

## Quickscan principeprofiel verkeersinrichting Hoornseweg Zwaagdijk

Project: Hoornseweg Zwaagdijk  
Projectnummer: HHN-21548  
Datum: 15-11-2021  
Van:   
Aan:   

---

### Inleiding

Het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK) heeft aan Buroscope gevraagd de engineering te verzorgen voor het groot onderhoud aan de Hoornseweg in Zwaagdijk. De wegbeheerder heeft gevraagd of de huidige rijbaanbreedte versmald kan worden op een deel van het wegtracé om ruimte te bieden aan een voetpad langs de rijweg. Om inzicht te krijgen in de mogelijkheden voor het aanpassen van het wegprofiel zal in deze memo de huidige maatvoering vergeleken worden met de verkeerskundige richtlijnen vanuit het CROW. Door middel van deze vergelijking kan nagegaan worden of het wegprofiel aangepast kan worden.

### Doelstelling memo

De doelstelling van deze memo is om de principe-inrichting van de wegprofielen te toetsen aan de landelijke richtlijnen van het CROW op basis van maatvoering en de aangeleverde informatie van de opdrachtgever en hierbij inzicht te krijgen in de mogelijke aanpassingen van dit wegprofiel. Aanvullende verkeerskundige analyses naar bijv. ongevallen, snelheid e.d. zijn in deze memo nog buiten beschouwing gelaten.

De toetsing van het wegprofiel vindt plaats op basis van de volgende uitgangspunten:

- Beschikbaar gestelde gegevens vanuit de wegbeheerder het HHNK;
- Richtlijnen CROW ASVV 2021 (publicatie 723 - De ASVV 2021 Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom);
- CROW aanbeveling fiets- en kantstroken.

**Plangebied**

Het plangebied betreft de Hoornseweg vanaf de rotonde met de N307 Westfriisiaweg tot de aansluiting met de rotonde van de Oosteinderweg. In onderstaande afbeelding 1.1 is deze plangrens weergegeven die loopt vanaf de bebouwde komgrens van Wognum (gemeente Medemblik) tot aan de rotonde.



Afbeelding 1.1 plangrens groot onderhoud

**Beschikbaar gestelde verkeerskundige uitgangspunten**

De verkeerskundige uitgangspunten die op dit moment beschikbaar zijn gesteld door de opdrachtgever zijn de volgende:

Uitgangspunten Hoornseweg		Opmerking
Wegbeheerder	Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier	
Wegcategorisering	Gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom	
Snelheidsregime	50 km/uur	
Intensiteit autoverkeer	Ca. 8.500 mvb/etm.	Meting HHNK
Busroute	Ja	3x per uur/12m bus
V85 snelheid	Ca. 60km/uur	Op basis van telling HHNK
Aanvullende kenmerken	Onderdeel fiets - schoolroute Aandeel landbouwverkeer aanwezig	
Visie verkeer/mobiliteit	Niet aangeleverd	
Ongevallen	Niet aangeleverd	
Meldingen (subjectieve veiligheid)	Meldingen betreffende te hoge snelheid, schoolverkeer, onveiligheid voor voetgangers, geen ruimte voor voetgangers.	

**Huidige verkeerskundige inrichting wegprofiel**

Het plangebied kenmerkt zich in twee verkeerskundige principe inrichtingen.

- Locatie A met een vrijliggende fietsstructuur
- Locatie B gemengd profiel met fietsstroken



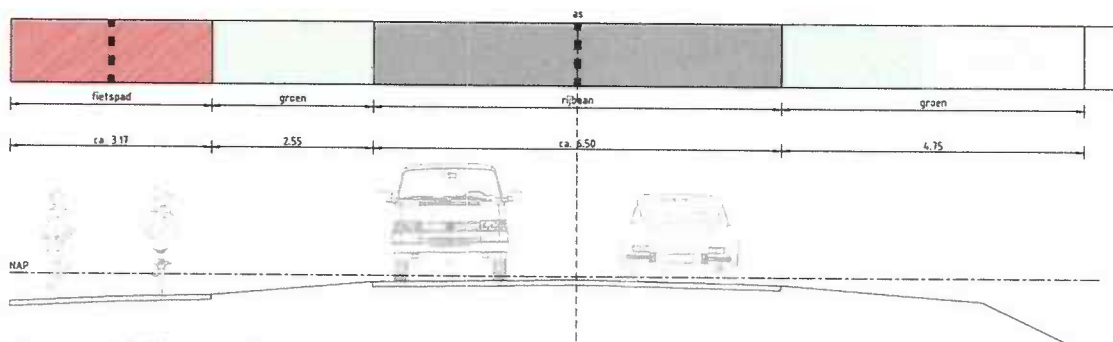
Afbeelding 1.2 twee verkeerskundige inrichtingen locatie A en B en aanduiding principeprofielen.

Locatie A

Locatie A betreft het noordelijk deel van het wegtracé waar een vrijliggende fietsverbinding aanwezig is. Op dit profiel zijn enkele inritten (erven) aangesloten. In onderstaande foto is de principe-inrichting weergegeven. In afbeelding 1.4 is het huidige principeprofiel met de maatvoering aangegeven.



Afbeelding 1.3 De inrichting van de Hoornseweg met vrijliggend fietspad en bomenstructuur aan beide zijden.



Afbeelding 1.4 Principeprofiel en maatvoering inrichting.

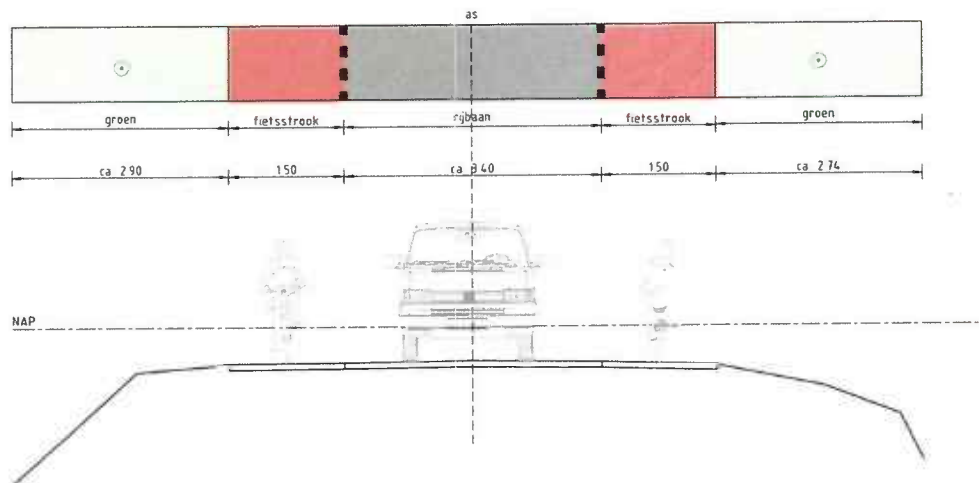


Locatie B

Locatie B betreft het zuidelijk deel van het wegtracé waar een gemengd wegprofiel aanwezig is. In onderstaande foto is deze locatie weergegeven. In afbeelding 1.6 is het huidige principeprofiel met de maatvoering aangegeven.



Afbeelding 1.5 De inrichting van de Hoornseweg gemengd wegprofiel



Afbeelding 1.6 Principeprofiel locatie B en maatvoering inrichting.

### CROW richtlijnen

Op basis van de wegentensiteit, wegategorisering en structuur zijn de huidige principeprofielen getoetst aan de principe inrichtingseisen en richtlijnen vanuit de CROW ASVV in combinatie met de volgende aangeleverde uitgangspunten:

- Type weg: Gebiedsontsluitingsweg
- Snelheidsregime: 50km/uur
- Verkeersintensiteit: ca. 8.500 mvt/etm
- Kenmerken: aanwezigheid landbouwverkeer – busroute en schoolfietsroute

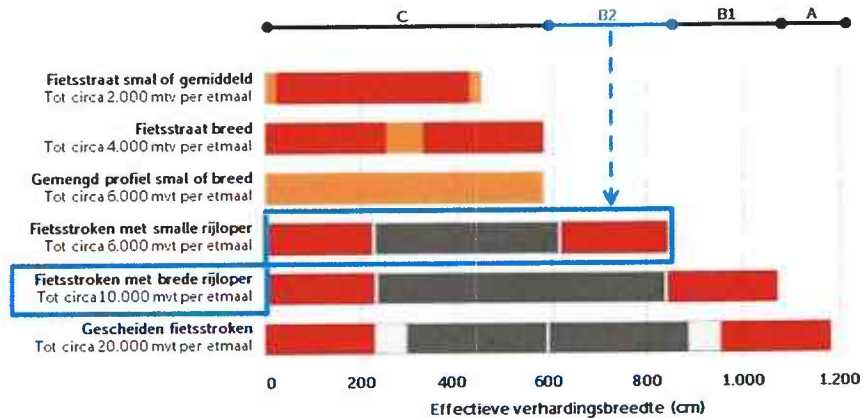
#### Uitgangspunt verkeerskundige toetsing wegprofiel

Bij een gebiedsontsluitingsweg met een verkeersintensiteit van > 8.000 mvt per etmaal is het verkeerskundig uitgangspunt om het langzaam en snelverkeer te scheiden door middel van een vrijliggende fietsstructuur.

Het realiseren van een vrijliggende fietsstructuur lijkt in de situatie van de Hoornseweg niet overal inpasbaar gezien de scope van het project en de ligging van de rijweg op het dijklichaam. In de analyse gaan we er dan ook vanuit dat er in dit geval sprake is van een "grijze weginrichting" en het fietsverkeer op dit deel van het wegtracé gemengd wordt met het autoverkeer.

	Huidig profiel	CROW richtlijn	Opmerking
<b>Locatie A</b>		>8.000 mvt/etm	
Rijwegbreedte	6,50m	Ideaal wegprofiel 8,50m (incl midden geleider 1,50m) minimaal profiel rijweg 6,50m	Landbouw en busverkeer aanwezig
Fietspadbreedte	Ca. 3,10m	3,00 – 3,50m	Wensbeeld rood asfalt verharding
Voetpadbreedte	Niet aanwezig	2,00m	Bij afwezigheid voetpad kunnen voetgangers gebruik maken van het fietspad
Bermbreedte (tussen)	2,50m	>1,50m	
Obstakelafstand	Niet bekend	1,50m	
Overige kenmerken			
<b>Locatie B *</b>	(grijze weg)	>8.000 mvt/etm	
Rijwegbreedte	Ca. 3,40m	4,50 – 6,00m	Landbouw en busverkeer aanwezig
Fietspadstrook	1,50m	Min 1,70m (excl. Markering)	Fietsstroken te smal uitgevoerd
Voetpadbreedte	Niet aanwezig	2,00m	Voetpad niet aanwezig
Bermbreedte	n.v.t.	Gering	Zeer gering tot slootkant
Obstakelafstand	Ca. 1,00m	1,50m	Gering tot bomen

\*zie tabel afbeelding 1.7 aanbevelingen fiets- en kantstroken



Afbeelding 1.7 Overzicht wegprofielen CROW aanbeveling fiets en kantstroken (Bron: CROW)

## Conclusie

### Locatie A

De verkeerskundige maatvoering van het wegprofiel van locatie A voldoet aan de minimale inrichtingseisen vanuit het CROW ASVV. Hierbij zijn een aantal verbeteringen door te voeren, zoals het verbreden van het fietspad naar 3.50m en het toepassen van rood asfalt. Mogelijk is ook de wegbreedte aan te passen of door middel van markering de weginrichting te laten voldoen aan de kenmerken van de richtlijnen vanuit het CROW. Het is fysiek mogelijk om binnen dit profiel een vrijliggend voetpad te realiseren. Waarbij wel afgewogen dient te worden of dit voetpad noodzakelijk is omdat de voetganger de mogelijkheid heeft gebruik te maken van het vrijliggende fietspad.

### Locatie B

De verkeerskundige maatvoering van locatie B voldoet niet aan de minimale inrichtingskenmerken van de CROW ASVV. Hierbij wijkt het profiel aanzienlijk af van de minimale inrichtingseisen voor de zogenaamde "grijze wegen".

De afwijking vindt plaats op verschillende onderdelen van het wegprofiel;

- De rijwegbreedte dient met een verkeersintensiteit > 6000 m.v.t./etm min. 4.80m te zijn. Dit is een verbreding van de huidige rijbaan met 1.40m.
- De aanwezige fietsstroken van 1.50m dienen min. 1.70m breed te zijn. Hier is een verbreding noodzakelijk van totaal 0.40m (excl. Markering).
- Er dient een voetpad aanwezig te zijn langs de rijbaan.

Op basis van het huidig gebruik van de Hoornseweg is het niet mogelijk om het wegprofiel verder te versmallen om een vrijliggend voetpad mogelijk te maken. Het wegprofiel dient verbreed te worden om te voldoen aan de minimale inrichtingseisen vanuit het CROW ASVV.

Algemeen kan worden gesteld dat de verkeerskundige inrichting bij locatie B niet passend is bij het huidige gebruik (intensiteit van verkeer) van de rijweg.

## Aanbeveling

In de opzet van de verkeerskundige quickscan van het principeprofiel vallen een aantal verkeerskundige elementen op die invloed hebben op de verkeersveiligheid en het gebruik van de rijweg.

- De aanwezige verkeersintensiteit en de verkeerskundige vormgeving van de rijweg komen niet met elkaar overeen. Hierdoor kunnen er verkeersonveilige situaties ontstaan. Wenselijk is na te gaan of er alternatieve maatregelen mogelijk zijn om bijvoorbeeld de intensiteit te verlagen, de snelheid te verlagen of het wegprofiel passend te maken conform het gebruik.

- Er is binnen het wegtracé een geringe snelheidsremming aanwezig.
- Er is geen verschil aanwezig in weginrichting tussen het profiel binnen en buiten de bebouwde kom. Weggebruiker is zich mogelijk niet bewust dat hij zich binnen de bebouwde kom bevindt en ander verkeersgedrag kan verwachten (voetgangers).
- Fietsverkeer in combinatie met landbouw- en busverkeer vraagt extra aandacht voor verkeersveiligheid. De massa- en snelheidsverschillen zijn aanzienlijk waardoor kans en ernst van ongevallen kan toenemen.
- De overgang van vrijliggend fietspad naar de aanwezige fietsstroken is een belangrijk element in verkeersveiligheid van het wegtracé en is een belangrijk onderdeel van de reconstructie.
- Er is (nog) geen ongevallenanalyse aanwezig.
- Weggebruikers als landbouwverkeer en bus hebben aanvullende eisen m.b.t. verkeerskundige inpassing waardoor snelheidsremmende maatregelen of versmallen van het wegprofiel niet inpasbaar zijn.

Ten behoeve van de verkeersveiligheid van het wegtracé is het aan te bevelen om een uitgebreidere verkeerskundige analyse te maken van het plangebied zodat er een goede afweging gemaakt kan worden welke maatregelen noodzakelijk en inpasbaar zijn om een duurzaam veilige weginrichting te realiseren. Dit in samenhang met de kosten, baten en landschappelijke inrichting van het plangebied.