

Aan:

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> vertrouwelijk | <input type="checkbox"/> graag retourneren |
| <input checked="" type="checkbox"/> volgens afspraak | <input type="checkbox"/> ter behandeling |
| <input type="checkbox"/> ter bespreking | <input type="checkbox"/> verzoeken verder te verspreiden |
| <input type="checkbox"/> ter parafering/ondertekening | <input type="checkbox"/> in dank retour |
| <input type="checkbox"/> ter goedkeuring | <input type="checkbox"/> op verzoek |
| <input type="checkbox"/> met verzoek om advies | <input type="checkbox"/> anders: nl: |
| <input type="checkbox"/> ter kennisname | |



hoogheemraadschap
Hollands
Noorderkwartier

Met vriendelijke groet,

 Glona Evers

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel van de studie

Het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK) heeft op basis van de aanwezige gebiedskennis in de eigen organisatie een overzicht gemaakt van routes met (mogelijk) sluiptverkeer. Uit workshops met bewoners, gemeenten en andere wegbeheerders was immers gebleken dat sluiptverkeer subjectieve verkeersonveiligheid tot gevolg heeft¹. Onduidelijk is echter wat de exacte omvang is van het aanwezige sluiptverkeer en hoe dat zich verhoudt tot het reguliere herkomst- en bestemmingsverkeer.

Om de daadwerkelijke omvang van het sluiptverkeer inzichtelijk te maken heeft het hoogheemraadschap voorliggend onderzoek uitgeschreven. Op basis hiervan kunnen passende maatregelen worden getroffen om het sluiptverkeer, indien het een problematisch aantal en/of percentage betreft, een halt toe te roepen.

1.2 Definitie sluiptverkeer

In het Verkeersveiligheidsplan Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (juni 2006) luidt de definitie van sluiptverkeer als volgt:

'Sluiptverkeer is doorgaand verkeer dat gebruik maakt van wegen (veelal erftoegangswegen) die hiervoor niet geschikt zijn. Het ontstaat door gebrek aan capaciteit op wegen met een stroomfunctie (stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen) of door het ontbreken van deze wegen. Er is sprake van regulier sluiptverkeer als weggebruikers regelmatig een andere route kiezen dan zij in andere perioden van de dag doen. Weggebruikers die vanwege bijzondere omstandigheden (onder andere wegwerkzaamheden of een incident) een alternatieve route (moten) kiezen is incidenteel sluiptverkeer'.

Verkeer dat geen (reëel) alternatief heeft voor een route over erftoegangswegen wordt niet gezien als sluiptverkeer.

