Movares samen werkt het

RAPPORT

Verkeerscirculatieplan Opmeer-Spanbroek

Versie: 2.0

Status: Vrijgegeven

Datum: 23-09-2024

Kenmerk: X10-PJM-HS-RAP-24002145

Autorisatieblad

Verkeerscirculatieplan Opmeer-Spanbroek

	Naam	Akkoord	Datum
Opgesteld door	Patrick Meeuws		10-05-2024
Gecontroleerd door	Enzo Bronzwaer		23-09-2024
Vrijgegeven door	Martin Wink		23-09-2024

Versiehistorie

Versie	Naam	Datum	Korte toelichting
0.1	Rapportage verkeerscirculatieplan v0.1	17-04-2024	Concept van het verkeerscirculatieplan
1.0	Verkeerscirculatieplan Opmeer-Spanbroek v1.0	14-05-2024	Opmerkingen van de gemeente verwerkt
2.0	Verkeerscirculatieplan Opmeer-Spanbroek v2.0	23-09-2024	Kleine aanpassingen op verzoek gemeente verwerkt.

Inhoudsopgave

Inleiding 4

1 Verkeersbeeld centrum Opmeer-Spanbroek 5

1.1.1 Geïnventariseerde knelpunten 5
1.1.2 Fiets- en OV- routes 6
1.1.3 Autoverkeer centrum 7
1.1.4 Ontwikkelingen 7

2 Mogelijkheden verkeerscirculatieplan 9

2.1 Variant 1 – Uitwerking gebiedsvisie 9

2.1.1 Gebiedsvisie 9
2.1.2 Verkeerscirculatieplan 11
2.1.3 Uitvoering 12

2.2 Variant 2 - Autovrij centrum 14

2.2.1 Verkeerscirculatieplan 14
2.2.2 Uitvoering 15

3 Wegencategorisering 17

3.1 Bijpassende wegcategorieën 17
3.2 Wegprofiel 18

3.2.1 Voetgangers- en fietszone / erf 18
3.2.2 Erftoegangsweg plus (30 km/u) 18

4 Conclusie 19

4.1.1 Samenvatting varianten 19
4.1.2 Conclusie 19
4.1.3 Implementatie 19
4.1.4 Vervolgstappen 20

Colofon 21

Inleiding

De gemeenteraad heeft in juni 2023 de Gebiedsvisie Centrumplan Opmeer-Spanbroek unaniem vastgesteld. De gebiedsvisie schetst een toekomstperspectief voor het centrumgebied. Het geeft de kaders en kansen aan waarbinnen een ontwikkeling kan plaatsvinden. Belanghebbende partijen -zoals de ondernemers in het centrum, inwoners, bedrijven en maatschappelijke organisaties- zijn uitgebreid betrokken bij het opstellen van de visie. Het uitwerken van een verkeercirculatieplan, waarbij verder dan alleen het centrumgebied wordt gekeken, draagt bij aan het realiseren van het geschetste toekomstperspectief. Deze notitie is een uitwerking van het verkeerscirculatieplan.

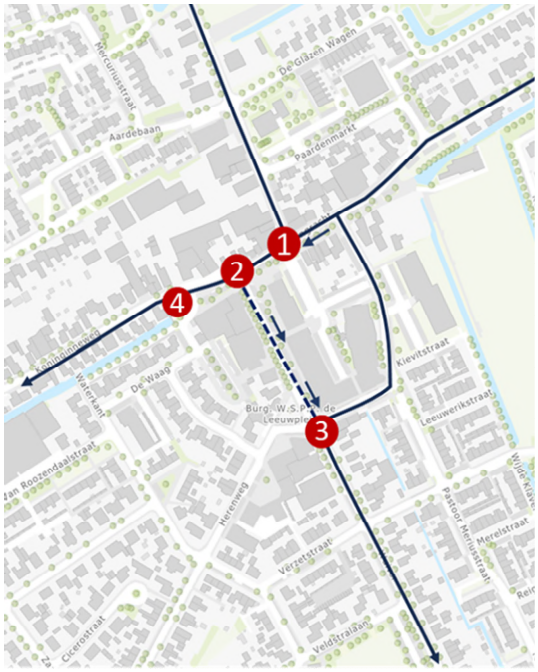
Het doel van een verkeerscirculatieplan is om het centrum autoluw te maken. Of wanneer er gekozen wordt om de auto niet meer toe te laten, ervoor te zorgen dat de autobereikbaarheid gewaarborgd blijft. De inrichting van de straten is het vervolg op het verkeerscirculatieplan. Naast het knippen van wegen en deze autovrij maken zijn er namelijk ook mogelijkheden om autoverkeer te ontmoedigen door middel van de weginrichting (en openbare ruimte).

Leeswijzer
Deze rapportage bevat een beschrijving van de ontwikkelingen in het centrum. Daarnaast worden twee varianten gepresenteerd en bevat het een uiteenzetting van de voor- en nadelen per variant. In deze rapportage is ook een wegencategorisering opgenomen die past bij het verkeerscirculatieplan. De rapportage sluit af met de implementatie van het verkeerscirculatieplan en de vervolgstappen.

