

**Vragen en antwoorden over verkeersontwerp en voorontwerp inpassingsplan N242 Smuigelweg-Verlaat
n.a.v. informatieavond 9 december 2008**

| Thema: Algemeen | | |
|---|---|---|
| <i>Nr.</i> | <i>Vraag / opmerking</i> | <i>Reactie</i> |
| 1 | Wat houdt de term langzaam verkeer in? | Onder langzaam verkeer wordt verstaan: fietsers en agrarisch verkeer. |
| 2 | Uitstekende presentatie. Er zat alleen één foutje in. Het betrof geen bezuiniging maar een prioriteitenkeuze van de provincie waardoor de N242 Smuigelweg-Verlaat geschrapt werd. Ik vraag applaus voor de bestuurders van de gemeenten dankzij wiens inspanning het project weer hogere prioriteit heeft gekregen. | Waarvan akte. |
| 3 | Waarom is niet verder in de toekomst gekeken en is een eventueel station niet meegenomen in de plannen? | Het spoor is een rijksaangelegenheid waar de minister van Verkeer en Waterstaat over beslist, en niet de provincie. De reikwijdte van dit project gaat niet zover. |
| 4 | Aan het begin en einde van de Tulpenkade staat een bord bestemmingsverkeer. Blijft dit bord in de nieuwe situatie bestaan? | Dit is een gemeentelijke aangelegenheid. Voor de provincie is er geen aanleiding om het bord weg te halen. U kunt hierover contact opnemen met de gemeente. |
| Thema: Doorstroming van het verkeer / verkeersintensiteiten / sluipverkeer | | |
| 1 | Wordt de doorstroming beter op de kruising tussen het sluisje en de Smuigelweg? In hoeverre kunnen we erop vertrouwen dat er geen files komen? | Het is de provincie bekend dat de kruising van de N242 met de Smuigelweg als doorstromingsknelpunt wordt ervaren. Dynamische verkeerssimulatie bevestigt dat deze kruising vermoedelijk in toenemende mate een knelpunt zal gaan vormen. Om die reden heeft gedeputeerde Mooij besloten dat onderzocht moet worden hoe dit knelpunt kan worden aangepakt. Dit onderzoek gebeurt op regionale schaal, om te voorkomen/beperken dat oplossing van het ene knelpunt elders een nieuw knelpunt veroorzaakt (zie ook de reactie op vraag 4). Eventuele aanpassing van de kruising N242-Smuigelweg valt overigens buiten het project N242 Smuigelweg-Verlaat. Dit zou namelijk een grote vertraging opleveren voor de realisatie van het project. |
| 2 | Schuift het fileprobleem niet op? Moet het kruispunt met de Smuigelweg niet in de plannen worden meegenomen? | Zie de reactie op vraag 1. |
| 3 | De kruising tussen de N242 en Smuigelweg is een knelpunt. Wanneer gekeken wordt naar de (ontwerp)mogelijkheden hier iets aan te doen, graag rekening houden met de 'onorthodoxe' fietsroutes bij deze kruising. Deze dus vooraf inventariseren. | Deze kruising maakt geen deel uit van de reconstructie N242 Smuigelweg-Verlaat (zie de reactie op vraag 1). Het aandachtspunt zal worden doorgegeven wanneer onderzoek gepleegd wordt naar de kruising Smuigelweg. |

| | | |
|---|---|---|
| 4 | Is de capaciteit van de turborotonde en de rotonde Verlaat wel toereikend? Verhouden die zich tot de verkeersgroei? | <p>De capaciteit van het ontwerp is gebaseerd op verkeersprognoses die bij de start van het project in 2005 zijn gemaakt. Recentelijk is op basis van verkeersstellingen geconstateerd dat de verkeersprognoses worden ingehaald door de werkelijkheid. Bij het maken van de prognoses aan de start van het project in 2005 werd een aanname gedaan van 1,5% autonome verkeersgroei per jaar, maar verkeersstellingen hebben aangetoond dat de groei sindsdien gemiddeld circa 2,5% per jaar is geweest. Dit betekent dat in 2020 sprake zal zijn van een verkeersgroei van 29% ten opzichte van 2007. Om die