

Uitvoeringsprogramma Verkeersplan Stede Broec 2023 – 2033



Gemeente Stede Broec

Februari 2023

Inleiding

Verkeersplan Stede Broec

In het 'College-uitvoeringsprogramma 2018 – 2022' is als concrete actie opgenomen om een nieuw verkeersplan voor de gehele gemeente Stede Broec te ontwikkelen. Daarbij zijn de volgende doelstellingen benoemd:

- Verbeteren van de verkeersveiligheid;
- Bevorderen van de bereikbaarheid;
- Verbeteren van de leefbaarheid (ook op wijk- en straatniveau).

In 2021 is het **Verkeersplan Stede Broec** uitgewerkt en vastgesteld door het college. Het verkeersplan geeft richting aan het verkeersbeleid in Stede Broec voor de komende 10 jaar. Door de vaststelling van het verkeersplan is aan de ambitie om nieuw verkeersbeleid op te stellen voldaan. Het plan sluit aan bij actuele verkeersontwikkelingen, zoals de effecten van de N307 en de ontwikkeling van elektrisch vervoer. Het verkeersplan is vanuit een brede visie uitgewerkt: er is gekeken naar verschillende ontwikkelingen in Stede Broec. Daarnaast is geprobeerd om met het verkeersplan een bijdrage te leveren aan een betere leefomgeving. Verkeer is immers geen doel op zich, maar een middel om verschillende functies in de openbare ruimte bij elkaar te brengen. Het kan daarmee bijdragen aan de economische ontwikkeling van de gemeente, maar ook aan de aantrekkelijkheid van Stede Broec voor inwoners en bezoekers.

Voor het verkeersplan is een uitgebreide inventarisatie gemaakt van het karakter en de verkeerskundige knelpunten in Stede Broec. Daarvoor zijn veel mensen binnen de gemeente geraadpleegd: ambtenaren van verschillende disciplines, de gemeenteraad, inwoners en andere belanghebbenden. Zij zijn door middel van een enquête betrokken bij de inventarisatie. Na de uitwerking en de vaststelling van het verkeersplan moet nog een laatste stap worden gezet. De doelstellingen en ambities moeten namelijk worden vertaald naar een uitvoeringsprogramma van verkeerskundige maatregelen voor de komende 10 jaar.

Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030

Naast het Verkeersplan Stede Broec is in september 2022 subsidie aangevraagd voor verkeersmaatregelen in het kader van het **Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (kortweg SPV 2030)**. Het SPV 2030 beschrijft een gezamenlijke koers van wegbeheerders en andere verkeersprofessionals om het aantal verkeersslachtoffers in Nederland drastisch te verminderen. Voorwaarde voor deze subsidieaanvraag was het uitvoeren van een risicoanalyse van het huidige wegennet van de gemeente Stede Broec. Uit de risicoanalyse kwamen de wegen met potentieel het hoogste verkeersveiligheidsrisico naar voren. De risicoanalyse heeft (aanvullend op het Verkeersplan Stede Broec) veel aanknopingspunten voor het uitvoeringsprogramma geboden en heeft mede als basis voor de planning en de prioritering van de verkeersmaatregelen gediend.

Vervolg: opstellen uitvoeringsprogramma

Zoals reeds benoemd is de volgende stap het vertalen van de doelstellingen en ambities naar een uitvoeringsprogramma voor verkeersmaatregelen. Het uitgangspunt voor de realisatie van de gewenste verkeersaanpassingen is "werk met werk maken". Er is samen met de wegbeheerders gekeken naar de wegen waar onderhoudswerkzaamheden noodzakelijk zijn, de verkeersaanpassingen worden dan gelijktijdig met deze werkzaamheden uitgevoerd. Ook worden termijnen benoemd waarbinnen de werkzaamheden uitgevoerd moeten worden. In voorliggend document is het **Uitvoeringsprogramma Stede Broec 2023– 2033 (kortweg uitvoeringsprogramma)** opgenomen. In het uitvoeringsprogramma zijn de wegen en verkeersmaatregelen met de hoogste prioriteit voor de komende 10 jaar uitgewerkt.

Maatregelen op basis van de risicoanalyse van de huidige weginfrastructuur

Een risicoanalyse brengt de belangrijkste risico's in het verkeerssysteem in kaart: welke wegkenmerken, situaties of gedragingen van verkeersdeelnemers vormen een potentieel gevaar voor de verkeersveiligheid? De risicoanalyse van de huidige weginfrastructuur in Stede Broec is gemaakt op basis van de database van ViaStat. Viastat is de meest gebruikte landelijke database voor de registratie van verkeersongevallen en snelheden. De basis van ViaStat wordt gevormd door verkeersveiligheidsrisico's. Deze verkeersveiligheidsrisico's zijn zoveel mogelijk gebaseerd op literatuur, zoals richtlijnen van het CROW en het SPV 2030. Het CROW (Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek) is het toonaangevende kennisinstituut op het gebied van infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer en werk en veiligheid. Afbeelding 1 geeft de meest actuele 'verkeersveiligheidsmeter' van de weginfrastructuur van Stede Broec weer. Hierin zijn de onderstaande risico's meegenomen:

- Ongevallen;
- Basisschoolleerlingen;
- Middelbare scholieren;
- Jongeren op brom- en snorfiets;
- Snelheidsovertredingen;
- Te smalle fietspaden;
- Onveilig ingerichte fietspaden;
- Ongeloofwaardige 30-wegen;
- Fietsvoorzieningen langs- en over 50-wegen;