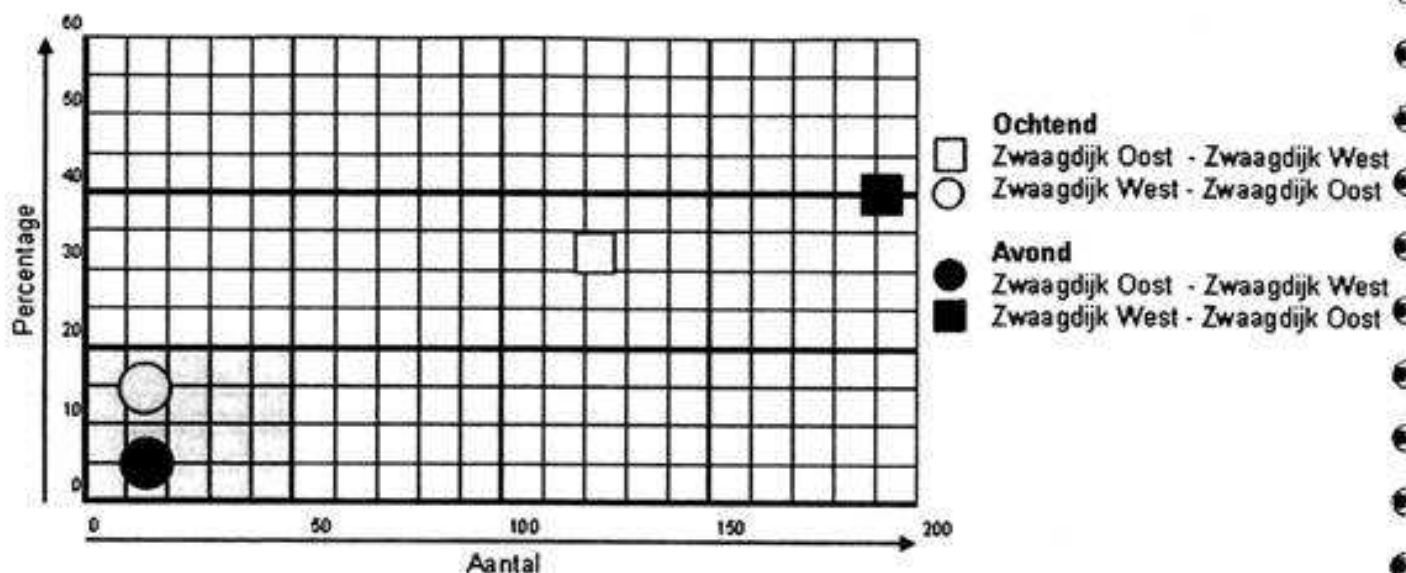
1.3 Werkwijze

Het Hoogheemraadschap heeft zes kordons aangewezen waar onderzoek naar sluiptverkeer dient te worden verricht. In onderstaand kaartbeeld zijn deze gebieden rood gearceerd.

In samenwerking met Dufec heeft Grontmij het kentekenonderzoek uitgevoerd in zes onderzoeksgebieden (kordons). Dufec is gespecialiseerd in het uitvoeren van (grootschalige) verkeersonderzoeken waarbij waarnemers worden ingezet.

De resultaten van het kentekenonderzoek en de mechanische tellingen zijn geanalyseerd. Op basis van de analyse is een advies opgesteld of het aanwezige sluiptverkeer een knelpunt vormt en welke sluiptroutes gesignaleerd worden. Vervolgens is de sluiptroute en het sluiptverkeer in een breder perspectief geplaatst door ook te kijken naar weginrichting, woningdichtheid, oorzaken, alternatieven, etc. Zo kan een beeld worden geschetst of het aanwezige sluiptverkeer dusdanig problematisch wordt geacht dat maatregelen noodzakelijk worden geacht. Voor gesignaleerde knelpunten wordt een oplossingsrichting aangedragen.

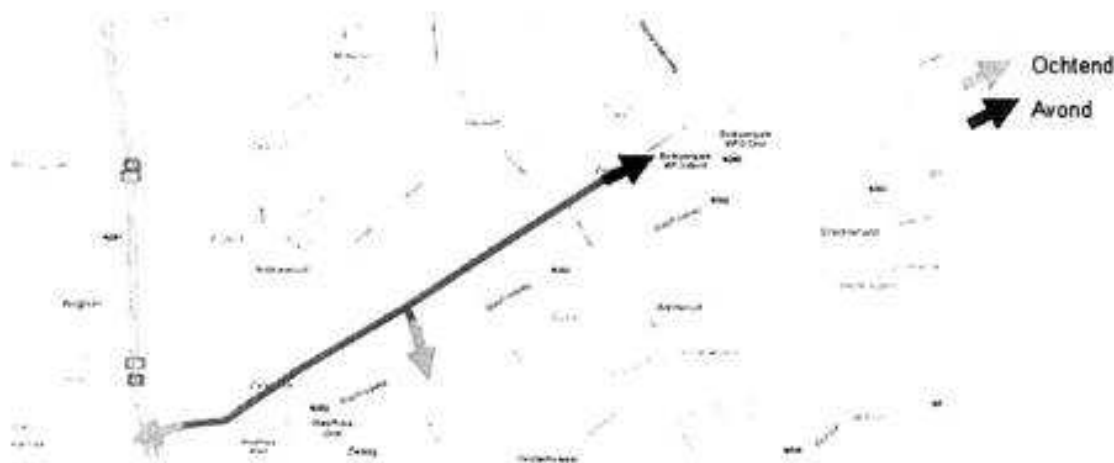
¹ Verkeersveiligheidsplan Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier: Beleid ten aanzien van verkeersveiligheid en wegategorisering (2006); pagina 22, Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier.



