Movares samen werkt het

RAPPORT

Verkeersmaatregelen Opmeer

Uitwerking uitvoeringsprogramma GVVP



Versie: 2.0
Status: Vrijgegeven
Datum: 13-12-2024
Kenmerk: X06-EB-HS-RAP-23009379

Autorisatieblad

Verkeersmaatregelen Opmeer

Uitwerking uitvoeringsprogramma GVVP

	Naam	Akkoord	Datum
Opgesteld door	Masha Odijk Enzo Bronzwaer	✓	13-12-2024
Gecontroleerd door	Enzo Bronzwaer	✓	13-12-2024
Vrijgegeven door	Enzo Bronzwaer	✓	13-12-2024

Versiehistorie

Versie	Naam	Datum	Korte toelichting
0.1	Masha Odijk	06-10-2023	Initiële versie
0.2	Enzo Bronzwaer	29-11-2023	Nadere uitwerking rapport
0.4	Enzo Bronzwaer	11-06-2024	Verwerking oplossingen knelpunten
0.5	Enzo Bronzwaer	28-06-2024	Verwerken conclusie en aanbevelingen
0.6	Enzo Bronzwaer	05-07-2024	Verwerken interne review
1.0	Enzo Bronzwaer	05-07-2024	Versie 1.0
1.1	Enzo Bronzwaer	12-12-2024	Verwerken aanpassingen n.a.v. brede inloopbijeenkomst
2.0	Enzo Bronzwaer	13-12-2024	Versie 2.0

Inhoudsopgave

1 Inleiding 4

1.1 Aanleiding 4
1.2 Werkwijze 5

2 Participatie 6

2.1 Participatie Koninginneweg 6
2.2 Participatie schoolzone De Weere 7
2.3 Brede inloopbijeenkomst 8

3 Maatregelen 10

3.1 Inleiding 10
3.2 Toepassen ETW30 Plus 10
3.3 Locatie 1 – Breestraat 12
3.4 Locatie 2 – Koninginneweg 16
3.5 Locatie 3 – Kruispunt Lindengracht – Lijster 20
3.6 Locatie 4 – Wuiver 24
3.7 Locatie 5 – Kruispunt Wuiver – Spanbroekerweg 27
3.8 Locatie 6 – Fietspad Koningspade 31
3.9 Locatie 7 – Schoolzone de Weere 34

4 Raakvlakprojecten 39

4.1 Verkeerscirculatieplan centrum Opmeer/Spanbroek 39
4.2 Ruimtelijke ontwikkelingen Hoogwoud-Oost 40
4.3 Ontwikkeling wooncomplex voormalig museum 40

5 Conclusie en aanbevelingen 41

5.1 Conclusie 41
5.2 Aanbevelingen 42

Colofon 43

Bijlage 1 – Reactienota brede inloopbijeenkomst 44

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeenteraad van Opmeer heeft eind 2019 het gemeentelijk verkeers- en vervoersplan (GVVP) vastgesteld. Het GVVP bevat een uitvoeringsprogramma voor de periode 2020-2023. Hierin is een inventarisatie te vinden van wensen en knelpunten met bijbehorende maatregelen.

Aanvullend op het GVVP heeft de coalitie van de gemeenteraad in haar programma 'Vitaal Opmeer 2022-2026' aangegeven prioriteit te geven aan het realiseren van een schoolzone voor de basisschool Petrus Canisius in De Weere.

Gemeente Opmeer en Movares hebben voor de volgende zeven locaties een objectieve beoordeling opgesteld van de problematiek inclusief bijpassende maatregel om de oorzaak van het knelpunt op te lossen. De locaties zijn:

1. Wegvak Breestraat
2. Wegvak Koninginneweg
3. Kruispunt Lindengracht-Lijster
4. Wegvak Wuiver
5. Kruispunt Wuiver-Spanbroekerweg
6. Fietspad Koningspade
7. Schoolzone De Weere



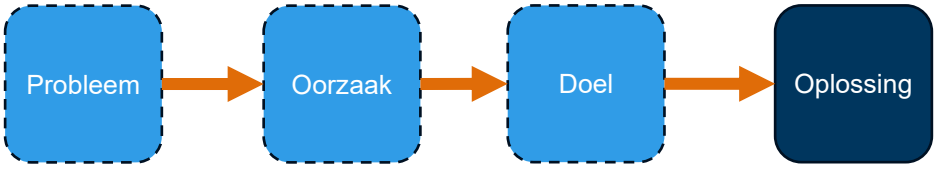
Afbeelding 1. Duiding ligging knelpunten.

1.2 Werkwijze

In samenspraak met de gemeente Opmeer is gekozen voor een systematische aanpak per knelpunt. Een objectieve beoordeling van het knelpunt met bijbehorende analyse van de oorzaak moet uiteindelijk inzichtelijk maken welk maatregelen gewenst zijn en in welke mate de maatregel bijdraagt aan de doelstellingen van het GVVP en/of het coalitieprogramma.

Per knelpunt zijn de volgende stappen doorlopen aan de hand van PODO-methodiek:

- Het beschrijven van het **Probleem**; welke ongewenste situatie doet er zich voor?
- Het beschrijven van de **Oorzaak**; waardoor wordt de ongewenste situatie veroorzaakt? Dit kan infrastructureel zijn. Maar ook gedrag kan een oorzaak zijn.
- Het beschrijven van het **Doel**; hoe verhoudt het probleem zicht tot de doelstellingen van het GVVP en het coalitieprogramma?
- Het beschrijven van een passende **Oplossing**; wat is nodig om het probleem op te lossen? Uitgangspunt is dat er gewerkt wordt vanuit een minimale inspanning, maximaal effect. Maatregelen moeten tevens bijdragen aan een uniforme inrichting van Opmeer door het gebruik van principe-oplossingen.



Afbeelding 2. Processchema P-O-D-O methodiek.

2 Participatie

Gemeente Opmeer hecht veel waarde aan het betrekken van haar bewoners om te komen tot gedragen maatregelen. Voor de knelpunten Koninginneweg (knelpunt 2) en de schoolzone De Weere (knelpunt 7) is een uitgebreidere participatie-aanpak gehanteerd, zie hieronder. Voor de rest van de knelpunten zijn de inwoners van de gemeente Opmeer uitgenodigd voor een brede en algemene informatieavond.

2.1 Participatie Koninginneweg

2.1.1 Bijeenkomst 1 d.d. 18-12-2023

De huidige verkeersremmende maatregelen op de Koninginneweg is in nauwe samenwerking met bewoners tot stand gekomen. Met de opgave vanuit het GVVP en de participatietrajecten uit het verleden, is ook voor deze nieuwe opgave voor de Koninginneweg participatie gewenst.

Deze participatie heeft plaatsgevonden in de vorm van werktafels. Alle bewoners aan de Koninginneweg waren uitgenodigd om deel te nemen aan deze werktafel. Samen met gemeente Opmeer en advies- en ingenieursbureau Movares hebben de bewoners aan verschillende tafels problemen, oorzaken en mogelijke oplossingen voor de Koninginneweg besproken. De oogst van de avond is hieronder samengevat. De voorgestelde oplossingen (aangedragen door de bewoners) zijn gestructureerd per probleem.

Probleem: Veel verkeer, en dan met name (zwaar) **doorgaand/sluipverkeer** (richting Obdam en Heerhugowaard).
Oplossingen: Vaak genoemde maatregel is het inrichten van de Koninginneweg als auto-te-gast weg, of specifiek een fietsstraat. Verder wordt ook specifiek gevraagd om maatregelen voor zwaar verkeer/vrachtverkeer. Bijvoorbeeld het toepassen van éénrichtingsverkeer voor alleen deze voertuigen. Eénrichtingsverkeer (van Pade naar centrum) voor alle motorvoertuigen is ook benoemd als oplossing, maar meningen hierover verschilden sterk tussen de bewoners. Verdergaand is het beperken van de Koninginneweg tot alleen bestemmingsverkeer door middel van vergunningen (automatische handhaven d.m.v. een digitale camera) of een krip tussen de Koninginneweg en het centrum.

Probleem: Te hoge **snelheid** (relatie met doorgaand verkeer probleem).
Oplossingen: De straatjuwelen functioneren onvoldoende in het remmen van de snelheid. Voorstellen van maatregelen met betrekking tot de juwelen zijn het aanpassen van de juwelen (hoger maken en meer ruimte tussen de juwelen en de stoep) en het toevoegen van fietssuggestiestroken. Een (optische) versmalling van de rijbaan, bijvoorbeeld door middel van fietssuggestiestroken, wordt ook gezien als mogelijke oplossing. Overige maatregelen richtten zicht op de Kruising Aurora - Koninginneweg: rotonde, uitbuigen richting het water (slinger), drempel vervangen door vernauwing/versmalling.

Probleem: **Onveilig voor fietsers**.
Oplossingen: Het verwijderen of aanpassen (zie vorig punt) van de straatjuwelen zal naar verwachting de fietsveiligheid verbeteren. Het bieden van een alternatieve route voor fietsers (inclusief schoolgaande jeugd), in de vorm van een fietsbrug door de nieuwe wijk, is ook voorgesteld om de veiligheid voor fietsers te verbeteren.

Probleem: Ongewenst **parkeergedrag** als gevolg van te weinig parkeergelegenheid (relatie met onveiligheid voor fietsers). Motoren en fietsers maken als alternatief gebruik van de stoep.
Oplossingen: Het is belangrijk dat maatregelen niet leiden tot een afname aan parkeergelegenheid. Veel bewoners willen het parkeren op de verhoogde klinkerstrook behouden. Handhaven op parkeren voor en na de straatjuwelen of een verbod op parkeren (overal behalve op het verhoogde trottoir) zal het probleem grotendeels op moeten lossen. Overige maatregelen zijn het inrichten van een éénrichtingsweg en de gewonnen ruimte gebruiken voor parkeren, en het verwijderen van plantenbakken en daar extra parkeren faciliteren.

Probleem: Kruising **Koninginneweg- Waterkant** is gevaarlijk.
Oplossingen: Bewoners zien hier graag inpassing van een voorrangskruispunt (haaientanden) en een voetgangersoversteekplaats (net na de kruising).

Parkeren is een belangrijk thema. Voldoende parkeergelegenheid te maken/behouden is meermaals benoemd. Echter is er ook voorgesteld om maar aan één zijde van de weg parkeren te faciliteren.

Verder willen bewoners geen maatregelen die klinkers, punaises, of drempels bevatten.

2.1.2 Bijeenkomst 2 d.d. 22-04-2024

Bij de uitwerking van de opbrengst van bijeenkomst 1 (zie hierboven) is geconstateerd dat de wensen en aangedragen oplossingen behoorlijk uiteen liggen. Ook vanuit de kaders van de gemeente Opmeer, waarbij het uitgangspunt is dat de bestaande indeling van het wegprofiel (bandenlijn van de rijbaan) behouden blijft. Een volledige reconstructie is niet mogelijk binnen het beschikbare budget.

In samenspraak hebben Movares en gemeente Opmeer besloten om een aanvullende participatieronde te organiseren voor de bewoners van de Koninginneweg. Om slagvaardig te kunnen zijn, is besloten om de bewoners te vragen – per brief – om zich met een afvaardiging aan te melden. Deze afvaardiging treedt op als vertegenwoordigers van de diverse bewoners van de Koninginneweg. Uiteindelijk hebben zich 5 bewoners aangemeld voor de bijeenkomst op 22-04-2024.

In gezamenlijkheid is besloten om het gebruik van de straatjuwelen voor te zetten. Hierbij worden de straatjuwelen effectiever ingezet door de ruimte tussen twee juwelen te verkleinen. Bij de positionering van de juwelen wordt rekening gehouden met aanwezige inritten. Naast het toepassen van straatjuwelen wordt de positie van de fietsers benadrukt door het toepassen van fiets(suggestie)stroken. Om te borgen dat fietsers ter plaatse van de straatjuwelen altijd kunnen doorfietsen is er breed draagvlak (dus niet over de volledige lengte van de Koninginneweg) voor het toepassen van een parkeerverbod aan de noordzijde van de Koninginneweg. Hierdoor wordt voorkomen dat de fietsdoorstreken ter plaatse van straatjuwelen wordt belemmerd door geparkeerde voertuigen.

Het verkeersplateau Koninginneweg – Aurora wordt voorzien van langere drempels. De helling wordt hiermee vloeiender waardoor trillingsoverlast naar alle waarschijnlijkheid wordt verminderd. Aandachtspunt is dat voertuigen deze drempels met een hogere snelheid kunnen nemen.

2.2 Participatie schoolzone De Weere

Voor het knelpunt schoolzone De Weere (locatie 7) is het uitgangspunt om in overleg met het schoolbestuur te komen tot een gedragen inrichting. Het schoolbestuur is tijdens een werktafel gevraagd welke knelpunten zij zien, en welke maatregelen zij hiervoor wensen. De oogst van deze sessie is hieronder samengevat.

De problematiek in het onderzoeksgebied is op te delen in 3 locaties: (A) de kruising Vekenweg – Driestedenweg, (B) de voetgangersoversteekplaats bij de Lambertushof en (C) de in-/uitgangen van de parkeerplaats en het schoolplein (zie afbeelding 3).



Afbeelding 3. Huidige situatie Vekenweg met duiding locaties.

Op de eerste twee locaties bestaan de problemen uit het geen voorrang verlenen aan rechts en/of aan voetgangers bij de oversteekplaatsen. Oorzaken van deze problemen zijn (a) het te hard rijden en het (b) niet voorrang verlenen.

Voor de derde locatie (ingang parkeerterrein) geldt dat er conflicten zijn tussen motorvoertuigen en fietsers bij het uitrijden van het parkeerterrein. Dit is het gevolg van slecht zicht op het fietspad vanwege de aanwezige bomen.

Het hoofddoel vastgesteld door de werktafel is het verlagen van de snelheid van motorvoertuigen op de Vekenweg, en het verbeteren van de veiligheid voor langzaam verkeer (bij oversteken van de Vekenweg).

De werktafel heeft verschillende oplossingsrichtingen voorgesteld. Belangrijkste is dat een schoolzone inrichting wordt toegepast, beginnend met de markering SCHOOL op het wegdek. Dit zal de herkenbaarheid vergroten. Hierdoor zal de snelheid omlaaggaan en wordt er beter voorrang verleend bij de oversteekplaatsen.

Overige oplossingen zijn het plaatsen van een dynamisch snelheidsindicator, aanleggen voorrangskruispunt (Vekenweg (west) naar Driestedenweg), en voetpad naar de voetgangersoversteekplaats Lambertushof.

2.3 Brede inloopbijeenkomst

Op 16 oktober 2024 zijn de verkeersmaatregelen uit voorliggende rapportage gepresenteerd voor geïnteresseerden. Deze inloopbijeenkomst is samen met de inloopbijeenkomst voor het Verkeerscirculatieplan Centrum Spanbroek-Opmeer georganiseerd (hierna VCP). Hiermee kan de

samenhang tussen de verkeersmaatregelen op de Breestraat, Lindengracht, Wuiver en Koninginneweg met het VCP benadrukt worden. Movares en gemeente Opmeer kijken terug op een geslaagde bijeenkomst, met een opkomst van circa 120 personen. Voor zowel de verkeersmaatregelen als het VCP zijn overwegend positieve reacties gehoord.

Gedurende de inloopbijeenkomst konden geïnteresseerden vragen stellen over de diverse verkeersmaatregelen. Indien zij reacties hadden, konden zij deze achterlaten via het reactieformulier of per e-mail. In bijlage 1 zijn alle ontvangen reacties opgenomen en voorzien van een terugkoppeling. Naar aanleiding van diverse reacties zijn aanpassingen gedaan in de voorgestelde maatregelen. Bijvoorbeeld; een aanpassing aan de inrichting van schoolzone De Weere en het inpassen van de inrit naar Spanbroekerweg 115.



Afbeelding 4. Opzet brede informatiebijeenkomst 16-10-2024.

3 Maatregelen

3.1 Inleiding

Door het hanteren van de PODO-methode kan per knelpunt en maatregelen dezelfde opzet worden aangehouden. Hiermee ontstaan zogenaamde factsheets. Ieder knelpunt kan als zelfstandige opgave worden gelezen in deze rapportage. Iedere factsheet start met een algemene omschrijving van de situatie inclusief verkeerswensen en maatregelen uit het GVVP, gevolgd door de probleem, oorzaak, en doel omschrijving, en oplossingsrichtingen.

Door dergelijke factsheets te gebruiken, kan in een latere projectfase eenvoudig worden overgegaan tot nadere uitwerking van de maatregel, aanbesteding en realisatie. Hiermee wordt voorkomen dat de 'ballast' van andere knelpunten voor verwarring kan zorgen bij de toekomstige lezer.

3.2 Toepassen ETW30 Plus

Gemeente Opmeer heeft in haar GVVP een wegencategorisering[1] opgenomen, zie afbeelding 5. Voor knelpunten 1 t/m 5 geldt dat deze wegen en kruispunten onderdeel zijn van de wegcategorie "erftoegangsweg standaard binnen de bebouwde kom". Hiervoor geldt een wettelijke maximumsnelheid van 30 km/u.

Bij de uitwerking van de diverse knelpunten op basis van de PODO-methode (zie paragraaf 1.2) is geconstateerd dat de Breestraat (knelpunt 1), Koninginneweg (knelpunt 2), Lindengracht (knelpunt 3), en Wuiver (knelpunten 4 en 5) min of meer onderdeel zijn van een ontsluitende structuur van Opmeer/Spanbroek.

In beginsel zou gekozen kunnen worden voor het toepassen van de nieuwe wegcategorie "gebiedsontsluitingsweg 30 km/u" (GOW30). Hierbij krijgt de doorgaande rijrichting voorrang op de zijwegen. In deze situaties is de combinatie tussen ontsluitingsstructuur, aanwezige fietsstructuur, nood- en hulpdiensten en openbaar vervoer een belangrijk argument om over te gaan van een erftoegangsweg met 30 km/u (ETW30) naar GOW30.