1 Verkeersbeeld centrum Opmeer-Spanbroek

1.1.1 Geïnventariseerde knelpunten

Voor het opstellen van de ‘gebiedsvisie centrum Opmeer-Spanbroek *Ruimte. Mensen. Toekomst.’* is een infoquête (september 2022) uitgezet onder inwoners en ondernemers van Opmeer. Daarnaast zijn de ongevallenstatistieken en het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan (2019) input geweest voor het vaststellen van de knelpunten in het rondom het centrum van Spanbroek. De belangrijkste knelpunten zijn hieronder vermeld:



Figuur 1. Knelpunten centrum Opmeer-Spanbroek

(1) Breestraat / Lindengracht
Onoverzichtelijke, drukke kruising die krap is vormgegeven met spookrijders (in Lindengracht).

(2) Wuiver / Koninginneweg
Gevaarlijke kruising.

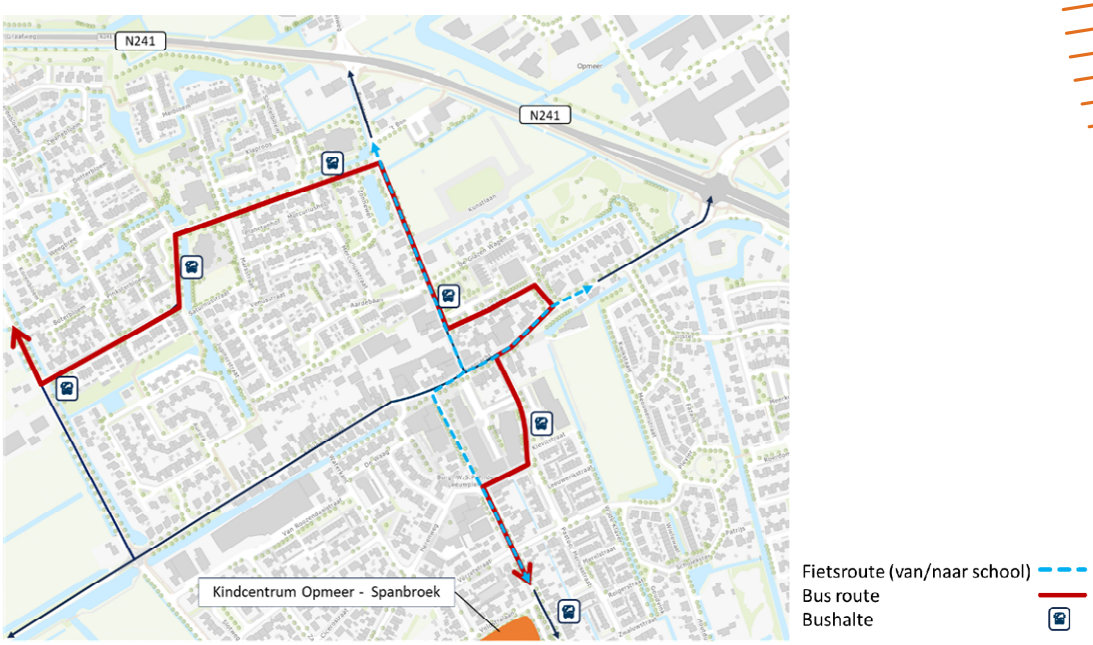
(3) Wuiver / Herenweg
Gevaarlijke kruising waar snel wordt gereden en het lastig oversteken is voor voetgangers.

(4) Koninginneweg / Waterkant
Onoverzichtelijk kruispunt; toegangsweg van en naar parkeerplaats achter AH.

Andere knelpunten
- Sluipverkeer Lindengracht / Koninginneweg
- Haaksparkeren op de Wuiver in combinatie met fietsers.

1.1.2 Fiets- en OV- routes

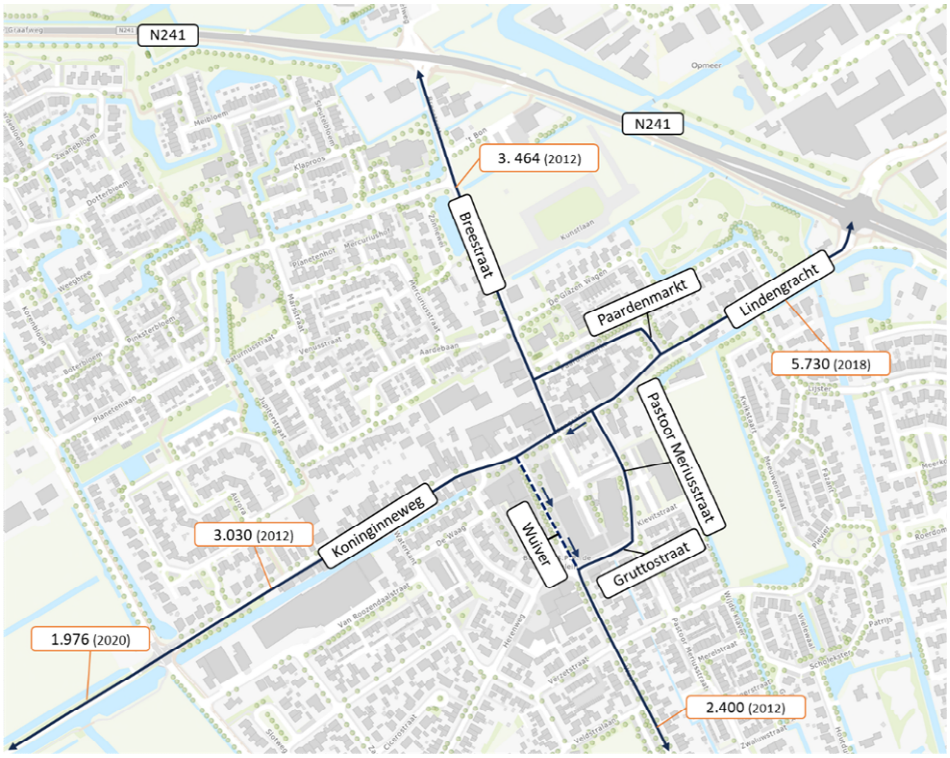
Bij het opstellen van de verkeerscirculatie is ook rekening gehouden met de belangrijkste fietsroute. Deze route loopt van de Breestraat door de Koninginneweg en de Wuiver naar het zuiden. Hier ligt momenteel de St. Bonifatius Basisschool. In de toekomst zal hier het Kindcentrum Opmeer – Spanbroek vestigen waar naast een basisschool ook meerdere activiteiten voor kinderen geclusterd zijn. Daarnaast rijdt buslijn 133 door het centrum.