Figuur 8: Gemiddeld aandeel sluipverkeer route Zwaagdijk Oost – Zwaagdijk west

In de ochtendspits kiest 40% van het sluipverkeer uit Zwaagdijk Oost de Rijweg, 60% rijdt via Zwaagdijk West. Opvallend is dat in de avondspits slechts 20% van het sluipverkeer nog de route via de Rijweg kiest, terwijl 80% via Zwaagdijk West rijdt.

Op de route ten zuiden van de N302 over de Ouddijk en de Noorderdracht is niet of nauwelijks sluipverkeer geregistreerd. De totale belasting op deze route is ook beperkt: minder dan 1.100 voertuigen per etmaal op werkdagen.



Figuur 9: Sluiproutes kordon 2 (Zwaagdijk)

3.5 Kordon 3: Bobeldijk

Hypothese

Door de relatief grote omweg voor verkeer tussen Hoorn en Obdam / Heerhugowaard vormt de Bobeldijk tussen Hoorn en Spierdijk een aantrekkelijk alternatief voor sluipverkeer. Deze route, via de lintbebouwing van Berkhout, vormt echter geen wenselijk alternatief door de weginrichting (smal en zonder vrij liggende fietsvoorzieningen). Daarentegen is de wenselijke route, via de N507, N243 en eventueel de A7, drukker en een stuk langer (qua afstand en tijd) dan de route over de Bobeldijk.



Figuur 10: Tellocaties en de route waarop (sluipverkeer) is gemeten

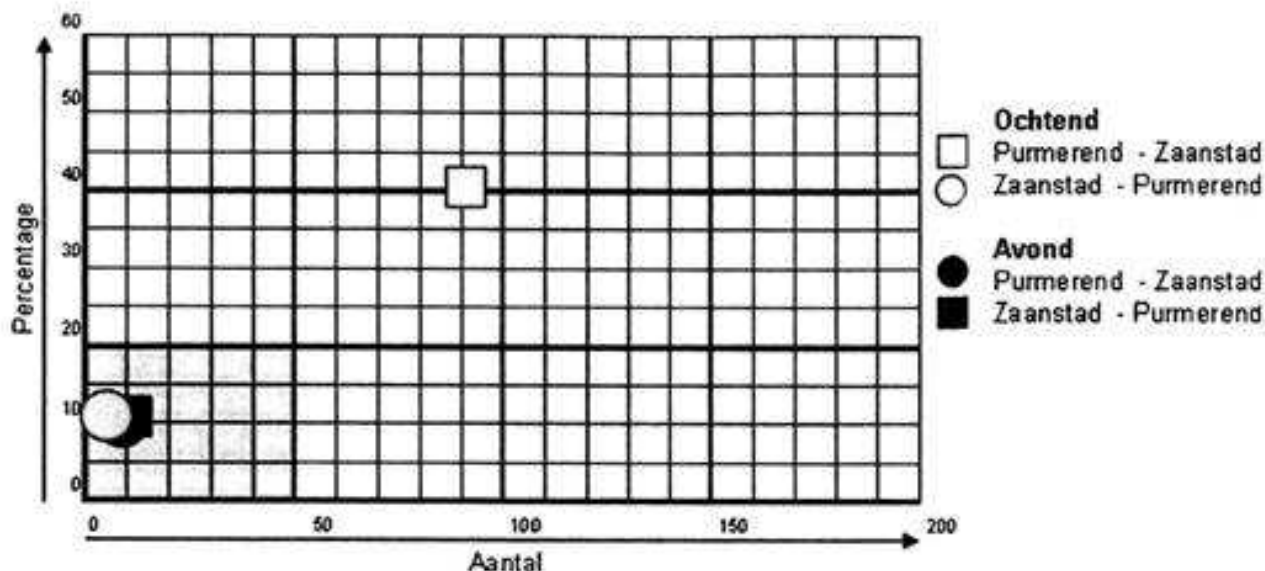
Analyse

In de gehele ochtendspits worden gemiddeld ongeveer 200 voertuigen geregistreerd als sluipverkeer, de avondspits kent een stroom sluipverkeer van ± 170 voertuigen.