reden zijn de prognoses naar boven bijgesteld. Tevens is met dynamische verkeerssimulatie onderzocht in welke mate de capaciteit van het beoogde ontwerp voor het project nog voldoet. Conclusies zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> • De capaciteit van het ontwerp voldoet naar verwachting tot ongeveer 2020. In de spitsen zal hooguit vijf minuten vertraging ontstaan, hetgeen door deskundigen als acceptabel wordt beschouwd. • De capaciteit van de kruising N242-Smuigelweg (valt net buiten het project) is ontoereikend, en zal een steeds grotere bottleneck vormen voor de verkeersdoorstroming in het gebied. • In de periode 2020-2030 zullen de turborotonde N242-N241 en de rotonde N241-Verlaat naar verwachting hun capaciteit bereiken en zullen tijdens de spitsen, met name de avondspits, opnieuw verkeersopstoppingen ontstaan. <p>Daarnaast is geconstateerd dat genoemde problemen niet binnen het huidige ontwerp opgelost kunnen worden, en dat het daarom noodzakelijk is dat op <i>netwerkniveau</i> een oplossing wordt gezocht. Immers alle verbeteringen op lokale schaal kunnen elders nieuwe problemen veroorzaken. Om die reden heeft gedeputeerde Mooij het volgende besloten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Omdat de huidige verkeersproblematiek groot is en de realisatie van het project al diverse malen is vertraagd, zal zo spoedig mogelijk het beoogd ontwerp worden gerealiseerd. • Daarnaast zal zo spoedig mogelijk een netwerkstudie worden verricht naar verkeersoplossingen op netwerkniveau, met hierbij onder meer specifieke aandacht voor de problematiek van de kruising N242-Smuigelweg. |
| 5 | Met het drukke fietsverkeer stagneert het autoverkeer op de rotonde bij het Verlaat toch? | Het autoverkeer heeft hier voorrang op fietsers, dus het fietsverkeer zal het autoverkeer normaliter niet ophouden. Zie ook de reactie op vraag 4. |

| | | |
|--|--|---|
| 6 | De N241 zit vanuit Opmeer 's avonds volledig verstopt. Een rotonde lost dit niet op. | Zie de reactie op vraag 4. |
| 7 | Ik maak me zorgen over de rotonde bij de benzinepomp. Deze rotonde zal toch snel vollopen na 2020? | Zie de reactie op vraag 4. |
| 8 | Hoe wordt de betere doorstroming gegarandeerd? De reconstructie bij de Roskamsluis heeft de doorstroming ook niet verbeterd. | Zie de reactie op vraag 4. |
| 9 | Komen er geen opstoppingen bij de rotondes? | Zie de reactie op vraag 4. |
| 10 | Het verkeer zal afnemen als gevolg van de aan te leggen Westfrisiaweg. | Uit het voor de verkeersprognoses gehanteerde verkeersmodel is gebleken dat het verkeer op de N242 slechts beperkt afneemt bij aanleg van de Westfrisiaweg. |
| 11 | Is er rekening gehouden met de aanleg van de Westfrisiaweg? | Ja hiermee is rekening gehouden. Zie de reactie op vraag 10. |
| 12 | Wat is de verwachte verkeersintensiteit op de parallelweg? | Circa 20 (landbouw)voertuigen per dag en gemiddeld tussen de 180 en 350 fietsers per dag. |
| 13 | Het sluipverkeer bij het weggetje bij Texaco zou worden tegengegaan. Hier wordt te weinig aan gedaan. De politie zou hier meer aan moeten doen, voornamelijk op andere tijden controleren. | De provincie kan bij de politie niet afdwingen waar en wanneer gehandhaafd wordt. |
| 14 | Hoe houdt u het sluipverkeer tegen van de A.C. de Graafweg naar Waarland? | Het sluipverkeer zal worden teruggedrongen doordat de verkeersdoorstroming aanvankelijk verbetert. In de netwerkstudie voor het verkeer op de iets langere termijn (zie de reactie op vraag 4) zal worden gezocht naar maatregelen die ook voor de verdere toekomst soelaas bieden. |