Figuur 2. Belangrijkste fietsroute en route buslijn 133

1.1.3 Autoverkeer centrum

De intensiteiten van het autoverkeer (die ten tijde van deze studie bekend zijn bij de gemeente) zijn als input gebruikt bij het opstellen van het verkeerscirculatieplan en de wegencategorisering. Het autoverkeer dat momenteel gebruik maakt van deze wegen past bij de functie van de weg.



Figuur 3. Intensiteiten autoverkeer o.b.v. tellingen (werkdag).

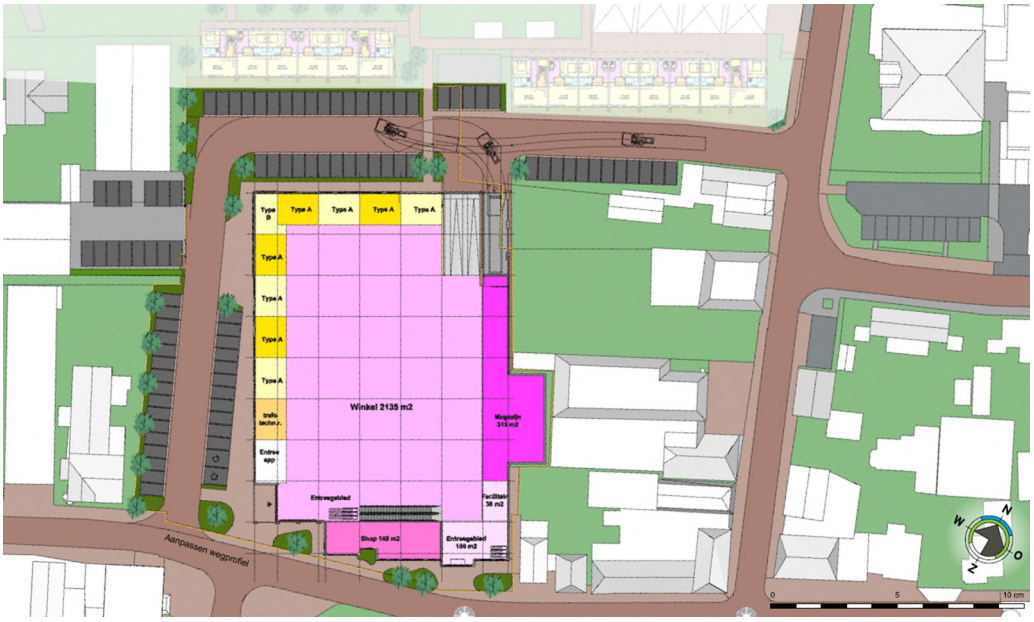
1.1.4 Ontwikkelingen

In de *Toekomstvisie Opmeer 2030: Thuis in Opmeer!* en *Gebiedsvisie Centrumplan Opmeer-Spanbroek* is een toekomstperspectief geschetst voor het centrum van Opmeer-Spanbroek. Speerpunten hieruit, gerelateerd aan mobiliteit, zijn de verbetering van de verkeersveiligheid en het vinden van een betere balans tussen enerzijds de ruimte voor de auto en anderzijds de ruimte voor fietsers en voetgangers.

De ambitie om van het centrumgebied een belangrijke ontmoetingsplek te maken wordt ondersteund door de ontwikkeling van het Koenisterrein. Het centrum krijgt hierdoor ook een impuls. Op het gebied van mobiliteit en verkeerscirculatie heeft dit ook impact. In de huidige plannen (*Structuurontwerp 18-10-2023*) is een nieuwe verbinding van de Breestraat naar de Koninginneweg voorzien (zie figuur 4).

Gebaseerd op de voorgaande stukken zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Aanleg van een verbinding Breestraat / Koninginneweg op het Koenisterrein;
- Veilige schoolroute Noord-Zuid (naar Kindcentrum Opmeer – Spanbroek);
- Verbetering leefbaarheid in het centrum, mede door autoluw en/of autovrij.



