

MEMO



AAN: Gemeenteraad
VAN: Bart Krijnen
DATUM: 14 februari 2024
ONDERWERP: Verkeersoplossingen Berkhout
DOCUMENTNR D24.000878
PROCESNUMMER 1

Inleiding

In september 2023 heeft u kennis genomen van het 'Verkeersonderzoek Berkhout 2023'. De conclusie van dit rapport is dat de gereden snelheid te hoog is over het gehele dorpslint van Berkhout. Het mengen van het verkeer zoals fietsers, motorvoertuigen, lijnbus, geparkeerde auto's, vracht- en landbouwverkeer zorgen voor onveilige situaties. Over het gehele lint is de intensiteit lager dan de richtlijn van het gemeentelijk verkeer- en vervoerplan (GVVP) en het CROW aangeven. Met deze uitgangspunten is een vervolgtraject ingezet.

De eerste fase van het vervolgonderzoek is afgerond en het rapport 'Variantenstudie doorgaande route Berkhout' is toegevoegd als bijlage bij deze memo. Er is onderzoek gedaan naar de verschillende oplossingsvarianten om de snelheid te verlagen en waar mogelijk het verkeer van elkaar te scheiden. Naar aanleiding van de resultaten van de 'Variantenstudie doorgaande route Berkhout' gaan wij twee varianten verder uitwerken:

1. De beste oplossing volgens het onderzoeksbureau Roelofs, Berkhout inrichten als een gebiedsontsluitingsweg 30 (GOW30);
2. het afsluiten van Berkhout door middel van een ontheffingssysteem.

In de tweede fase van het onderzoek worden de twee oplossingsvarianten, die mogelijk toegepast kunnen worden, verder uitgewerkt. Hierin worden de kosten en werkzaamheden van deze oplossingsvarianten inzichtelijk gemaakt. De twee oplossingsvarianten worden voorgelegd aan de gemeenteraad. De uiteindelijk te nemen maatregelen worden daarna in een participatietraject voorgelegd aan de bewoners.

De kosten € 20.000 voor de uitwerkingen van de verkeersoplossingen worden meegenomen in de perspectiefnota 2024-2027.

Samenvatting onderzoeksrapporten 'Verkeersonderzoek Berkhout 2023'

In september 2023 is het onderzoeksrapport 'Verkeersonderzoek Berkhout 2023' opgeleverd. Hierin staan de bevindingen van het kentekenonderzoek wat is uitgevoerd in maart 2023. In het rapport zijn de verkeertellingen en ongevallencijfers onderzocht om een compleet beeld te krijgen van het verkeersprobleem in Berkhout.

De conclusie van het 'Verkeersonderzoek Berkhout 2023' is dat de meldingen die gedaan worden door inwoners van Berkhout gaan over, de gereden snelheid, de hoeveelheid verkeer en het zware verkeer dit geeft bij de inwoners een gevoel van verkeersonveiligheid, trilling- en geluidsoverlast. De intensiteit is in de afgelopen jaren niet toegenomen, er is op sommige

locaties zelfs een afname te zien. De wegen hebben meer capaciteit dan er op dit moment benut wordt.

Het verkeer wordt op het dorpslint gemengd met elkaar en er is voor dit soort wegen een nieuwe wegcategorie geïntroduceerd door de rijksoverheid een GOW30.

Bij de ongevallen is te zien dat er vaak eenzijdige ongevallen plaatsvinden en dat er in de meeste gevallen een fietser bij betrokken is.

Het kentekenonderzoek laat zien dat er ongeveer voor de helft doorgaand verkeer is door Berkhout. Voornamelijk over het Westeinde, Kerkebuurt en Oosteinde. Het gaat om doorgaand verkeer omdat het verkeer de kortste en/of snelste route neemt van Hoorn naar de N194 en visa versa. Als het om sluipverkeer zou gaan dan zouden er pieken op moeten treden als er files op bijvoorbeeld de A7 zou staan.

In andere lintdorpen in gemeente Koggenland wordt ook overlast ervaren. Uit verkeertelling blijkt dat hier minder verkeer rijdt. Dat betekent dat de overlast in Berkhout niet perse af gaat nemen als er minder verkeer rijdt.

Het probleem in Berkhout is dat de combinatie van het gemengd verkeer, geparkeerde auto's en de rijdende snelheid tot verkeersonveilige situaties leidt.

'Variantenstudie doorgaande route Berkhout'

Onderzoeksbureau Roelofs is gevraagd verkeerskundige ondersteuning te geven om tot de juiste maatregel te komen om de verkeerveiligheid te verbeteren in Berkhout. De huidige situatie is nogmaals in beeld gebracht aan de hand van een schouw, omgevingsanalyse en het 'Verkeersonderzoek Berkhout 2023'.

