

Verslag

Project: Verkeersonderzoeken Venhuizen
Onderwerp: informatieavond en workshop omgeving Westerkerkweg
Datum en locatie: 13 september 2023 te: Raadzaal Gemeente Drechterland
Status: concept
Kenmerk: 230913 Verslag Workshop Westerkerkweg_D1.0 (003)

Deelnemers

Naam	Organisatie	Functie
Michiel Evers	Antea Group	Projectleider Verkeer
Roland Claessens	Antea Group	Adviseur Verkeer
Ruud Kok	Gemeente Drechterland	Adviseur Verkeer
Maurice van Gastel	Gemeente Drechterland	Projectleider Civiel
Ilma Tjeertes	Gemeente Drechterland	Adviseur Communicatie
Marcel Kok	Gemeente Drechterland	Projectmanager

1 Opening en inleiding

Maurice heet de aanwezigen welkom. Er zijn 18 bewoners aanwezig. De meeste bewoners wonen aan de Westerkerkweg. Ook zijn er een aantal leden van de klankbordgroep Centrum West aanwezig.

De gemeente Drechterland onderzoekt de invloed van het verkeer als gevolg van verschillende toekomstige woningbouwplannen in Venhuizen. Zoals ook tijdens de informatieavond in december 2022 is gepresenteerd, worden maatregelen onderzocht om de veiligheid en bereikbaarheid te waarborgen. In het onderzoek wordt niet alleen gekeken naar bestaande wegen maar ook de meerwaarde van nieuwe wegen wordt onderzocht.

Dit onderzoek is nog niet afgerond. Ook is er nog geen sprake van besluitvorming. De gemeente heeft Antea Group opdracht verleend om de haalbaarheid van de verschillende routes verder te onderzoeken. Daarbij worden onder andere de aandachtspunten nader bekeken met relevante belanghebbenden.

Een van de routes volgt de Westerkerkweg – Markerwaardweg. De inrichting en het gebruik van de Westerkerkweg (tussen Twijver en Markerwaardweg) en de rotonde (Westerkerkweg – Markerwaardweg) vormen een belangrijk aandachtspunt bij deze variant. Deze avond is georganiseerd om met de bewoners hierop in te zoomen, oplossingsrichtingen te presenteren en reacties en ideeën op te halen bij de bewoners. De input wordt meegenomen in de verdere uitwerking van het advies en ook meegegeven in de besluitvorming.

De andere routes worden ook nader onderzocht. Zo is er voor de route over de Torenweg afstemming met de provincie. De uitkomsten worden op een brede informatieavond gepresenteerd. Uiteindelijk is het de gemeenteraad die hierover een besluit neemt.

Vragen en opmerkingen:

- Opmerking (hierna O): Bewoners hebben zorgen over de bestaande situatie op de rotonde. Er is eerder met de wethouder een bezoek gebracht aan deze plek.
- Vraag (hierna V): kan de presentatie en rapporten gedeeld worden.
Antwoord (hierna A): de stukken worden gedeeld op samen.drechterland.nl
- V: kunnen de verkeerstellingen die gebruikt worden voor het verkeersplan ook

Verslag

worden gedeeld?

A: deze gegevens worden ook gedeeld op samen.drechterland.nl

- V: zitten we hier voor de formaliteit, of wat gaat er verder gebeuren met onze input?

A: De gemeente onderzoekt de routes en aandachtspunten daarvan. We vinden het belangrijk relevante betrokkenen daarbij te betrekken. De locatie Westerkerkweg is een belangrijk aandachtspunt. De input wordt meegenomen in het advies en gedeeld voordat er een besluit wordt genomen door de gemeenteraad.

- V: zijn er nog plannen die we kunnen verschuiven, bijvoorbeeld meer richting provinciale weg?

A: antwoord volgt (zie laatste pagina na het verslag).

- O: zonder geparkeerde auto's ligt de snelheid op de Westerkerkweg heel hoog. Politie handhaaft niet omdat de huidige inrichting niet voldoet aan de kenmerken van een 30 km weg.

- V: als de inrichting van de Westerkerkweg wordt aangepast, kunnen we dan de politie bellen om te handhaven op snelheid?

A: bij meldingen van te hoge snelheid zal de gemeente eerst zelf de snelheid controleren. Als dit te hoog is zal dit met de verkeerspolitie worden opgenomen. Het is van belang dat de inrichting daarbij correspondeert met de inrichtingseisen.