| 15 | Kruising Smuigelweg waarland: Smuigelweg afsluiten. Vragen of de familie Stoop naar de overkant wil gaan. Alleen fietstunnel onder de kruising door. Verkeer Waarland misschien via de langzame verkeersroute, fietsverkeer via de Laanderweg. Van de andere kant ook zo verkeer leiden via kruising bij de pomp. | De kruising Smuigelweg-N242 maakt geen deel uit van dit project, zie de reactie op vraag 1. |
| Thema: Kruising Leijerdijk-N242 | | |
| 1 | Doordat de verkeerslichten bij de kruising N242-N241 verdwijnen, zal het verkeer in één stroom (zonder tussenpozen) naar de kruising met de Leijerdijk rijden. Hierdoor wordt de oversteekbaarheid moeilijker en dus neemt de verkeersveiligheid af, met name voor grotere/zwaardere voertuigen (m.n. landbouwverkeer). Daarom is het gewenst dat deze kruising toch wordt aangepast (rotonde of verkeerslichten). | Waarschijnlijk moet het (landbouw)verkeer inderdaad soms wat langer wachten voordat het kan oversteken, doordat er minder pauzes tussen de verkeersstromen zullen zijn. Eén en ander wordt doorgerekend door middel van dynamische verkeerssimulatie. Indien nodig zullen maatregelen voor de oversteekbaarheid worden getroffen. |

| | | |
|---------------------------------------|--|---|
| 2 | Als de doorstroming op de rotonde zo fantastisch wordt, wordt de kruising bij de Leijerdijk dan niet gevaarlijk? | Zie de reactie op vraag 1. |
| Thema: Ontwerp bruggen | | |
| 1 | Er ligt al een brug. Kan je deze brug niet verbreden zodat er geen nieuwe brug gemaakt hoeft te worden? | De brug is te oud om te kunnen blijven gebruiken en te verbreden. De nieuwe brug wordt gecombineerd met een wandelpassage en een faunapassage. Het langzame verkeer kan onder de brug door. Deze voorzieningen kunnen niet bij de huidige brug aangelegd worden omdat de brug tot in het water loopt. |
| 2 | Hoe hoog en breed wordt de doorvaart bij de nieuwe brug? | Brug Niedorpervaart: doorvaarthoogte 3,75 meter, minimale waterbreedte 17,15 meter. Brug Verlegde Wester Langereis: doorvaarthoogte tenminste 2,60 meter, minimale waterbreedte te minste 9,44 meter. |
| Thema: Ontwerp rotonde Verlaat | | |
| 1 | Hoe moet het fietsverkeer de rotonde Verlaat oversteken? | De fietsers steken gelijkvloers de toeleidende wegen naar rotonde over (rijden dus niet op de rotonde zelf), waarbij ze voorrang moeten geven aan het autoverkeer. De rotondes zijn naar verwachting veiliger dan de huidige kruispunten, mede omdat het verkeer moet afremmen om de rotonde te passeren. |
| 2 | Waarom laat je de kleine rotonde niet vervallen en maak je daar een tunneltje? | Een tunnel heeft een enorm ruimtebeslag. Uitgaande van 10% helling, hetgeen voor fietsers een steil percentage is, zal het totale ruimtebeslag 130 meter worden, dus 65 meter naar beide kanten. Bovendien is het dan niet mogelijk om het verkeer af te laten slaan. Overigens is een tunnel uit oogpunt van verkeersveiligheid ook niet nodig. |
| 3 | Is de rotonde Verlaat wel veilig voor fietsers, onder meer vanwege de 'dode hoek' bij vrachtauto's? Kunnen fietsers bijvoorbeeld niet beter aan de huidige kant blijven rijden (zodat ze de N241 niet hoeven oversteken) en bij de turborotonde met een tunneltje oversteken? | Voor wat betreft de tunnel: de reactie op vraag 2. De rotonde Verlaat is in principe veilig voor fietsers. Fietsers rijden namelijk niet op de rotonde zelf maar daarbuiten, en steken alleen de toeleidende wegen naar de rotonde over. Ze kruisen het gewone verkeer 'haaks' en zijn daardoor goed zichtbaar (de dode hoek speelt alleen voor fietsers die nog niet op de kruising rijden). Bovendien moeten ze voorrang verlenen aan het auto- en vrachtverkeer. |
