

# Advies verkeersproblematiek Zuidtangent Heerhugowaard



**Johan Janse - JJAdvies**

**Alex van der Woerd – Dutch Traffic Consult**



## 2. Onze aanpak

De aanpak gehanteerd om te komen tot een goed advies is in feite eenvoudig. Begonnen is met **het opbouwen van een dossier**. In dit dossier zijn de volgende zaken vastgelegd:

### 1. De geschiedenis

Dit omvat een overzicht inclusief een korte interpretatie van de documenten en plannen welke ten grondslag liggen aan de gekozen verkeersoplossing voor de Zuidtangent. Dit overzicht is vastgelegd in een apart document: “Documenten 2014-019-002-heerh”.

In dit overzicht staan onder andere de volgende documenten:

- structuurvisies,
- verkeersstudies en
- bestemmingsplannen.

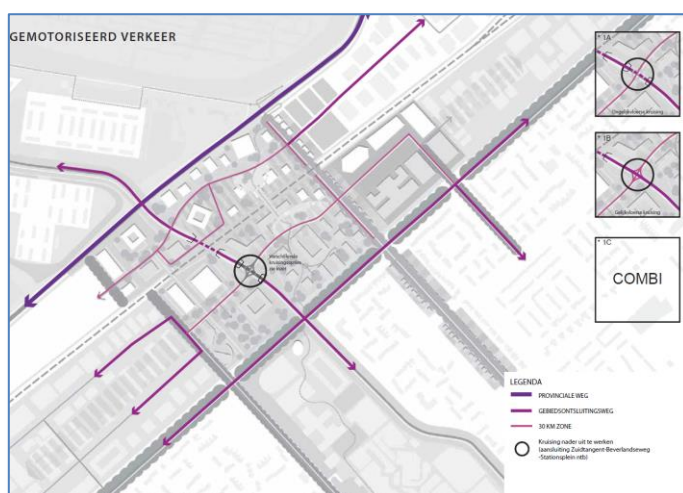


### 2. Het heden

Er is een beeld gevormd van de verkeersproblematiek aan de hand van de beschikbare documenten, verkeerscijfers, foto's en beeldmateriaal en de huidige situatie op en rond de Zuidtangent. Zo is er onder andere gekeken naar de achtergrondinformatie, verkeersstellingen uit 2007 en 2014 en gegevens over het aantal verkeersongevallen.

### 3. De toekomst

Zoals gesteld, bestaan er plannen om de Zuidtangent om te bouwen tot een tunnel. Zie bijvoorbeeld de onderstaande schets uit de Structuurvisie Stationsgebied. Een definitief besluit over de tunnel moet nog worden genomen. Alle beschikbare documenten uit 1 zijn hiertoe gescreend.



### 3. Probleembeschrijving

Nadat het dossier is opgebouwd, hebben wij een probleemomschrijving opgesteld. Tijdens een workshop met vertegenwoordigers van diverse fracties is deze probleemomschrijving via een powerpoint presentatie toegelicht. Deze powerpoint presentatie maakt dan ook onderdeel uit van dit rapport.

Om te beginnen kunnen we stellen dat Heerhugowaard een voortvarende gemeente is met een duidelijke duurzaamheidsvisie. De wijk “Stad van de Zon” en het stimuleringsbeleid voor elektrisch vervoer zijn hier mooie voorbeelden van. In haar Structuurvisie 2020 heeft de gemeente duidelijke kaders geschetst voor de ontwikkeling van de verkeersinfrastructuur. Zie hiervoor de onderstaande figuur.