Uit de resultaten blijkt dat de Bobeldijk een duidelijke sluiproute vormt, in ochtend- en avondspits in beide richtingen, voor verkeer tussen Spierdijk en Hoorn. Met name het sluipverkeer in de ochtendspits, beide richtingen, vormt het probleem, waarbij Hoorn-Spierdijk er absoluut gezien uitspringt. Hoewel de avondspits een positiever beeld geeft is de stroom sluipverkeer ook in de avondspits een probleem. Te meer ook omdat de route langs woningen aan de Bobeldijk leidt over een aantal smalle delen. Bovendien wordt op de Bobeldijk gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer niet van elkaar gescheiden. De weg is daarmee niet ingericht voor grotere verkeerstromen. Ondanks de, absoluut gezien, beperkte hoeveelheid sluipverkeer, vormt het in relatieve zin wel degelijk een probleem.



Figuur 11: Bobeldijk



Figuur 22: Gemiddeld aandeel sluipverkeer route Purmerend – Zaanstad via de Noorderweg

3.9 Overzicht

Onderstaand figuur is een weergave van de in de voorgaande paragrafen benoemde sluiproutes gecombineerd met de hinderklasse per sluiproute. In de tabel is af te lezen hoe groot de hinder is (aan de hand van hinderklassen) op welke weg, in welke richting en in welke periode. Daarnaast is de etmaalintensiteit op het wegvak weergegeven per rijrichting. Hoe hoger de hinderklasse (meer sluipvoertuigen en relatief een groter aandeel) hoe groter de problematiek rond sluipverkeer zal zijn.

Straatnaam	Sluiprichting	Periode	Hinder klasse	Etmaal intensiteit per werkdag (mvt. per richting)	Gemiddeld aantal sluipvoertuigen
Grootslag	Enkhuizen – Zwaagdijk	ochtend	2	700	65
	Zwaagdijk – Enkhuizen	ochtend	1	700	27
		avond	3		106
Zwaagdijk Oost	Zwaagdijk Oost – Zwaagdijk West	ochtend	3	1.600	122
	Zwaagdijk West – Zwaagdijk Oost	avond	4	1.600	191
Bobeldijk	Hoorn – Spierdijk	ochtend	3	1.100	124
		avond	1		64
	Spierdijk – Hoorn	ochtend	2	1.100	77
		avond	3		109
Zuidervaart	Alkmaar – Krommenie	ochtend	4	1.100	173
	Krommenie – Alkmaar	ochtend	1	1.100	42
		avond	4		196
Uitgeesterweg	Uitgeesterweg – A9 Akersloot	ochtend	4	2.100	243
	A9 Akersloot – Uitgeesterweg	avond	3	2.100	159
Topaasweg	Topaasweg – A9 Akersloot	ochtend	4	4.000	188
	A9 Akersloot – Topaasweg	avond	1	4.000	82
Noorderweg	Purmerend – Zaanstad	ochtend	2	600	92

Tabel 1: overzicht van de verschillende benoemde sluiproutes (behalve categorie 0)

Wij adviseren om maatregelen sober in te richten en zich vooral te focussen op maatwerk en draagvlak. Daarbij kan worden gedacht aan het instellen van eenrichtingsverkeer of selectieve toegang middels bebording. Als uit evaluatie blijkt dat de genomen maatregelen niet doeltreffend genoeg worden bevonden kan worden overgegaan tot ingrijpendere maatregelen als doseren of selectieve toegangsverlening. De directe en indirecte kosten en inzet van deze oplossingen, en vooral de selectieve toegang met camera handhaving, zijn groot.

Kordon 1: route Enkhuizen-Zwaagdijk

Het probleem op deze route is beperkt. Het grootste probleem is de avondspits door verkeer vanuit Zwaagdijk richting Enkhuizen.