Voor de situatie in Opmeer/Spanbroek geldt dat het toepassen van verticale verkeersmaatregelen (verkeersdrempels etc.) niet mogelijk zijn i.v.m. de lokale bodemgesteldheid. Het risico op trillingsoverlast voor de directe omgeving is te groot. Hierdoor is het vrijwel niet mogelijk om verkeersplateau's aan te brengen. Dergelijke verkeersplateau's zijn wenselijk in een GOW30 ter plaatse van een voorrangskruispunt. Hiermee wordt de snelheid (van 30 km/u) afgedwongen. In de situatie van Opmeer/Spanbroek is een verkeersplateau niet mogelijk. De combinatie van (a) afwezigheid van een verkeersplateau, (b) de voorrangssituatie en (c) de rechtstanden in de Breestraat/Lindengracht/Wuiver/Koninginneweg maken dat weggebruikers snel geneigd zijn om de maximumsnelheid van 30 km/u te overschrijden.

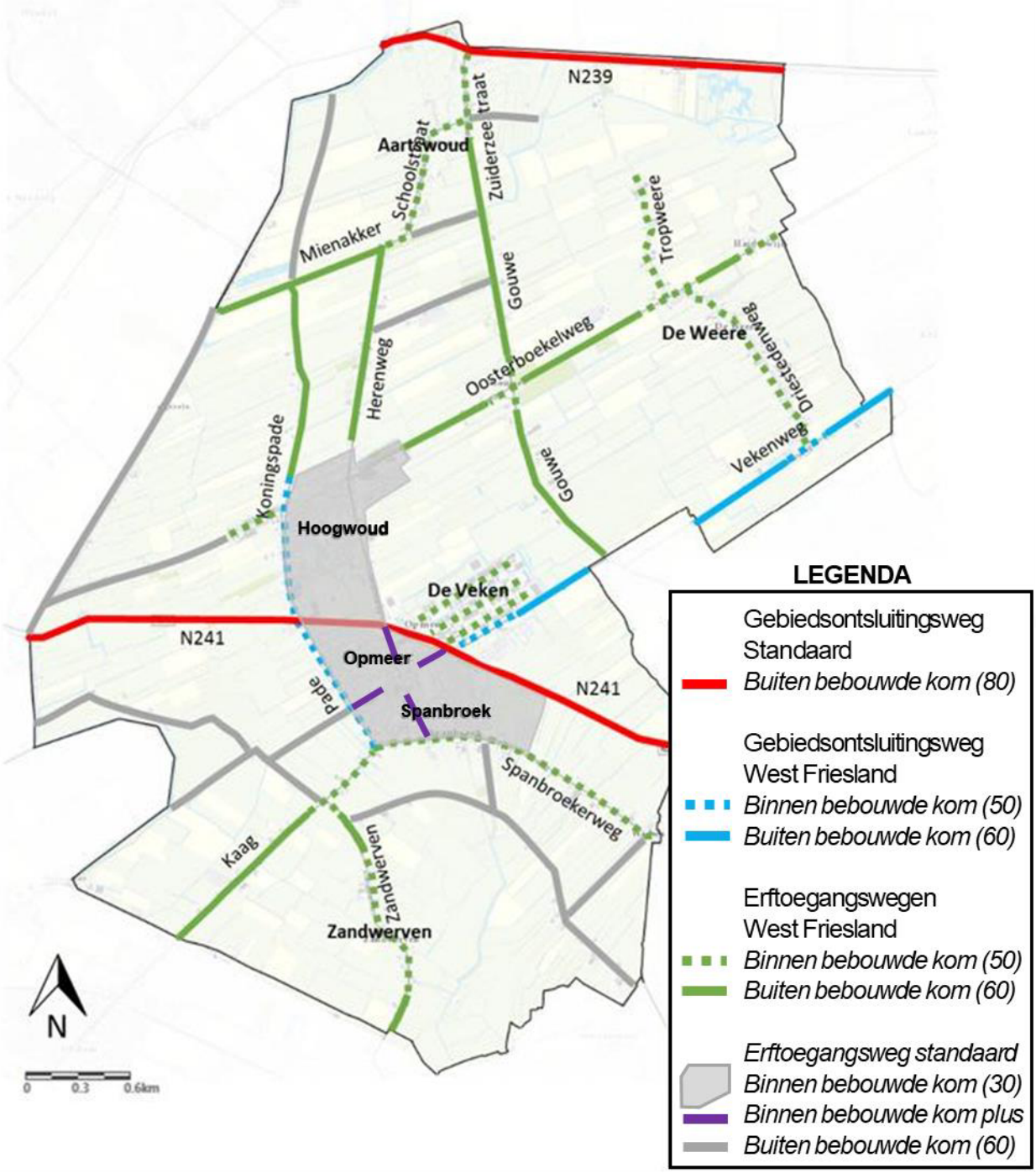
Hierdoor is besloten om geen GOW30-wegen toe te passen binnen Opmeer/Spanbroek. Om toch invulling te geven aan het bevorderen van de fietsveiligheid is gekozen om binnen de bestaande wegcategorie van ETW30 een subcategorie toe te voegen: ETW30 plus. Vanuit het ASVV is er in beginsel geen voorziening voor fietsers op erftoegangswegen; één rijbaan voor alle weggebruikers (fietsers/gemotoriseerd verkeer). Om de fietsers op deze wegen een eigen plek te gegeven is de "plus" geïntroduceerd voor de context van de gemeente Opmeer. Waar conform de richtlijnen één gemende rijbaan aanwezig is, is voor ETW30 Plus-wegen een rijbaan met fiets(suggestie)stroken aanwezig.

Kruispunten zijn binnen ETW30-wegen in beginsel gelijkwaardige kruispunten; verkeer van rechts heeft voorrang. Door deze gelijkwaardigheid tussen wegen, moet verkeer altijd snelheid minderen. Een

[1] Zie https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR631863#bijlage_2:

dergelijk kruispunt is een geschikte optie om de snelheid van 30 km/u af te dwingen voor verkeer waardoor verticale snelheidsremmende maatregelen niet nodig zijn.

Gemeente Opmeer en Movares hebben o.b.v. bovenstaande argumentatie besloten om voor knelpunten 1 t/m 5 uit te gaan van een ETW30 Plus: rijbanen met fiets(suggestiestroken) van 1,8m breedte en gelijkwaardige kruispunten. Voor kruispunten waarin de huidige situatie al een verkeersplateau aanwezig is, wordt het verkeersplateau behouden.

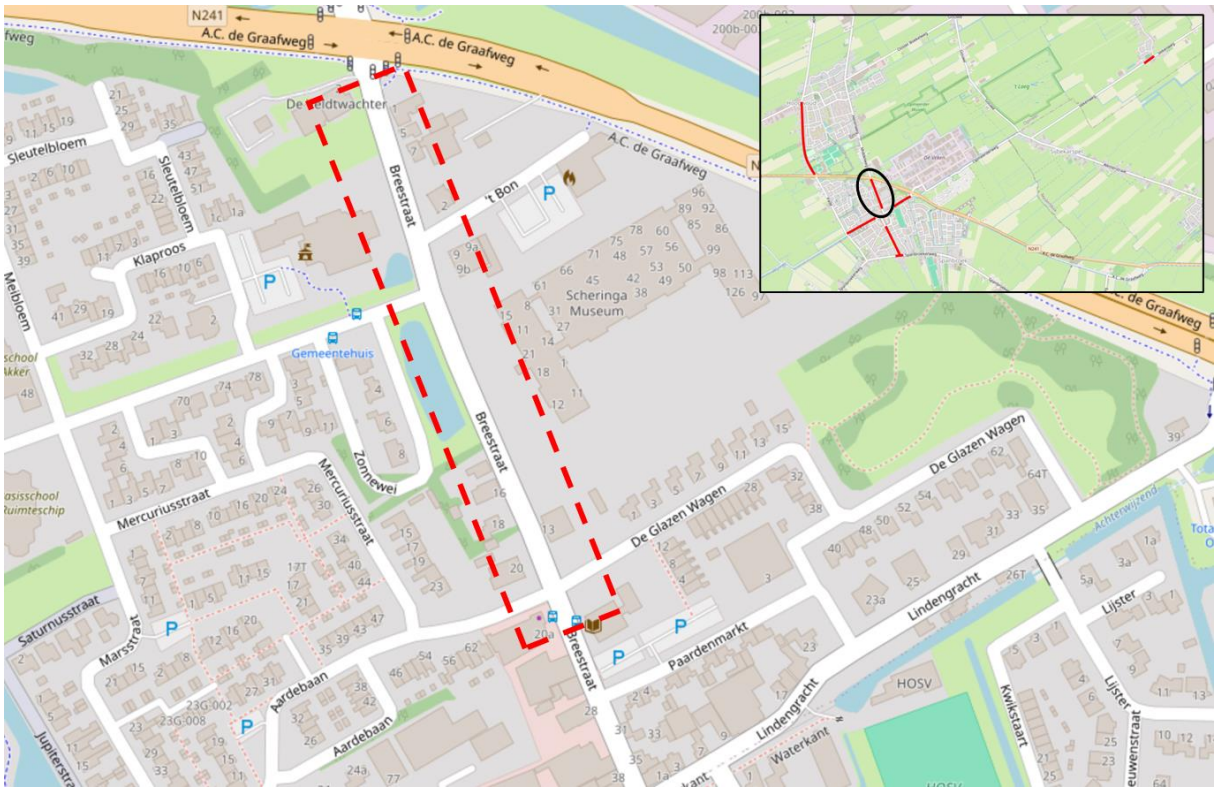


Afbeelding 5. Wegencategorisering Opmeer (bron: gemeente Opmeer) met aanvullingen ETW30 Plus (paarse lijnen).

3.3 Locatie 1 – Breestraat

3.3.1 Omschrijving locatie

Tussen de N241 en de Lindengracht loopt de Breestraat. In voorliggende studie is gekeken naar het wegvak van de Breestraat tussen de A.C. de Graafweg (N241) tot de kruising met De Glazen Wagen en Aardebaan. Hiertussen liggen de aansluitingen met de Planetenlaan en Het Bon/de uitrit van de brandweer. Op de kruising met de Planetenbaan ligt een punaise die het kruispunt meer laat opvallen en snelheid verlagend werkt.



Afbeelding 6. Studiegebied Breestraat.

De Breestraat heeft zowel een verblijfsfunctie als een verkeersfunctie. Er gaat veel auto- en fietsverkeer van en naar de A.C. de Graafweg en het centrum van Opmeer of de nabijgelegen woonwijken. De straat is belangrijk in de ontsluiting van Opmeer naar de N-weg, en wordt veel gebruikt als school-huisroute. Samen met de Pade vormt de Breestraat een belangrijke fietsverbinding tussen Opmeer/Spanbroek en Hoogwoud, en met de oost-west fietsverbinding aan de N241.

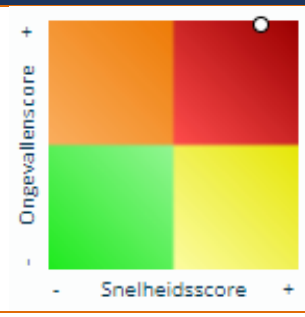
Tabel 1 GVVP: Verkeerswensen en maatregelen voor de Breestraat

Locatie	Situatie	Suggestie maatregelen
Breestraat	Er wordt hard gereden op de Breestraat, wat het voor fietsers en voetgangers verkeersonveilig maakt.	VRI bij de kruising met de Aardebaan
		Apart fietspad creëren naast de Breestraat, door de straat en het trottoir te versmallen
		Aanbrengen van een fietssuggestiestrook

Er zijn geen parkeervoorzieningen aan de Breestraat. Aanwonenden parkeren op eigen terrein of op de parkeerplekken aan de Planetenbaan en Aardebaan. Bus 133 maakt 4 keer per uur gebruik van de Breestraat (haltering *Opmeer, Breestraat* buiten de scope). Bus 133 slaat af van de Breestraat naar de Planetenbaan om te halteren bij het gemeentehuis. Er zijn geen fietsvoorzieningen op of parallel aan

de Breestraat. Over de lengte van de Breestraat bestaat de verharding uit verschillende uitvoeringen elementenverhardingen.

Tabel 2. CROSS-score Breestraat o.b.v. STAR-ongevallendata van 1-12019 t/m 31-122023 en HERE-snelhedendata van 12-2023

Verkeersveiligheidsstatistieken		CROSS-score
Duiding CROSS-score	Hoge ongevallenscore met hoge snelheidsscore	
Aantal ongevallen	5 ongevallen	
Waarvan ongevallen met slachtoffers	3 ongevallen	
V85-snelheid	36,6 km/u	
Aandeel limietoverschrijders	45%	

3.3.2 Probleem

De Breestaat wordt als knelpunt ervaren. Een deel van het autoverkeer houdt een te hoge snelheid aan en er zijn onveilige verkeerssituaties op meerdere kruispunten. Op de drie genoemde kruisingen met de Breestraat is inrichting als gelijkwaardig kruispunt onvoldoende. Verder ziet de kruising met de Planetenbaan ongewenste manoeuvres. In afbeelding 7 zijn de tijdens het locatiebezoek geobserveerde ongewenste manoeuvres schematisch weergegeven. Op deze locatie zijn tussen 2014 en drie ongevallen (waarvan 2 met letsel) geregistreerd. Hierbij waren zowel motorvoertuigen als fietsers aanwezig.

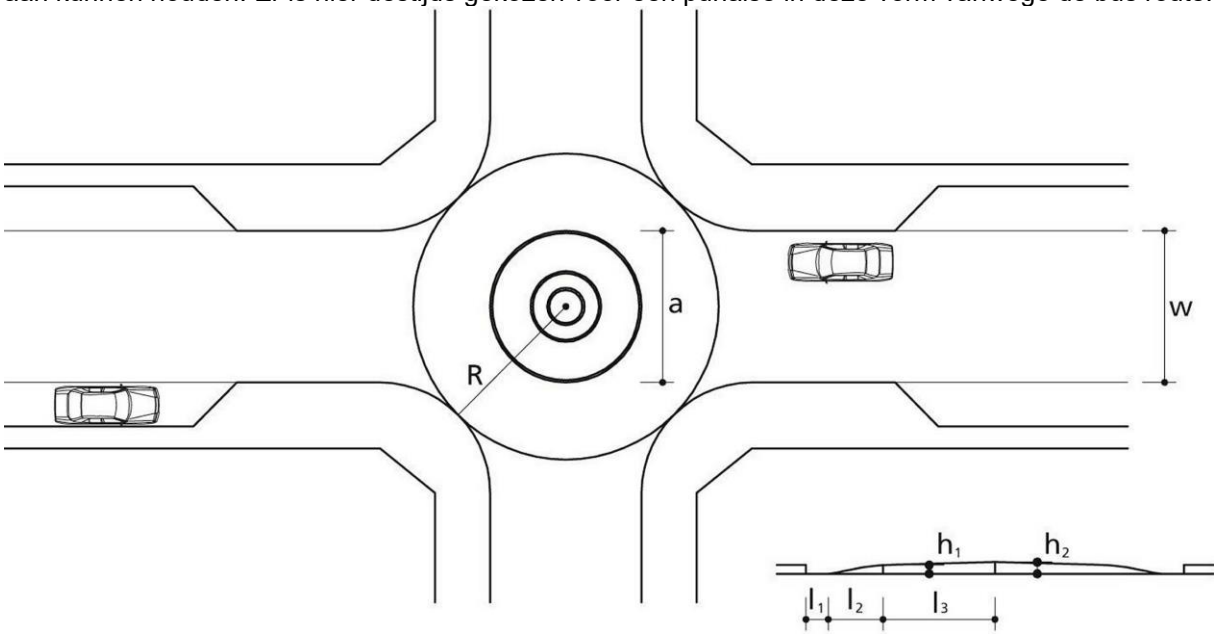


Afbeelding 7. Duiding geobserveerde ongewenste manoeuvres kruising Breestraat en Planetenbaan.

3.3.3 Oorzaak

Op de Breestraat worden verschillende problemen ervaren met verschillende oorzaken. Het aanhouden van een te hoge snelheid is het resultaat van de combinatie tussen de verkeersfunctie van de Breestraat en de afwezigheid van snelheidsremmende maatregelen (afgezien van de punaise). De onveilige en onduidelijke situaties op de kruisingen met de Breestraat zijn een gevolg van de diversiteit in vormgeving en materialisatie van de wegen. Zowel de Breestraat op zich als de kruisende wegen zijn divers in vormgeving. Zo wekt de verharding van de Breestraat ter hoogte van de kruising met de Aardebaan - De Glazen Wagen de indruk dat de Breestraat een voorrangsweg is.

Op de kruising met de Planetenbaan zorgt de punaise voor ongewenst gedrag. Voorkomend gedrag bij punaise kruisingen is dat links afslaand verkeer voor het middenvak langs rijdt. Dit gedrag wordt hier versterkt doordat het niet verhoogde vlak 4,5m bedraagt (zie *l1* in afbeelding 8). Ook nodigt dit uit om links en rechts langs de punaise te rijden, waardoor automobilisten comfortabel een hogere snelheid aan kunnen houden. Er is hier destijds gekozen voor een punaise in deze vorm vanwege de bus route.



Afbeelding 8. Wegontwerp punaise conform ASVV 2021 paragraaf 11.3.4.

3.3.4 Doel

Voor de gehele gemeente Opmeer geldt dat het een doel is om veilige school-thuis routes te realiseren. Voor de (kruising met de) Breestraat betekent dit dat de verkeersveiligheid voor langzaam verkeer verbeterd moet worden. Hierbij moet in ieder geval de snelheid van het gemotoriseerde verkeer geremd worden. Dit zal ook bijdragen aan het creëren van leefbaardere straten.

3.3.5 Oplossing

Vanwege de aangelegen woningen en voor behoud van de leefbaarheid van de straat is 30 km/h wenselijk. Ook de opwaardering van de fietsstructuur op de Breestraat (door de belangrijke fietsverbinding) maakt de inpassing van fietsstroken[2]. De keuze voor een ETW30 Plus past ook binnen de uitgesproken wensen voor “grijze wegen” in het GVVP.