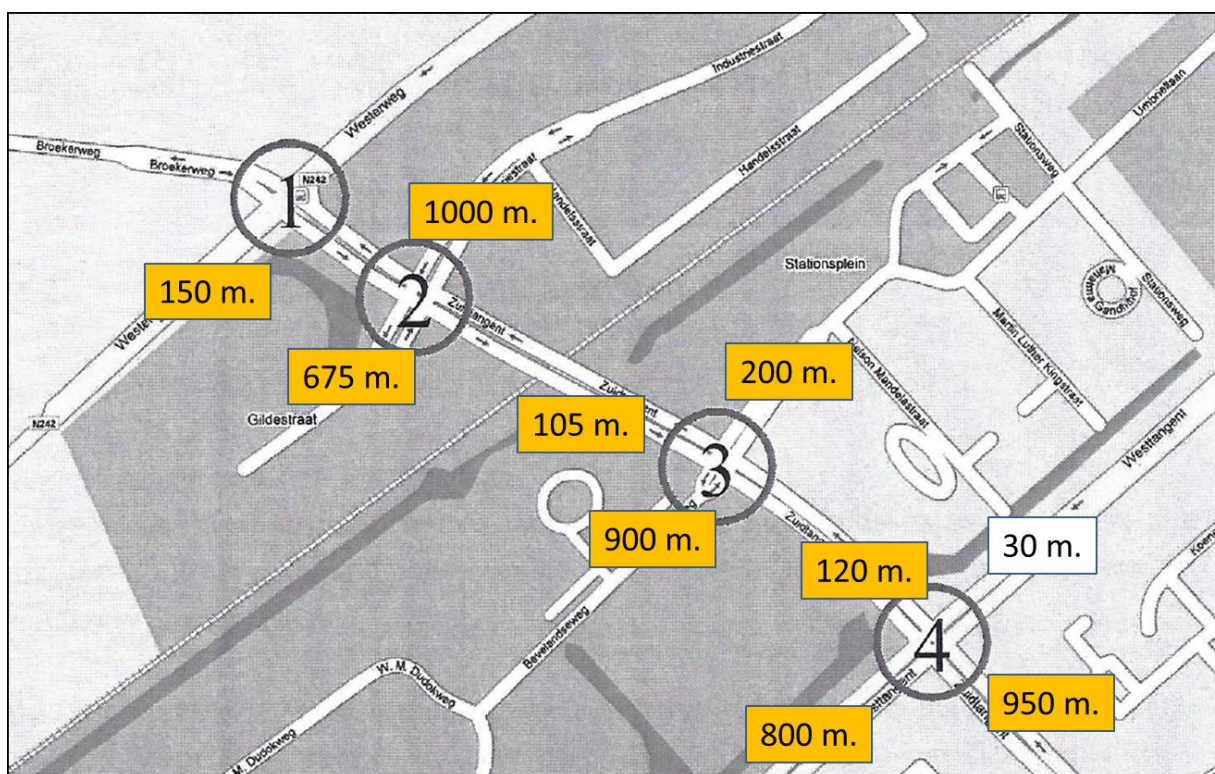
De gemeente kiest duidelijk voor een ringstructuur en een beleid om de doorgaande verkeersstromen zo veel mogelijk via de provinciale N242 en de nog te realiseren N23 af te wikkelen.

Een bijzondere rol speelt de Zuidtangente. Deze weg vormt in feite een extra kortsluiting tussen de N242 en de stedelijke ringstructuur bestaande uit de Westtangente en de Oosttangente. Deze laatste weg was in 2007 nog in ontwikkeling, maar is inmiddels volledig gerealiseerd. In de structuurvisie is gekozen voor ondertunneling van het spoor. Wellicht biedt de in de structuurvisie beschreven duurzaamheidsfilosofie aanknopingspunten om te

komen tot aantrekkelijke alternatieven voor de tunnel. Denkbaar is bijvoorbeeld een nog verdergaand ontmoedigingsbeleid voor doorgaand autoverkeer.

### Kwaliteit verkeersafwikkeling

Door middel van microsimitaties is de verkeersafwikkeling op de Zuidtangent voor het deel tussen de N242 en de Westtangent in beeld gebracht (Optimalisatiestudie Zuidtangent 23 mei 2008). Hierbij is uitgegaan van informatie uit het verkeersmodel van de gemeente Heerhugowaard en gerekend met de verwachte verkeersstromen voor de avondspits in 2020. Hieruit kwam naar voren dat er op met name de zijwegen van dit weggedeelte forse wachtrijen (zie onderstaande figuur) zouden gaan ontstaan. Als oorzaak hiervoor wordt de te beperkte capaciteit van de (met verkeerslichten geregelde) kruispunten genoemd.



*Gemiddelde wachtrijlengte in de huidige situatie*

De gemeente is van mening dat deze situatie ongewenst is. Een terechte conclusie, want wachtrijen van deze omvang leiden tot ongewenst verkeersgedrag. In dezelfde studie is vervolgens onderzocht hoe deze situatie kon worden opgelost. Geconstateerd is dat alleen een tunnel onder de spoorwegaanloop in combinatie met een koppeling tussen de kruispunten 1 en 2 kan zorgen voor een voldoende verkeersafwikkeling.