Eenrichtingsverkeer voor autoverkeer, zoals op de Gouw, is een goedkope maatregel die een oplossing biedt voor het probleem. De wegen zijn lang genoeg om negatie van een inrijdverbod te beperken. Aanvullende (periodieke) handhaving is wenselijk. Zwaardere maatregelen zoals doseren of selectieve toegang worden niet noodzakelijk geacht. Wel is het belangrijk om draagvlak te hebben bij omwonenden en gebruikers van de landbouwpercelen.

Voor de kordons 1 geldt dat het groot onderhoud aan N302 die dit jaar gepland staat (van mei t/m half juli) tijdelijk extra sluipverkeer tot gevolg kan hebben tijdens de werkzaamheden. De N302 van de afslag N240 t/m de afslag N506 wordt immers gereconstrueerd, inclusief enkele kruispunten. Tevens worden een groot aantal verkeersregelinstallaties vernieuwd. Gezien de, in het kader van de reconstructie, te nemen maatregelen ligt het in de lijn der verwachting dat het aandeel sluipverkeer uiteindelijk wordt teruggedrongen. Wij adviseren dan ook om de effecten van deze reconstructie af te wachten alvorens over te gaan tot het nemen van maatregelen.

Kordon 2: route Zwaagdijk Oost-Zwaagdijk West

Het probleem op deze route is groter dan op de route Enkhuizen – Zwaagdijk in kordon 1. De periode en richting waarin de problemen zich manifesteren zijn hetzelfde, maar heftiger: in de ochtendspits sluipverkeer in westelijke richting, in de avondspits in oostelijke richting.

Ook hier kan worden gedacht aan het instellen van eenrichtingsverkeer op de wegen waar sluipverkeer is geregistreerd. Daarnaast is een spitsafsluiting in beide spitsperiodes, bijvoorbeeld ten oosten van de Rijweg, een effectieve maatregel om het sluipverkeer terug te dringen. Lokaal verkeer hoeft slechts gering om te rijden via de N302. Bij deze oplossingen is het van groot belang om draagvlak te vinden bij omwonenden.

De N302 binnen dit kordon maakt onderdeel uit van het traject van de N23 Westfrisiaweg. In de plannen wordt gesproken over een uitbreiding van het aantal rijstroken, verhoging van de snelheid en kruispuntoplossingen die de doorstroming verbeteren. Dit zal het aandeel sluipverkeer doen verminderen. De exacte invulling van het project is echter nog onzeker, evenals de planning.

Wij adviseren dan ook om voor de korte termijn te kiezen voor sobere en weinig kostbare oplossingen als het instellen van eenrichtingsverkeer. Voor eventuele ingrijpendere en kostbare maatregelen adviseren wij allereerst de eerder genomen maatregelen te evalueren en de besluitvorming rond de N23 Westfrisiaweg af te wachten.

Kordon 3: route Hoorn-Spiersdijk

Zowel in de ochtend- als avondspits is in beide richtingen sprake van sluipverkeer. Verwacht wordt dat ook buiten de spits deze route een aantrekkelijk alternatief is voor de provinciale wegen in de omgeving. Doordat een logisch alternatief ontbreekt, zullen automobilisten niet snel geneigd zijn een andere route te kiezen.

Zachte maatregelen (snelheidsremmers, niet fysieke afsluiting, doseersysteem om rijtijd te verlengen) zullen hierdoor weinig effect sorteren. Het probleem bij een permanente fysieke afsluiting is dat omwonenden gedwongen worden om omrijdbeweging te maken. De meest wenselijke oplossing is een selectieve toegangsverlening zodat omwonenden kunnen worden vrijgesteld van de verbodsbepaling.

Nadeel hiervan is echter dat dit aanzienlijke kosten met zich mee brengt. Daarnaast moet voorkomen worden dat het Oosteinde en Kerkebuurt (Berkhout) zwaarder belast worden.