| 4 | Is het verstandig om bij de rotonde Verlaat fietsers juist géén voorrang te geven, zodat zij zelf kunnen kiezen of het veilig is? | Dat is inderdaad verstandig: in het ontwerp is daarom hiervoor gekozen. |
| 5 | In het maandelijks magazine van de ANWB, de Kampioen, uitgave januari 2009, wordt aandacht geschonken aan de turborotonde. In het artikel is veel nuttige en begrijpelijke informatie te vinden, misschien een tip voor een volgende informatieavond. N.a.v. het artikel wil ik toch ook wel enkele inhoudelijke dingen noemen die in het artikel naar voren worden gebracht. Door Dhr. John | Zie de reactie op vraag 2. Ook genoemde 'vluchtheuvels' maken deel uit van het ontwerp. |

| | | |
|--|---|--|
| | Boenders, Rotondeexpert van het C.R.O.W. wordt gewezen op het belang van verkeersveiligheid. Uit zijn zicht en opinie blijkt dat voor de verkeersveiligheid fietsers geen voorrang dienen te hebben op de rotonde, omdat de automobilisten te druk zijn met het maken van de bochten en de verantwoordelijkheid van het voorrangverlenen niet kan worden afgedwongen in deze situatie. Hij pleit ervoor de fietser zelf te laten beslissen wanneer het veilig genoeg is om over te steken, eventueel geholpen door een extra vluchtheuvel waardoor de fietser de te oversteken rijstroken in 2 of meerdere keren kan nemen. | |
| 6 | Einde Middenweg bij Verlaat: ook fietstunnel. | Dit is niet haalbaar en bovendien niet nodig; zie de reactie op vraag 2. |
| Thema: Ontwerp turborotonde N242-N241 | | |
| 1 | Kan in plaats van een turborotonde niet beter een ongelijkvloerse kruising worden gerealiseerd? Bijvoorbeeld uit oogpunt van capaciteit en veiligheid? | Wanneer de N241 en N242 elkaar ongelijkvloers zouden kruisen, is het ruimtebeslag zeer groot. Er is dan een drielaagse oplossing nodig. Deze oplossing staat nog los van de ongelijkvloerse kruising die nodig is voor het langzame verkeer. Niet alleen het overbruggen van het hoogteverschil, maar ook het weer in- en uitvoegen op de provinciale wegen heeft een enorm ruimtebeslag. Een belangrijk groot probleem dat hierbij ontstaat is dat de aansluitingen van het Verlaat en Laanderweg op de A.C. de Graafweg dan moeten vervallen, omdat de A.C. de Graafweg nog niet tot het niveau van deze wegen is gedaald. De beoogde turborotonde (waarbij het langzaam verkeer overigens wel ongelijkvloers kruist) is een veilige oplossing. De capaciteit van de turborotonde voldoet naar verwachting tot 2020. Voor de periode erna dient op regionaal niveau naar maatregelen te worden gezocht (zie ook de reactie op vraag 4 onder 'doorstroming van het verkeer'). |
| 2 | Zijn de voorsorteerstroken bij de turborotonde voldoende lang, zodat verkeersgebruikers niet op het laatste ogenblik nog moeten wisselen van strook? | Deze zijn opgesteld conform de richtlijnen die daarvoor gelden en zijn volgens de berekeningen in elk geval tot 2020 lang genoeg. Daarbij worden de rijstroken van elkaar gescheiden zodat het verkeer niet op het laatste moment kan wisselen van strook. Middels bebording zal duidelijk worden aangegeven welke strook gekozen moet worden. |
| 3 | Graag de scheiding van rijstroken niet te hoog maken (vanwege veiligheid motorrijders) en duidelijk accentueren. | Hiermee zal rekening worden gehouden. |
| 4 | Zijn er voorbeelden van turborotondes? | Ja, er zijn in den lande meerdere turborotondes gerealiseerd die prima functioneren. |

| | | |
|-----------------------------------|---|---|