2 Toelichting opdracht

Het huidige onderzoek vormt een aanvulling op eerder uitgevoerd onderzoek. In het eerste onderzoek, dat gepresenteerd is op de bewonersavond op 12 december 2022 is gekeken naar de toename van verkeer (verkeersgeneratie), verkeerintensiteit en mogelijke routes van het verkeer als gevolg van de nieuwe plannen. In het huidige onderzoek worden de routes verder onderzocht. Er wordt gekeken naar de globale maten die nodig zijn voor de wegen en de haalbaarheid (inpassing, grondeigendom, kosten).

We onderzoeken nu 3 routes:

- Meeste verkeer via Westerkerkweg – Markerwaardweg (route 1)
- Meeste verkeer via de Torenweg (route 2)
- Nieuwe infrastructuur.

Vanavond wordt ingezoomd op de omgeving Westerkerkweg.

3 Inhoudelijke toelichting

De huidige intensiteiten op de Westerkerkweg bedragen:

- Torenweg – Twijver: 600 motorvoertuigen/etmaal
- Twijver – Markerwaardweg: 1800 motorvoertuigen/etmaal

In het geval dat al het verkeer (worstcase scenario) van de nieuwbouw de Markerwaardweg kiest zijn de verwachte intensiteiten:

- Torenweg – Twijver: 750 motorvoertuigen/etmaal
- Twijver – Markerwaardweg: 3800 motorvoertuigen/etmaal

In het geval dat al het verkeer van de nieuwbouw de Torenweg kiest zijn de verwachte intensiteiten:

- Torenweg – Twijver: 2400 motorvoertuigen/etmaal
- Twijver – Markerwaardweg: 2100 motorvoertuigen/etmaal

Als het gaat om de doorstroming zou de Westerkerkweg ca. 5000-6000

Verslag

motorvoertuigen per etmaal aan moeten kunnen. Kijkend naar de huidige inrichting en gebruik (parkeren, fietsers) ligt dit wat lager. De Markerwaardweg moet theoretisch 5.000 tot 15.0000 motorvoertuigen per etmaal aan kunnen.

De huidige inrichting van de rotonde voldoet niet aan de richtlijnen. In het gebruik is dit een aandachtspunt. Er zijn meerdere ongelukken gebeurd. Los van de woningbouwontwikkelingen is dit in de huidige situatie al een aandachtspunt.

Voor de kruising Westerkerkweg – Markerwaardweg zijn 2 soorten varianten bedacht: een rotonde of een voorrangskruising.

Rotonde

- Er zijn 3 rotondevarianten geschetst. Dit zijn rotondes die vergelijkbaar zijn met rotondes uit de omgeving.
- Bij alle varianten komen de voetgangersoversteekplaatsen in de voorrang.
- Er is één variant met vrij liggende fietspaden (fietsers om de rotonde), twee varianten met fietssuggestiestroken (fietsers op de rotonde).
- Bij de variant met een vrij liggend fietspad kan mogelijk op de westelijke aantakking een fietspad komen in twee richtingen. De fietsers kunnen dan vanaf de kant van het Twijver voor de rotonde oversteken. Hiervoor wordt het fietspad langs de Markerwaardweg dat aan de noordzijde ligt doorgetrokken. De aparte fietsoversteek aan de noordzijde komt dan te vervallen. Dit moet nog wel verder worden onderzocht.
- Bij de tweede variant zijn de aantakkeende wegen voorzien van een midden eiland. Hierdoor kunnen voetgangers de weg in tweeën oversteken.
- De derde variant is de meeste compacte. Hierin zijn de middeneilanden weggelaten. De tweede en derde variant kunnen ook gecombineerd worden (Markerwaardweg middeneilanden, Westerkerkweg geen middeneilanden). Alle varianten hebben voldoende doorstroomcapaciteit.
- De ontwerpsnelheid voor een rotonde is ongeveer 20-30 km/u.

Vragen en opmerkingen:

- O: bewoners merken op dat fietsers snel tegen de richting in gaan fietsen.
- O: de middeneilanden zijn erg belangrijk voor het oversteken. Deze proberen te realiseren.