In de plannen van de N23 Westfriisiaweg wordt gesproken over het afsluiten van de Bobeldijk ter hoogte van de Slagterslaan. Hiermee kan een oplossing worden geboden voor het probleem rond sluipverkeer op de Bobeldijk. Op korte termijn zal dit echter niet worden gerealiseerd omdat de exacte invulling en planning van het project nog uiterst onzeker zijn. Wij adviseren om de besluitvorming omtrent de N23 af te wachten alvorens wordt overgegaan tot eventuele ingrijpende en kostbare maatregelen.

Kordon 4: route Alkmaar (N243)–Krommenie (N244/N246)

Het probleem uit zich in beide richtingen. De grootste problemen worden gesignaleerd tijdens de ochtendspits in de richting Krommenie en tijdens de avondspits in de richting Alkmaar. De avondspits in de richting Krommenie kent, als enige in dit kordon, nauwelijks sluipverkeer.

De kern van Zuidschermer is meer gericht op het noorden (Alkmaar) dan op het zuiden. Als alternatief van deze route is voor het doorgaande verkeer de N244 aanwezig. Een inrijverbod voor het autoverkeer, met uitzondering van bestemmingsverkeer, is hier een eenvoudige maatregel. Deze maatregel wordt reeds toegepast in de omgeving, bijvoorbeeld op delen van de Westdijk, de parallelweg van de N244. Hiermee ontstaat een uniforme maatregel voor dit gebied. Mocht deze maatregel niet het gewenste resultaat opleveren kunnen de volgende maatregelen worden overdacht:

- doseersysteem op de Zuiddijk (bijvoorbeeld nabij het kruispunt N244 – N246);
- spitsafsluiting of een permanente afsluiting.

Kordon 5: Akersloot

Route Uitgeesterweg – A9 Akersloot

Bedacht moet worden dat voor een deel van het verkeer dat in de metingen als sluipverkeer wordt aangemerkt dit een logische route is. Dit geldt met name voor verkeer richting het noorden. Bij het uitvoeren van maatregelen om het sluipverkeer te weren dient te worden bedacht dat daarbij ook het bestemmingsverkeer wordt getroffen. Daarnaast moet in ogenschouw worden genomen dat verkeer dat niet via de Uitgeesterweg en de A9 richting het noorden rijdt, gedwongen wordt om door de woonkern van Heiloo ter rijden. De vraag is of dit wenselijk is. Wij adviseren dan ook om de weg categorisering te heroverwegen en de Uitgeesterweg tot aan de A9 op te waarderen tot gebiedsontsluitingsweg, en deze ook als zodanig in te richten. Op deze manier wordt het verkeer dat via de Uitgeesterweg de A9 bereikt gefaciliteerd en dus niet meer gezien als sluipverkeer. Hierbij is maatschappelijk draagvlak van het groot belang. Gezien de veronderstelde weerstand van bewoners langs de Uitgeesterweg en de verwachting dat de weg categorisering zich niet gemakkelijk laat aanpassen kan in plaats van het aanpassen van de weg categorisering ook worden gekozen voor eenvoudigere maatregel als een spitsafsluiting van de Uitgeesterweg. Gezien de grote hoeveelheden verkeer is het aan te bevelen dan uit te gaan van een fysieke afsluiting.

Een deel van het probleem op deze route wordt mogelijk ondervangen door realisatie van een nieuwe fietsverbinding vanuit het investeringsprogramma Impuls Fiets van provincie Noord-Holland.

Route Topaasweg–A9 Akersloot

Het probleem uit zich met name in de ochtendspits van Alkmaar richting Akersloot. Met oplossingen moet rekening gehouden met het bestemmingsverkeer op deze route, met name GP Groot. Een oplossing kan zijn het instellen van een inrijverbod voor doorgaand verkeer in de ochtend vanaf de Kanaaldijk richting de Boekel. Dit kan worden vormgegeven door het aanbrengen van bebording, bij gebrek aan naleving kan naast de borden ook handhaving worden toegepast.

De toekomstige aansluiting van Heiloo op de A9 kan voor deze sluiproutes een mogelijk alternatief en daarmee verlichting bieden voor het sluipverkeer op beide relaties.