Wat is opgevallen vanuit de schouw en analyse:

- Veel bedrijven en lijnbus, dus zwaar verkeer noodzakelijk;
- Doorgaande route voor fietsers;
- Berkhout voelt niet druk aan maar wel een continue stroom van verkeer;
- Langzaam verkeer in de ochtend richting Hoorn en snelverkeer richting De Goorn;
- Maatregelen die getroffen moeten worden, moeten verkeersremmend zijn.

De mogelijke oplossingsvarianten

Berkhout afsluiten door middel van een knip

Een knip in Berkhout zetten betekent dat het (voor een bepaalde doelgroep) niet mogelijk is om gebruik te maken van deze route.

Fysieke statische knip

Als er een fysiek statische knip wordt gezet dan wordt de weg afgesloten voor al het gemotoriseerde verkeer, fietser en voetgangers behouden doorgang. Er bestaat een mogelijkheid om een bussluis toe te passen waardoor de lijnbus wel doorgang heeft. Voor vracht- en landbouwverkeer is het in de praktijk dan ook mogelijk om deze blokkade te overrijden. Bij een dergelijke knip ondervinden bewoners, hulpdiensten (vrijwilligers van de brandweer) veel hinder.

MEMO (VERVOLG)



Doorgaand verkeer gaat een andere weg zoeken, mogelijk wegen zoals Bobeldijk. De intensiteit gaat omlaag en dan gaat de snelheid omhoog.

Fysiek dynamische knip met behulp van een poller

Met een fysiek dynamische knip met behulp van een poller (een beweegbare paal die dient voor het reguleren van het autoverkeer) kan het doorgaande verkeer worden geweerd en het overige verkeer kan door middel van een ontheffing toegang worden verleend. Er moet beleid worden gemaakt waarin aangegeven staat wie er ontheffing kan krijgen. Er hangt hier een administratie aan vast die moet worden verzorgd en bijgehouden door de gemeente. Een knip met een poller kent veel storingen en een grote kans op ongevallen.

Fysiek dynamische knip met behulp van camera's

Het is mogelijk om Berkhout te knippen met behulp van camera's, in het afwegingsschema hieronder komt deze optie als beste naar voren. Er moet beleid gemaakt worden over wie er doorgang heeft en wie niet, er hangt een administratie aan vast (ontheffingen verlenen en boa's moeten foto's met het oog controleren voordat er een boete kan worden uitgeschreven) en de mogelijke boetes die moeten worden uitgedeeld door handhaving, daarvan gaat de opbrengst naar het Rijk.

Oplossingsrichting	Kosten	Inpasbaarheid	Effect bewoners	Effect hulpdiensten	Effect openbaar vervoer	Effect doorgaand verkeer	Effect Snelheid	Effect Verkeersveiligheid
Fysiek statische knip	Minimale kosten	Eenvoudig inpasbaar; Keermogelijkheid nodig	Omrijden onvermijdbaar	Omrijden onvermijdbaar; Brandweer voldoet niet meer aan aanrijdtijden	OV wordt gestremd behalve bij de keuze voor een bussluis	Doorgaand verkeer wordt gestremd; Doorgaand verkeer zoekt wellicht een andere route via bijv. Bobeldijk	Verlaagd snelheid op het hele lint niet. Die neemt mogelijk zelfs toe door minder verkeer.	Lost geparkeerde auto's op rijbaan niet op. Dus hoogste ongevalsrisico blijft zoals nu.
Dynamische knip m.b.v. poller	Minimale aanlegkosten Hoge onderhoudskosten en kans op storing; Grote kans op schade	Eenvoudig inpasbaar; Keermogelijkheid nodig	Omrijden onvermijdbaar zonder ontheffing	Ontheffing	Ontheffing	Doorgaand verkeer wordt gestremd; Doorgaand verkeer zoekt wellicht een andere route via bijv. Bobeldijk	Verlaagd snelheid op het hele lint niet. Die neemt mogelijk zelfs toe door minder verkeer.	Lost geparkeerde auto's op rijbaan niet op. Dus hoogste ongevalsrisico blijft zoals nu.
Knip d.m.v. geslotenverlaring & camera's	Minimale aanlegkosten Hoge jaarlijkse kosten i.v.m. systeem, beleid en administratie	Eenvoudig inpasbaar; Keermogelijkheid nodig	Ontheffing	Ontheffing	Ontheffing	Doorgaand verkeer wordt gestremd; Doorgaand verkeer zoekt wellicht een andere route via bijv. Bobeldijk	Verlaagd snelheid op het hele lint niet. Die neemt mogelijk zelfs toe door minder verkeer.	Lost geparkeerde auto's op rijbaan niet op. Dus hoogste ongevalsrisico blijft zoals nu.