Binnen het bestaande profiel van 6 meter zijn fietsstroken met een smalle middenrijloper het meest toepasbaar (afbeelding 9) vanuit de behoefte voor een ETW30 Plus. In dit profiel wordt de aanwezigheid van fietsers benadrukt en het eventueel (inhaal)gedrag van automobilisten gefaciliteerd. Het profiel van de Breestraat met fietsstroken wordt dan als volgt:

- Een middenrijloper uitgevoerd in okergele gebakken klinkers van circa 2,4m breed;

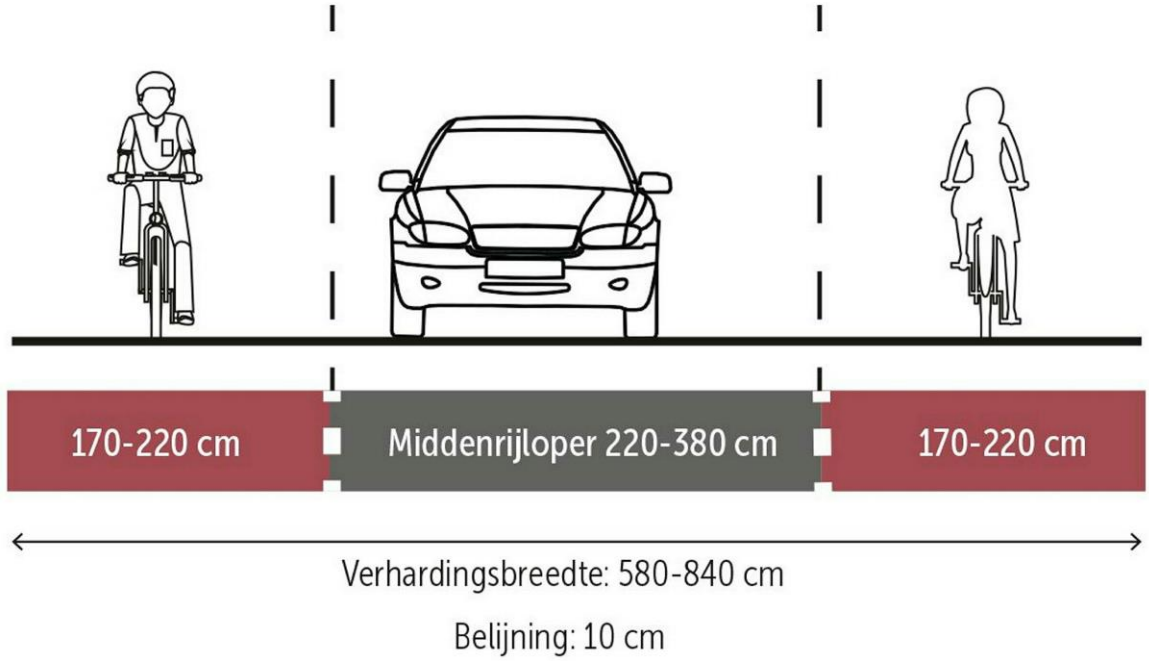
[2] De fietsstrook is herkenbaar aan het fietssymbool. De fietsstrook heeft een juridische status. Auto's mogen niet parkeren of stilstaan op een fietsstrook.

- Fietsstroken uitgevoerd in rode gebakken klinkers van 1,8m breed.

De voorkeur gaat uit naar klinkers voor de rijbaan aangezien dit de verblijfsfunctie van de weg accentueert. Ook werkt elementenverharding snelheidsremmend.

De kruispunten (Breestraat – Het Bon, Breestraat – Planetenlaan, Breestraat – Aardebaan – De Glazenwagen) worden uitgevoerd als gelijkwaardige kruispunten zonder verkeersplateau. Er komt visuele dwars-/taludmarkering om het kruisingsvlak te accentueren. In de nabije toekomst wordt er een uitrit (of zijweg) gerealiseerd ten behoeve van het te realiseren wooncomplex ter plaatse van het voormalig museum (zie ook hoofdstuk Raakvlakprojecten). De plateau's en kruispunten worden uitgevoegd in gele betonklinkers (BKK).

Maatregel: De Breestraat uitvoeren als een ETW30 Plus met brede fietsstroken (1,8m) en rijstrook (circa 2,4m). Kruispunten vormgeven gelijkwaardige kruispunten zonder verkeersplateau.



Afbeelding 9. Aanbeveling CROW voor uitvoering rijloper met brede fietssuggestiestroken.

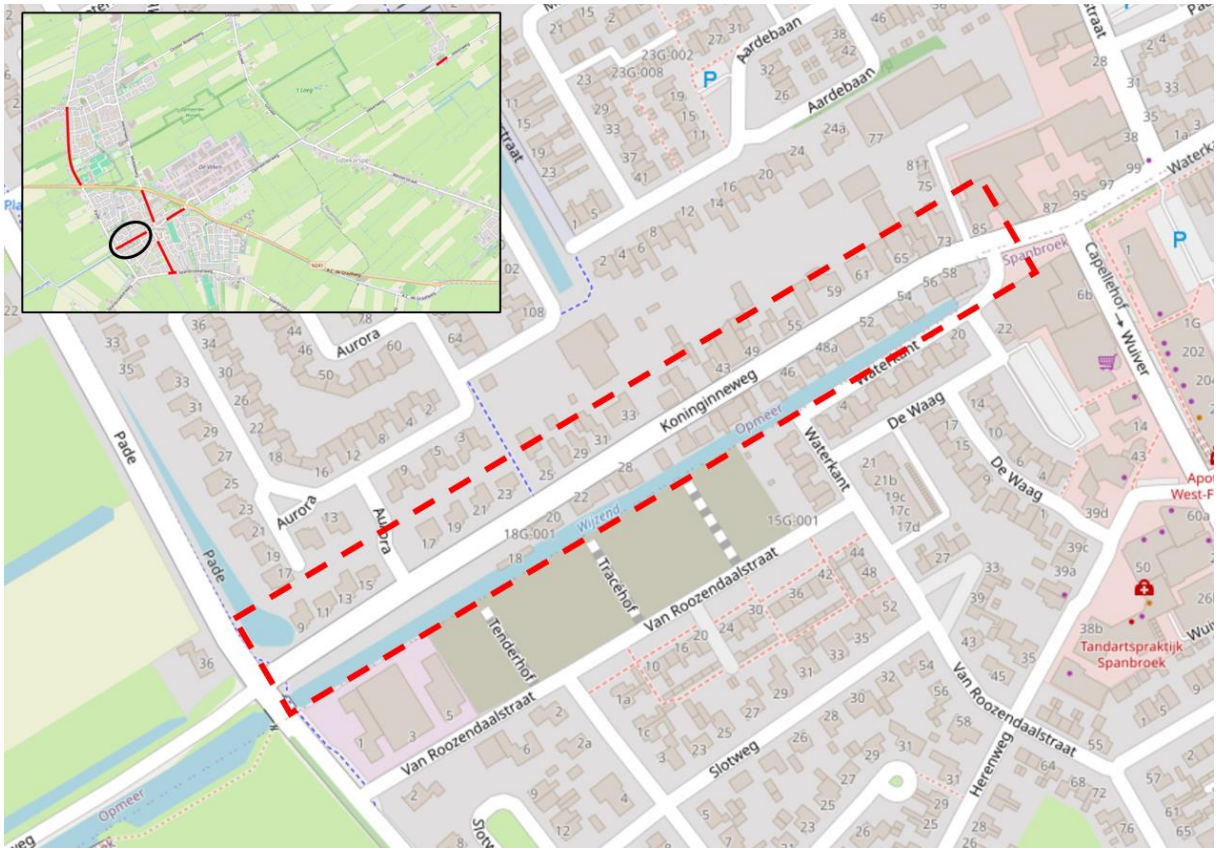


Afbeelding 10. Uitwerking oplossing Breestraat ter hoogte van Het Bon.

3.4 Locatie 2 – Koninginneweg

3.4.1 Omschrijving locatie

De Koninginneweg is een 30 km/h erftoegangsweg met aan beide zijde van de weg vrijstaande woningen. Aan de westkant sluit de Koninginneweg aan op de Pade en Hertog Willemweg (beide GOW50), en de Hogeweg (ETW60). De Koninginneweg vervult zowel de rol van woonstraat maar ook als één van de routes van en naar het centrum (ook voor vrachtverkeer).



Afbeelding 11. Studiegebied Koninginneweg.

De Aurora en Waterkant sluiten aan op de Koninginneweg. Beide kruispunten zijn gelijkwaardige kruispunten. De twee kruisingen zijn vormgegeven als plateau's. Tot slot is er nog een kruispunt met een onverplicht fietspad. Op de Koninginneweg zelf zijn geen fietsvoorzieningen aanwezig, terwijl deze weg voor fietsers een belangrijke inprikker is naar het centrum. De Koninginneweg maakt onderdeel uit van de fietsknooppuntenroute.

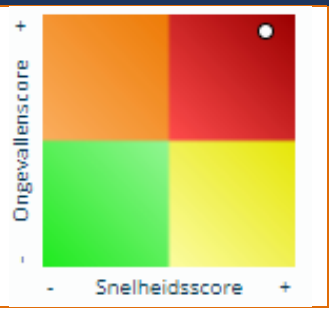
Het is toegestaan te parkeren aan de noordzijde van de weg. Bewoners parkeren hoofdzakelijk op de verhoogde klinkerstrook aan de zuidzijde. Gemiddeld heeft iedere woning 1 parkeerplek op eigen terrein. Aan de noordzijde van de rijbaan ligt een volwaardig trottoir. De rijbaan is geasfalteerd en er bevinden zich vijf snelheid remmende straatjuwelen[3] (zie afbeelding 12). Deze straatjuwelen liggen op een afstand van 0,80m van het trottoir, en een onderlinge afstand van 75m (tussen de drie noordelijke straatjuwelen) en 25m (tussen de twee zuidelijke straatjuwelen).

[3] Zie https://www.leicon.nl/products/straatjuwelen/

Tabel 3 GVVP: Verkeerswensen en maatregelen voor de Koninginneweg

Locatie	Situatie	Suggestie maatregelen
Koninginneweg	De inrichting van de Koninginneweg leidt door de verkeersremmende chicanes en geparkeerde auto's tot onveilige situaties, waarbij fietsers worden afgesneden door gemotoriseerd verkeer. Daarnaast wordt er hard gereden en ervaren bewoners overlast.	Verwijderen chicanes (en herplaatsen van drempels)
		Eénrichtingsverkeer instellen
		Meer parkeerplaatsen realiseren
		Fietssuggestiestroken aanbrengen
		Parkeerverbod instellen
		Scheiding aanbrengen tussen fiets- en autoverkeer
		Vrachtwagenverkeer ontsluiten via andere route (bijv. Waterkant)

Tabel 4. CROSS-score Koninginneweg o.b.v. STAR-ongevallendata van 1-12019 t/m 31-122023 en HERE-snelhedendata van 12-2023

Verkeersveiligheidsstatistieken		CROSS-score
Duiding CROSS-score	Hoge ongevallenscore met hoge snelheidsscore	
Aantal ongevallen	5 ongevallen	
Waarvan ongevallen met slachtoffers	4 ongevallen	
V85-snelheid	37,6 km/u	
Aandeel limietoverschrijders	47%	



Afbeelding 12. Parkeren op het trottoir ter hoogte van de straatjuwelen aan de Koninginneweg.

3.4.2 Probleem

De inrichting van de Koninginneweg is onvoldoende en leidt tot onveilige situaties. De straatjuwelen, in combinatie met wachtende/geparkeerde auto's zorgen voor onveilige situatie. Fietsers worden geblokkeerd door de auto's voor de straatjuwelen. Dit leidt tot misbruik van het trottoir door fietsers. Het is daarmee geen prettige route om te fietsen. In de afgelopen 10 jaar zijn er twee ongevallen tussen fietsers en geparkeerde personenauto's geregistreerd. Ook is bekend dat de straatjuwelen voor onvoldoende snelheidsmindering zorgen.

Bewoners hebben aangegeven in de werktafel veel overlast te ervaren van sluipverkeer. Dit betreft verkeer dat vanaf de A.C. de Graafweg, via het centrum Opmeer/Spanbroek, over de Koninginneweg en Hogeweg naar Obdam/Heerhugowaard gaan. Dit effect wordt tijdens het schrijven van voorliggende rapportage (anno 2023/2024) versterkt door werkzaamheden aan de A.C. de Graafweg. Het gaat hier ook om zwaar vrachtverkeer.

Uit de eerste participatiebijeenkomst (zie paragraaf 2.1) zijn een groot aantal knelpunten en oplossingen aangedragen. Er was echter geen consensus te vinden in een breed gedragen oplossing. Zoals in paragraaf 2.1 reeds is vermeld, is er naar aanleiding van de eerste bijeenkomst een tweede bijeenkomst georganiseerd met een afvaardiging van bewoners (zij spreken namens alle bewoners van de Koninginneweg). In samenspraak met de afvaardiging (5 bewoners) is een breed gedragen oplossing gevonden voor de problemen op de Koninginneweg binnen de kaders van gemeente Opmeer (zie paragraaf 3.4.5).

3.4.3 Oorzaak

Op de Koninginneweg worden verschillende problemen ervaren als gevolg van de weginrichting. Hierbij zijn voornamelijk de straatjuwelen een belangrijke oorzaak. De onderlinge afstand tussen de straatjuwelen is zo groot dat er nog steeds met (te hoge) snelheid doorgerekend kan worden. Daarnaast zorgen ze ook voor onveilige situaties tussen fietsers en automobilisten. Personenauto's parkeren nabij de straatjuwelen (als gevolg van de hoge parkeerdruk) waardoor de doorsteek voor fietsers geblokkeerd wordt.

Verder biedt de Koninginneweg (vanaf de A.C. de Graafweg, via de Lindengracht) een sneller alternatief naar Obdam/Heerhugowaard ten opzichte van de provinciale weg. Dit veroorzaakt ongewenst sluipverkeer.

3.4.4 Doel

Vanuit het GVVP kunnen een aantal doelen voor de Koninginneweg geformuleerd worden. Het gaat hier voornamelijk om het verbeteren van de veiligheid (voor fietsers), en het verminderen van de snelheid en de hoeveelheid sluipverkeer. Hierbij wordt ook de kwaliteit van wonen in de straat verbeterd. Het is ook een wens om het fietsnetwerk verder in te vullen door onder andere bij herinrichting van straten de fiets een hoge prioriteit te geven.

3.4.5 Oplossing

Naar aanleiding van de twee participatiebijeenkomsten is besloten om straatjuwelen wederom toe te passen. Uit nadere gesprekken tijdens de tweede bijeenkomst bleek dat bewoners in beginsel tevreden zijn over de effecten, echter de uitvoering in de rijbaan kan verbeterd worden.

Door fietssuggestiestroken[4] aan te brengen, krijgt de fietsers de gewenste ruime in het wegprofiel. Het profiel van de Koninginneweg met fietsstroken wordt dan als volgt:

- Een middenrijloper uitgevoerd in asfalt van circa 2,0-2,4m breed;
- Fietssuggestiestroken uitgevoerd met rode tweecomponenten coating van 1,5m breed.

Door de lange rechtstand van de Koninginneweg is het gewenst om snelheidsremmende maatregelen te nemen. Door de bodemgesteldheid is in het verleden gekozen voor het toepassen van straatjuwelen. De positionering in de huidige situatie (met een onderlinge afstand van circa 75m) maakt dat verkeer alsnog met relatief hoge snelheid de wegversmalling kan passeren ter plaatse van een straatjuweel. Daarnaast geldt dat de fietsdoorsteek 'achter' het straatjuweel (de ruimte tussen straatjuweel en trottoirband) te smal is (circa 0,8m).

Door de straatjuwelen op korte onderlinge afstand (uitgangspunt is 18m) te plaatsen, moet gemotoriseerd verkeer afremmen en anticiperen op naderend verkeer. De doorgang is 3,1m (conform ASVV). Voor de fietsdoorsteken moet een gedeelte van de trottoirbanden worden aangepast. Deze aanpassing zorgt vervolgens voor een brede fietsdoorsteek van 1,5m. Door twee van dergelijke combinaties te plaatsen (totaal 2x2 straatjuwelen) met een onderlinge afstand van circa 75m wordt getracht de snelheid van gemotoriseerd verkeer te beperken tot 30 km/u. Om te voorkomen dat voertuigen parkeren op de fietssuggestiestrook (wat formeel is toegestaan), wordt ter plaatse van de straatjuwelen een gele onderbroken streep aangebracht op de trottoirbanden.

[4] De fietssuggestiestrook heeft geen juridische status. Er is op een fietssuggestiestrook geen afbeeldingen van een fiets zijn aangebracht.

Ter plaatse van de aansluiting van het (onverlichte) fietspad wordt voorzien in visuele dwars-/ taludmarkering. Het kruisingsvlak wordt voorzien van rode tweecomponenten coating. Hiermee wordt de verkeerssituatie geaccentueerd.

De verkeersdrempels van het verkeersplateau Koninginneweg – Aurora worden aangepast naar prefab elementen met een lengte van 1,5m. Hiermee worden de trillingen als gevolg van deze plateaudrempels zo veel als mogelijk beperkt.

Maatregel: De Koninginneweg uitvoeren als een ETW30 Plus met brede fietssuggestiestroken (1,5m) en rijstrook. Over de Koninginneweg worden twee clusters van 2 straatjuwelen aangebracht (afstand tussen clusters is circa 75m en afstand tussen straatjuwelen is circa 18m). Het kruispunt Koninginneweg – Aurora wordt voorzien van prefab plateaudrempels (lengte 1,5m). Het kruispunt met het (onverlichte) fietspad wordt geaccentueerd door dwarsmarkering.



Afbeelding 13. Uitwerking oplossing Koninginneweg ter hoogte van huisnummers 46-48.

Alternatief op straatjuweel

Binnen de oplossing voor de Koninginneweg kan ook gekozen worden voor een minder ingrijpende uitwerking van de straatjuwelen. Indien gekozen wordt om de bestaande trottoirbanden te handhaven (breedte is circa 5m), moet de werkende breedte van de straatjuwelen worden teruggebracht om zowel de doorgang voor gemotoriseerd verkeer (3,1m) en fietsdoorstreek (1,5m) te faciliteren moet er een scheidingband[5] (breedte 0,39m) met verkeerszuil (RVV BB22) worden toegepast. Dit zorgt de huidige rijbaanbreedte ter plaatse van de scheidingsband/verkeerszuil behouden blijft. De onderlinge afstand (tussen clusters als de scheidingsbanden) blijven gelijk aan de uitwerking met straatjuwelen; respectievelijk 75m en 18m.