Voorrangskruising:

- Er zijn 2 kruispuntvarianten.
- Bij beide varianten krijgt het verkeer op de Markerwaardweg voorrang.
- Bij de eerste variant kan op de westelijke aantakking een fietspad komen in twee richtingen. De fietsers kunnen dan vanaf de kant van het Twijver voor de kruising oversteken. Hiervoor wordt het fietspad langs de Markerwaardweg dat aan de noordzijde ligt doorgetrokken.
- De aparte fietsoversteek aan de noordzijde komt ook te vervallen. Die oversteek wordt naar de kruising verplaatst.
- Bij de tweede variant wordt het vrijliggende fietspad doorgezet ten zuiden van de Westerkerkweg (richting Tuinstraat) aan de westzijde.
- Er is geen variant met verkeerslichten uitgewerkt. Dit vraagt meer ruimte, en levert meer overlast op voor de omgeving.

Vragen en opmerkingen:

- V: Aansluiting noordtak schuiner maken?
A: Dit zal worden onderzocht op haalbaarheid.

Verslag

- V: Kan een fietspad in twee richtingen worden doorgetrokken tot aan de Elbaweg?
A: Dat moet nog worden onderzocht als voor deze variant gekozen wordt.
- O: Fietsers die gebruik maken van de Westerkerkweg in oost-west richting moeten nu onveilig de Markerwaardweg oversteken.

De kruispuntvarianten nemen minder ruimte in dan rotonde. Voor de verkeersveiligheid heeft een rotonde de voorkeur.

Inrichting Westerkerkweg (Twijver – Markerwaardweg)

- De Westerkerkweg vormt de ontsluiting voor omliggende wijken, de winkels langs het Twijver en aanliggende bedrijven.
- In de huidige situatie moet er rekening gehouden worden met (zwaar) vrachtverkeer. Dit is ook voor het toekomstige ontwerp een aandachtspunt.
- In de toekomst neemt het verkeer op de Westerkerkweg toe.

De huidige inrichting voldoet niet aan de kenmerken voor een 30 km-weg. De rijbaan is ongeveer 6.5 m breed. De breedte van het voetpad varieert. Op de rijbaan wordt geparkeerd. Passeerbewegingen en geparkeerde voertuigen zijn aandachtspunten.

In de ideale situatie krijgt de weg een breedte van 5.8 m met een parkeerstrook en een voetpad. Hiervoor is echter onvoldoende ruimte beschikbaar.

In de minimale variant krijgt de weg een breedte van 4.8 m met een parkeerstrook en een voetpad. Deze wegbreedte is echter niet geschikt voor vrachtverkeer.

Een alternatief is een combinatie van beide. De weg krijgt dan een breedte van 5.8 m. Plaatselijk, op de smalle delen, worden inspringende parkeerhavens gerealiseerd met een wegbreedte van 4.8 m. Personenauto's kunnen elkaar dan rustig passeren, bij vrachtverkeer moet op elkaar gewacht worden. Verder mogen voertuigen dan alleen bij parkeerhavens parkeren.

Vragen en opmerkingen:

- V: Is het vrachtverkeer een gegeven of kan dit worden omgeleid?
A: Een deel van het vrachtverkeer gaat naar de winkels aan het Twijver en de bedrijven aan de Westerkerkweg. Er is dus altijd sprake van vrachtverkeer.
- V: wordt de mogelijkheid onderzocht of er een nieuwe weg gerealiseerd kan worden achter de bedrijven die gevestigd zijn aan de Markerwaardweg?
A: Dit wordt meegenomen in het onderzoek.
- O: Graag aandacht voor bouwverkeer. Vooral zandtransport levert overlast op.

4 Bespreken varianten (input)

Tijdens de presentatie hebben de bewoners al veel input gegeven. Veel bewoners hebben liever dat het verkeer via de Torenweg of een nieuwe weg gaat rijden.

Aanpassen van de rotonde Westerkerkweg – Markerwaardweg vinden de bewoners wel nodig, in verband met de onveilige situatie. De voorkeur gaat uit naar een rotonde, omdat een rotonde vooral voor fietsers veiliger is dan een kruispunt. Daarnaast zorgt een rotonde voor een lagere snelheid ten opzichte van de huidige situatie of de situatie met een voorrangskruispunt. Er worden wel vragentekens geplaatst bij de haalbaarheid in verband met de ruimte die nodig is voor een rotonde.

Vragen en opmerkingen:

Verslag

- V: Is het misschien mogelijk om de rotonde op de Westerkerkweg – Markerwaardweg in zijn geheel op het perceel van Westerkerkweg 50 te aan te leggen (perceel ten noordoosten van de kruising). Hierdoor hoef je maar 1 perceel op te kopen en heb je ruimte genoeg om alle fietspaden veilig te laten lopen zodat de enige fietsoversteekplaats op de Westerkerkweg komt (voor de shortcut). De rotonde dan zo aanleggen dat de karakteristieke boom in het midden van de rotonde komt te staan en behouden kan blijven. De aansluitende wegen laat je dan die kant op nijden, waardoor de snelheid eruit gaat. De kosten 100% aan ontwikkelaars overdragen.
A: Voor de haalbaarheid van een rotonde moet overleg plaatsvinden met grondeigenaren. Aangedragen oplossingsrichting zal verder worden onderzocht.

Voor de inrichting van de Westerkerkweg zouden de bewoners graag het vrachtverkeer zien verdwijnen. De snelheid van het autoverkeer is een aandachtspunt. Het heeft de voorkeur de weg in te richten volgens de 30 km-eisen om de snelheid te beperken en er ook gehandhaafd kan worden. Een alternatieve inrichting met parkeerhavens zou eventueel kunnen maar vraagt nadere uitwerking.

Overige verzamelde input:

- O: De snelheid van het doorgaand noord-zuid verkeer op de Markerwaardweg is een aandachtspunt. Bij een voorrangskruising krijgt dit verkeer nog meer de gelegenheid om hard te rijden.
- V: Is het ook mogelijk een gelijkwaardige kruising te realiseren (geen voorrang Markerwaardweg)?
A: antwoord volgt (zie laatste pagina).
- V: Is het mogelijk vrachtverkeer bijvoorbeeld via eenrichtingsverkeer te sturen (bijvoorbeeld heen via de Tuinstraat, terug via de Markerwaardweg)?
A: antwoord volgt (zie laatste pagina).
- O: De drempels op de Torenweg ontmoedigen vrachtverkeer om deze weg te gebruiken.

5

Afsluiting

Maurice bedankt iedereen voor de aanwezigheid en de inbreng op deze avond.

De input wordt meegenomen in de verdere uitwerking. Op de bewonersavond (medio oktober/november) wordt weer een update gegeven over het onderzoek. Hierbij zullen ook de bevindingen van de overige routes worden gedeeld.

Rond 21.30 wordt de avond afgesloten.

Vragen die we op de avond niet direct hebben beantwoord

- V: zijn er nog woningbouwplannen die we kunnen verschuiven, bijvoorbeeld meer richting provinciale weg?
A: de locatie Centrum West is door de gemeenteraad aangewezen als woningbouwlocatie. Deze staat niet ter discussie. Over een mogelijke tweede woningbouwlocatie moet nog een besluit worden genomen.
- V: Is het ook mogelijk een gelijkwaardige kruising te realiseren (geen voorrang Markerwaardweg)?
A: Vanuit ontwerprichtlijnen en Duurzaam Veilig is het vaak wenselijk om bij wegen met 30 km/u een gelijkwaardige kruising te realiseren. Maar vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid is het niet direct aan te bevelen. De doorgaande verkeersstroom op de Markerwaardweg is groter dan het verkeer dat van de Westerkerkweg komt. Dit kan leiden tot kop-staart aanrijdingen op de Markerwaardweg doordat verkeer moet wachten op verkeer van rechts. Daarnaast kan dit knelpunten opleveren op het gebied van doorstrooming.
- V: Is het mogelijk vrachtverkeer bijvoorbeeld via eenrichtingsverkeer te sturen (bijvoorbeeld heen via de Tuinstraat, terug via de Markerwaardweg)?
A: Het is moeilijk om vrachtverkeer op dit punt te verbieden of eenrichtingsverkeer in te stellen voor vrachtverkeer. Dit komt doordat vrachtverkeer een bestemming heeft aan de Westerkerkweg (bedrijven) of het Twijver (winkels). De afstand tussen bestemming en de Markerwaardweg is klein, waardoor vrachtverkeer (on)bewust het eenrichtingsverkeer negeert. Er zal waarschijnlijk geen prioriteit liggen op handhaving. Daarnaast draagt eenrichtingsverkeer bij aan het verplaatsen van een knelpunt. Vruchtverkeer heeft een bestemming in Venhuizen en moet daardoor omrijden en gebruik maken van andere wegen in het dorp die (ook) niet geschikt zijn voor veel vrachtverkeer.