Afbeelding 1: actuele verkeersveiligheidsmeter weginfrastructuur gemeente Stede Broec

Uit de risicoanalyse van de huidige weginfrastructuur blijkt dat opvallende wegen met een risico zijn:

- De Bouw;
- Raadhuislaan;
- Hoofdstraat/Zesstedenweg/P.J. Jongstraat (oude lint);
- Overstort;
- Stede Broecweg;
- Stuifbergenlaan;
- Florasingel;
- Dirk Essenlaan;
- Broekerhavenweg;
- Industrieweg;
- De Gouw;

De verschillende kenmerken van wegen en fietspaden zijn van invloed op de verkeersveiligheid. Een gericht verbeterplan om te komen tot een veilige weginfrastructuur begint bij inzicht in risico's. Zicht op de huidige staat van de infrastructuur en de meest risicovolle elementen vraagt om een goede analyse en proactief beheer van het wegennet. Het gewenste resultaat hiervan is dat de gemeente Stede Broec inzicht heeft in risicolocaties op haar eigen wegennet en weet welke infrastructurele maatregelen daar effectief zijn.

Bovenstaande risicowegen worden hierna nader toegelicht en er worden passende maatregelen voorgesteld. Het oude lint (Hoofdstraat/Zesstedenweg/P.J. Jongstraat) wordt in dit uitvoeringsprogramma buiten beschouwing gelaten, omdat de herinrichting van het oude lint een op zich zelf staande opgave vormt. Ditzelfde geldt voor de stationsomgeving. Beide opgaven worden als aparte projecten uitgewerkt, omdat het om ingrijpende reconstructies gaat met een lange voorbereidings- en doorlooptijd. Beide projecten worden aangemerkt als "studieprojecten".

UITWERKING MAATREGELEN

Participatie

Voor het uitwerken van maatregelen is participatie het uitgangspunt. De definitieve invulling wordt afgestemd met inwoners en andere belanghebbenden zoals de WMO-adviesraad, Seniorenraad en ondernemers die de weg gebruiken. Onderstaande aanbevelingen zullen binnen het participatietraject worden meegenomen.

De Bouw

De Bouw is een woonstraat met een maximumsnelheid van 30 km/u. De huidige inrichting past echter niet bij de functie en het snelheidsregime. Daarnaast kent De Bouw lange rechtstanden. De verharding bestaat uit asfalt en de zijwegen zijn aangesloten middels uitritconstructies. Woonstraten hebben echter bij voorkeur een rijbaan die bestaat uit elementenverharding en kruispunten dienen gelijkwaardig te zijn. Kruispunten tussen erftoegangswegen 30 km/u worden bij voorkeur voorzien van een (schijn)plateau in een afwijkende kleur verharding. Daarnaast kan de rijbaan op de Bouw mogelijk worden versmald, waardoor er meer ruimte voor groen ontstaat.

Voorgestelde maatregel: herinrichting De Bouw tot woonstraat 30 km/u conform CROW-richtlijnen

Raadhuislaan (tussen Stede Broecweg en Zesstedenweg)

De Raadhuislaan (tussen Stede Broecweg en Zesstedenweg) heeft zowel een verkeersfunctie als een verblijfsfunctie. Voor wegen die én een verkeersfunctie én een verblijfsfunctie hebben wordt, conform het nieuwe landelijke beleid, aanbevolen uit te gaan van een maximumsnelheid van 30 km/u én brede fietsstroken. Fietsstroken worden in nieuwe situaties bij voorkeur standaard 1,75 m breed, ook al gaat dat ten koste van de ruimte voor autoverkeer. Auto's moeten dan over de fietsstroken rijden, maar er gaat wel een duidelijk signaal vanuit dat auto's rekening moeten houden met de fietsers.

Voorgestelde maatregel: herinrichting Raadhuislaan tussen Stede Broecweg en Zesstedenweg naar wegprofiel 'het nieuwe 30'

Overstort

De Overstort is een woonstraat met een maximumsnelheid van 30 km/u. De huidige inrichting past echter niet bij de functie en het snelheidsregime. Zo bestaat de verharding uit een brede rijbaan van asfalt. Woonstraten hebben echter bij voorkeur een rijbaan die bestaat uit elementenverharding. De kruispunten zijn wel gelijkwaardig uitgevoerd, maar veel kruispunten zijn niet goed herkenbaar. Kruispunten tussen erftoegangswegen 30 km/u worden bij voorkeur voorzien van een (schijn)plateau in een afwijkende kleur verharding. Daarnaast kan de rijbaan op de Overstort mogelijk worden versmald, waardoor er meer ruimte voor groen ontstaat.

Voorgestelde maatregel: herinrichting Overstort tot woonstraat 30 km/u conform CROW-richtlijnen

Stede Broecweg

De Stede Broecweg is een belangrijke ontsluitingsweg voor Stede Broec. De knelpunten in de Stede Broecweg zitten voornamelijk bij de rotondes en dan met name bij de rotonde met de Raadhuislaan. Dit heeft te maken met de slechte zichtbaarheid van fietsers en voetgangers en de hoeveelheid fiets- en autoverkeer op deze locaties. In de ideale situatie wordt een rotonde zo ingericht dat het fietsverkeer met een afstand van 5 meter

om de rotonde wordt gestuurd. In de situaties waar dit niet mogelijk is, kan de huidige inrichting behouden worden met een aantal verbeteringen. Door het toepassen van extra markering en een lichte verhoging tussen de fietsstrook en de rijbaan ontstaat er een buffer voor de fietser waardoor deze meer ruimte heeft en bochten niet afgesneden kunnen worden. Het moet gaan om een lichte verhoging, zodat fietsers niet vallen als zij er tegenaan rijden.