### Verkeersveiligheid

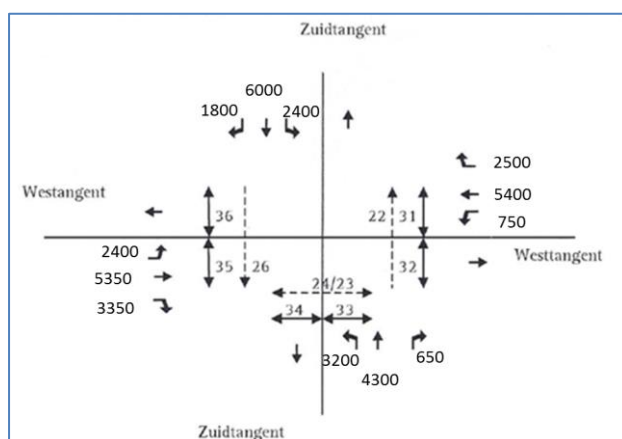
Een ander argument om de vormgeving van de Zuidtangent tussen de N242 en Oosttangent aan te pakken lag in de hoge verkeersonveiligheid. Ondanks het feit dat er op dit weggedeelte diverse ongevallen hebben plaatsgevonden (zie onderstaande tabel) kunnen we niet stellen dat er hier sprake is van een uitzonderlijke situatie. Het aantal ongevallen is namelijk niet schrikbarend hoog. Naar onze mening dient in plaats van naar ongevallen, veel meer gekeken te worden naar conflicten, onoverzichtelijke situaties, ongewenste ontwerpsituaties e.d. Een nadere beschouwing is dan ook op zijn plaats. Een ding is er al wel te constateren. Over het algemeen wordt namelijk een oversteekvoorziening voor voetgangers (zebrapad) bij meer dan één rijstrook, zonder dat dit met verkeerslichten is geregeld, afgeraden. Op de kruising van de Zuidtangent met de Industriestraat en met het Stationsplein is dit het geval. Dit zou moeten worden herzien.

Ongevallen Zuidtangent – tussen N242 en Westtangent 2009 - 2014

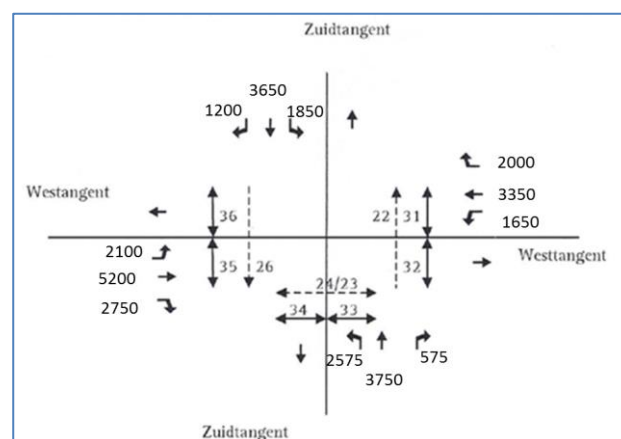
omschrijving	totaal ongevallen	slachtoffer ongevallen	ernstige ongevallen	dodelijke ongevallen	ziekenhuis ongevallen	overige gew. ongevallen	UMS ongevallen
2009	19	5	2	0	2	3	14
2010	2	0	0	0	0	0	2
2011	0	0	0	0	0	0	0
2012	0	0	0	0	0	0	0
2013	9	2	0	0	0	2	7
2014 (tot 18-12)	13	3	2	0	2	1	10
<b>Totaal</b>	<b>43</b>	<b>10</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>6</b>	<b>33</b>

### Verkeersdrukte 2007 - 2014

Op het kruispunt Zuidtangent – Westtangent zijn zowel in 2007 als in 2014 verkeerstellingen uitgevoerd. Voor een gemiddelde werkdag is hieronder het aantal motorvoertuigen per etmaal in 2007 en 2014 weergegeven.



mvt/dag 2007

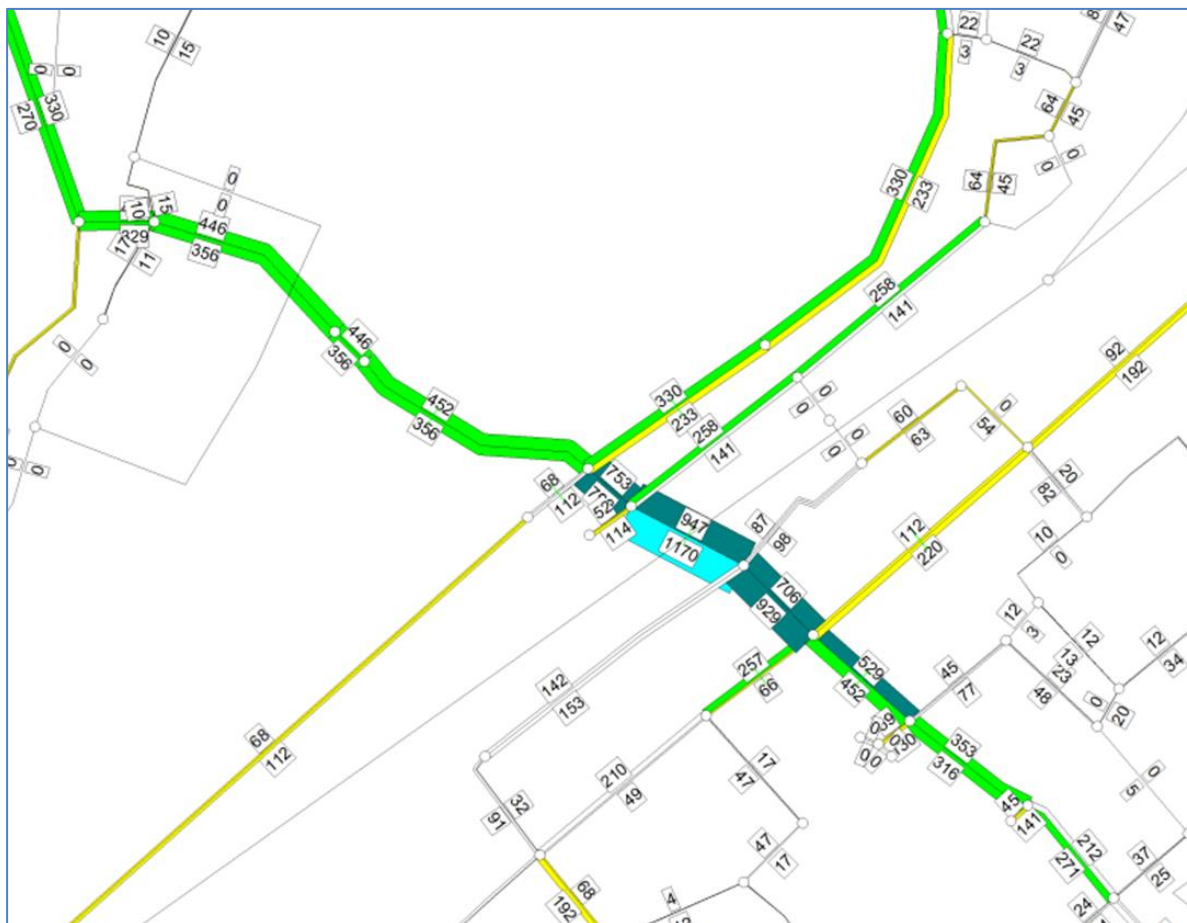


mvt/dag 2014

Een vergelijking tussen beide jaren leert, dat de verkeersintensiteit op de Zuidtangent vanaf de Westtangent naar de N242 flink is afgenomen.

### Herkomsten en bestemmingen verkeer

Een verkeersmodel maakt het mogelijk om de herkomsten en de bestemmingen van het verkeer op een bepaald wegvak in beeld te brengen via een zogenaamde selected link analyse. Dit is ook gedaan voor de spoorwegovergang. Zie hiervoor de onderstaande figuur. Wat blijkt is dat er veel van het verkeer op de spoorwegovergang uit de richting van Broek op Langedijk komt en dat er relatief weinig doorgaand verkeer van deze overgang gebruikt maakt.



*Selected link analyse spoorovergang Zuidtangente*

### **Kwaliteit uitgangspunten verkeersmodel**

De kwaliteit van een verkeersmodel en dus ook de resultaten die hieruit worden afgeleid, is sterk afhankelijk van de input. Voor het model van de gemeente Heerhugowaard is voor de verwachte verkeerssituatie in 2020 uitgegaan van de volgende omstandigheden:

- de volledige Oosttangente is in gebruik genomen;
- het Heerhugowaardse deel van de Westfrisiaweg is in gebruik genomen;
- de reconstructie van de kruising N242 - Zuidtangente is gereed;
- de Middenweg ter hoogte van Centrumwaard is autoluw gemaakt;
- de reconstructie van de kruising N242 - Edisonstraat is gereed;
- er ligt een spoorwegonderdoorgang in de Zuidtangente;
- de woonwijk Stad van de Zon is volledig ontwikkeld;
- de woonwijk De Draai is volledig ontwikkeld;
- de woonwijk Broekhorn is volledig ontwikkeld;
- het bedrijventerrein De Vork is volledig ontwikkeld;
- de bedrijvenstrook in Broekhorn is volledig ontwikkeld;
- het regionaal medisch centrum is gevestigd ten zuiden van bedrijventerrein Beveland.

Deze aannamen waren ten tijde van het opstellen van dit model ongetwijfeld valide. Echter er kunnen nu mede door de economische crisis gereede twijfels worden geplaatst bij met name de realisatie van de bepaalde

uitbreidingsplannen. Daarom is het goed het prognosejaar 2020 te herzien en op basis hiervan nieuwe HB-matrices en toedelingen uit te voeren, want nu wordt er vermoedelijk gerekend met te hoge verkeerscijfers. Daarnaast is het aan te bevelen ook een nieuw prognosejaar te gaan gebruiken, bijvoorbeeld 2030, gebaseerd op nieuwe inzichten en nieuwe verwachtingen.

Deze herziening van de prognosejaren biedt tegelijkertijd de kans de conclusies nog een keer tegen het licht te houden en te bekijken of bepaalde inrichtingsvarianten een groter oplossend vermogen hebben. Hierbij kan ook gedacht worden aan bijvoorbeeld het volledig afsluiten van de spoorwegovergang of het beperkter dimensioneren van de Zuidtangent. Sowieso verdient het aanbeveling de problematiek op de Zuidtangent niet op een zeer lokaal (via bijvoorbeeld micro-simulaties), maar op regionaal niveau te bezien.



## 4. Ons advies

De gehele problematiek overziend, komen wij voor het weggedeelte van de Zuidtangent tussen de N242 en de Oosttangent tot de volgende aanbevelingen:

- herzie de gehanteerde uitgangspunten in het verkeersmodel ten aanzien van de in 2020 gerealiseerde ruimtelijke plannen;
- breidt het verkeersmodel uit met een nieuw prognosejaar: 2030;
- herzie de berekeningen gebaseerd op de cijfers uit verkeersmodel voor zowel 2020 en ook voor het nieuwe jaar 2030;
- heroverweeg de inrichting van de Zuidtangent tussen de N242 en de Oosttangent, vanwege de afname in verkeersintensiteiten en vanwege de mogelijk andere toekomstverwachtingen;
- ga na of een andere vormgeving van de verkeersstructuur niet tot betere resultaten leidt, waarbij dan gekeken moet worden naar de kwaliteit van de verkeersafwikkeling zowel op lokaal als regionaal niveau;
- ga ook na of op een andere meer noordelijk of zuidelijk gelegen locatie een ongelijkvloerse kruising van het spoor efficiënter en eenvoudiger te realiseren is;
- beoordeel de oplossingen niet alleen op het aspect verkeer, maar neem in de overwegingen ook mee de leefbaarheid en de aantrekkelijkheid van de stationsomgeving, de verkeersaantrekkende werking van extra infrastructuur én de kansen die er zijn voor het stimuleren van het gebruik van het openbaar vervoer en de fiets. Dit laatste is dan in overeenstemming met de beleidslijn uit de structuurvisie 2020;
- betrek in de analyses ook uitdrukkelijk het winkelcentrum Middenwaard door voor deze bestemming de herkomsten van het verkeer in beeld te brengen bijvoorbeeld door middel van een selected link analyse.