| 5 | Vanaf de benzinepomp tot de turborotonde kunnen maximaal 22 auto's staan. Dit leidt tot gevaarlijke situaties. Er zal een extra weg naar de Wieringermeer moeten komen. | In het ontwerp van de turborotonde is hiermee rekening gehouden: het verkeer naar Wieringermeer krijgt een afslag en hoeft dus niet te wachten. |
| 6 | In het maandelijks magazine van de ANWB, de Kampioen, uitgave januari 2009, wordt aandacht geschonken aan de turborotonde. In het artikel is veel nuttige en begrijpelijke informatie voor de verstandige leek te vinden, misschien een tip voor een volgende informatieavond. N.a.v. het artikel wil ik toch ook wel enkele inhoudelijke dingen noemen die in het artikel naar voren worden gebracht. Het struikelblok van de turborotonde is de voorsorteerstroken, indien die te kort zijn zullen er onduidelijkheden ontstaan die leiden tot oponthoud door twijfelende verkeersdeelnemers, met het gevaar dat kop-staart botsingen ontstaan. Graag zou ik zien dat de ontwerpschets wordt getoetst aan deze opmerking om te zien of er een probleem in de toekomst kan worden voorkomen. | Zie de reactie op vraag 2. |
| Thema: Ontwerp parallelweg | | |
| 1 | In de nieuwe situatie worden de fietspaden opgeheven en wordt een parallelweg gerealiseerd waarin fietsers en landbouwverkeer gecombineerd worden. Is dit wel veilig? Kunnen er niet beter aparte fietspaden worden gerealiseerd? Het Fietsberaad adviseert tegenwoordig om –in tegenstelling tot het concept Duurzaam Veilig- ook langs erftoegangswegen fietspaden te realiseren. | Het provinciaal beleid is erop gericht om op termijn in de hele provincie parallelwegen te realiseren. Uitgangspunt is dat de verkeersveiligheid en de verkeersdoorstroming op de provinciale wegen hierdoor verbeteren. Naar aanleiding van de verschillende reacties over de parallelweg langs de N242 Smuigelweg-Verlaat is overleg gevoerd met het Fietsberaad over deze specifieke projectsituatie. Ook door het Fietsberaad wordt de keuze voor een parallelweg juist geacht, gegeven de hoge autointensiteit op de provinciale weg, het lage aantal landbouwvoertuigen en het minimale aantal erfaansluitingen. Een extra fietspad wordt ook door het Fietsberaad in deze situatie onnodig geacht, vanwege het beperkte aantal landbouwvoertuigen (en daarmee mogelijke conflictsituaties). Wel suggereerde het Fietsberaad het ontwerp van de parallelweg aan te passen. De provincie heeft besloten hieraan gehoor te geven. De parallelweg krijgt de status en inrichting van een 'fietsweg' waar het landbouwverkeer en bestemmingsverkeer te gast is. De weg wordt dan bijvoorbeeld geheel in rood uitgevoerd, met in het midden een smalle strook in grijze verharding. Ook wordt mogelijk de maximum snelheid voor het agrarisch verkeer verlaagd naar 30 km/uur. De verwachting is dat fietsers zich in deze situatie een stuk veiliger zullen voelen. |

| | | |
|---|--|---|
| 2 | Zou de Laanderweg 20 landbouwvoertuigen per uur aankunnen? Dan hoeft u geen parallelweg aan te leggen? | De onderdoorgang bij het spoor is te laag om het landbouwverkeer over de Laanderweg te sturen. Daarnaast is het onwenselijk om het verkeer op deze weg te laten toenemen, zowel uit verkeersveilig oogpunt, als vanuit het oogpunt van (geluids)hinder. |
| 3 | Is de parallelweg niet te smal wanneer twee landbouwvoertuigen van 4 meter breed elkaar moeten passeren? | De weg is bijna zes meter breed. Dit is te smal voor twee landbouwvoertuigen die beiden vier meter breed zijn. In een dergelijk geval zullen de voertuigen elkaar op een breder stuk moeten passeren of gebruik moeten maken van de berm. Overigens is de kans dat twee van deze uniek brede voertuigen elkaar tegenkomen bijzonder klein. Deze voertuigen mogen bij uitzondering op de openbare weg komen. Om die reden worden wegen niet ontworpen op deze voertuigen. |
| 4 | Ik maak me zorgen over de breedte van de parallelweg: is deze wel voldoende voor landbouwverkeer in combinatie met fietsverkeer en sluipverkeer? | Het zal fysiek onmogelijk worden gemaakt dat (sluip)verkeer gebruik maakt van de parallelweg. De weg zal verder dusdanig worden ingericht dat deze veilig kan worden gebruikt door zowel fietsers als landbouwverkeer (zie ook de reactie op vraag 1). |
| 5 | Ik heb een bedrijf aan de provinciale weg. Ik rijd met agrarische voertuigen richting Wieringermeer onder de N241 en N242 door. Kan er geen parallelweg worden aangelegd aan de noordkant van de N242, zodat je de oversteek bij de Tulpenkade/Leijerdijk niet hoeft te maken? | Waarschijnlijk moet het (landbouw)verkeer inderdaad soms wat langer wachten voordat het kan oversteken, doordat er door het weghalen van de verkeerslichten bij de kruising N242/N241 minder pauzes tussen de verkeersstromen zullen zijn. Eén en ander wordt doorgerekend door middel van dynamische verkeerssimulatie. Mocht het nodig blijken dan zullen maatregelen worden getroffen om de oversteekbaarheid te verbeteren. Opwaardering van het fietspad tot parallelweg heeft nogal wat voeten in de aarde, omdat dan het dijklichaam moet worden aangepast. De technische consequenties (en dus ook kosten) zullen groot zijn. |
| 6 | Het is toch veiliger een apart fietspad aan te leggen? | Dat zou in theorie optimaal zijn, maar we moeten het ruimtebeslag beperken en de kosten ook. Zie ook de reactie op vraag 1. |
| 7 | Het fietspad richting Schagen wordt nu veel gebruikt door autoverkeer. Wat wordt hieraan gedaan? | Buiten het project N242 Smuigelweg-Verlaat wordt reeds nagedacht over maatregelen om autoverkeer via het fietspad onmogelijk te maken. |
| 8 | Hoe voorkom je dat het parallelverkeer gebruik maakt van het fietspad bij de N241 ten noorden van de Niedorpervaart? | Zie de reactie op vraag 7. |

| | | |
|--|---|--|
| 9 | Er komen veel scholieren per fiets naar de bushaltes toe. De bushaltes liggen langs de N242, maar fietsers moeten over de parallelroute. Hoe komen fietsers op een veilige manier bij de bushaltes? En komen er voldoende fietsparkeermogelijkheden? | In de toekomstige situatie komen de bushaltes op een andere plaats terug. De bushaltes zijn bereikbaar met een voetpad en liggen vlakbij de parallelweg en/of het fietspad. Het is voor fietsers en voetgangers goed mogelijk om veilig bij de bushaltes te komen. Op dit ogenblik is er nog niet gekeken naar het aantal fietsparkeerplaatsen dat nodig is nabij de bushalte. Onderzocht zal worden hoeveel fietsparkeerplaatsen er nodig zijn. |
| 10 | Het blijkt dat bij ontsluitingswegen en parallelwegen vrijliggende fietspaden nodig zijn om te voorkomen dat fietsers letterlijk dood worden gereden door grote en zware voertuigen. Landbouwverkeer mag een breedte hebben van 3,50 meter. Oogstmachines mogen een breedte hebben van 4,00 meter. Landbouw verkeer mag wel 18 meter lang zijn en de hoogte is u vast wel bekend. Houdt dus rekening met draaicirkels en fietsers. Ik denk dat u goede notie moet nemen van het belang voor het handhaven van fietspaden. Alleen op vrij liggende fietspaden is de fietser gewoonweg het veiligst. | Zie de reactie op vraag 1. |
| 11 | Route langzaam verkeer aan de noordzijde van de weg laten lopen. | Zie de reactie op vraag 5. |
| Thema: Ontwerp T-aansluiting parallelweg-N241 | | |
| 1 | Is de bocht niet te krap voor grote agrarische voertuigen? | In een verkeerssimulatiemodel is het gebruik van de bocht met grote landbouwvoertuigen getest. Dit blijkt te lukken. |
| 2 | Op dit kruispunt zal er een onveilige situatie ontstaan, omdat het langzame verkeer (soms wel 18 meter lang) komende van de parallelweg een rijstrook moet oversteken voordat het op de rijstrook kan invoegen richting Schagen. Door de nieuw te vormen turborotonde op de kruising van de N 241 en de N 242 zal er zeker in de spits een continue stroom van verkeer zijn dat 80 km per uur rijdt (de afstand van de kruising met de turborotonde is 350 meter, het verkeer zal dan al 80 km per uur rijden als ze het kruispunt passeren) waar het langzame verkeer niet zomaar kan invoegen met hun combinatie. De bestuurders van het langzame verkeer zullen als het te lang duurt met enig risico proberen in te voegen met alle gevolgen van dien. Het gaat hierbij om een aanzienlijke | Waarschijnlijk moet het langzame verkeer inderdaad soms wat langer wachten voordat het kan oversteken, doordat er door het weghalen van de verkeerslichten bij de kruising N242/N241 minder pauzes tussen de verkeersstromen zullen zijn. Eén en ander wordt doorgerekend door middel van dynamische verkeerssimulatie. Mocht het nodig blijken dan zullen maatregelen worden getroffen om de oversteekbaarheid te verbeteren. |

| | | |
|---|---|---|
| | hoeveelheid langzaam verkeer dat in de spits het kruispunt wil passeren (vooral tijdens de oogsttijd). Dit zelfde probleem ontstaat er voor de bewoners van de Oude Verlaatweg. Deze kunnen met hun voertuig (zowel snel als langzaam) niet invoegen tijdens de spits. In de huidige situatie met de stoplichten is er af en toe een moment van rust door de stoplichten waar wij kunnen invoegen met ons voertuig, door de turbotonde verdwijnen deze rustmomenten en is invoegen (bijna) niet mogelijk. Door dezelfde reden is het voor de fietser en voetgangers van de Oude Verlaatweg zeer lastig om over te steken tijdens de spits. Een oplossing voor dit probleem zou een rotonde (of stoplichten) kunnen zijn. Het verkeer moet dan dusdanig afremmen zodat het verkeer van de parallelweg en de Oude Verlaatweg kunnen invoegen. | |
| 3 | Is de situatie bij de kruising van de parallelstructuur en N241 wel veilig voor fietsers? | Om ervoor te zorgen dat fietsers veilig kunnen oversteken wordt een middengeleider gerealiseerd, zodat fietsers in twee keer kunnen oversteken. |
| Thema: Ontwerp plateaus / drempels | | |
| 1 | N.a.v. de vraag of plateaus gerealiseerd moeten worden op de kruisingen van de parallelwegen, antwoorden de aanwezigen dat deze vervelend zijn voor agrarisch verkeer en dus liever niet gerealiseerd moeten worden. | Vooralsnog zullen geen plateaus worden gerealiseerd, ook niet op de kruisingen van de parallelwegen onderling. Doordat het profiel van de parallelweg verandert ten opzichte van het gepresenteerde ontwerp (zie de reactie op vraag 1 onder 'ontwerp parallelweg') vervalt de noodzaak van plateaus. Mocht de situatie in de toekomst hier aanleiding toe geven, bijvoorbeeld doordat voertuigen toch te hard rijden, dan kunnen later eventueel alsnog plateaus worden aangebracht. |
| 2 | Schaf de drempels af en maak er een 70 km weg van. | Het is niet de bedoeling dat de parallelweg een alternatief wordt voor het verkeer dat op de provinciale weg kan rijden. Deze is uitsluitend bedoeld voor fietsers, agrarisch verkeer en bestemmingsverkeer, en wordt daarom ook zo ingericht (zie de reactie op vraag 1 onder 'ontwerp parallelweg'). De bijbehorende maximum snelheid bedraagt 60 km/uur en wordt voor de veiligheid van fietsers mogelijk verlaagd naar 30 km/uur. Voor wat betreft de drempels (plateaus): zie de reactie op vraag 1. |
| 3 | Plateaus zijn geen goede combinatie met agrarisch verkeer. | Zie de reactie op vraag 1. |

| Thema: Ontwerp (overig) | | |
|---|--|--|
| 1 | Hoe verloopt het fietsverkeer vanuit Waarland naar de Laanderweg in de nieuwe situatie? | Dit blijft onveranderd. |
| 2 | Hoe zal het langzaam verkeer in de nieuwe situatie richting Smuigelweg rijden? | Fietsers blijven gebruik maken van de bestaande fietstunnel. Voor het landbouwverkeer komt er een doorsteekje naar de spoorwegovergang. Deze spoorwegovergang is met spoorbomen beveiligd. |
| 3 | Is het mogelijk direct af te slaan naar Wieringermeer? | Dat kan volgens het huidige ontwerp. |
| 4 | Moet er geen aansluiting komen bij Texaco? | In principe zal er geen aftakking worden gerealiseerd vanaf de A.C. de Graafweg: het tankstation blijft bereikbaar vanaf de huidige in- en uitgang. |
| 5 | Is het niet veiliger om fietsers overal ongelijkvloerse kruisingen te geven? | Theoretisch gezien zou het optimaal zijn wanneer fietsers overal ongelijkvloers konden kruisen. Echter het lang niet overal nodig: vaak is ook een gelijkvloerse kruising een veilige oplossing. Bovendien is ongelijkvloers kruisen dikwijls niet haalbaar (niet inpasbaar en/of te hoge kosten). In dit project worden op de plaatsen waar dit uit oogpunt van veiligheid wenselijk is ongelijkvloerse kruisingen gerealiseerd (ongelijkvloerse kruisingen met het snelverkeer op de N242 en de N241 aan de noordzijde van de turborotonde). |
| 6 | N.a.v. de vraag of een keervoorziening gewenst is op de Laanderweg (doordat de aantakking op de N242 wordt afgesloten en de spoortunnel te laag is voor hoge voertuigen) geven de aanwezigen het antwoord: ja. Verder wordt geadviseerd een lus 'met de klok mee' te maken omdat de huidige dam anders te smal is. | Er zal een keervoorziening worden gerealiseerd. Indien mogelijk zal dit een keerlus worden. |
| Thema: Geluid / akoestisch onderzoek | | |
| 1 | Wat zijn de resultaten van het geluidsonderzoek voor de woning aan Smuigelweg 7? | Deze woning ligt niet binnen de onderzoekszone van de Wet geluidhinder, omdat het hart van de aan te leggen weg niet afwijkt van de huidige situatie. Deze woning is daarom niet meegenomen in het akoestisch onderzoek. |
| 2 | Mijn voorstel is of er tijdens de reconstructie een geluidsscherm (transparant) of iets dergelijks geplaatst kan worden. | Het is op dit moment nog niet bekend hoe de werkzaamheden uitgevoerd gaan worden, en in welke mate en voor welke duur deze geluidhinder met zich meebrengen. Er zullen randvoorwaarden aan de aannemer worden gesteld m.b.t. het geluid. Indien nodig zal hij beschermende maatregelen treffen om het geluid te beperken. |

| | | |
|---|--|--|
| 3 | Neemt het geluid toe als gevolg van de reconstructie van de N242 Smuigelweg-Verlaat? | De hoeveelheid verkeer neemt door de reconstructie van de N242 Smuigelweg-Verlaat niet toe. Echter door de autonome jaarlijkse groei van het verkeer, zal er in de toekomst wel degelijk sprake zijn van toename van de geluidbelasting. Om dit te compenseren zal geluidreducerend asfalt worden toegepast. |
| 4 | Komen er in de nieuwe situatie geluidsschermen bij de rotondes? | Zie de reactie op vraag 3. Op dit moment lijkt het niet waarschijnlijk dat er geluidsschermen zullen komen. |
| 5 | