1745	39	22
Werkdaggemiddelde	2103	1990	79	34
Werkdaggemiddelde	2070	1954	76	41
Werkdaggemiddelde	2129	1952	132	45
Werkdaggemiddelde	2244	2066	132	45
Werkdaggemiddelde	1260	1213	30	17
Werkdaggemiddelde	1825	1682	111	32

Voertuigclassificatie

Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties

L = Licht verkeer (2 assen, asafstand < 3,7 m)

M = Middelzwaar verkeer (2 assen, asafstand > 3,7 m)

Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen)

Bijlage 7: Verkeerstellingen Zuiderdracht

CLASSIFICATIEDISTRIBUTIE ZUIDERDRACHT RICHTING VAN DE N506 NAAR DE GILDENWEG

Dag:		Totaal	Licht verkeer	Middelzwaar verkeer	Zwaar verkeer
2 tm 8 juni 2015	Werkdaggemiddelde	1871	1781	39	51
9 tm 15 juni 2015	Werkdaggemiddelde	1902	1812	37	53
16 tm 22 juni 2015	Werkdaggemiddelde	1870	1771	40	60
16 tm 20 okt 2017	Werkdaggemiddelde	1748	1667	37	44
29 okt tm 2 nov 2018	Werkdaggemiddelde	1955	1727	155	72
5 tm 9 nov 2018	Werkdaggemiddelde	1931	1699	156	75
18 tm 22 maart 2019	Werkdaggemiddelde	1579	1420	103	56
25 tm 29 maart 2019	Werkdaggemiddelde	1653	1480	111	63
18 nov tm 3 dec 2019	Werkdaggemiddelde	1431	1284	78	70
11 tm 17 maart 2020	Werkdaggemiddelde	1442	1293	85	65

CLASSIFICATIEDISTRIBUTIE ZUIDERDRACHT RICHTING VAN DE GILDENWEG NAAR DE N506

Dag:		Totaal	Licht verkeer	Middelzwaar verkeer	Zwaar verkeer
Werkdaggemiddelde		1944	1833	41	70
Werkdaggemiddelde		1973	1862	44	67
Werkdaggemiddelde		1929	1815	43	71
Werkdaggemiddelde		1760	1674	35	51
Werkdaggemiddelde		1993	1771	147	76
Werkdaggemiddelde		1931	1709	152	70
Werkdaggemiddelde		1630	1470	104	57
Werkdaggemiddelde		1751	1574	113	64
Werkdaggemiddelde		1520	1387	68	65
Werkdaggemiddelde		1440	1292	87	62

Voertuigclassificatie

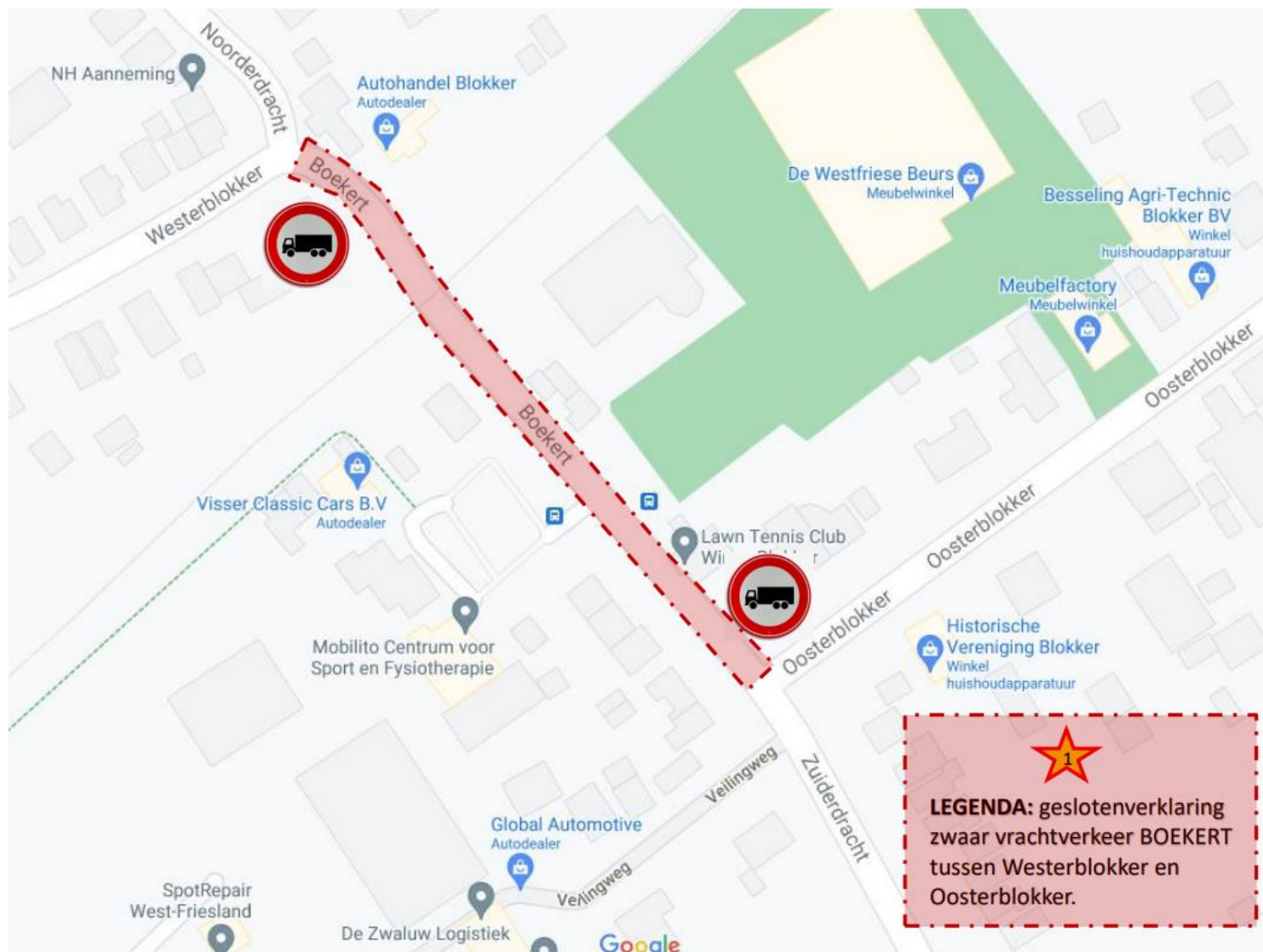
Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties

L = Licht verkeer (2 assen, asafstand < 3,7 m)

M = Middelzwaar verkeer (2 assen, asafstand > 3,7 m)

Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen)

Bijlage 8: Situatietekening geslotenverklaring vrachtauto's Boekert



Bijlage 9: Verkeersanalyse verkeersbelastingen Zuiderdracht zonder/met afsluiting Boekert

December 2018

Vrachtauto's ZWAAR gemiddeld over de 3 dagen - di.18,wo.19,do.20 december 2018

HB-MATRIX - ZWARE BEDRIJFSVOERTUIGEN

	Naar	1	2	3	4	5			
Van							BEST.Pyxis	TOTAAL	doorgaand
1	Westerblokker		2	7	7	30	22	68	46
2	Noorderdracht	4		2	14	33	30	83	53
3	Oosterblokker	9	6		4	2	2	23	21
4	Gildenweg	3	9	2		30	35	79	44
5	Zuiderdracht	21	35	4	45		12	117	105
	HERK.Pyxis	17	33	6	57	21			
	TOTAAL	54	85	21	127	116			
	doorgaand	37	52	15	70	95			

Februari 2019

Vrachtauto's ZWAAR gemiddeld over de 3 dagen - di.5,wo.6,do.7 februari 2019

HB-MATRIX - ZWARE BEDRIJFSVOERTUIGEN

	Naar	1	2	3	4	5			
Van							BEST.Pyxis	TOTAAL	doorgaand
1	Westerblokker		4	9	13	30	21	77	56
2	Noorderdracht	4		2	13	30	28	77	49
3	Oosterblokker	10	4		2	5	3	24	21
4	Gildenweg	8	9	2		47	41	107	66
5	Zuiderdracht	21	42	4	48		3	118	115
	HERK.Pyxis	18	34	4	55	12			
	TOTAAL	61	93	21	131	124			
	doorgaand	43	59	17	76	112			



Verkeersbelasting -zwaarvrachtverkeer- ZUIDERDRACHT (punt 5) 'huidige situatie'

Hierbij worden de verkeersstromen zwaar vrachtverkeer rijrichting NOORD-ZUID en ZUID-NOORD gesplitst om vergelijking te kunnen maken.

2018

NORMALE 'huidige' SITUATIE

NOORD-ZUID	aantal
van 1 naar 5	30
van 2 naar 5	33
van 3 naar 5	2
van 4 naar 5	30
van H naar 5	21
TOTAAL	116

ZUID-NOORD	aantal
van 5 naar 1	21
van 5 naar 2	35
van 5 naar 3	4
van 5 naar 4	45
van 5 naar B	12
TOTAAL	117

DOORSNEDE TOT.	233
-----------------------	------------

2019

NORMALE 'huidige' SITUATIE

NOORD-ZUID	aantal
van 1 naar 5	30
van 2 naar 5	30
van 3 naar 5	5
van 4 naar 5	47
van H naar 5	12
TOTAAL	124

ZUID-NOORD	aantal
van 5 naar 1	21
van 5 naar 2	42
van 5 naar 3	4
van 5 naar 4	48
van 5 naar B	3
TOTAAL	118

DOORSNEDE TOT.	242
-----------------------	------------

Verkeersbelasting -zwaarvrachtverkeer- ZUIDERDRACHT (punt 5) met afsluiting BOEKERT

Hierbij worden de verkeersstromen zwaar vrachtverkeer rijrichting NOORD-ZUID en ZUID-NOORD gesplitst om vergelijking te kunnen maken.

2018

AFSLUITING Boekert

NOORD-ZUID	aantal	OPMERKING
van 1 naar 5	-30	af doorgaand regionaal verkeer
van 2 naar 5	-33	af doorgaand regionaal verkeer
van 3 naar 5	2	blijft hetzelfde
van 4 naar 1	3	omslag door afsluiting Boekert
van 4 naar 2	9	omslag door afsluiting Boekert
van 4 naar 5	30	blijft hetzelfde
van H naar 1	17	omslag door afsluiting Boekert
van H naar 2	33	omslag door afsluiting Boekert
van H naar 5	21	blijft hetzelfde
TOTAAL	52	

ZUID-NOORD	aantal	OPMERKING
van 5 naar 1	-21	af doorgaand regionaal verkeer
van 5 naar 2	-35	af doorgaand regionaal verkeer
van 5 naar 3	4	blijft hetzelfde
van 5 naar 4	45	blijft hetzelfde
van 5 naar B	12	blijft hetzelfde
van 1 naar B	22	omslag door afsluiting Boekert
van 2 naar B	30	omslag door afsluiting Boekert
van 1 naar 3	7	omslag door afsluiting Boekert
van 2 naar 3	2	omslag door afsluiting Boekert
van 1 naar 4	7	omslag door afsluiting Boekert
van 2 naar 4	14	omslag door afsluiting Boekert
TOTAAL	87	