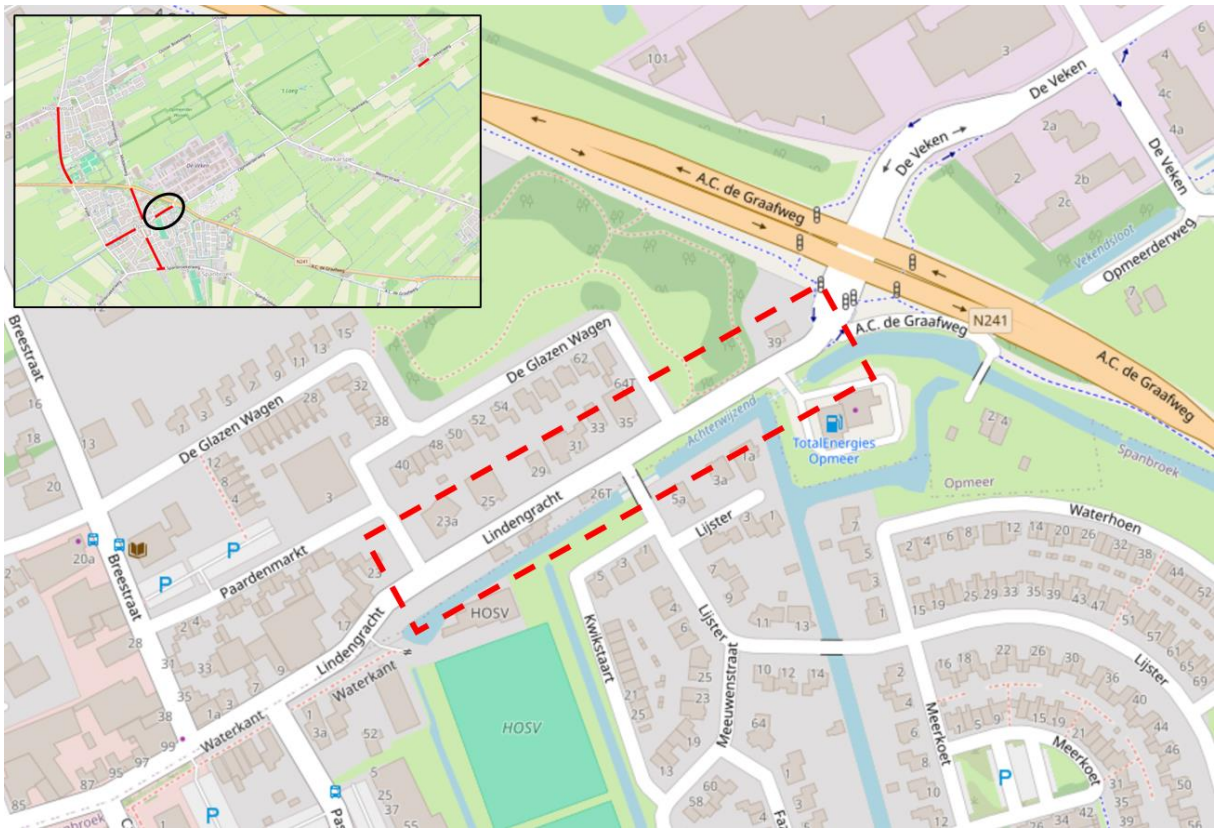
Dit voorkomt dat de bestaande bandenlijn en verharding moet worden aangepast. Daarnaast heeft deze uitwerking naar verwachting hetzelfde snelheidsremmende effect.

[5] Zie https://www.struykverwoinfra.nl/productselector/banden/scheidingsbanden/scheidingsbanden-15-39.html

3.5 Locatie 3 – Kruispunt Lindengracht – Lijster

3.5.1 Omschrijving locatie

Zowel de Lindengracht als de Lijster zijn erftoegangswegen o.b.v. de wegencategorisering (zie afbeelding 5). De kruising Lindengracht – Lijster is gelijkwaardig en is verhoogd door middel van een plateau. Het plateau loopt door loopt tot de kruising Lindengracht – De Glazen Wagen (een bajonetaansluiting, zie afbeelding 15). Tijdens het locatiebezoek is geobserveerd dat de Lindengracht ook een verkeersfunctie heeft voor autoverkeer van en naar de A.C. de Graafweg. De Lindengracht is ook een belangrijke fietsroute als deel van de fietsknooppuntenroute. Vanwege het fietsgebruik en de aangelegen woningen en voor behoud van de leefbaarheid van de straat is 30 km/h wenselijk. Net als de Breestraat kan de Lindengracht gezien worden als een ETW30 Plus. Dit past ook binnen de uitgesproken wensen voor “grijze wegen” in het GVVP.



Afbeelding 14. Studiegebied Lindengracht.

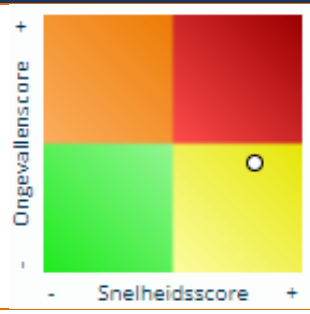
De Lijster en het plateau bestaat uit een elementenverharding. De Lindengracht is vanaf de kruising met De Glazen Wagen naar de A.C. de Graafweg uitgevoerd in asfalt. Op beiden straten bevindt zich ruimte voor langsparkeren, trottoirs aan beide zijden. Er zijn geen fietsvoorzieningen aanwezig.

Uit ongevallendata blijkt dat er in de afgelopen jaren (2014-2023) geen ongevallen hebben plaatsgevonden op het kruispunt Lindengracht - Lijster (althans niet zijn geregistreerd bij de politie). Op de Lindengracht heeft er 1 ongeval plaatsgevonden. Van dit ongeval zijn gegevens bekend. Daarnaast heeft er 1 flank-ongeval plaatsgevonden op het kruispunt Lindengracht – Paardenmarkt tussen 2 personenauto’s.

Tabel 5 GVVP: Verkeerswensen en maatregelen voor locatie Lindengracht-Lijster

Locatie	Situatie	Suggestie maatregelen
Lindengracht-Lijster	De kruising Lindengracht-Lijster is druk en onoverzichtelijk. Er wordt vaak geen voorrang door auto's aan fietsers verleend.	Aanleg rotonde ter plaatse van dit kruispunt met voorrang voor fietsers
		Stopbord en haaientanden voor verkeer vanaf de Lijster
		Parkeerverbod aan de Lindengracht tussen de Huisartsenpraktijk en het Vliercentrum, zodat het verkeer niet wordt opgehouden tijdens de spits
		Verlenging bestaande drempel in westelijke richting

Tabel 6. CROSS-score Lindengracht o.b.v. STAR-ongevallendata van 1-12019 t/m 31-122023 en HERE-snelhedendata van 12-2023

Verkeersveiligheidsstatistieken		CROSS-score
Duiding CROSS-score	Lage ongevallenscore met hoge snelheidsscore	
Aantal ongevallen	2 ongevallen	
Waarvan ongevallen met slachtoffers	0 ongevallen	
V85-snelheid	35,8 km/u	
Aandeel limietoverschrijders	39%	



Afbeelding 15. Plateau kruisingen Lindengracht - Lijster en Lindengracht - De Glazen Wagen.

3.5.2 Probleem

De kruising Lindengracht – Lijster wordt ervaren als een verkeersonveilige situatie. Door de hoge verkeersintensiteit op de Lindengracht wordt er slecht voorrang verleend aan (fiets)verkeer vanaf de Lijster.

3.5.3 Oorzaak

Er zijn een aantal oorzaken die samen zorgen voor (subjectief) onveilige verkeersituaties op de kruising. Allereerst wordt de Lindengracht intensief gebruikt en is naar verhouding erg druk voor een gelijkwaardige kruising. Verder is het zicht vanaf de Lindengracht (in de richting A.C. de Graafweg) naar rechts (de Lijster) beperkt vanwege een hek. Ook vanaf de Lijster is het zicht naar rechts (de Lindengracht) beperkt vanwege een boom/haag (zie afbeelding 16). Tot slot werk het verkeersplateau niet voldoende om het verkeer af te remmen. De hogere snelheid maakt dat weggebruikers relatief veel ruimte nodig hebben om te reageren of onverwachte situaties (bijv. het voorrang verlenen aan verkeer van rechts).



Afbeelding 16. Zicht kruising Lindengracht - Lijster vanaf Lijster

3.5.4 Doel

Op deze locatie is het doel om een veilige interactie tussen weggebruikers te organiseren. Het onjuist verlenen van voorrang aan fietsers doet afbreuk aan het fietscomfort en de subjectieve veiligheid van fietsers. Het GVVP stelt juist als doel om fietsgebruik te stimuleren.

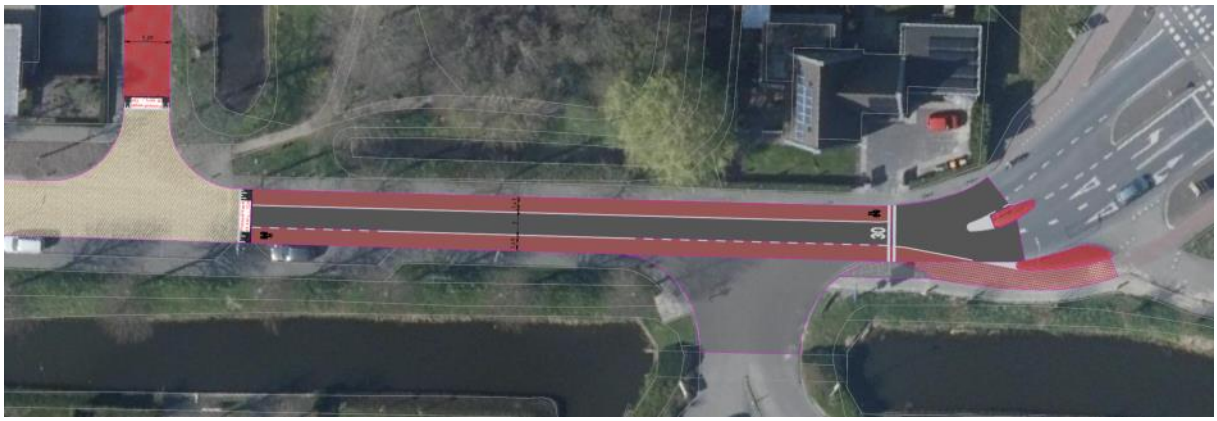
3.5.5 Oplossing

Vanuit de verkeersknelpunten is het nodig om niet alleen te kijken naar kruispunt Lindengracht – Lijster, maar juist naar het wegvak van de Lindengracht (tussen A.C. de Graafweg en Paardenmarkt). Vanuit deze structuur is de problematiek vergelijkbaar met de Breestraat. Door de Lindengracht in te richten als ETW30 Plus krijgt de fiets een nadrukkelijkere plaats op de rijbaan. De kruispunten blijven, net als in de huidige situatie, gelijkwaardige kruispunten. Door de inrichting echter in overeenstemming te brengen met andere belangrijke wegen in Opmeer/Spanbroek (de Breestraat, Koninginneweg, Wuiver) wordt bijgedragen aan een uniforme inrichting van de wegen en daarmee de herkenbaarheid van het wegvak. Het profiel van de Lindengracht met fietsstroken wordt dan als volgt:

- Een middenrijloper uitgevoerd in asfalt van circa 2,4m breed;
- Fietsstroken uitgevoerd in rode tweecomponenten coating van 1,8m breed;
- Verkeersplateaus uitgevoerd in okergele betonklinkers (BKK).
  - Kruispunt Lindengracht – Lijster – De Glazen Wagen verhoogd (conform huidige situatie)
  - Kruispunt Lindengracht – Paardenmarkt niet verhoogd (conform huidige situatie)

Voor de kruising van de Lindengracht met de Lijster zijn een aantal oplossingen, of een combinaties van deze mogelijk. Zicht op verkeer van rechts is essentieel voor een veilige kruising. Momenteel is dit onvoldoende vanaf de Lijster. De oplossing hiervoor is het snoeien van de zuilboom tot een boom op stam, zie afbeelding 16.

Maatregel: De Lindengracht uitvoeren als een ETW30 Plus met brede fietsstroken (1,8m) en rijstrook (circa 2,4m). Kruispunten vormgeven als gelijkwaardige kruispunten. Eén boom snoeien tot boom op stam i.p.v. zuilboom t.b.v. zichtlijnen ter hoogte van kruispunt Lindengracht – Lijster.



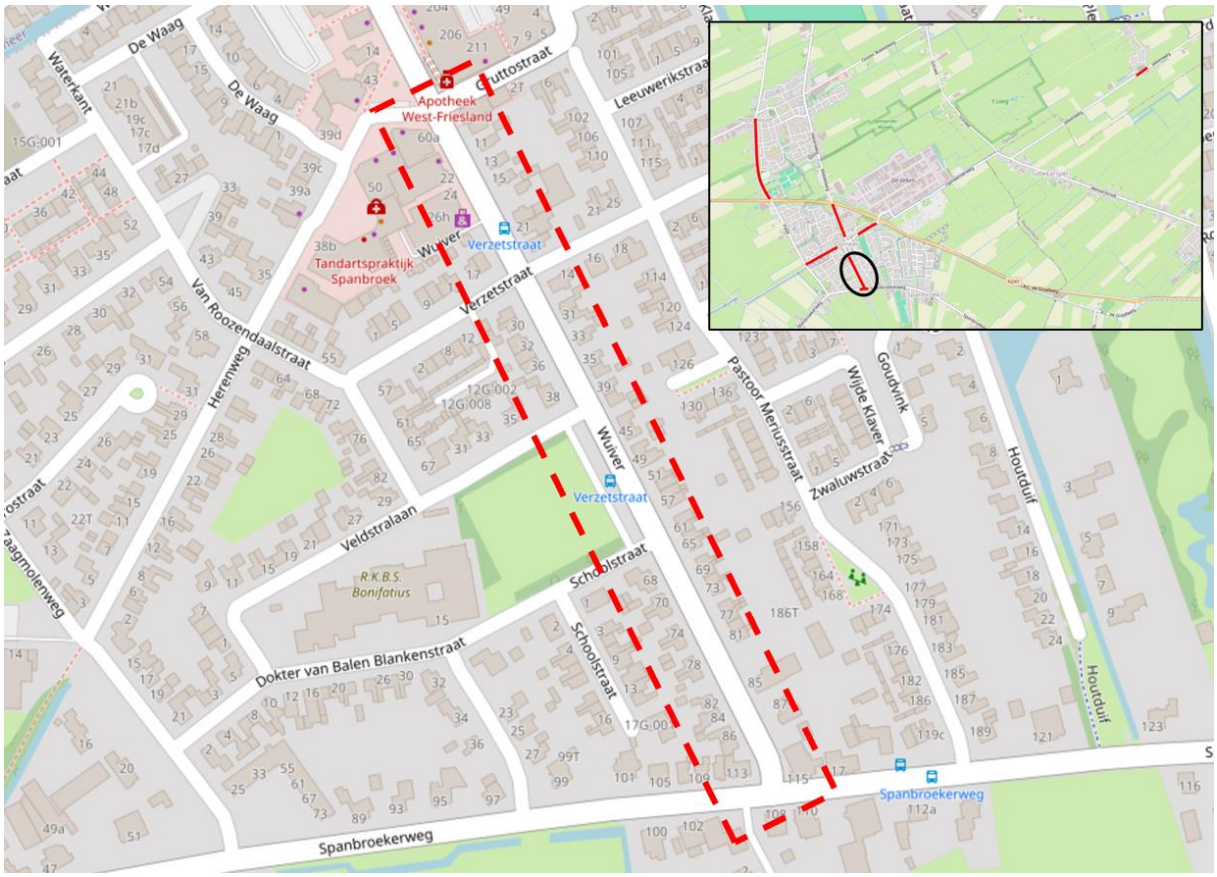
Afbeelding 17. Uitwerking oplossing Lindengracht tussen A.C. de Graafweg en De Glazen Wagen.

3.6 Locatie 4 – Wuiver

3.6.1 Omschrijving locatie

Van de Koninginneweg tot de Spanbroekerweg loopt, deels door het centrum, de Wuiver. Het eerste deel, tot de kruising met de Herenweg en Gruttostraat is éénrichtingsverkeer naar het zuiden. De Spanbroekerweg is een gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 50 km/h. De Wuiver kruist met de Herenweg, Gruttostraat, Verzetstraat, Veldstralaan, en Schoolstraat. Aan de Veldstralaan zit een basisschool. In 2024-2026 wordt tussen de Veldstralaan en Dr. Van Balen Blankenstraat een Kindcentrum gerealiseerd. De capaciteit van het bestaande parkeerterrein wordt dan vergroot.

Alle kruisingen met Wuiver (behalve die met de Spanbroekerweg) zijn gelijkwaardige kruispunten. Alleen de kruising met de Verzetstraat ligt verhoogt op een plateau (zie afbeelding 18 links bovenin). Bus 133 maakt 4 keer per uur gebruik van de Wuiver. Lijn 133 halteert ten noorden van de Verzetstraat (richting centrum) en voor de parkeerplaats nabij het te realiseren Kindcentrum (richting Spanbroekerweg). De Wuiver bestaat uit elementenverharding, aan beide zijden is een trottoir, en er is geen fietsvoorziening aanwezig. Langsparkeren is mogelijk aan de westzijde van de Wuiver.



Afbeelding 18. Studiegebied Wuiver

Ten zuiden van de kruising met de Schoolstraat bevindt zich een chicane (zie afbeelding 19). Deze heeft als functie de snelheid van het verkeer te remmen. De fietsdoorsteek ter plaatse van de chicane is circa 1 meter breed. Dit biedt voldoende ruimte voor 1 fietser.

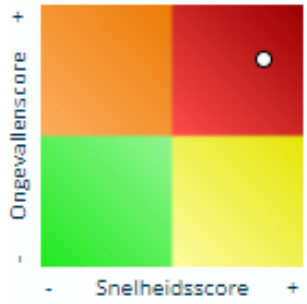


Afbeelding 19. Chicane Wuiver.

Tabel 7 GVVP: Verkeerswensen en maatregelen voor locatie Wuiver

Locatie	Situatie	Suggestie maatregelen
Wuiver	De chicane in de Wuiver leidt tot gevaarlijke situaties voor fietsers (afsnijden). Daarnaast wordt er ondanks de chicanes hard gereden.	Chicane verwijderen en parkeerplaatsen aanleggen voor bewoners
		Weg versmallen
		Handhaving

Tabel 8. CROSS-score Wuiver o.b.v. STAR-ongevallendata van 1-12019 t/m 31-122023 en HERE-snelhedendata van 12-2023

Verkeersveiligheidsstatistieken		CROSS-score
Duiding CROSS-score	Hoge ongevallenscore met hoge snelheidsscore	
Aantal ongevallen	1 ongeval	
Waarvan ongevallen met slachtoffers	1 ongeval	
V85-snelheid	36,7 km/u	
Aandeel limietoverschrijders	49%	

3.6.2 Probleem

In de directe omgeving van de chicane vinden verkeersonveilige situaties plaats. Er zijn in periode 2014-2023 geen ongevallen geregistreerd ter hoogte van deze chicane. Dit duidt op een hoge mate van subjectieve verkeersonveiligheid. Op de Wuiver tussen de Grutostraat en Verzetstraat heeft 1 ongeval plaatsgevonden. Hierbij is 1 gewonde. Ook wordt er op de Wuiver te hard gereden. Deze knelpunten zullen in termen van verkeersveiligheidsrisico toenemen op het moment dat het Kindcentrum gerealiseerd zal worden.

3.6.3 Oorzaak

De chicane op de Wuiver is bedoeld als snelheidsremmer voor motorvoertuigen. Uit de hoge snelheid blijkt dat deze maatregelen niet voldoende werkt. Verder zijn het juist de chicanes die voor onveilig gedrag van verkeerdeelnemers zorgen, waar fietsers de grootste benadeelde verkeersdeelnemers zijn. Zo wordt de smalle doorgang voor fietsers als oncomfortabel en verkeersonveilig beschouwd. Ook wijken auto's uit naar de fietsdoorgangen of blokkeren de doorgang als zij wachten voor tegemoetkomend gemotoriseerd verkeer.

3.6.4 Doel

De Wuiver is, samen met de Koninginneweg, Lindengracht en Breestraat een belangrijke toegangsweg naar het centrum van Opmeer/Spanbroek. Een goede bereikbaarheid van het centrum is belangrijk voor de Gemeente Opmeer. Daarom is voor de Wuiver een veilige doorstroom van en naar het centrum waarop uitwisseling mogelijk is met wijken, woningen en het Kindcentrum van belang. De Wuiver moet tevens een veilige schoolroute zijn.

3.6.5 Oplossing

Door de diverse functies van de Wuiver, tussen de Gruttolaan en Spanbroekerweg, is gekozen om de Wuiver in te richten als ETW30 Plus. Hiermee wordt bijgedragen aan een uniforme inrichting van toegangswegen richting het centrum van Opmeer/Spanbroek. Het profiel van de Wuiver met fietsstroken wordt dan als volgt:

- Een middenrijloper uitgevoerd in okergele gebakken klinkers van circa 2,4m breed;
- Fietsstroken uitgevoerd in rode gebakken klinkers van 1,8m breed.
- Verkeersplateaus uitgevoerd in okergele betonklinkers (BKK).
  - Kruispunt Wuiver – Verzetstraat geen wijzigingen in bestaande inrichting
  - Kruispunt Wuiver – Veldstralaan uitvoeren als gelijkwaardig kruispunt niet verhoogd
  - Kruispunt Wuiver – Schoolstraat uitvoeren als gelijkwaardig kruispunt niet verhoogd
  - Kruispunt Wuiver – Spanbroekerweg uitvoeren als voorrangskruispunt verhoogd, zie ook paragraaf 3.7.

Maatregel: Bestaande chicane verwijderen. Het wegvak van de Wuiver uitvoeren als een ETW30 Plus met brede fietsstroken (1,8m) en rijstrook (circa 2,4m). Kruispunten vormgeven als gelijkwaardige kruispunten (m.u.v. Wuiver – Spanbroekerweg).

3.7 Locatie 5 – Kruispunt Wuiver – Spanbroekerweg

3.7.1 Omschrijving locatie

De Spanbroekerweg is een 50 km/h gebiedsontsluitingsweg aan de zuidkant van Spanbroek. De Wuiver en C.N. Appelstraat sluiten in een bajonet aan op de Spanbroekerweg. Het voorrangskruispunt ligt op een ruim opgezet verkeersplateau, met daarop aan de westzijde een (tijdelijke) voetgangersoversteekplaats. De Spanbroekerweg is geasfalteerd. Op geen van de wegen zijn fietsvoorzieningen aanwezig. Nabij het kruispunt kan niet worden geparkeerd. Langs alle wegen zijn trottoirs aanwezig. Er is een voetgangersoversteekplaats (zebrapad) op de Spanbroekerweg ten westen van de C.N. Appelstraat. Het betreft een tijdelijk zebrapad i.v.m. de omleiding als gevolg van de reconstructie van de A.C. de Graafweg (N241). Bus 133 halteert op de Wuiver bij de Verzetstraat en rijdt dan linksaf naar de halte Spanbroekerweg (en visa versa).

Tabel 9 GVVP: Verkeerswensen en maatregelen voor locatie Wuiver - Spanbroekerweg

Locatie	Situatie	Suggestie maatregelen
Wuiver - Spanbroekerweg	Slecht zicht op de kruising. Gevaarlijk in combinatie met hard rijden van auto's op de Spanbroekerweg.	Plaatsen verkeersspiegel



Afbeelding 20. Voorrangssituatie kruising Wuiver - Spanbroekerweg - C.N. Appelstraat

3.7.2 Probleem

Er ontstaan onveilige verkeerssituaties met verkeer wat vanaf de Wuiver de Spanbroekerweg op draait. Hier moet voorrang verleend worden op de Spanbroekerweg. Er is 1 ongeval op deze kruising geregistreerd sinds 2014. Dit was een ongeval met uitsluitend materiële schade tussen een personenauto en een elektrische fiets. Nabij deze kruising zijn nog 2 ongevallen (met letsel) gebeurd tussen een bromfiets en personenauto, en een eenzijdig ongeval met een personenauto. Het is niet bekend of deze ongevallen in relatie staan met de kruising. Wel is bekend dat er te hard gereden wordt op de Spanbroekerweg. Verder bleek in het locatiebezoek dat verkeer vanaf de Wuiver wat links af slaat te ver links voorsorteert (zie afbeelding 20). Dit is ongewenst, onveilig en onvoorspelbaar gedrag.

3.7.3 Oorzaak

Vanaf de Wuiver is er beperkt zicht op verkeer op de Spanbroekerweg uit de oostelijke richting. Het zicht wordt geblokkeerd door de woning van Spanbroekerweg 115. Deze woning grenst direct aan de openbare weg (het trottoir). Uit het veldonderzoek bleek dat bestuurders al met hun voertuig op de Spanbroekerweg moesten gaan staan om voldoende zicht te hebben op naderend verkeer.

Oorzaken van het ongewenste voorsorteergedrag zijn de aanrijdhoek vanaf de Wuiver en de ruimte opzet van de rijbaan/kruispunt. Verkeer komt niet onder de gewenste hoek het kruispunt oprijden (90 graden/haaks) en kan daarom niet juist opstellen. De breedte van de Wuiver ter hoogte van de haaientanden is ruim 22 meter.



Afbeelding 21. Zicht vanaf Wuiver op Spanbroekerweg.

3.7.4 Doel

De Wuiver is, samen met de Koninginneweg en Lindengracht, een belangrijke ader naar het centrum. Een goede bereikbaarheid van het centrum Opmeer/Spanbroek is belangrijk voor de Gemeente Opmeer. Daarom is een veilige uitwisseling van de Wuiver op de Spanbroekerweg van belang.

De tijdelijke voetgangersoversteekplaats is er gekomen op verzoek van de omwonenden aan de C.N. Appelstraat. Naast veilige fietsroutes zijn veilige looproutes ook een voorkomend punt in het GVVP. Dit betekent dat er in de maatregelen voor de kruising Wuiver – Spanbroekerweg rekening gehouden moet worden met overstekende voetgangers, en dat dit veilig kan gebeuren.

3.7.5 Oplossing

Er zijn verschillende maatregelen mogelijk om de verkeersveiligheid ter plaatse van het kruispunt te verbeteren. Een eenvoudige maatregel is het aanbrengen van asmarkering zoals weergegeven in afbeelding 22. Aandachtspunt van deze maatregel is of bestuurders daadwerkelijk het gewenste gedrag laten zien (blauwe lijn in afbeelding 22) ten opzichte van het huidig gebruik (gele lijn in afbeelding 22).



Afbeelding 22. Voorstel maatregel asmarkering kruispunt Wuiver - Spanbroekerweg.

Maatregel: Op korte termijn: het aanbrengen van asmarkering om de herkenbaarheid van de juiste weghelft te benaderen en daarmee meer zicht te krijgen voor links afslaand verkeer vanaf de Wuiver.

Een meer ingrijpende maatregel is het aanpassen van de vormgeving van het kruispunt. Hierbij wordt de Wuiver haaks aangesloten op de Spanbroekweg. In beginsel is het uitgangspunt om de aanwezige – tijdelijke – voetgangersoversteekplaats terug te brengen in het verkeersplateau. De drempel aan de westzijde wordt met circa 16m verplaatst richting het oosten (richting de Wuiver). De situatie ter hoogte van de C.N. Appelstraat blijft gelijk aan de huidige situatie. Indien gekozen wordt om de voetgangersoversteekplaats op te heffen, dan kan de verkeersdrempel ten westen van het verkeersplateau met 13m verplaatst worden richting het oosten (richting de C.N. Appelstraat). Voordeel van deze keuze is dat de rechtstand op het verkeersplateau relatief kort is, waardoor verkeer beperkt in staat is om te versnellen (de snelheid van voertuigen blijft laag). De zichtlijnen voor kruisend verkeer verbeteren door deze inrichting net als dat voorkomen wordt dat de bocht wordt gesneden.



Afbeelding 23. Aanpassing plateau en haaks opstellen Wuiver.

Maatregel: Op lange termijn: het kruispunt Wuiver – Spanbroekerweg aanpassen zodat de Wuiver haaks aansluiting op de Spanbroekerweg en de lengte van het plateau verkorten tot 44m (of 32m zonder voetgangersoversteekplaats).

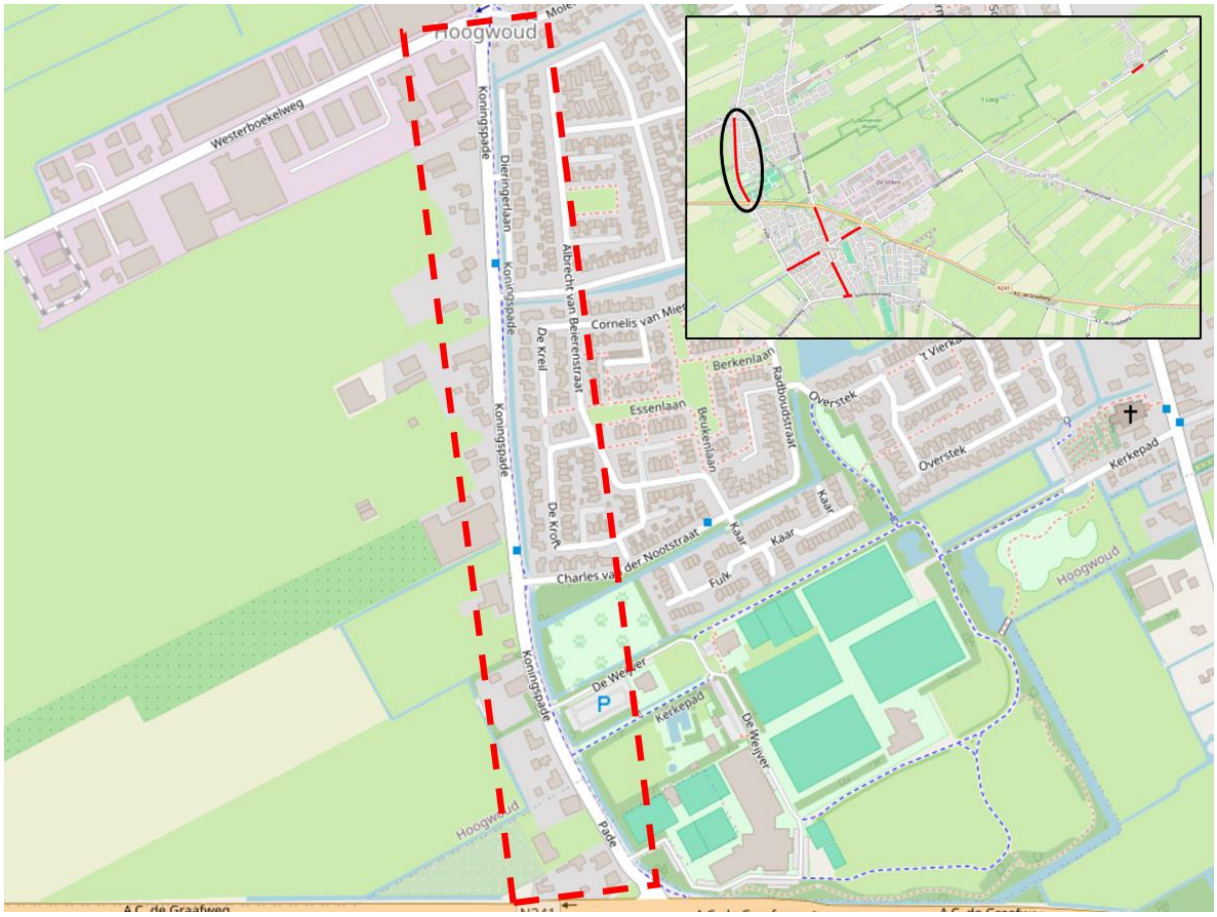
3.8 Locatie 6 – Fietspad Koningspade

3.8.1 Omschrijving locatie

De Koningspade (GOW met maximumsnelheid 50 km/h) is een aansluiting op de A.C. de Graafweg en functioneert als een gebiedsontsluitingsweg voor Hoogwoud. Aansluitingen vanuit Hoogwoud zijn de Charles V.D. Nootstraat, Adriaen Slickerstraat, en Molenstraat. Parallel aan de Koningspade aan de oostkant ligt een twee richtingen fietspad (3 meter), waarbij de fietsers op alle kruisingen in de voorrang zijn. Voor voetgangers zijn er geen voorzieningen aan de Koningspade. Wel is er een geregelde oversteek bij de N241 (A.C. De Graafweg).

Tabel 10 GVVP: Verkeerswensen en maatregelen voor fietspad Koningspade

Locatie	Situatie	Maatregelen
Fietspad Koningspade	De verkeerssituatie op de Koningspade is onveilig voor met name fietsers en voetgangers	Verbeteren/aanpassen verlichting (bij vervanging) (reeds uitgevoerd)
		Aanleggen voetpad



Afbeelding 24. Studiegebied Koningspade.

3.8.2 Probleem

Het probleem op de Koningspade bevindt zich op het fietspad. Zowel fietsers als voetgangers maken gebruik van deze weg om in/uit Hoogwoud te gaan. Er ontstaan conflicten tussen deze weggebruikers op het fietspad parallel aan de Koningspade. Uit de ongevallenanalyse blijkt dat er 1 dodelijk ongeval heeft plaatsgevonden tussen fietsers op het aanwezige fietspad.

Over de lengte van de Koningspade er daarnaast tien ongevallen geregistreerd sinds 2014, waarvan vijf tussen een personenauto en fiets/scootmobiel op een aftakking Hoogwoud in. Dit soort ongevallen zijn typische voor dergelijke kruispunten. Rechts afslaand autoverkeer ziet doorgaande fietsers over het hoofd waarna de fietser wordt aangereden.

Opgemerkt wordt dat er voor het fietspad geen veiligheidsstatistieken (CROSS-score) beschikbaar is anders dan de individuele verkeersongevallen.

3.8.3 Oorzaak

Er is aan de Koningspade geen voetgangersvoorziening. Voetgangers die van of naar Hoogwoud gaan (t.o.v. de N241) kunnen gebruik maken van de Middelweg (ten oosten van Hoogwoud) en het voetpad langs recreatieterrein de Weijver. Het fietspad functioneert nu als *shared-space*, waarop het niet is ingericht. Daarbij komt dat de diversiteit (snelheid en massa) op de fietspaden al groot is. Op deze fietsknooppuntroute rijdt veel recreatief fietsverkeer dat voornamelijk uit elektrische fietsen bestaat.

3.8.4 Doel

Fietsers en voetgangers zijn grote onderwerpen in het GVVP. Actieve mobiliteit moet gestimuleerd worden door het uitbreiden van faciliteiten en het waarborgen van veiligheid. De Koningspade moet voor zowel fietser als voetganger veilig en comfortabel zijn.

3.8.5 Oplossing

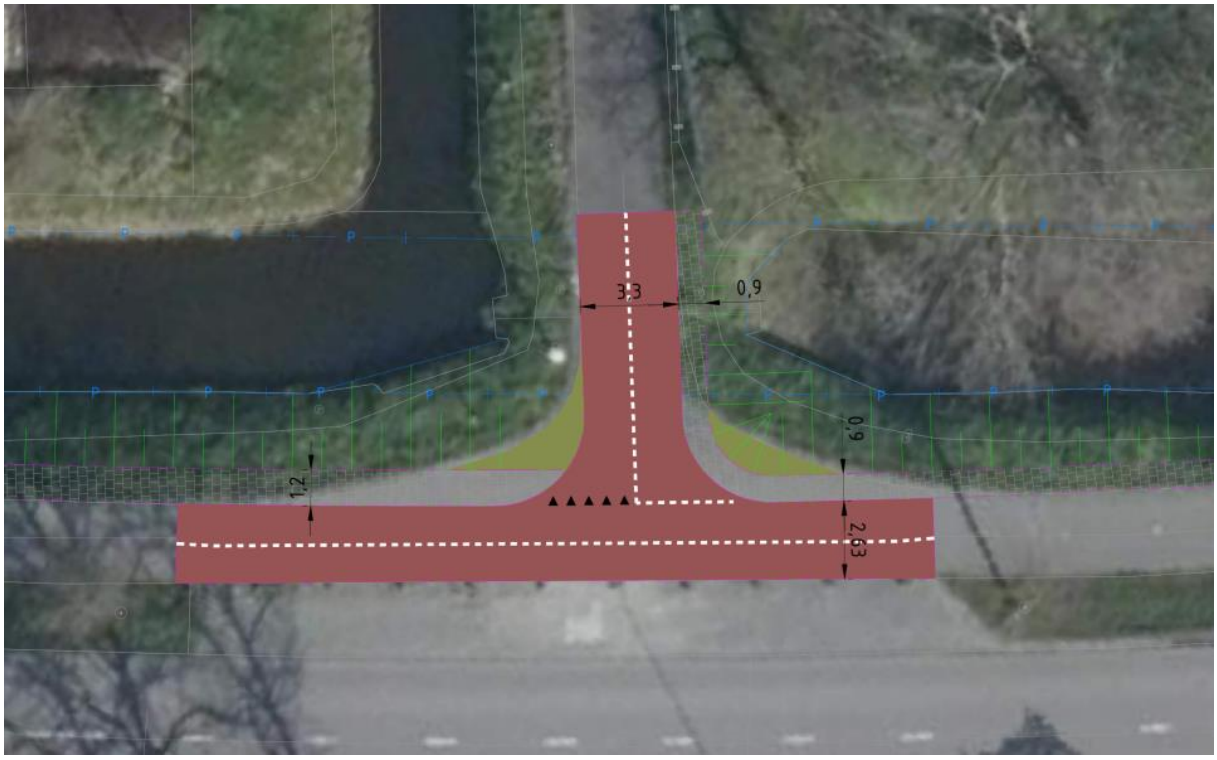
Over de gehele lengte is het mogelijk om een voetpad van minimaal 0,9m te realiseren. Indien mogelijk is het voetpad met een breedte van 1,2m ingepast. Als de berm voldoende ruimte biedt is gekozen voor een breedte van 1,5m.