Voorgestelde maatregel: verbeteren rotondes en oversteken Stede Broecweg conform voorstel uit het Verkeersplan Stede Broec

Burgemeester J.N. Stuifbergenlaan

De Burgemeester J.N. Stuifbergenlaan is een weg met een belangrijke ontsluitende functie voor Stede Broec. Het gemotoriseerd verkeer en het langzaam verkeer zijn gescheiden door middel van vrij liggende fietspaden. Ondanks dat wordt de weg in het Verkeersplan Stede Broec als verkeersveiligheidsknelpunt benoemd. Dit heeft mogelijk te maken met de inrichting van de kruispunten, de oversteken en de spoorwegovergang.

Voorgestelde maatregel: nader onderzoek verkeersveiligheid op kruispunten, oversteken en spoorwegovergang Burgemeester J.N. Stuifbergenlaan

Florasingel

Ook de Florasingel is een belangrijke ontsluitingsweg binnen de gemeente met een maximumsnelheid van 50 km/u. Weggebruikers hebben in het Verkeersplan Stede Broec aangegeven op dit type weg een aantal knelpunten te ervaren:

- Door de drukte op de 50-wegen is het moeilijk om over te steken als fietser of voetganger. Dit probleem is op de kruispunten het meest aanwezig. De kruispunten zijn over het algemeen ingericht als voorrangskruispunten met fietsers en voetgangers uit de voorrang. Op de kruispunten is een plateau aanwezig met een middenberm, zodat twee keer oversteken mogelijk is;
- Naast de drukte wordt ook de snelheid van het autoverkeer als een groot knelpunt gezien. De hoge snelheden geven een onveilig gevoel zodra kwetsbare verkeersdeelnemers willen oversteken.

Bovenstaande knelpunten gelden zeker ook voor de Florasingel. Daarom wordt geadviseerd om de positie van langzaam verkeer op de Florasingel te verbeteren.

Voorgestelde maatregel: verbeteren oversteken Florasingel conform voorstel uit het Verkeersplan Stede Broec

Dirk Essenlaan

De Dirk Essenlaan heeft een belangrijke ontsluitende functie binnen de gemeente. Het gemotoriseerd verkeer en het langzaam verkeer zijn gescheiden door middel van vrij liggende fietspaden. Ondanks dat wordt de weg in het Verkeersplan door weggebruikers als verkeersveiligheidsknelpunt benoemd. Dit heeft mogelijk te maken met de inrichting van de kruispunten en oversteken.

Voorgestelde maatregel: nader onderzoek verkeersveiligheid op kruispunten en oversteken Dirk Essenlaan

Broekerhavenweg (tussen Florasingel en Hoofdstraat)

Een andere weg die, net als de Raadhuislaan, ook geschikt is voor 'het nieuwe 30' is het deel van de Broekerhavenweg tussen de Florasingel en de Hoofdstraat. De Broekerhavenweg is het vervolg van de route

via de Florasingel en heeft hierdoor een belangrijke ontsluitende functie. Maar de weg is ook duidelijk een woonstraat en er is geen ruimte voor fietspaden. Om fietsers toch meer ruimte te geven en voor automobilisten extra te benadrukken dat een aangepaste snelheid nodig is (maximaal 30 km/u) wordt ook hier een aangepaste inrichting met bredere fietsstroken voorgesteld.

Voorgestelde maatregel: herinrichting Broekerhavenweg tussen Florasingel en Hoofdstraat naar wegprofiel 'het nieuwe 30'

Industrieweg

Op de Industrieweg vinden vergelijkbare problemen plaats als op de Raadhuislaan. De functies aan de Industrieweg zijn de afgelopen jaren erg veranderd. Eerder had deze weg een industriële functie waarbij een brede weg zonder voorzieningen voor fietsers voldoende was. Inmiddels zijn de functies veranderd naar onder andere een kinderopvang, sportschool en een fysiotherapeut. Fietsen is hier een stuk belangrijker geworden, maar aan de andere kant is de weg ook een belangrijke route voor het vrachtverkeer. Er is echter te weinig ruimte om aparte fietsvoorzieningen te realiseren. Dit bij elkaar maakt deze weg geschikt voor 'het nieuwe 30', waarbij fietsers meer ruimte krijgen. Vanwege het vele vrachtverkeer op de Industrieweg is de kans groot dat klinkers kapotgereden worden, daarom wordt voorgesteld om hier de asfaltverharding te behouden (eventueel met streetprint).

Voorgestelde maatregel: herinrichting Industrieweg naar wegprofiel 'het nieuwe 30'

De Gouw

De Gouw is een erftoegangsweg 60 km/u die buiten de bebouwde kom van Stede Broec ligt. Over de verkeerssituatie op de Gouw is op dit moment niet voldoende bekend, omdat de weg tot nu toe in beheer van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier is geweest. Daarom zal eerst moeten worden onderzocht of en in hoeverre er momenteel verkeersveiligheidsknelpunten zijn op De Gouw.

Voorgestelde maatregel: nader onderzoek verkeersveiligheidssituatie De Gouw

Verkeersveiligheid rondom scholen

In dit uitvoeringsprogramma is speciale aandacht voor verkeersveiligheid rondom scholen. Dit omdat op scholen (zowel basisscholen als middelbare scholen) de meest kwetsbare verkeersdeelnemers zitten. Gemeenten spelen een rol in de verkeersveiligheid rondom scholen. Zij zijn namelijk verantwoordelijk voor de ruimtelijke ordening en de openbare ruimte, maar ook voor het onderwijs. Er bestaan geen strikte richtlijnen over hoe een schoolzone eruit moet zien. Wel wordt er in Nederland inmiddels een groot aantal methoden toegepast om een schoolzone veilig in te richten. Daarnaast zijn er diverse richtlijnen (bijvoorbeeld de **Leidraad Inrichting veilige schoolomgeving** van het CROW) en goede praktijkvoorbeelden van verkeersveilige schoolomgevingen die kunnen helpen bij het verbeteren van de weginrichting rondom scholen.

De richtlijnen adviseren om de schoolomgeving en schoolroutes zo kindvriendelijk mogelijk in te richten. Dit draagt er namelijk aan bij dat kinderen veilig en zelfstandig naar school kunnen gaan en voorkomt een negatieve spiraal waarbij steeds meer ouders hun kind met de auto naar school brengen. Idealiter is de schoolomgeving autovrij, met voorzieningen voor halen en brengen met de auto op afstand. Als dit niet mogelijk is, is het belangrijk dat de infrastructuur uitstraalt dat de automobilist te gast is in een omgeving met veel kinderen. Fietzers en voetgangers zijn de hoofrolspelers. De inrichting moet dit uitstralen, dat doorbreekt het routinegedrag van de automobilisten. Als de fysieke omgeving het gewenste gedrag uitstraalt, is er weinig informatie en communicatie nodig.

Ook in Stede Broec is verkeersveiligheid in schoolomgevingen een belangrijk onderwerp. De ambitie is daarom om in de komende jaren alle schoolomgevingen en schoolroutes binnen de gemeente te toetsen op een verkeersveilige inrichting en waar nodig verbeteringen aan te brengen.



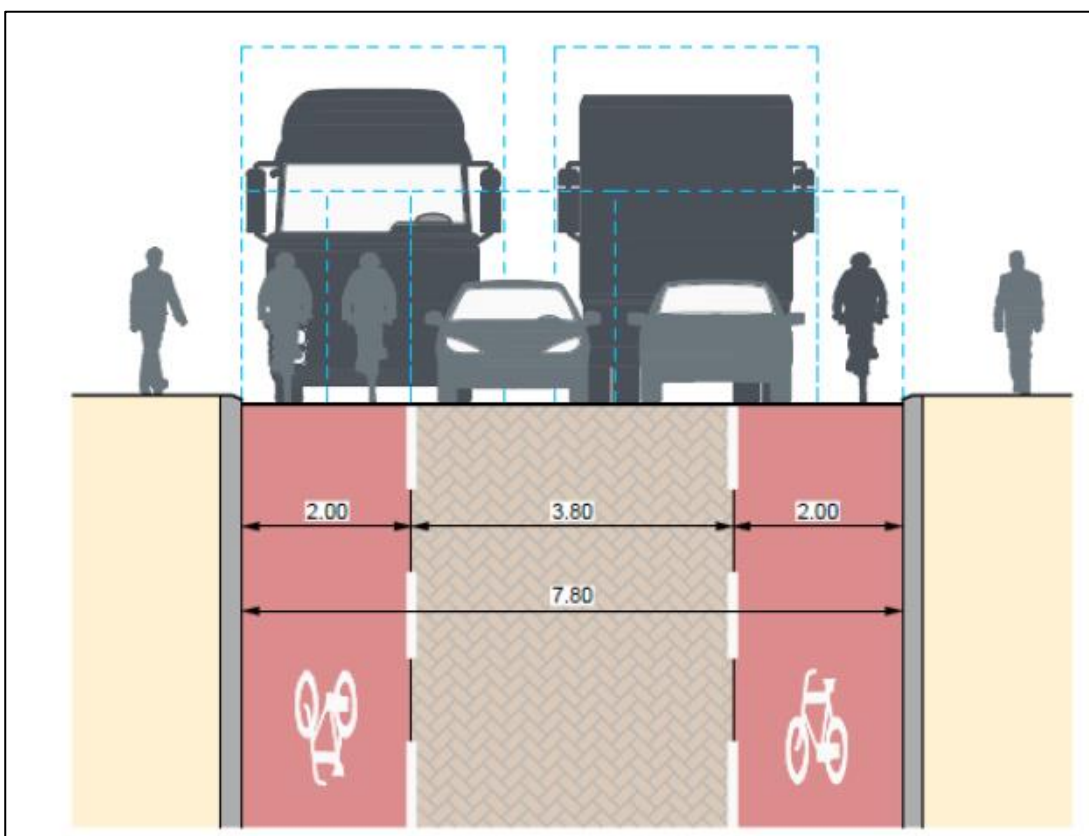
Afbeelding 2: voorbeelden van maatregelen om een schoolomgeving veiliger te maken

Het nieuwe 30/GOW30

Binnen de bebouwde kom zijn er wegen die meerdere functies vervullen: ze hebben zowel een erftoegangsfunctie als een verkeersfunctie en zijn daarmee een combinatie van een erftoegangsweg (30 km/u) en een gebiedsontsluitingsweg (50 km/u). De publicatie 'Basiskenmerken wegontwerp' van het CROW bevat aanbevelingen over de categorisering (de indeling in 50- en 30-wegen) en de inrichting van wegen. Het nieuwe **GOW30-principe** kijkt hier op twee belangrijke punten van af:

- In de wegcategorisering wordt meer rekening gehouden met de omgeving van de weg, waarbij wordt onderkend dat er wegen bestaan met een dubbele functie;
- Voor wegen die wel een verkeersfunctie hebben, maar waarbij 50 km/u niet wenselijk of niet veilig mogelijk is, wordt het nieuwe wegtype GOW30 (gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 30 km/u) geïntroduceerd.

Ook in Stede Broec komen meerdere wegen in aanmerking voor het GOW30-principe. De ambitie is om het GOW30-principe in de komende jaren toe te passen op een aantal wegen die in dit uitvoeringsprogramma zijn benoemd. De positie van het openbaar vervoer (OV) en de nood- en hulpdiensten speelt een belangrijke rol in de keuzes die moeten worden gemaakt. Krijgt de weg een verkeersfunctie? Is een snelheid van 30 km/u wenselijk? Bij gebruik van het GOW30-afwegingsschema zullen echter meer wegen een maximumsnelheid van 30 km/u krijgen. Zonder aanvullende maatregelen zal dit consequenties hebben voor het OV en de nood- en hulpdiensten die van deze wegen gebruik maken. Het is daarom zaak deze nieuwe wegindeling, de maatregelen die daaruit voortkomen en routing voor deze diensten in samenhang te bekijken.



Afbeelding 3: voorbeeld van een GOW30-wegprofiel

MAATREGELEN OP BASIS VAN ADVIES

In de vorige paragraaf zijn de opvallende wegen met een risico in Stede Broec benoemd en toegelicht. Op basis van de analyse van andere relevante aspecten (fietsinfrastructuur, snelheidsgegevens, ongevalsgegevens) worden daar de onderstaande wegen aan toegevoegd:

- Bourgondiëweg;
- Veilingweg;
- Prins Willem Alexanderlaan;
- Wijzend;
- Graaf Willemstraat;
- Route Annie M.G. Schmidweg – De Weed.

Participatie

Net als bij de eerdergenoemde uitwerking van maatregelen op pagina 5 gelden ook voor onderstaande maatregelen dat participatie het uitgangspunt is en dat onderstaande aanbevelingen worden meegenomen in het participatietraject.

Bourgondiëweg

De Bourgondiëweg is een woonstraat met een maximumsnelheid van 30 km/u. De huidige inrichting past echter niet bij de functie en het snelheidsregime. Zo bestaat de verharding uit een brede rijbaan van asfalt. Woonstraten hebben echter bij voorkeur een rijbaan die bestaat uit elementenverharding. De kruispunten zijn wel gelijkwaardig uitgevoerd, maar veel kruispunten zijn niet goed herkenbaar. Kruispunten tussen erftoegangswegen 30 km/u worden bij voorkeur voorzien van een (schijn)plateau in een afwijkende kleur verharding. Daarnaast kan de rijbaan op de Bourgondiëweg mogelijk worden versmald, waardoor er meer ruimte voor groen ontstaat.

Voorgestelde maatregel: herinrichting Bourgondiëweg tot woonstraat 30 km/u conform CROW-richtlijnen
--

Veilingweg

Voor de Veilingweg geldt dat het kruispunt met de Drechterlandseweg een bijzonder aandachtspunt is, omdat hier veel fietsers oversteken. Voor dit punt is ook wel eens gesproken over realisatie van een fietstunnel, maar de voorkeur gaat uit naar ombouw van het kruispunt tot rotonde. Indien hier een rotonde gemaakt wordt, wordt het gemotoriseerd verkeer afgeremd en kunnen fietsers in twee keer oversteken. Een fietstunnel is dan niet meer nodig. Voorgesteld wordt om dit punt aan de orde te stellen in overleg met de wegbeheerder (Provincie Noord-Holland).

Voorgestelde maatregel: overleg met de Provincie Noord-Holland over de mogelijkheden voor ombouw van het kruispunt Drechterlandseweg – Veilingweg tot rotonde
--

Prins Willem Alexanderlaan

De Prins Willem-Alexanderlaan is een woonstraat met een maximumsnelheid van 30 km/u, die deels voldoet aan de inrichtingsrichtlijnen van het CROW. Er zijn echter nog verbeteringen mogelijk. Wat deze weg uitzonderlijk maakt is de aanwezigheid van een fietspad, terwijl dat in een woonstraat in beginsel niet nodig is. Op het moment dat de Prins Willem Alexanderlaan met extra snelheidsremmende maatregelen op kruispunten ingericht wordt als een 'normale' 30-weg, kan het fietspad worden verwijderd.

Voorgestelde maatregel: herinrichting Prins Willem-Alexanderlaan tot woonstraat 30 km/u conform CROW-richtlijnen en verwijderen fietspad

Wijzend

De Wijzend is een erftoegangsweg 60 km/u die buiten de bebouwde kom van Stede Broec ligt. Over de verkeerssituatie op de Wijzend is op dit moment niet voldoende bekend. Daarom zal eerst moeten worden onderzocht in hoeverre er momenteel verkeersveiligheidsknelpunten zijn op de Wijzend.

Voorgestelde maatregel: nader onderzoek verkeersveiligheidssituatie de Wijzend

Graaf Willemstraat

De Graaf Willemstraat is een woonstraat met een maximumsnelheid van 30 km/u. De huidige inrichting voldoet deels aan de CROW-richtlijnen, nadat in 2021 een aantal kruispunten is aangepast. Er zijn echter nog verbeteringen mogelijk, zoals het versmallen van de rijbaan zodat er meer ruimte voor groen ontstaat.

Voorgestelde maatregel: herinrichting Graaf Willemstraat tot woonstraat 30 km/u conform CROW-richtlijnen

Route Annie M.G. Schmidtweg – De Weed

De route Annie M.G. Schmidtweg – De Weed is ingericht als erftoegangsweg 30 km/u. Mogelijk zijn hier nog verbeteringen in de inrichting mogelijk. Daarvoor moet deze route eerst nader worden bekeken.

Voorgestelde maatregel: nader onderzoek verbeterpunten inrichting route Annie M.G. Schmidtweg – De Weed

Maatregelen naar aanleiding van het Verkeersplan Stede Broec

In de risicoanalyse van de huidige weginfrastructuur (in het kader van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030) zijn verschillende maatregelen voorgesteld om de wegen in Stede Broec verkeersveiliger te maken. Veel van deze maatregelen overlappen met maatregelen die zijn voorgesteld in het Verkeersplan Stede Broec. In dit hoofdstuk worden de maatregelen toegelicht die in het vorige hoofdstuk nog niet zijn benoemd, maar waarvan wel wordt geadviseerd om ze uit te voeren. De planning is in het laatste hoofdstuk van het uitvoeringsprogramma opgenomen.

- **Verbreden fietspad Pad van Amiens.** Dit pad heeft een functie als noord-zuidverbinding voor fietsers en loopt min of meer parallel aan de Raadhuislaan. Het fietspad is echter te smal;
- **Aansluitingen op regionaal hoofdwegennet:** aanpakken kruispunten Drechterlandseweg (rotondes). Hiervoor moet overleg worden gevoerd met de wegbeheerder (Provincie Noord-Holland);
- **Herinrichtingsopgave oude lint.** Zoals reeds aangegeven wordt dit vraagstuk in het uitvoeringsprogramma buiten beschouwing gelaten, omdat dit een op zich zelf staande opgave vormt. Geadviseerd wordt wel om deze opgave in de komende 10 jaar separaat uit te werken;
- **Herinrichtingsopgave stationsgebied.** Zoals reeds aangegeven wordt dit vraagstuk in het uitvoeringsprogramma buiten beschouwing gelaten, omdat dit een op zich zelf staande opgave vormt. Geadviseerd wordt wel om deze opgave in de komende 10 jaar separaat uit te werken;
- **Microrotonde Raadhuislaan – Zesstedenweg:** Aanpassen bebording en belijning;
- **Verkeerseducatie:** Schoolomgevingen veiliger maken voor zowel het basis- als het middelbaar onderwijs. In overleg met de scholen moet naar oplossingen worden gezocht die aansluiten bij de problematiek;
- **Studieproject vrachtverkeer.** In het Verkeersplan Stede Broec zijn diverse oplossingen benoemd om de hinder en potentiële onveiligheid van vrachtverkeer aan te pakken. Om vast te stellen welke maatregel voor vrachtverkeer in Stede Broec het meest passend en effectief is, is nader onderzoek nodig;
- **Studieproject parkeeronderzoek en opstellen parkeerbeleid.** De gemeente Stede Broec heeft vraagvolgend parkeerbeleid. Alleen als de kernkwaliteiten of de veiligheid in het geding komen, worden parkeerplaatsen op wat grotere afstand van de bestemming geaccepteerd. Voor een specifiek toetsingskader op het gebied van parkeren is een uitgewerkt parkeerplan gewenst. Onderdeel van dat plan is een inventarisatie van geschikte locaties voor laadpalen.

Het Verkeersplan Stede Broec geeft in hoofdlijnen richting aan het verkeers- en vervoersbeleid in de komende jaren. Daarnaast zullen er nog vele kleine infrastructurele projecten plaatsvinden op meer gedetailleerd niveau. De inventarisatie die met de digitale enquêtetool Maptionnaire is uitgevoerd, biedt voor vrijwel elk punt in Stede Broec waardevolle informatie (ook op detailniveau) over de knelpunten die door de bevolking zijn waargenomen. De digitale enquêtetool Maptionnaire blijft in de komende jaren dan ook een belangrijke informatiebron bij de uitwerking van verschillende plannen.

Overzicht en planning

In de voorgaande hoofdstukken zijn diverse kansen, knelpunten en oplossingen gepresenteerd. De afzonderlijke voorstellen of projecten zijn hierna in een tabel weergegeven met daarbij de prioriteit (belang: 1, 2 of 3). Op basis daarvan is een voorstel gedaan voor de uitvoering van de voorgestelde maatregelen. Daarbij is onderscheid gemaakt in drie categorieën:

- **K - Kortetermijnprojecten** (uitvoering binnen 5 jaar). De gemeente kan hier direct mee beginnen. Hoe snel de uitvoering plaatsvindt, hangt vooral af van de voorbereidingstijd, de capaciteit en de middelen die nodig zijn;
- **M – Middellangetermijnprojecten** (tussen 5 en 10 jaar) Deze projecten komen op wat langere termijn aan bod. Niet omdat ze niet belangrijk zijn, maar wel omdat de urgentie om dit snel aan te pakken minder groot is. Door hier wat meer tijd voor te nemen, ontstaan ook meer kansen om ‘werk met werk te maken’;
- **L - Langetermijnprojecten** (> 10 jaar). Dit zijn grote en kostbare projecten waarvoor een langere adem nodig is. Gedeelten kunnen mogelijk eerder worden uitgevoerd, maar het eindbeeld kan naar verwachting niet binnen 10 jaar worden bereikt (bijvoorbeeld volledige herinrichting van het historische lint).

De feitelijke planning kan jaarlijks worden bijgesteld op basis van beleidsprioriteiten, actuele inzichten, monitoring en binnenkomende klachten. Voor vrijwel alle projecten geldt dat (in meer of mindere mate) nadere uitwerking nodig is.

Uiteraard kunnen projecten over een langere periode verdeeld worden, afhankelijk van de planning van deze projecten. Uitgangspunt is waar mogelijk ‘werk met werk te maken’. Bijvoorbeeld als een straat op de schop moet vanwege rioleringswerkzaamheden of als onderhoud aan het asfalt van een weg nodig is. Op het Pad van Amiens zijn bijvoorbeeld asfaltwerkzaamheden voorzien, dit kan aanleiding zijn om tegelijkertijd ook het pad iets te verbreden.

Ook zijn werkzaamheden aan de rotondes Burgemeester J.N. Stuifbergenlaan-Stede Broecweg en Stede Broecweg-Florasingel voorzien. Het verdient aanbeveling om dan tegelijkertijd te kijken of de positie van fietsers kan worden verbeterd, conform de voorstellen die hiervoor in het Verkeersplan zijn gedaan.

Sommige projecten zijn nog geheel afhankelijk van de uitkomsten van nader onderzoek. Deze worden op pagina 4 en 12 aangemerkt als ‘studieprojecten’. Het gaat om de volgende projecten:

- Het oude lint (Hoofdstraat, Zesstedenweg, P.J. Jongstraat)
- Stationsomgeving
- Vrachtverkeer
- Parkeeronderzoek en opstellen parkeerbeleid

Maatregelnummer	Extra info	Belang	KML	Planning groot onderhoud
Gebiedsontsluitingswegen 50 km/u				
1 - Stede Broecweg: kruispunt nabij Martinuscollege, hoogteverschil met fietsoversteken vergroten en meer opstelruimte voor fietsers maken	Lokaal versmallen rijbaan, opstelruimte in middenberm verruimen horizontaal en verticaal. Maatregel evalueren voordat hij wordt toegepast op de overige kruispunten.	1	K	N.v.t.
2 - Stede Broecweg: overige kruispunten: hoogteverschil met fietsoversteken vergroten en meer opstelruimte voor fietsers maken	Versmallen rijbaan, verbreden opstelruimte horizontaal en verticaal. Na evaluatie van maatregel 1.	2	M	N.v.t.
3 – Kruispunten Florasingel: hoogteverschil en opstelruimte fietsers	Maatregelen vergelijkbaar met maatregel 1 en 2	2	M	Wordt opgenomen in planning.
4 – Verbreden fietspad Pad van Amiens	In verband met functie als fietspad voor 50-weg Raadhuyslaan	2	M	2023/2024
5 – Aansluiten op regionaal hoofdwegennet: aanpakken kruispunten Drechterlandseweg (rotondes)	Overleg met Provincie. Subsidie voor fietstunnel ingediend.	2	M	N.v.t.
'Het nieuwe 30'				
6 – Raadhuyslaan (600 m): inrichten volgens nieuwe 30		1	K	2023/2024
7 - Raadhuyslaan: gekleurd plateau plaatsen op de brug	Combineren met de herinrichting van de straat	1	K	2023/2024
8 – Industrierweg: fietsstroken verbreden	Fietsstroken 1,75 m breed	3	M	N.v.t.
9 – Broekerhavenweg (noordelijk deel 400 m): inrichten volgens nieuwe 30		1	M	Wordt opgenomen in planning.
Historisch lint en stationsomgeving				
10 – Wegvak Zesstedenweg: een herinrichting die het verblijfskarakter sterker benadrukt	Hoogwaardige inrichting, in samenwerking met een landschapsarchitect	1	M	Wordt opgenomen in planning.
11 – Wegvak Hoofdstraat: een herinrichting die het verblijfskarakter sterker benadrukt	Hoogwaardige inrichting, in samenwerking met een landschapsarchitect	1	M	Wordt opgenomen in planning.
12 – Wegvak P.J. Jongstraat: een herinrichting die het verblijfskarakter sterker benadrukt	Hoogwaardige inrichting, in samenwerking met een landschapsarchitect	1	M	Wordt opgenomen in planning.
13 – Overige wegvakken historisch lint: een herinrichting die het verblijfskarakter sterker benadrukt	Als maatregel 10, 11 en 12, maar met lagere prioriteit	2	L	Wordt opgenomen in planning.
14 – Station: herinrichting die veel meer gericht is op de verblijfsfunctie van het station	Dit wordt opgepakt bij de uitbreiding van het Streekhof.	1	K	N.v.t.

Maatregelnummer	Extra info	Belang	KML	Planning groot onderhoud
30-wegen (woonstraten)				
15 – De Bouw: Realiseren gemengd 30 km/u-wegprofiel met gelijkwaardige (verhoogde) kruispunten en meer ruimte voor groen in de straat		1	K	Wordt opgenomen in planning.
16 – Overstort: Realiseren gemengd 30 km/u-wegprofiel met gelijkwaardige (verhoogde) kruispunten en meer ruimte voor groen in de straat		1	K	2023/2024
17 – Bourgondiëweg - Realiseren gemengd 30 km/u-wegprofiel met		1	K	N.v.t.

gelijkwaardige kruispunten en meer ruimte voor groen in de straat				
18 – Prins Willem Alexanderlaan: Realiseren gemengd 30 km/u-wegprofiel met gelijkwaardige (verhoogde) kruispunten en meer ruimte voor groen in de straat		1	K	N.v.t.
19 – Graaf Willemstraat: Realiseren gemengd 30 km/u-wegprofiel met gelijkwaardige (verhoogde) kruispunten en meer ruimte voor groen in de straat		1	K	Wordt opgenomen in planning.
Rotondes				
20 – Rotonde Raadhuislaan – Zesstedenweg: aanpassen bebording en belijning van microrotonde		1	K	Oppakken met herstel nr.6 en nr.7 in 2023/2024.
21 – Rotondes Stede Broecweg: extra markering en lichte verhoging tussen de fietsstrook en de rijbaan		3	M	Als er budget extra is kan dit altijd worden opgepakt (ook buiten groot onderhoud).
Veilige schoolomgevingen				
22 – Toetsen schoolroutes en -omgevingen op verkeersveiligheid	Ambtelijke inzet (ca. 40 uren). Uit het nader onderzoek volgen mogelijk maatregelen.	1	K	N.v.t.
Verkeerseducatie				
23 – Schoolomgevingen veiliger maken voor zowel het basis- als het middelbaar onderwijs	In overleg met de scholen, aansluitend bij problematiek	2	K	N.v.t.
Studieprojecten				
24 – Onderzoek vrachtverkeer (routes, herkomst/bestemming)		2	K	N.v.t.
25 – Parkeeronderzoek en opstellen parkeerbeleid		2	K	N.v.t.
26 – Burgemeester J.N. Stuijbergenlaan: nader onderzoek verkeersveiligheid op kruispunten, oversteken en spoorwegovergang	Ambtelijke inzet (ca. 4 uren). Uit het nader onderzoek volgen mogelijk maatregelen.	1	K	N.v.t.
27 – Dirk Essenlaan: nader onderzoek verkeersveiligheid op kruispunten en oversteken	Ambtelijke inzet (ca. 4 uren). Uit het nader onderzoek volgen mogelijk maatregelen.	1	K	N.v.t.
28 – De Gouw/Wijzend: nader onderzoek verkeersveiligheidssituatie De Gouw (en andere wegen die per 1 januari 2023 overgaan van het HHNK naar Stede Broec, zoals de Wijzend)	Ambtelijke inzet (ca. 12 uren). Uit het nader onderzoek volgen mogelijk maatregelen.	1	K	N.v.t.
29 – Route Annie M.G. Schmidtweg – De Weed: nader onderzoek verbeterpunten inrichting route Annie M.G. Schmidtweg – De Weed	Ambtelijke inzet (ca. 4 uren). Uit het nader onderzoek volgen mogelijk maatregelen.	1	K	N.v.t.

Uitwerking van plannen en maatregelen

Bij het uitvoeren van de maatregelen wordt zoveel mogelijk de combinatie met het groot onderhoud van de gemeentelijke wegen gezocht, het zogenaamde ‘werk met werk’ maken. Hierdoor wordt zo qua kosten zo efficiënt mogelijk gewerkt omdat de voorgestelde verkeersmaatregelen een aanzienlijke investering vragen. Efficiënt werken kan door het budget voor het groot onderhoud te combineren met subsidieaanvragen voor maatregelen in het kader van verkeersveiligheid en de realisatie van kleine infrastructuur. De eerstvolgende stap in het uitvoeringsproces is het vergelijken van de verkeersmaatregelen in dit uitvoeringsprogramma met het programma groot onderhoud wegen voor de komende jaren. Hierdoor kunnen werkzaamheden zoveel mogelijk worden gecombineerd, wat kostenbesparend werkt. In het eerste kwartaal van

ieder kalenderjaar zal een tweejarige planning worden aangeboden. Op deze manier kunnen de verwachtingen goed gemanaged worden en zullen stakeholders niet teleurgesteld worden.

Tot slot, welke maatregelen worden uitgevoerd in 2023 en 2024?

Tot slot volgt hieronder een opsomming van de maatregelen die in 2023 en 2024 worden uitgevoerd, in combinatie met het groot onderhoud van de betreffende wegen:

- Verbreden fietspad van Amiens;
- Raadhuislaan tussen Stede Broecweg en Zesstedenweg, inrichten conform 'het nieuwe 30';
- Raadhuislaan, verbeteren bruggen. Aanbrengen gekleurde plateaus;
- Overstort, realiseren gemengd 30 km/u-wegprofiel conform CROW-richtlijnen;
- Verbeteren rotondes Stede Broecweg – Raadhuislaan en Zesstedenweg – Raadhuislaan.
- Toetsen schoolroutes en –omgevingen op verkeersveiligheid.

Bijlage 1

Overzichtskaart