DOORSNEDE TOT.	139
-----------------------	------------

2019

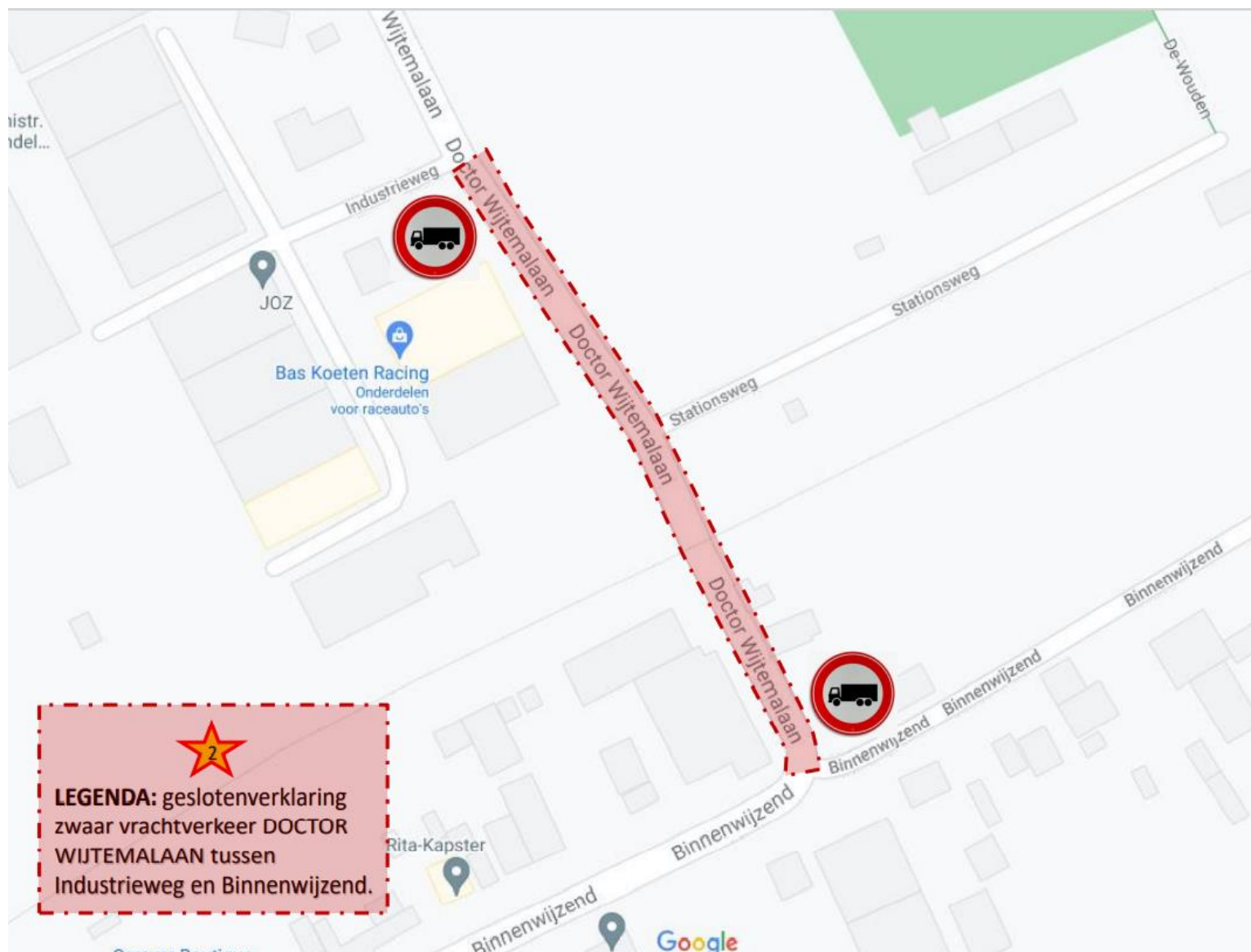
AFSLUITING Boekert

NOORD-ZUID	aantal	OPMERKING
van 1 naar 5	-30	af doorgaand regionaal verkeer
van 2 naar 5	-30	af doorgaand regionaal verkeer
van 3 naar 5	5	blijft hetzelfde
van 4 naar 1	8	omslag door afsluiting Boekert
van 4 naar 2	9	omslag door afsluiting Boekert
van 4 naar 5	47	blijft hetzelfde
van H naar 1	18	omslag door afsluiting Boekert
van H naar 2	34	omslag door afsluiting Boekert
van H naar 5	12	blijft hetzelfde
TOTAAL	73	

ZUID-NOORD	aantal	OPMERKING
van 5 naar 1	-21	af doorgaand regionaal verkeer
van 5 naar 2	-42	af doorgaand regionaal verkeer
van 5 naar 3	4	blijft hetzelfde
van 5 naar 4	48	blijft hetzelfde
van 5 naar B	3	blijft hetzelfde
van 1 naar B	21	omslag door afsluiting Boekert
van 2 naar B	28	omslag door afsluiting Boekert
van 1 naar 3	9	omslag door afsluiting Boekert
van 2 naar 3	2	omslag door afsluiting Boekert
van 1 naar 4	13	omslag door afsluiting Boekert
van 2 naar 4	13	omslag door afsluiting Boekert
TOTAAL	78	

DOORSNEDE TOT.	151
-----------------------	------------

Bijlage 10: Situatietekening geslotenverklaring vrachtauto's Dr. Wijtemalaan



Bijlage 11: Situatietekening geslotenverklaring vrachtauto's Nieuweweg