De maatgevende breedte van 0,9m wordt over een lengte van 17m toegepast. De combinatie van uitbuiging van het fietspad, de aanwezige watergang en het te overbruggen hoogteverschil tussen maaiveld en watergang maakt dat de zuidzijde van het kruispunt Koningspade – A. Slickerlaan lastig inpasbaar is. Nader onderzoek is nodig om vast te stellen of de inpassing van 0,9m voetpad i.c.m. het te realiseren talud haalbaar is.



Afbeelding 25. Uitwerking voetpad ter hoogte van Koningspade - A. Slickerlaan.

Het kruispunt fietspad Koningspade – Kerkepad wordt aangepast om de oversteeklengte voor voetgangers te beperken. De bestande brede bochten worden verkleind naar een straal R=3. De voorrang voor fietsers wordt geregeld door het toepassen van haaientanden voor fietsverkeer vanaf het Kerkepad. Deze aanpassing verbetert zowel de fietsveiligheid als de oversteekbaarheid voor voetgangers.



Afbeelding 26. Aanpassing fietspad ter hoogte van Koningspade - Kerkepad.

Ter hoogte van het kruispunt Koningspade – Wester Boekelweg eindigt het voetpad. Hier is fysiek geen ruimte om een voetpad in te passen. Voetgangers moeten vanaf dit punt gebruik maken van het aanwezige tweerichtingen fietspad aan de oostzijde van de Koningspade.

Maatregel: Over de gehele lengte het realiseren van een voetpad met minimale breedte van 0,9m (over een lengte van 17m) en maximaal 1,5m. Het kruispunt Koningspade – Kerkepad wordt aangepast om de fietsveiligheid én oversteekbaarheid voor voetgangers te verbeteren.

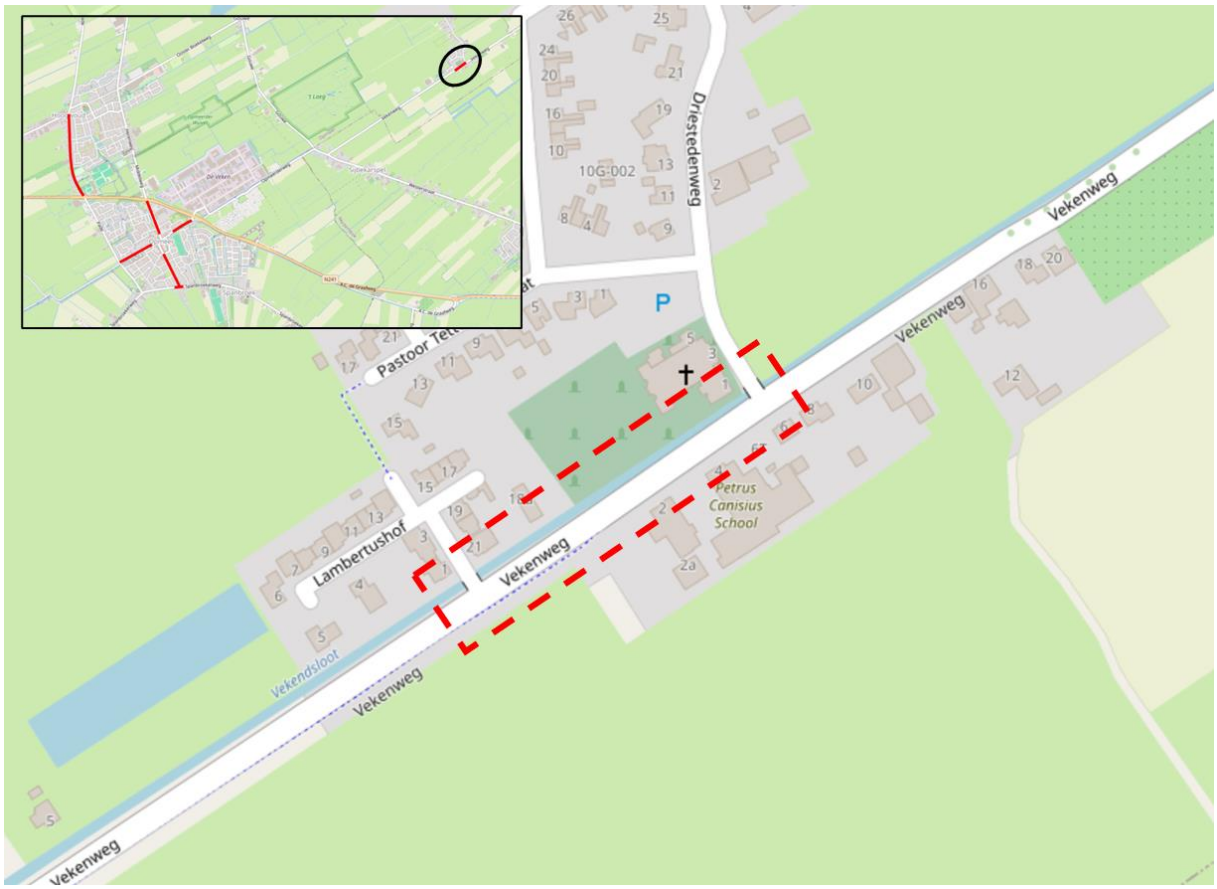
3.9 Locatie 7 – Schoolzone de Weere

3.9.1 Omschrijving locatie

Aan de Vekenweg, ten noordoosten van Opmeer ligt de RK Basisschool Petrus Canisius. De Vekenweg is een gebiedsontsluitings binnen de bebouwde kom. Rondom de school is de maximumsnelheid 50 km/h. Aan beide zijden van de school bevinden zich plateaus en wegversmallingen. De Vekenweg is geasfalteerd en de plateaus bestraat. Aan de zuidzijde van de Vekenweg ligt een twee richtingen fietspad. Er ligt geen voetpad langs de Vekenweg ten hoogte van de basisschool, dus voetgangers lopen over het fietspad. Wel zijn er 2 oversteekmogelijkheden voor voetgangers. Er kan niet worden geparkeerd aan de Vekenweg. Ouders van scholieren kunnen parkeren op de parkeerplaats naast de school. Hiervoor moeten zij wel het fietspad kruisen.

Tabel 11 GVVP: Verkeerswensen en maatregelen voor fietspad Koningspade

Locatie	Situatie	Maatregelen
Basisschool Petrus Canisius	De verkeerssituatie op de Vekenweg ter hoogte van de basisschool wordt door het schoolbestuur als ouders als onveilig ervaren. De combinatie van beperkte openbare ruimte, landbouw verkeer, openbaar vervoer, zwakke verkeersdeelnemers (schoolgaande jeugd op de fiets) en personenvervoer (ouders die kinderen met de auto naar school brengen) zorgt voor deze suboptimale verkeerssituatie.	Inrichting Vekenweg als schoolzone



Afbeelding 27. Studiegebied Schoolzone Weere.

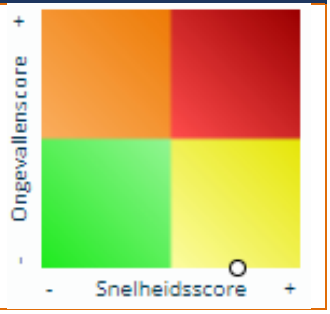



Afbeelding 28. Links: Wegversmalling en plateau Vekenweg. Rechts: Tweerichtingen fietspad en toegang parkeerplaats basisschool



Afbeelding 29. Kruising Vekenweg – Driestedenweg en voetgangersoversteekplaats

Tabel 12. CROSS-score Vekenweg o.b.v. STAR-ongevallendata van 1-12019 t/m 31-122023 en HERE-snelhedendata van 12-2023

Verkeersveiligheidsstatistieken		CROSS-score
Duiding CROSS-score	Lage ongevallenscore met hoge snelheidsscore	
Aantal ongevallen	0 ongevallen	
Waarvan ongevallen met slachtoffers	0 ongevallen	
V85-snelheid	56,5 km/u	
Aandeel limietoverschrijders	43%	

3.9.2 Probleem

De problematiek in het onderzoeksgebied is op te delen in 3 locaties: (A) de kruising Vekenweg – Driestedenweg, (B) de voetgangersoversteekplaats bij de Lambertushof en (C) de in-/uitgangen van de parkeerplaats en het schoolplein. Verder wordt er op het hele stuk regelmatig (te) hard gereden. De problemen doen zich voornamelijk voor bij aanvangstijden van de school.

A. Op de kruising Vekenweg – Driestedenweg wordt regelmatig geen voorrang verleend aan het van rechts komende verkeer op de Driestedenweg en de voetgangersoversteekplaats van de Driestedenweg naar het fietspad/schoolplein. Verder zorgen geparkeerde voertuigen aan de Driestedenweg (voor de kerk) voor een vernauwing van de weg. Hierdoor zijn weggebruikers (uit de noordelijke richting) op de Driestedenweg gedwongen links te rijden.

B. Er wordt slecht voorrang verleend bij de voetgangersoversteekplaats ter hoogte van de kruising Vekenweg – Lambertushof.

C. Er worden problemen ervaren bij de in-/uitgang van de parkeerplaats naast de school/het Theresiahuis tijdens haal- en brengmomenten. Hier vinden onveilige situaties met uitrijdende auto's

en fietsers op het fietspad. Verderop, ter hoogte van de eerste in-/uitgang van het schoolplein, ontstaat drukte op het fietspad tijdens haalmomenten. Kinderen verzamelen voor het schoolrek op het fietspad op hun ouders (die de fiets op het pleintje voor het Theresahuis parkeren).

3.9.3 Oorzaak

Problemen met betrekking tot onveilig oversteken op alle 3 de locaties vinden hun oorzaak o.a. in de hoge snelheid van het gemotoriseerde verkeer. Auto's op de Vekenweg rijden regelmatig met hoge snelheid door zonder voorrang te verlenen waar dit nodig is.

Een oorzaak van het snel rijdende verkeer op de Vekenweg is dat de bestaande drempels niet voldoende hoog zijn om het verkeer af te remmen.

De onveilige situaties ter hoogte van de parkeerplaats worden veroorzaakt door slecht zicht vanwege bomen aan beide zijden van de uitrit. De oorzaak van de conflicten tussen (wachtende) fietsers is de beperkte wacht/opstelruimte op het schoolplein in relatie tot de doorstroom van het schoolplein af.

3.9.4 Doel

Het hoofddoel voor deze locatie is het verlagen van de snelheid van motorvoertuigen op de Vekenweg, en het verbeteren van de veiligheid voor langzaam verkeer (bij oversteken van de Vekenweg). De inrichting van deze schoolzone moet de basis vormen voor de inrichting van alle andere schoolzones in de gemeente Opmeer. Hierbij is maatwerk altijd nodig.

3.9.5 Oplossing

Input vanuit het participatietraject (zie paragraaf 2.2) is meegenomen in de uitwerking van het schetsontwerp voor het wegvak van Vekenweg tussen Lambertushof en Driestedenweg.

Laaghangend fruit

Op korte termijn kan een dynamische snelheidsindicator (smiley) worden aangebracht. Deze maatregel kan beschouwd worden als no-regret. Door bestuurders te attenderen op hun snelheid, wordt het bewust zijn van de gereden snelheid vergroot. Hiermee blijven bestuurders veelal binnen de maximumsnelheid.

Inrichting schoolzone

Voor de middellange termijn wordt voorzien in een aanpassing van de Vekenweg tussen Lambertushof en Driestedenweg. Ter hoogte van het kruispunt met Lambertushof wordt een verkeersplateau voorzien. De Vekenweg heeft voorrang op verkeer vanaf Lambertushof (voorrangskruispunt). Het fietspad in de berm blijft behouden. Voor voetgangers wordt de oversteekbaarheid verbetert het voetpad in de berm te verbreden tot 4m.

Ter hoogte van het Theresiahuis wordt de zoneaanduiding "SCHOOL" aangebracht (conform Richtlijnen voor de bebakening en markering van wegen 2024 figuur 2.35) ondersteunt met RVV-borden J21-F. De snelheid wordt hier verlaagt van 50 km/u naar 30 km/u. De schoolzone wordt geaccentueerd met "Julie accentpalen", zie afbeelding 30. Dit moet de herkenbaarheid van de schoolzone benadrukken en het verkeer verleiden langzamer te gaan rijden.

Ter hoogte van de inrit van de parkeerplaats worden de twee aanwezige bomen gerooid. Uit de participatieronde bleek dat deze bomen het zicht op zowel de rijbaan als fietspad ontneemt. Hierdoor kan gemotoriseerd verkeer het naderend verkeer niet goed zien. Door de bomen te rooien wordt het zicht verbetert.



Afbeelding 30. Voorbeeld Julie accentpaal (bron: pol.nl).



Afbeelding 31. Uitwerking schetsontwerp Vekenweg ter hoogte van Lambertushof.

De gehele schoolzone wordt voorzien van een andere verharding; elementenverharding (gebakken okergele klinkers) in plaats van de bestaande asfaltverharding. Naar aanleiding van de brede inloopbijeenkomst (zie paragraaf 2.3) is het voorstel van een versmalling met voetgangersoversteekplaats (zebrapad) komen te vervallen. De combinatie van schoolzone, elementenverharding, 30 km/u en Julie accentpalen moet gemotoriseerd verkeer in voldoende mate attenderen en verleiden tot het gewenste gedrag.

Ter hoogte van het kruispunt met de Driestedenweg wordt wederom voorzien in de zoneaanduiding “SCHOOL” (conform Richtlijnen voor de bebakening en markering van wegen 2024 figuur 2.35) ondersteunt met RVV-borden J21-F.

Het kruispunt Vekenweg – Driestedenweg krijgt een uniforme uitstraling door te kiezen voor één type wegverharding. In het ontwerp is uitgegaan van een verkeersplateau van elementenverharding (gebakken okergele klinkers). Door één verhardingstype toe te passen voor het kruisingsvlak wordt de gelijkwaardigheid benadrukt. De huidige situatie (met elementenverharding en asfaltverharding) maakt dat de voorrangssituatie kan zorgen voor onduidelijke voorrangssituaties. De drempels van het kruispunt zijn voor een ontwerpsnelheid van 60 km/u. Hoewel 30 km/u de maximumsnelheid is ter plaatse van de schoolzone zorgen de drempels voor een soepele overgang voor de bus en het landbouw verkeer. Hiermee worden trillingen op omliggende gebouwen zo veel als mogelijk beperkt.



Afbeelding 32. Uitwerking schetsontwerp Vekenweg ter hoogte van Driestedenweg.

De combinatie van deze maatregelen moet zorgen dat gemotoriseerd verkeer zich aanpast aan de aanwezigheid van een (basis)school. Diverse maatregelen dragen bij aan de knelpunten die vanuit de omgeving zijn geuit en doen recht aan het verbeteren van de verkeersveiligheid op de Vekenweg.

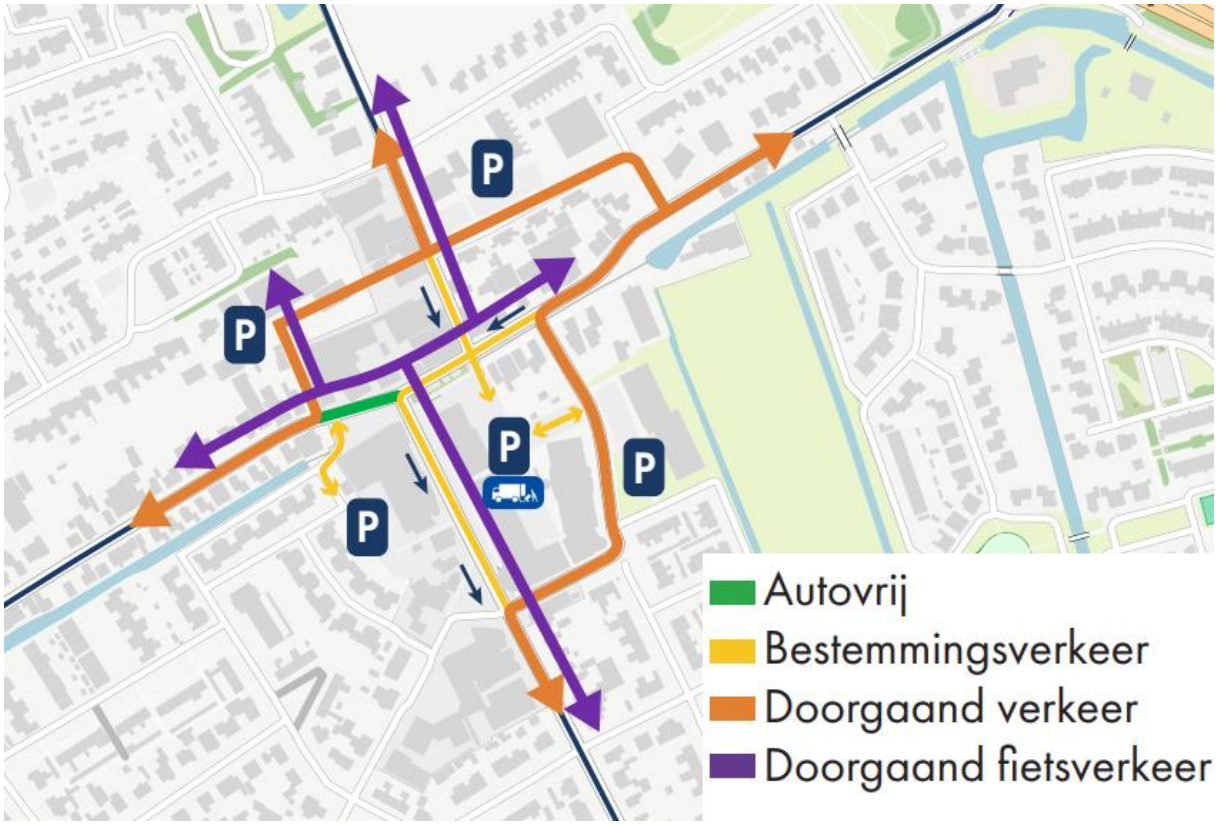
Maatregel: Voor de Vekenweg wordt een combinatie van maatregelen voorzien.
(a) het realiseren van een verkeersplateau ter hoogte van Lambertushof inclusief het verbreden van het voetpad in de berm tot 4m.
(b) Het rooien van 2 bomen ter hoogte van de inrit naar het parkeerterrein.
(c) het instellen van een schoolzone doormiddel van de zoneaanduiding ‘school’ met 30 km/u.
(d) Het aanbrengen gebakken klinkers en Julie accentpalen ter plaatse van de schoolzone.
(e) het realiseren van een gelijkwaardig kruispunt op een verkeersplateau met uniforme materialisatie voor het kruispunt Vekenweg – Driestedenweg door okergele betonklinkers.

4 Raakvlakprojecten

4.1 Verkeerscirculatieplan centrum Opmeer/Spanbroek

Het GVVP voorziet ook maatregelen in het centrum van Opmeer/Spanbroek. Het gaat hierbij om een verkeerscirculatieplan om het centrum autoluw te maken. Movares heeft hiervoor een plan uitgewerkt (X10-PJM-HS-RAP-24002145, dd. 14-05-2024) met een tweetal varianten. Variant 2, het autovrij centrum is als meest wenselijk beoordeeld.

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.



Afbeelding 33. Schematische weergave variant 2 Verkeerscirculatieplan Opmeer/Spanbroek.

De verkeersmaatregelen voor de Breestraat (zie paragraaf 3.3), Koninginneweg (zie paragraaf 3.4), Lindengracht (zie paragraaf 3.5) en Wuiver (zie paragraaf 3.6) dragen bij aan de uitwerking van het verkeerscirculatieplan centrum Opmeer/Spanbroek. Door het realiseren van wegvakken met een ETW30 Plus-profiel (zie paragraaf 3.2) wordt rechtgedaan aan de ontsluitende functie van deze wegen in relatie tot het centrum van Opmeer/Spanbroek.

Door met de inrichting van de rijbaan de fietser een nadrukkelijke plaats te geven op de rijbaan wordt de verkeersveiligheid van de fiets verbeterd. Door het benadrukken van de erf ontsluitende functie van de wegen wordt verkeer geattendeerd over mogelijk afslaande bewegingen van overige verkeersdeelnemers. Daarnaast blijven de kruispunten gelijkwaardig. Dit heeft als gevolg dat

verkeersdeelnemers een kruispunt langzaam moeten benaderen om de verkeerssituatie ter plaatse van het kruispunt te beoordelen.

4.2 Ruimtelijke ontwikkelingen Hoogwoud-Oost

Er zijn diverse ambities bekend over ruimtelijke ontwikkelingen in Hoogwoud-oost. Deze ruimtelijke ontwikkelingen zullen de verkeersdruk in Hoogwoud en in het bijzonder op de Herenweg en Middelweg toenemen. Vanuit een bredere context moet bekeken worden of verkeersmaatregelen noodzakelijk zijn om de doorstroming en verkeersveiligheid in Hoogwoud te verbeteren.

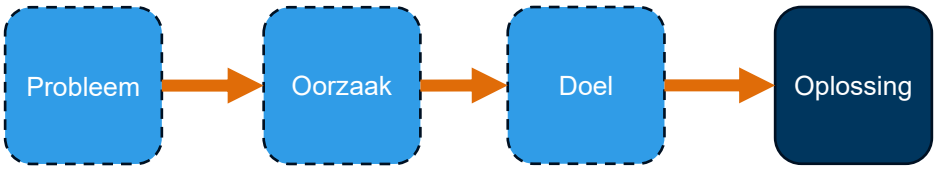
4.3 Ontwikkeling wooncomplex voormalig museum

Een projectontwikkelaar is voornemens om op het terrein van het voormalig museum in Opmeer een wooncomplex te ontwikkelen. De ontsluiting van het wooncomplex is voorzien op de Breestraat. Vanuit de toekomstige opwaardering van de Breestraat van ETW30 tot ETW30 Plus wordt geadviseerd, gezien de beperkte verkeersintensiteit, een inritconstructie te realiseren. Hiermee blijft het straatbeeld en de herkenbaarheid van de Breestraat (als erftoegangsweg) behouden. Het realiseren van een zijweg doet geen recht aan de minimale verkeersbewegingen, terwijl in deze situatie een gelijkwaardigheid verondersteld wordt tussen de Breestraat en de ontsluiting van het wooncomplex.

5 Conclusie en aanbevelingen

5.1 Conclusie

Gemeente Opmeer heeft in haar GVVP en coalitieakkoord een zevental verkeersknelpunten benoemd op haar wegennet. Samen met Movares is gewerkt aan een objectieve uitwerking van de knelpunten om te komen tot een passende oplossing. Hiervoor is de PODO-methode (probleem > oorzaak > doel > oplossing) gehanteerd.



Afbeelding 34. Processchema P-O-D-O methodiek.

In onderstaande tabel zijn de oplossingen per knelpunt benoemd. Voor de knelpunten Koninginneweg en Schoolzone de Weere is een participatietraject doorlopen. Voor de Schoolzone de Weere is samen met de dorpsraad, ouderraad en directe van de basisschool gekeken naar het probleem en wenselijke oplossingsrichtingen.

Voor de Koninginneweg is in twee rondes gekomen tot een uitwerking van haalbare oplossingsrichtingen. Naar aanleiding van de eerste participatieronde, waarbij alle bewoners van de Koninginneweg zijn uitgenodigd, was er niet een sluitend beeld van een haalbare oplossing. In een tweede participatieronde, waarvoor een afvaardiging van bewoners was uitgenodigd, is gekomen tot oplossingen die op draagvlak kunnen rekenen.

Afhankelijk van het knelpunt kan onderscheidt gemaakt worden tussen korte termijn (het laaghangend fruit) en middellange termijn maatregelen.

Tabel 13. Overzicht maatregelen per knelpunt.

Knelpunt	Oplossing
Wegvak Breestraat	De Breestraat uitvoeren als een ETW30 Plus met brede fietsstroken (1,8m) en rijstrook (circa 2,4m). Kruispunten vormgeven gelijkwaardige kruispunten zonder verkeersplateau.
Wegvak Koninginneweg	**Primaire maatregel** De Koninginneweg uitvoeren als een ETW30 Plus met brede fietssuggestiestroken (1,5m) en rijstrook. Over de Koninginneweg worden twee clusters van 2 straatjuwelen aangebracht (afstand tussen clusters is circa 75m en afstand tussen straatjuwelen is circa 18m). Het kruispunt Koninginneweg – Aurora wordt voorzien van prefab plateaudrempels (lengte 1,5m). Het kruispunt met het (onverlichte) fietspad wordt geaccentueerd door dwarsmarkering. **Alternatieve keuze straatjuwelen:** Indien gekozen wordt om de bestaande trottoirbanden te handhaven (breedte is circa 5m), moet de werkende breedte van de straatjuwelen worden teruggebracht om zowel de doorgang voor gemotoriseerd verkeer (3,1m) en fietsdoorstreek (1,5m) te faciliteren moet er een scheidingband (breedte 0,39m) met verkeerszuil (RVV BB22) worden toegepast

Knelpunt	Oplossing
Kruispunt Lindengracht-Lijster	De Lindengracht uitvoeren als een ETW30 Plus met brede fietsstroken (1,8m) en rijstrook (circa 2,4m). Kruispunten vormgeven als gelijkwaardige kruispunten. Eén boom snoeien tot boom op stam i.p.v. zuilboom t.b.v. zichtlijnen ter hoogte van kruispunt Lindengracht – Lijster.
Wegvak Wuiver	Bestaande chicane verwijderen. Het wegvak van de Wuiver uitvoeren als een ETW30 Plus met brede fietsstroken (1,8m) en rijstrook (circa 2,4m). Kruispunten vormgeven als gelijkwaardige kruispunten (m.u.v. Wuiver – Spanbroekerweg).
Kruispunt Wuiver-Spanbroekerweg	**Korte termijn:** Op korte termijn: het aanbrengen van asmarkering om de herkenbaarheid van de juiste weghelft te benaderen en daarmee meer zicht te krijgen voor links afslaand verkeer vanaf de Wuiver. **Middellange termijn:** Op lange termijn: het kruispunt Wuiver – Spanbroekerweg aanpassen zodat de Wuiver haaks aansluiting op de Spanbroekerweg en de lengte van het plateau verkorten tot 44m (of 32m zonder voetgangersoversteekplaats).
Fietspad Koningspade	Over de gehele lengte het realiseren van een voetpad met minimale breedte van 0,9m (over een lengte van 17m) en maximaal 1,5m. Het kruispunt Koningspade – Kerkepad wordt aangepast om de fietsveiligheid én oversteekbaarheid voor voetgangers te verbeteren.
Schoolzone De Weere	**Korte termijn:** Het aanbrengen van een smiley (snelheidsdisplay) om automobilisten te attenderen over hun snelheid ter plaatse van de basisschool. **Middellange termijn:** Voor de Vekenweg wordt een combinatie van maatregelen voorzien. (a) het realiseren van een verkeersplateau ter hoogte van Lambertushof inclusief het verbreden van het voetpad in de berm tot 4m. (b) Het rooien van 2 bomen ter hoogte van de inrit naar het parkeerterrein. (c) het instellen van een schoolzone doormiddel van de zoneaanduiding ‘school’ met 30 km/u. (d) Het aanbrengen elementenverharding en Julie accentpalen ter plaatse van de schoolzone. (e) het realiseren van een gelijkwaardig kruispunt op een verkeersplateau met uniforme materialisatie voor het kruispunt Vekenweg – Driestedenweg.

5.2 Aanbevelingen

Aan de hand van de voorgestelde oplossingen voor de 7 knelpunten worden de volgende aanbevelingen gedaan:

A. Voor de oplossingen kruispunt Wuiver-Spanbroekersweg en schoolzone de Weere start met het toepassen van de korte termijn maatregelen.

B. Het uitwerkingsniveau van de ontwerpen voor de 7 knelpunten dient uitgewerkt te worden van *schetsontwerp* tot *voorlopig ontwerp*. Hierbij is een digitale terreinmeting gewenst voor het exact bepalen van de maatvoering van de rijbanen.

C. Bepaal een principedetail voor ETW30 Plus-wegen. Geef hierbij specifiek aandacht voor materialisatie van rijstrook, fietsstrook en verkeersplateau. Maak hierbij onderscheidt tussen wegen die een asfaltverharding hebben en wegen met een elementenverharding.

D. Voer een nulmeting uit van de snelheid op de Vekenweg ter hoogte van de basisschool. Evalueer 1 jaar na de realisatie van de oplossing voor de schoolzone de verkeerssituatie. Doe dit op basis van een aanvullende snelheidsmeting én een kwalitatieve evaluatie met direct betrokken partijen.

Colofon

OPDRACHTGEVER	Gemeente Opmeer t.a.v. P.R. Duinker Postbus 199 1715 ZK Spanbroek
UITGAVE	Movares Nederland B.V. Enzo Bronzwaer Masha Odijk Remco van der Wösten Daalseplein 100 Postbus 2855 3500 GW Utrecht
ONDERTEKENAAR	Enzo Bronzwaer enzo.bronzwaer@movares.nl
PROJECTNUMMER	M0005461
KENMERK	X06-EB-HS-RAP-23009379

© 2023, 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.

Bijlage 1 – Reactienota brede inloopbijeenkomst

Nr.	Knelpunt	Inspraakreactie	Reactie gemeente Opmeer
VM-BS-001	Breestraat	Breestraat versmallen.	De Breestraat is circa 5,6m tot 6,3m breed. Idealiter zijn deze type wegen (erftoegangswegen binnen de bebouwde kom) 5,8m. In algemene zin past de huidige breedte binnen de richtlijnen. De huidige breedte van de Breestraat wordt gehandhaafd.
VM-BS-002	Breestraat	30 km/u zone is een pré.	Op de Breestraat geldt al een maximale snelheid van 30 km/u. Bij het binnenrijden van Opmeer vanaf de A.C. de Graafweg is al wegmarkering aanwezig die de 30-zone aangeeft. Huidig snelheidsregime van de Breestraat wordt gehandhaafd.
VM-BS-003	Breestraat	Uit- en inrit van Kunstlaan niet voor mijn woning.	De inpassing van de Kunstlaan op de Breestraat is geen onderdeel van de verkeersmaatregelen.
VM-KW-004	Koninginneweg	Koninginneweg wordt bij alle opties dus niet opgelost. Auto's/motoren kunnen nog steeds 80 km/u en harder rijden. Het kan, dus het blijft gebeuren!	Met de voorgestelde posities van de straatjuwelen wordt meer nadrukkelijker getracht de snelheid van gemotoriseerd verkeer te verlagen / af te dwingen. Door het voorzien van fietssuggestiestroken wordt ook de positie van de fiets op de rijbaan geaccentueerd. Ook deze maatregel draagt bij aan het verlagen van de snelheid van gemotoriseerd verkeer.
VM-KW-005	Koninginneweg	Elke beperking (30km/u) is zo effectief als het afgedwongen/bestraft wordt.	Met de voorgestelde posities van de straatjuwelen wordt meer nadrukkelijker getracht de snelheid van gemotoriseerd verkeer te verlagen / af te dwingen. Door het voorzien van fietssuggestiestroken wordt ook de positie van de fiets op de rijbaan geaccentueerd. Ook deze maatregel draagt bij aan het verlagen van de snelheid van

Nr.	Knelpunt	Inspraakreactie	Reactie gemeente Opmeer
			gemotoriseerd verkeer. Het nemen van infrastructurele maatregelen zodat minder hard gereden wordt is één van de randvoorwaarden voor het plaatsen van een flitspaal, dit moet de gemeente eerst uitvoeren.
VM-KW-006	Koninginneweg	Als het niet afgedwongen kan worden, is de enige optie continu handhaven.	Handhaven is geen onderdeel van het takenpakket van de gemeente Opmeer. Hiervoor is inzet van de politie nodig. Gemeente Opmeer tracht met aanvullende maatregelen (alternatieve positionering straatjuwelen, fietssuggestiestroken, aansluiting fietspad Aurora) om het gemotoriseerd verkeer te sturen de gewenste snelheid te rijden.
VM-KW-007	Koninginneweg	Accentueren fietspad ter hoogte van Koninginneweg 20. Graag in een neutrale kleur i.v.m. de voordeur. Zeker geen geel!	Om kruisende fietsers vanaf het fietspad Aurora de benadrukken is gekozen voor het toepassen van een visueel verkeersplateau. Enkel de dwarsmarkering wordt toegepast. Het kruisingsvlak wordt uitgevoerd in rood asfalt.
VM-KW-008	Koninginneweg	Let op plaatsen verkeersborden aan onze zijde i.v.m. parkeren.	De exacte positionering van de verkeersborden moet nader worden uitgewerkt/bepaald worden. Hierbij wordt gezocht naar een optimale plaatsing.
VM-KW-009	Koninginneweg	Genoeg parkeergelegenheid.	Door het wegvallen van één set aan straatjuwelen wordt de beschikbaarheid van langsparkeren vergroot.
VM-KW-010	Koninginneweg	Wij moeten parkeergelegenheid houden voor ons huis aangezien we onze elektrische auto moeten kunnen opladen!	Bij de positionering van de straatjuwelen is rekening gehouden met de aanwezigheid van inritten.
VM-KW-011	Koninginneweg	Op Koninginneweg 30-zone herhalen op de weg en eventueel met extra verkeersbord.	Hiervoor wordt niet gekozen. Bij het binnenrijden van Opmeer/Spanbroek rijdt gemotoriseerd verkeer een 30 km/u gebied in. Extra

Nr.	Knelpunt	Inspraakreactie	Reactie gemeente Opmeer
			verkeersborden met 30 km/u draagt niets bij aan de situatie.
VM-KW-012	Koninginneweg	Overwegen om extra versmalling/juweel tussen de nu bedachte twee locaties.	Bij de uitwerking is hier naar gekeken. Een derde set aan straatjuwelen is qua inpassing lastig omwille van aanwezige inritten en parkeervoorzieningen. De herpositionering van de clusters en kortere onderlinge afstand tussen juwelen maakt dat er een balans aanwezig is tussen het afdwingen van de snelheid, beschikbaarheid van parkeermogelijkheid en doorstroming.
VM-KW-013	Koninginneweg	Reeds 25 jaar geleden aangegeven overlast te ondervinden van trillingen van plateau Aurora/Koninginneweg. 's Morgens rond 05:30 wordt je gewerkt door trillingen van vrachverkeer/landbouwvoertuigen.	De klachten omtrent de trillingsoverlast zijn bekend bij de gemeente.
VM-KW-014	Koninginneweg	Scheuren in gevel en woning door trillingen als gevolg van verkeersplateau Aurora/Koninginneweg.	De klachten omtrent de trillingsoverlast zijn bekend bij de gemeente.
VM-KW-015	Koninginneweg	Door aanpassing van drempel met grotere sinusboog zal wellicht de overlast van trillingen minder worden, maar de kans is groot dat de snelheid van verkeer toeneemt. Er wordt aangegeven dat er geen waarde wordt gehecht aan aanwonende die direct overlast ondervinden van het verkeersplateau Aurora/Koninginneweg.	De keuze voor prefab elementen met grotere sinusbogen (voor 50 km/u) zijn een direct keuze als gevolg van eerdere geuiten wensen tijdens de participatie (18-12-203 en 22-04-2024). Er wordt erkend dat door deze grotere sinusbogen er een kans is dat verkeer met een hogere snelheid - ondanks dat het een 30-zone is - over het verkeersplateau gereden kan worden. Het is nooit de intentie dat er geen waarde wordt gehecht aan de inbreng van directe aanwonenden.

Nr.	Knelpunt	Inspraakreactie	Reactie gemeente Opmeer
VM-KW-016	Koninginneweg	Wens om het verkeersplateau Aurora/Koninginneweg weg te halen een creatieve oplossing te bedenken (bijv. een slinger in de weg of illusie-tekening).	De knelpunten van de Koninginneweg zijn zeer divers; snelheid is één van deze knelpunten. De aanwezigheid van een verkeersplateau maakt dat verkeer moet snelheid moet verminderen. Hierdoor is gekozen om het huidig verkeersplateau te handhaven. Een slinger in de rijbaan ter plaatse van het kruispunt veronderstelt een doorgaande rijrichting, terwijl de Koninginneweg dit is. Illusies werken - net als visuele verkeersplateaus - zeer beperkt als snelheidsremmende maatregel. Door de diverse invloeden van verkeer en weer is het onderhoud van dergelijke markering relatief kostbaar.
VM-KW-017	Koninginneweg	Huidig plateau is 12 cm hoger dan de rijbaan. Huidige drempels van het verkeersplateau Aurora/Koninginneweg voldoet niet aan de richtlijnen.	Voor het toepassen van verkeersdrempel en verkeersplateau's wordt de CROW-publicatie 344 'Richtlijn drempels, plateaus en uitritten' toegepast. Voor verkeersdrempels en verkeersplateaus wordt bij 30 km/u en 50 km/u onderscheidt gemaakt tussen een hoogte van 80mm en 120mm (beide zijn aanbevelingen in hoofdstuk 2 van CROW344). ASVV 2021 geeft in paragraaf 11.3.2. richtlijnen voor een kruispuntplateau binnen de bebouwde kom.
VM-KW-018	Koninginneweg	Wens voor het verlagen van de hoogte van het verkeersplateau tot 6cm t.o.v. de rijbaan. Hiermee kan direct de afwatering van het voetpad worden opgelost.	CROW-publicatie 344 beveelt hoogtes aan van 80mm en 120mm (hoofdstuk 2). De herinrichting van het voetpad om het waterprobleem op te lossen is geen onderdeel van de scope van de knelpunten uit het GVVP.

Nr.	Knelpunt	Inspraakreactie	Reactie gemeente Opmeer
VM-KW-019	Koninginneweg	Afstand van verkeersplateau Aurora/Koninginneweg ligt te dicht op het huis (10 meter). Er wordt aangegeven dat de richtlijnen aangeven dat het minstens 15 meter moet zijn.	De richtlijnen (CROW344 en ASVV2021 geven geen duiding over de positionering van verkeersplateau's ten opzichte van rooilijnen. Het ASVV2021 geeft wel aan dat de afstand tussen de zijweg (kantverharding) en aangrenzende drempel (bovenkant) "circa 10 meter" moet zijn (in paragraaf 11.3.2 aangeduid als 'L'). Voor het verkeersplateau Aurora/Koninginneweg is deze afstand circa 6,2m. Het aanpassen is niet mogelijk in verband met aanwezige inritten en parkeervoorzieningen.
VM-KW-020	Koninginneweg	Koninginneweg versmallen tussen parkeerplaatsen en de Pade zodat verkeer langzamer gaat rijden.	De Koninginneweg tussen Aurora en Pade is circa 5,8m breed en voldoet hiermee aan de richtlijnen van het ASVV2021 (ideaal profiel voor tweerichtingsverkeer auto, paragraaf 11.2)
VM-KW-021	Koninginneweg	Door de voorgestelde fietsstroken kan er niet meer geparkeerd worden. Dit is voor de bedrijfsvoering onwenselijk i.v.m. minder mobiele klanten die met de auto komen.	De fietsstroken van de Koninginneweg worden uitgevoerd als fietssuggestiestroken. Deze fietssuggestiestroken kennen geen juridische status. Parkeren / stilstaan is toegestaan. Ter plaatse van de straatjuwelen wordt wel een parkeerverbod (door middel een gele doorgetrokken lijn) ingesteld om de doorgang voor fietsverkeer te waarborgen.
VM-KW-022	Koninginneweg	Verwacht wordt dat door de toekomstige knip tussen Wuiver en Waterkant de verkeersdruk zal afnemen, waardoor parkeren makkelijk wordt.	Ter kennisname.
VM-KW-023	Koninginneweg	Suggestiestroken i.p.v. fietsstroken i.v.m. wel mogen parkeren.	Het voorstel is om de fietsstroken uit te voeren als fietssuggestiestroken. Deze fietssuggestiestroken kennen geen juridische status. Parkeren

Nr.	Knelpunt	Inspraakreactie	Reactie gemeente Opmeer
			/ stilstaan is toegestaan. Ter plaatse van de straatjuwelen wordt wel een parkeerverbod ingesteld om de doorgang voor fietsverkeer te waarborgen.
VM-KW-024	Koninginneweg	Diverse opritten erg smal en noodzakelijk om (tijdelijk) te parkeren om er af te kunnen rijden.	Bij de positionering van de straatjuwelen is rekening gehouden met de aanwezigheid van inritten.
VM-KW-025	Koninginneweg	Koninginneweg ziet er prima uit.	Ter kennisname.
VM-KW-026	Koninginneweg	Geen juweel voor de uitritten.	Bij de positionering van de straatjuwelen is rekening gehouden met de aanwezigheid van inritten.
VM-KW-027	Koninginneweg	Na de aanpassingen kan er nog wel te hard gereden worden naar mijn inzicht.	Met de voorgestelde posities van de straatjuwelen wordt meer nadrukkelijker getracht de snelheid van gemotoriseerd verkeer te verlagen / af te dwingen. Door het voorzien van fietssuggestiestroken wordt ook de positie van de fiets op de rijbaan geaccentueerd. Ook deze maatregel draagt bij aan het verlagen van de snelheid van gemotoriseerd verkeer.
VM-KW-028	Koninginneweg	Groot probleem blijft de PostNL-busjes die door de Koninginneweg blijven racen.	Ter kennisname.
VM-KW-029	Koninginneweg	Idee om PostNL te benaderen dat ze via de A.C. de Graafweg het centrum ontlasten. Dat scheel veel ergernis bij bewoners van de Koninginneweg (en andere straten).	Er lopen momenteel geen contacten met PostNL vanuit gemeente Opmeer. De opmerking wordt meegenomen, zodra er gelegenheid is om met PostNL / de Veken te overleggen.
VM-KP-030	Koningspade	Dieringerlaan ondergeschikt maken aan de A. Slickerstraat. Zijweg zit te dicht op fietspad Koningspade.	Het voorstel ligt buiten de scope van het betreffende knelpunt. Gemeente Opmeer neemt het voorstel ter overweging mee bij toekomstig onderhoud.

Nr.	Knelpunt	Inspraakreactie	Reactie gemeente Opmeer
VM-DW-031	Schoolzone De Weere	Voorstel, gezien vanaf Abbekerk: - Wegversmalling weghalen - 30 km/u zone maken - Voorkeur grote palen om schoolzone duidelijk aan te geven. - Schoolzone vanaf het kruispunt - Plateau maken vanaf kruispunt tot en met Theresiahuis - Schoolzone aan de kant van Lambertushof verplaatsen naar punt tussen opgang parkeerplaats en toegang akker er naast	Het ontwerp van de Schoolzone De Weere is aangepast naar aanleiding van de gemaakte opmerkingen en voorstellen.
VM-DW-032	Schoolzone De Weere	Schoolzone: of voor de parkeerplaats plaatsen of meer naar de school toe halen.	Zie reactie VM-DW-031.
VM-DW-033	Schoolzone De Weere	Bosjes visuele wegversmalling: houdt hem goed kort (gemeente), anders is het zicht voor de die van/naar de parkeerplaats geen als nog belemmerd.	Zie reactie VM-DW-031.
VM-DW-034	Schoolzone De Weere	Wegversmalling zebrapad is dit ruim genoeg voor landbouwvoertuigen?	De wegversmalling is komen te vervallen naar aanleiding van VM-DW-031.
VM-DW-035	Schoolzone De Weere	Plateau verhoging voor de school dat het goed zichtbaar is (andere kleur, palen etc). Dat focus op school ligt is vanaf Abbekerk niet duidelijk.	Zie reactie VM-DW-031.
VM-DW-036	Schoolzone De Weere	Mist een bord bij de wegversmalling verderop.	De bebording ter plaatse van de wegversmalling Vekenweg 14-18 wordt aangepast zodat het voldoet aan de richtlijnen.
VM-LG-037	Lindengracht	Waarom op de Lindengracht verhoogd plateau (okergeel) en in de Breestraat/Wuiver niet? (uniformiteit)	De verkeermaatregelen op de Lindengracht (maar ook Breestraat, Koninginneweg en Wuiver) behouden hun huidige vorm. Als het verkeersplateau nu al verhoogd is, zal het plateau in de toekomst ook verhoogd worden uitgevoerd.

Nr.	Knelpunt	Inspraakreactie	Reactie gemeente Opmeer
VM-KW-038	Koninginneweg	Plaatje bij Koninginneweg 44 houden a.u.b.	De paaltjes (zogenaamde diamandkoppaal) worden verplaatst met de straatjuwelen om te voorkomen dat gemotoriseerd verkeer via de rabbatstrook/trottoir/parkeerstr ook gaat rijden.
VM-KW-039	Koninginneweg	Parkeren voor bewoners aan de centrumkant wordt lastiger, mag niet meer op de weg. Optie om een paar parkeerplaatsen toe te voegen richting centrum (in combinatie met VCP nabij de autovrije zone).	Zie reactie op VM-KW-021. Er worden geen extra parkeerplaatsen gerealiseerd vanuit de verkeersmaatregelen voor de Koninginneweg.
VM-KW-040	Koninginneweg	Er zijn eerder suggestiestroken in rood voorgesteld. Nu zijn het fietsstroken en kunnen we niet parkeren. Wijhebben klante die niet heel mobiel zijn, die kunnen niet ver lopen.	Zie reactie op VM-KW-021.
VM-KW-041	Koninginneweg	Fietsstrook in combinatie met niet parkeren op de Koninginneweg is een goed idee.	Aan de hand van de diverse reacties is besloten om de fietsstrook uit te voeren als fietssuggestiestrook. Zie hiervoor de reactie op VM-KW-021.
VM-KW-042	Koninginneweg	Wel belangrijk om meer op snelheid te handhaven.	Zie reactie op VM-KW-006.
VM-KW-043	Koninginneweg	Op welke manier wodt het kruispunt Koninginneweg / Aurora vormgegeven. In het bijzonder de drempel.	Zie reactie op VM-KW-015.
VM-KW-044	Koninginneweg	Graag een paaltje ter hoogte van Koninginneweg 15 om te voorkomen dat met op het trottoir parkeert.	Naar aanleiding van de reactie wordt in het ontwerp voor de Koninginneweg een plaatje voorziet ter hoogte van de inrit Koninginneweg 15.
VM-KW-045	Koninginneweg	Voor de rust toch éénrichtingsverkeerop de Koninginneweg.	Door de belangrijke functie van de Koninginneweg in de bereikbaarheid van Opmeer / Spanbroek blijft het handhaven van het tweerichtingsverkeer wenselijk. Daarnaast zorgt tweerichtingsverkeer ook tot meer rust op momenten dat tegemoetkomend verkeer elkaar moet passeren, bij éénrichtingsverkeer is de kans

Nr.	Knelpunt	Inspraakreactie	Reactie gemeente Opmeer
			groter dat verkeer sneller gaat rijden (uitgaande van de huidige weginrichting).
VM-KW-046	Koninginneweg	Standaard een flitspaal plaatsen langs de Koninginneweg.	Zie reactie op VM-KW-006.
VM-KW-047	Koninginneweg	Vele doorgaande pakketdiensten richting Heerhugowaard is met variant 2 van het Verkeercirculatieplan nog niet opgelost. Verdient wel aandacht	Zie reactie op VM-KW-029.
VM-BS-048	Breestraat	Idee om op het Wuiver en de Breestraat maatregelen te treffen voor snelheidsvermindering. Zo wordt het een racebaan.	Door (a) de fietsers een nadrukkelijkere plaats te geven op de rijbaan en (b) het aanbrengen van kruisingsvlakken al dan niet met visuele markering wordt getracht de snelheid van verkeer in toom te houden.
VM-WU-049	Wuiver	Idee om op het Wuiver en de Breestraat maatregelen te treffen voor snelheidsvermindering. Zo wordt het een racebaan.	Zie reactie op VM-BS-048.
VM-WU-050	Wuiver	In de huidige situatie zijn er de volgende problemen: - Slecht zicht vanaf de Wuiver richting Spanbroekerweg. - Trottoir hoek Spanbroekerweg - C.N. Appelstraat is minder dan 1 meter breed. - Verkeersdrempel ter plaatse van nr. 110/117 zorgt voor geluidsoverlast en trillingen. - Onlogische looproute tussen Wuiver en C.N. Appelstraat. Voorstel om bovenstaande punten te verhelpen: A. Spanbroekerweg tussen Hertog Willemsweg en Parochie Sint Bonifatius 30km/u-zone instellen. B. Verwijderen verkeersdrempel en kruispunt vormgeven als	A. In het gemeentelijk verkeers- en vervoersplan (GVVP) staat de Spanbroekerweg aangeduid als erftoegangsweg binnen de bebouwde om met een snelheid van 50 km/u. De herinrichting van deze weg tot 50km/u maakt geen onderdeel uit van de verkeersmaatregelen. Bij toekomstig groot onderhoud neemt de gemeente deze aanbeveling mee. B. Door de verschillende functies van de Wuiver en Spanbroekerweg is een voorrangskruispunt wenselijk. De drempels van het verkeersplateau worden uitgevoerd in prefab drempel voor een snelheid van 60km/u

Nr.	Knelpunt	Inspraakreactie	Reactie gemeente Opmeer
		gelijkwaardig kruispunt eventueel i.c.m. met (visuele) wegversmalling. C. Spanbroekerweg uitvoeren in asfalt i.p.v. elementenverharding (klinkers). D. Verkeersspiegel plaatsen op kruispunt Spanbroekerweg - Wuiver.	om trillingsoverlast te beperken. C. Zie reactie op A. D. Door het aanpassen van het kruispunt kan verkeer vanaf de Wuiver zich beter opstellen ten opzichte van de Spanbroekerweg. Hierdoor is het niet nodig om een verkeersspiegel te plaatsen.
VM-LG-051	Lindengracht	Er zijn geen maatregelen voor de voetgangers. Een zebrapad voor voetgangers tussen de Lindengracht en Lijster is gewenst.	Gemeente Opmeer gaat de komende tijd de situatie ter plaatse van het kruispunt Lindengracht – Lijster in de gaten houden. Mocht er aanleiding tot zijn dan zal gemeente Opmeer maatregelen nemen om de oversteekbaarheid te verbeteren ter plaatse van dit kruispunt. Hierbij wordt gedacht aan het aanbrengen van een voetpad ten westen van de oprit van Koninginneweg 31.
VM-KP-052	Koningspade	Gemotoriseerd verkeer ziet fietsers over het hoofd als zij vanuit de zijstraten de Koningspade opdraaien. Hier wordt geen maatregel voor voorgesteld.	Op de Dieringerlaan, A. Slicerstraat, Charles van der Nootstraat en De Weijver hebben fietsers op de Koningspade voorrang op het verkeer vanaf deze zijstraten. Voor de laatste drie straten zijn de kruispunten uitgevoerd in rood asfalt, blokmakering en haaientanden zijn aanwezig. Automobilisten worden geattendeerd door bebording.
VM-KP-053	Koningspade	Aanpak van kruispunt Koningspade - Kerkepad is onnodig vanuit de lage	Deze aanpassing is wenselijk vanuit de inpassing van het voetpad.

Nr.	Knelpunt	Inspraakreactie	Reactie gemeente Opmeer
		intensiteit van het aanwezige fietsverkeer op het Kerkepad.	
VM-KP-054	Koningspade	Het voetpad wordt doorgetrokken tot de Molenstraat. Daarna is er geen ruimte meer. Dit terwijl de kruispunt en Koningspade-Hoogenboomlaan en Koningspade-Kerkstraat gevaarlijke onoverzichtelijke kruisingen zijn waar fietsers en voetgangers vaak over het hoofd worden gezien. Het is ook onderdeel van fiets knooppuntennetwerk en het ‘rondje Hoogwoud’ dat vele mensen wandelen. Daarnaast wordt er op dat stuk Koningspade vaak te hard gereden, omdat men het dorp inkomt vanuit hogere snelheid, of juist het dorp uit rijden en alvast optrekken. Er komen steeds meer jonge gezinnen te wonen met kinderen langs dit stuk.	We onderstrepen het belang van veilige wegen voor iedereen. De uitwerking van dit kruispunt ten behoeve van het inpassen van een voetpad gaat verder dan de scope van de verkeersmaatregelen. Er is een relatief grote ingreep nodig om een voetpad ter plaatse van het kruispunt in te passen. Bij toekomstig groot onderhoud neemt de gemeente deze aanbeveling mee.
VM-KP-055	Koningspade	Voorstel om de Koningspade in te stellen als 30 km/u, overeenkomstig met de werkwijze op de Spanbroekerweg tot Wadway.	In het gemeentelijk verkeers- en vervoersplan (GVVP) staat de Spanbroekerweg aangeduid als gebiedsontsluitingsweg West Friesland binnen de bebouwde kom met een snelheid van 50 km/u. Het afwaarderen naar 30 km/u is niet mogelijk omdat er onvoldoende bebouwing aanwezig is (vooral aan de westzijde). Hierdoor ontstaat een ongeloofwaardig snelheidsregime voor weggebruikers. Ter plaatse van de kruispunten (zie o.a. reactie op VM-KP-052) is al afwijkende verharding toegepast om de verkeerssituatie te benadrukken.

Nr.	Knelpunt	Inspraakreactie	Reactie gemeente Opmeer
VM-KP-056	Koningspade	Voorstel om de Koningspade in te richten als binnen de bebouwde kom (dat weggebruikers dit ook als zodoende ervaren). Een wegversmalling zou een idee kunnen zijn.	Zie reactie op VM-KP-055.

Movares samen werkt het