Bron: variantenstudie doorgaande route Berkhout 2023, blz. 29

Berkhout anders inrichten

Door de inrichting van Berkhout aan te passen wordt het duidelijker wat er van de verkeersdeelnemers wordt verwacht.

Traditionele 50 km/h

Als een weg als een traditionele 50 km/h weg moet worden ingericht dan moet er een aparte voorziening zijn voor fietsers en voetgangers. Er moeten twee rijbanen komen met daartussen een rijbaanscheiding. Geen erfaansluitingen op de rijbaan aanwezig zijn. Openbaar vervoer mag niet halteren op de weg, maar in aanliggende halterkommen. Er mag niet geparkeerd worden op de rijbaan. En de kruispunten moeten uitgevoerd worden in de vorm van rotondes. De bovengenoemde voorwaarden zijn door ruimte gebrek niet mogelijk in Berkhout. Deze categorie wordt toegepast in gebieden met een verkeersfunctie.

Traditionele 30 km/h

Bij een traditionele 30 km/h hoort een openverharding (klinkerbestrating). Om de snelheid te remmen zullen er drempels en plateaus moeten worden toegepast. Deze categorie wordt toegepast in verblijfsgebieden. Deze optie wordt geadviseerd in de dorpskern, waar op dit moment ook een 30 km-zone aanwezig is. Om over het gehele lint een traditionele 30 km/h in te voeren zal de overlast verhogen.

GOW30

GOW30 is een nieuwe wegcategorie die in het leven is geroepen omdat lintdorpen zoals Berkhout niet in de twee andere categorieën passen. Het lintdorp heeft een verblijfs- en verkeersfunctie.

Oplossingsrichting	Vermindering doorgaand verkeer	Vermindering snelheid	Verbetering veiligheid fietsers- en voetgangers	Ruimtelijk inpasselijk	Overlast m.b.t. trillingen	Parkeren	OV
Traditioneel 50km/h	Doorgaand verkeer wordt niet gestremd	Blijft hoog, vergelijkbaar met huidige situatie	Groot snelheidsverschil met fietsers op rijbaan; Trottoir niet overal inpasbaar	Minimale rijbaan van 9,80m niet inpasbaar, evenals rotondes op kruispunten. Te veel inritten.	Gesloten verharding zorgt voor minimale trillingen	Niet parkeren op rijbaan, alleen langsparkeren in vakken	Geen ruimte voor haltekommen, verboden om te halteren op fietsstrook
Traditioneel 30km/h	Doorgaand verkeer wordt niet gestremd, wel minder aantrekkelijk gemaakt	Lage maximum snelheid, worden door maatregelen ook afgedwongen.	Kleiner snelheidsverschil met fietsers op de rijbaan; Trottoir niet overal inpasbaar, oversteken minder een probleem door lagere snelheden.	Minimale rijbaan excl. parkeren van 4,8m inpasbaar; Minimale rijbaan incl. parkeren 6,8m niet overal inpasbaar, maar parkeren ook niet overal nodig.	Snelheidsremmende maatregelen zoals drempels en plateau's noodzakelijk, niet eenvoudig i.v.m. inritten; Schade en overlast van trillingen hoog. Alternatieven met slingers mogelijk.	Parkeren op rijbaan toegestaan	Mag halteren op de rijbaan
GOW 30km/h	Doorgaand verkeer wordt niet gestremd, wel minder aantrekkelijk gemaakt	Lage maximum snelheid, fysiek minder aanpassingen, dus hogere snelheden nog wel mogelijk.	Kleiner snelheidsverschil met fietsers op de rijbaan; Trottoir niet overal inpasbaar, oversteken minder een probleem door lagere snelheden.	Minimale rijbaan 5,80m op veel locaties inpasbaar	Streetpring zorgt voor minimale trillingen	Niet parkeren op rijbaan, alleen langsparkeren in vakken	Mag halteren op de rijbaan

Bron: variantenstudie doorgaande route Berkhout 2023, blz. 30

Afwegen van maatregelen, wat is de beste oplossing?