Figuur 4. Schetsontwerp Koninginneweg 75-89

2 Mogelijkheden verkeerscirculatieplan

Bij het opstellen van het verkeerscirculatieplan is gestart met een focus op het centrumgebied. De functies van de Breestraat, Koninginneweg en de Lindengracht in het netwerk zijn beschouwd. De eerste variant is een uitwerking van de gebiedsvisie en beperkt zich tot het centrumgebied. De tweede variant laat zien hoe de ambities geformuleerd in de gebiedsvisie gerealiseerd kunnen worden. Het omvat een verkeerscirculatieplan dat nodig is om naast de verkeersveiligheid ook de ruimtelijke kwaliteit in het centrumgebied te kunnen verbeteren.

Wat is een verkeerscirculatieplan?
Een verkeerscirculatieplan is een plan waarin keuzes worden gemaakt om de doorstroming van het verkeer beter te maken of aan te passen. Het doel van *voorliggend* verkeerscirculatieplan is om het centrum van Spanbroek autoluw te maken. Of wanneer er gekozen wordt om de auto niet meer toe te laten, ervoor te zorgen dat de autobereikbaarheid gewaarborgd blijft. De inrichting van de straten is het vervolg op het verkeerscirculatieplan. Naast het knippen van wegen en deze autovrij maken zijn er namelijk ook mogelijkheden om autoverkeer te ontmoedigen door middel van de inrichting.

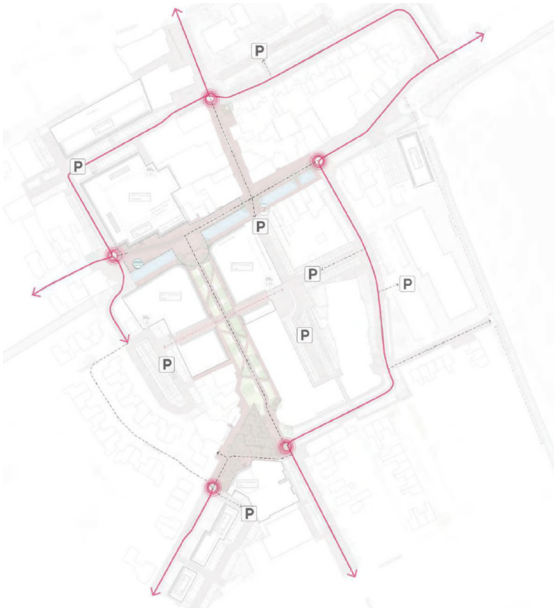
2.1 Variant 1 – Uitwerking gebiedsvisie

2.1.1 Gebiedsvisie

In de gebiedsvisie is er onderscheidt gemaakt tussen 3 verkeerssegmenten. Hierin verschuift de balans tussen auto en verblijf. In het buitenste segment van het centrum is de auto dominant, maar naarmate je naar binnen toegaat, worden andere modaliteiten (fietsers en voetgangers) en functies (verblijven, recreëren en winkelen) belangrijker. In de gebiedsvisie wordt gestreefd naar het bereiken van deze balans, zonder wegen voor autoverkeer af te sluiten. De 3 verkeerssegmenten en de belangrijkste aspecten zijn hieronder beschreven.

Verkeerssegment 1 (roze lijn)

- Functie: hoofdontsluiting; OV
- Snelheid: 30 km/u
- Inrichting: 30 km/u zone
- Modaliteiten
  - Auto's (dominant)
  - Fietsers
  - Voetgangers (verblijven)



Figuur 5. Verkeerssegment 1 (bron: Gebiedsvisie centrum Opmeer-Spanbroek)

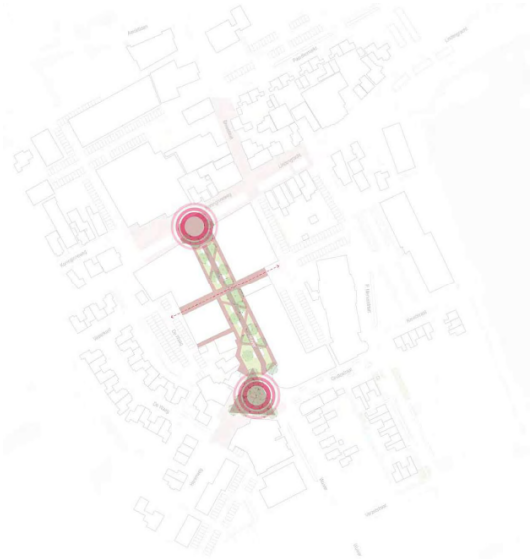
Verkeerssegment 2

- Functie: fietsroute; verblijfsgebied
- Snelheid: 15 km/u
- Inrichting: centruminrichting
- Modaliteiten
  - Auto's
  - Fietsers (dominant)
  - Voetgangers (verblijven)

Figuur 6. Verkeerssegment 2 (bron: Gebiedsvisie centrum Opmeer-Spanbroek)

Verkeerssegment 3

- Functie: verblijfsgebied; fietsroute
- Snelheid: 15 km/u
- Inrichting: voetgangersgebied
- Modaliteiten
  - Auto's
  - Fietsers
  - Voetgangers (verblijven) (dominant)



Figuur 7. Verkeerssegment 3 (bron: Gebiedsvisie centrum Opmeer-Spanbroek)

2.1.2 Verkeerscirculatieplan

Variant 1 is een uitwerking van de gebiedsvisie. Hierbij is als uitgangspunt genomen dat er naast het stuk op de Koninginneweg, alle wegen in het centrum toegankelijk blijven voor de auto.

Het verkeerscirculatieplan (en de kaartjes) laat de gewenste verkeersstromen zien, en zeggen niks over de inrichting van de wegen. De inrichting van de wegen beïnvloed de route die wordt gereden natuurlijk wel.

Beschrijving

In deze variant:

- Koninginneweg gedeeltelijk autovrij;
- is Breestraat, Wuiver en Lindengracht éénrichtingsverkeer;
- zijn parkeerterreinen via de gebruikelijke routes te bereiken;
- wordt Noord-zuid autoverkeer ontmoedig om via het centrum rijden;
- rijdt autoverkeer uit het zuiden door de Gruttostraat, Pastoor Mercuriusstraat en de Paardenmarkt om op de Breestraat te komen;
- komt er ook een fietsroute van de Aardebaan richting Koninginneweg.

Figuur 8. Variant 1

Voordelen

- Het centrum per auto is van alle windrichtingen bereikbaar;
- Het parkeerterrein ten oosten van de Wuiver bereikbaar vanuit het noorden en oosten;
- Aan het einde van de Koninginneweg, voor de ontwikkeling van het Koenisterrein, kan hoge ruimtelijke kwaliteit worden toegevoegd aan de openbare ruimte;
- Tevens zorgt deze afsluiting voor autoverkeer ervoor dat de route van de Koninginneweg via de Wuiver naar de Spanbroekerweg minder intensief gebruikt wordt. De route over de Hertog Willemsweg en Spanbroekerweg wordt hierdoor prettiger en daardoor gangbaarder. Dit is gunstig voor de kruising Wuiver – Spanbroekerweg. Dit kruispunt is onderdeel ven de studie "*Verkeersmaatregelen Opmeer*". Het zicht vanuit de Wuiver op de Spanbroekerweg is beperkt vanwege bebouwing dicht op de rijbaan. Door deze maatregelen neemt het verkeer dat uit de Wuiver de Spanbroekerweg op komt hoogstwaarschijnlijk af.
- Laad- en loslocatie bereikbaar via de Pastoor Meriusstraat.

Nadelen

- Doordat de Breestraat toegankelijk blijft voor autoverkeer zal de leefbaarheid ter hoogte van kruising Breestraat – Koninginneweg niet verbeteren. Ook de eerder genoemde knelpunten op de Breestraat en Lindengracht blijven grotendeels bestaan omdat alle modaliteiten gebruik blijven maken van deze wegen;
- Doorgaand verkeer van Noordoost (Lindengracht / Breestraat) naar Zuidwest (Koninginneweg / Wuiver) wordt ontmoedigd door de nieuwe route door het centrum. Het is echter nog steeds mogelijk om door Spanbroek te rijden (dit verkeer kan veelal als sluipverkeer getypeerd worden);
- De uiteindelijke verkeerscirculatie is afhankelijk van de inrichting van de Wuiver. Omdat er nog steeds autoverkeer is toegestaan op deze weg, worden automobilisten niet gedwongen om langs het centrum heen te rijden. Alleen een passende inrichting (i.e. een inrichting die voor automobilisten onaantrekkelijk is) zal ervoor zorgen dat bestuurders gestimuleerd worden deze route niet meer te nemen;
- Bewoners van het oostelijk deel van de Koninginneweg die naar de Spanbroekerweg willen, moeten door de Waag rijden (reistijd blijft gelijk).

2.1.3 Uitvoering

Met het inrichten van de winkelstraat als *shared space* blijft de doorgaande route door de Wuiver voor het autoverkeer gehandhaafd. Hierdoor verandert er op het gebied van bereikbaarheid ten opzichte van de huidige situatie weinig voor de inwoners en winkeliers. Een gebied inrichten als *shared space*, brengt echter ook risico's met zich mee. Als te veel automobilisten namelijk gebruik blijven maken van deze route, wordt het gewenste resultaat (een leefbaar centrum waar men het fijn vindt om te verblijven) niet behaald. Eén van de belangrijkste kenmerken van de visie van *shared space* is dat er een subjectieve onveiligheid gecreëerd wordt. Hierdoor worden mensen en weggebruikers alerter, waardoor verkeerssituaties veiliger worden. Het risico hierbij is dat wanneer de subjectieve onveiligheid te groot is, het geen prettig verblijfsgebied is en de inrichting het averechtse effect oplevert. Een oorzaak van dit (te hoge) onveilige gevoel is de snelheid van het autoverkeer. Terwijl een snelheid van 15 km/u voor automobilisten heel langzaam voelt (1e versnelling), en daardoor snel overtreden wordt, voelen snelheden hoger dan 15 km/u voor voetgangers al snel aan als onveilig en onprettig.

Bij de uitvoering van een dergelijk verkeerscirculatieplan, en de uitvoering van een inrichting met de principes van *shared space*, is het dan ook essentieel dat de doorgaande stroom autoverkeer ontmoedigd wordt om van deze route gebruik te maken. De voorstellen in de gebiedsvisie kunnen hier aan bijdragen. Er moet wel rekening worden gehouden met het feit dat de Wuiver een belangrijke fietsroute is voor schoolgaande kinderen. Objecten in de openbare ruimte die het verkeer ontmoedigen, mogen niet ten kosten gaan van een veilige en comfortabele fietsroute door het centrum. Daarnaast is het belangrijk om bij de inrichting rekening te houden met het voorkomen van foutparkeren.

Shared space is een verkeersconcept voor de inrichting en het gebruik van de openbare ruimte. Een belangrijk uitgangspunt van ***shared space*** is dat dit gebied is ingericht als een verblijfsruimte. Er zijn geen fysieke obstakels die de gebruikers van elkaar scheiden. Kenmerken van een normale straat, zoals verkeersborden en stoepranden, ontbreken dan ook. Het wordt verwacht van mensen in deze ruimte dat ze de verkeerssituaties samen oplossen.

Referentiebeelden – *shared space* inrichting

Afbeelding 1. Grotestraat, Markelo (bron: cyclomedia)

Afbeelding 2. Kleine Berg, Eindhoven (bron: cyclomedia)

Afbeelding 3. Brinklaan, Bussum (bron: cyclomedia)

2.2 Variant 2 - Autovrij centrum

2.2.1 Verkeerscirculatieplan

Op basis van de gebiedsvisie is een verkeerscirculatieplan opgesteld. Bij variant 2 is de focus gelegd op hoe de ambities die in de gebiedsvisie geformuleerd zijn gerealiseerd kunnen worden. De vier strategische ambities zijn:

- Vitaal en levendig centrum;
- Cultuurhistorie als inspiratie;
- Klimaatadaptief centrum;
- Verkeersveilig centrum.

Beschrijving

In deze variant:

- Wuiver, Breestraat, Lindengracht en Koninginneweg zijn gedeeltelijk autovrij;
- blijven de erven in de Lindegracht en Breestraat met een eigen parkeer-voorziening bereikbaar met de auto;
- wordt er samen met bewoners van de Wuiver gezocht naar een passende oplossing voor de toegankelijkheid met de auto van hun terrein;
- rijdt autoverkeer uit het zuiden door de Gruttostraat, Pastoor Mercuriusstraat en de Paardenmarkt om op de Breestraat te komen, en visa versa;
- komt er ook een fietsroute van de Aardebaan richting Koninginneweg.

Figuur 9. Variant 2

Voordelen

- Het autovrij maken van de Wuiver zorgt voor een overzichtelijke, kwalitatieve verblijfszone en een veilige doorgang voor fietsers;
- De veiligheid van het kruispunt Wuiver / Herenweg neemt toe doordat één aansluiting voor autoverkeer vervalt;
- Doordat de Wuiver autovrij is behoud de kruising Waterkant – Koninginneweg drie takken. Indien goed ingericht verbetert dit de huidige situatie (overzichtelijker en beter zicht);
- De verkeersveiligheid voor fietsers verbetert doordat het niet meer mogelijk is om met de auto door een gedeelte van de Wuiver te rijden;
- Door het afsluiten van een gedeelte van de Wuiver zal er minder verkeer uit deze richting de Spanbroekerweg op komen. De route over de Hertog Willemsweg en Spanbroekerweg wordt gebruikelijker. Dit is gunstig voor de kruising Wuiver – Spanbroekerweg.

Nadelen

- Doorgaand verkeer van Noordoost (Lindengracht / Breestraat) naar Zuidwest (Koninginneweg / Wuiver) wordt onaantrekkelijker ten opzichte van de huidige situatie, waarbij van Noordoost naar Zuidwest door de Lindengracht gereden kan worden. Het is echter nog steeds mogelijk Spanbroek te doorkruisen;
- Bewoners van het oostelijk deel van de Koninginneweg die naar de Spanbroekerweg willen, moeten door de Waag rijden (reistijd blijft gelijk).

2.2.2 Uitvoering

Het autovrij maken van een stuk van de Wuiver, Breestraat, Lindengracht en Koninginneweg creëert één centrumgebied waar prettig verbleven kan worden. Tevens komt hiermee een veilige fietsroute tot stand. Doordat er geen autoverkeer meer rijdt op deze wegen zijn de kruispunten overzichtelijk en veilig.

Er komen geen erftoegangen aan het stuk van de Koninginneweg dat autovrij wordt. Aan de andere delen zijn wel erftoegangen waar momenteel geparkeerd wordt op eigen terrein. In de Breestraat en de Lindengracht kunnen deze met de nieuwe inrichting eenvoudig toegankelijk blijven zonder af te doen aan de veiligheid en de ruimtelijke kwaliteit van het plan. Om de parkeervoorzieningen op eigen terrein in de Wuiver bereikbaar te houden moet opzoek worden gegaan naar een passende oplossing, om te voorkomen dat ongewenst verkeer gebruik gaat maken van deze ontsluiting.

Referentiebeelden - autovrije winkelstraat

Afbeelding 4. Laat, Alkmaar (bron: bplusb.nl)

Afbeelding 5. De Deel, Emmeloord (bron: gebiedsvisie Centrum Opmeer-Spanbroek)

Afbeelding 6. Grotestraat, Nijverdal (bron: straatbeeld.nl)

3 Wegencategorisering

3.1 Bijpassende wegcategorieën

De figuren van de 2 varianten bevatten de autostromen die in het centrum van Opmeer – Spanbroek zullen plaatsvinden met de desbetreffende indeling. Dit hangt samen met de wegencategorisering, maar is niet hetzelfde. Een wegencategorisering geeft de indeling van de weg naar functie. Dit is onder andere afhankelijk van het autoverkeer dat zich op de weg begeeft, maar ook de toegang tot erven ja/nee, het voorzieningenniveau, onderdeel van fietsnetwerk ja/nee, onderdeel busroute ja/nee en andere omgevingsfactoren.

Met het autoluw of autovrij maken van de Wuiver verandert voor een deel de functie van de straten naar het centrum (Breestraat, Lindegracht, Wuiver en Koninginneweg). Naar verwachting neemt het autoverkeer op de Koninginneweg en Wuiver af waarmee de verblijfsfunctie behouden blijft. Automobilisten zullen sneller gebruik maken van Hertog Willemweg en de Spanbroekerweg. Daarentegen, het autoverkeer op de Breestraat en de Lindegracht zal waarschijnlijk toenemen, waarmee deze wegen een meer ontsluitende functie krijgen, boven op de bestaande verblijfsfunctie. Tevens fietsen op deze wegen ook veel schoolgaande kinderen, rijdt de bus over deze wegen, en zijn het belangrijke ontsluitingsroutes voor nood- en hulpdiensten. Door de weg in te richten op een manier die past bij de functie en omgeving blijft het een veilige en comfortabele weg voor alle gebruikers. De maatregelen die hiervoor nodig zijn, zijn onderdeel van het onderzoek naar de verkeersmaatregelen opgenomen in het uitvoeringsplan van het GVVP (de studie "*Verkeersmaatregelen Opmeer*").

Voor variant 2 zijn de belangrijkste wegen in het verkeerscirculatieplan gecategoriseerd. Naast de wegen in het centrum (stukje Wuiver, Breestraat en Lindengracht) komen de categorieën overeen met variant 1. Het voorstel van de wegencategorisering is weergeven in figuur 10. In dit voorstel is alleen gekeken naar de wegen in, en rondom het centrum (Breestraat, Lindegracht, Wuiver en Koninginneweg). De categorisering van de andere wegen is gelijk gehouden aan het GVVP. Om deze reden zijn niet de inrichtingskenmerken en dwarsprofielen van alle wegencategorieën opgenomen in deze rapportage. De categorieën bestaan uit:

Tabel 1. Wegcategoriseringen

Wegcategorisering	Wegprofiel
voetgangers- en fietszone / erf	Zie paragraaf 3.2.1 Voetgangers- en fietszone / erf
erftoegangsweg (30 km/u)	Zie ASVV 2021 11.2 Wegvakvoorzieningen op erftoegangswegen
erftoegangsweg plus (30 km/u)	Zie paragraaf 3.2.2 erftoegangsweg plus (30 km/u)
erftoegangsweg (50 km/u)	Zie ASVV 2021 11.2 Wegvakvoorzieningen op erftoegangswegen
gebiedsontsluitingsweg (50 km/u)	Zie ASVV 2021 12.1.2 tot 12.1.6

Het wordt geadviseerd om het centrum één en dezelfde uitstraling te geven, zoals beschreven in Gebiedsvisie Centrumplan Opmeer-Spanbroek. Dit geldt zowel voor het autovrije gebied als voor onder andere de Gruttostraat, Pastoor Meriusstraat en Paardenmarkt. In de gebiedsvisie staan referentiebeelden.

3.2 Wegprofiel

3.2.1 Voetgangers- en fietszone / erf

De inrichting van de voetgangers en fietszone of de autoluwe zone (erf) wordt in een nader stadium bepaalt. Aangezien dit het enige gebied in Opmeer-Spanbroek is met deze categorie, is er geen risico dat wegprofielen niet overeenkomen en daarmee onduidelijkheden creëren. Referentiebeelden van een autoluwe en autovrije inrichtingen zijn opgenomen in hoofdstuk 2.

3.2.2 Erftoegangsweg plus (30 km/u)

Wegvak

In het wegencategoriseringsplan zijn de Breestraat, Lindengracht, Wuiver en Koninginneweg opgenomen als erftoegangsweg plus (ETW30+). Deze wegen behouden veelal dezelfde inrichtingskenmerken en voorrangregels als de gangbare ETW30 wegen. Maar doordat deze wegen belangrijke routes zijn in het fietsnetwerk, met onder andere veel schoolgaande kinderen, is er meer ruimte voor deze groep gebruikers. Door het realiseren van fiets(suggestie)stroken worden automobilisten op fietsers geattendeerd wat de veiligheid vergroot.

Kruispunt

Een ETW30+ is, net zoals een ETW30, geen voorrangsweg. Hierdoor moet er voorrang verleend worden aan kruisende wegen vanaf rechts. Dit heeft een snelheidsremmende werking voor het verkeer. Hierbij zijn er twee mogelijkheden: een verhoogd of niet verhoogd plateau. Dit is afhankelijk van de lokale situatie.

Een verdere uitwerking met inrichtingskenmerken van een ETW30+ is beschreven in de studie "*Verkeersmaatregelen Opmeer*".

Afbeelding 7. Kerkstraat Driel (bron: cyclomedia).

4 Conclusie

4.1.1 Samenvatting varianten

Er zijn 2 mogelijke varianten voor het centrumgebied van Spanbroek uitgewerkt. De bereikbaarheid van het centrum is in beide varianten gewaarborgd. De maatregelen die staan beschreven leiden voor autoverkeer maximaal tot 2 minuten extra reistijd.

- In variant 1 verandert de situatie ten opzichte van de huidige structuur weinig. Door het voor autoverkeer toegankelijk houden van de Breestraat en de Koninginneweg worden de huidige knelpunten niet opgelost. Essentieel is dat de aansluiting Koenisterrein ter hoogte van de Paardenmarkt komt. Zo niet, dan wordt het kruispunt met de Breestraat onoverzichtelijker en onveiliger. Met de aanpassing van de weginrichting kunnen auto's ontmoedigd worden om de route Breestraat, Wuiver te rijden, maar door het toegankelijk houden voor auto's van de Wuiver kan dit niet voorkomen worden.
- Variant 2 heeft een grotere impact op de verkeerscirculatie van het autoverkeer. De bereikbaarheid van het centrum voor automobilisten blijft hetzelfde, maar voor diegene die dicht bij het centrum wonen en naar locaties buiten het Spanbroek willen, zal de route in een aantal gevallen langer worden. De extra tijd die meekomt met deze route is beperkt, maar de ervaring zal hoogstwaarschijnlijk anders voelen. Voor fietsers verbetert de situatie.

De aanleg van een nieuwe weg over het Koenisterrein zorgt ervoor dat er een doorgaande route blijft waarbij van oost-naar-west en van west-naar-oost gereden kan worden. Deze is, afhankelijk van de inrichting, wel onaantrekkelijker dan de huidige route.

Variant 2 lost knelpunten op die in variant 1 blijven aanhouden: sluipverkeer, problematiek Koninginneweg en onoverzichtelijk kruispunten op de Breestraat en Wuiver. Verdergaande verkeersmaatregelen maken het mogelijk om straten in het centrumgebied (dus niet alleen de Wuiver) anders in te richten, gericht op verblijven in plaats van bewegen. Hierdoor ontstaat ook een comfortabele fietsroute door het centrum.

4.1.2 Conclusie

Variant 2 wordt als het meest wenselijke beoordeeld. Een grotendeels autovrij centrum past het beste bij de ambities van de gemeente. Naast dat hiermee de leefbaarheid in het centrum verbeterd, wordt er ook een veilige fietsroute door het centrum gerealiseerd. Met een autovrije zone wordt een aantal kruispunten omgezet naar T-splitsingen. Dit verbetert ook de verkeersveiligheid. Deze variant is wel een afwijking van de aangenomen gebiedsvisie, maar heeft een positieve impact op de directe omgeving.

4.1.3 Implementatieproces

Het proces om te komen tot het verkeerscirculatieplan van variant 2 kost tijd, vergt participatie en meer onderzoek (o.a. bereikbaarheid woningen met parkeren op eigen terrein, nood- en hulpdiensten, laden en lossen). Ook de aansluiting met de ambities geformuleerde in de gebiedsvisie moet verder onderzocht worden.

Het autovrij maken van een winkelstraat en/of het ontmoedigen van autoverkeer in het centrum wordt mogelijk moeilijk geaccepteerd door ondernemers en bewoners. Dit komt mede doordat de voordelen, die een autovrij gebied met zich meebrengt, vooraf moeilijk in te schatten zijn. Denk aan de verbetering van de veiligheid en leefbaarheid. Terwijl de nadelen zoals niet parkeren voor de deur of omrijden (ook als dat maar 1 minuut is) negatief worden ervaren. Het betrekken van ondernemers en inwoners in de voordelen van een autovrije zone is essentieel om draagvlak te creëren. De jaarmarkt, de kermis en de wekelijkse markt zijn goede momenten om inwoners en bezoekers een autovrije zone te laten ervaren. Tevens kunnen op deze momenten de gevolgen voor de omgeving worden gemonitord.

4.1.4 Vervolgstappen

Het verkeerscirculatieplan en de wegencategorisering laten zien waar de ambities van de gemeente Opmeer liggen en hoe zij deze denkt te realiseren. Naast het verkeerscirculatieplan is ook de weginrichting een belangrijke factor in het leefbaar en veilig maken van een straat. De weginrichting en onderbouwing hiervan is uiteengezet in de studie "*Verkeersmaatregelen Opmeer"*. Deze twee notities vormen samen de basis. Aangevuld met hoe woningen bereikbaar gehouden kunnen worden, de routes voor nood- en hulpdiensten en laden en lossen geeft een totaalbeeld van de toekomstige situatie waarmee in gesprek kan worden gegaan met ondernemers en bewoners.

Het gaat om een variant op hoofdlijnen. Bij de nadere uitwerking wordt verder gekeken naar onder andere:

- Het laden en lossen, bijvoorbeeld via venstertijden of nieuw te creëren laad- en losplekken.
- Veilige oversteekplaatsen en routes van de parkeerplaatsen naar het autovrije centrum.
- Nieuw te creëren wandel- en fietsroutes naar het centrum over bijvoorbeeld de Aardebaan naar de Waterkant.
- Welke type dwarsprofiel en inrichting het beste passen bij de verschillende gebieden in het centrum.
- Of er sprake moet zijn van de in de gebiedsvisie benoemde 15 km/uur of een andere inrichting en snelheid.

Colofon

OPDRACHTGEVER	Gemeente Opmeer t.a.v. S. van Haastrecht Postbus 199 1715 ZK Spanbroek
UITGAVE	Movares Nederland B.V. Daalseplein 100 Postbus 2855 3500 GW Utrecht
PROJECTNUMMER	M0005603
KENMERK	X10-PJM-HS-RAP-24002145

© 2024, Movares Nederland B.V.

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar gemaakt in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen, of enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Movares Nederland B.V.

Movares samen werkt het