Het is niet noodzakelijk om het doorgaande verkeer te weren uit Berkhout. De intensiteit is volgens richtlijnen niet te hoog en ligt ruim onder de maximale waarden. Een groot deel van de klachten gaat over snelheid en door de intensiteit te verlagen wordt de snelheid verhoogd. Er is geen aanleiding om te denken dat het om sluipverkeer gaat, verkeer wat routes probeert te mijden vanwege drukte (files). Het gaat om verkeer wat de kortste en/of gevoelsmatig snelste route volgt naar hun bestemming. Het is ook een belangrijke route vanwege de lijnbus, bedrijvigheid en brandweerkazerne.

Dan zit er aan het dynamisch knippen nog een grote administratieve last. Het weren van het doorgaande verkeer kan ervoor zorgen dat men routes gaat nemen zoals Bobeldijk, een dorplint waar al overlast ervaren wordt. Het is ook niet de oplossing voor het probleem.

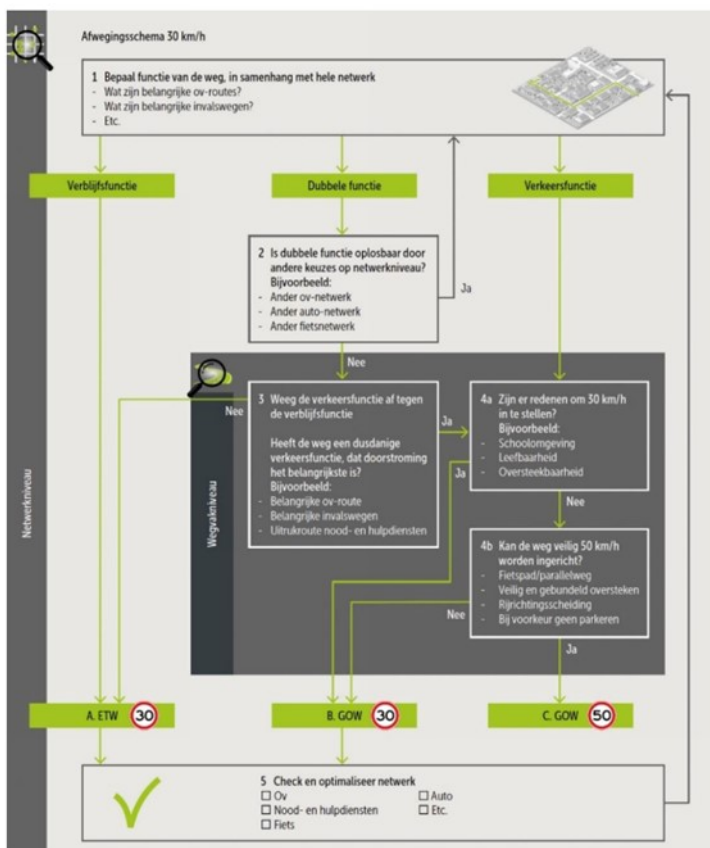
De weg anders inrichten geeft aan dat de verkeersproblematiek verminderd kan worden. De snelheid wordt verlaagd en het verkeer wordt ontmoedigd om door Berkhout te rijden. Doordat Berkhout een dubbele functie heeft verkeersfunctie en verblijfsfunctie, deze route belangrijk is

MEMO (VERVOLG)



voor het openbaar vervoer, autonetwerk en fietsnetwerk, de maximumsnelheid 30 km/h moet zijn vanwege de menging van het verkeer. Er is weinig ruimte voor bijvoorbeeld een vrijliggend fietspad of scheiding van de rijbaan. Dan is de beste oplossing een GOW30.

In de conclusie is te lezen dat onderzoeksbureau Roelofs een aanbeveling doet om Berkhout in te richten als GOW30. Het verlagen van de maximumsnelheid en het aanpassen van de inrichting van de weg is de beste oplossing om de verkeersproblematiek te verminderen in Berkhout. Een maximumsnelheid van 30 km/h past het beste bij een lintdorp als Berkhout. Alleen door de weg anders in te richten kan een lagere snelheid worden afgedwongen. Uit het afwegingsschema 30 km/h komt uit dat Berkhout valt in de categorie GOW30. De weg kan niet als een zuivere GOW30 worden ingericht omdat parkeren op het lint niet vermeden kan worden. Dat komt omdat niet iedereen een mogelijkheid heeft om op eigen terrein te parkeren.



Bron: blz. 2 Handreiking-crow-voorlopige-inrichtingskenmerken-gow30

Om een vergelijking te hebben aan het einde van het tweede deel van het onderzoek is ervoor gekozen om voor beiden varianten (knippen en inrichten) de beste oplossing verder uit te werken.

Tijdspad

Op basis van de variantenstudie concludeert het college dat er twee varianten verder uitgewerkt worden. Er is een nieuw tijdspad uitgezet en het raadgevoel volgt na afronding van het vervolgonderzoek.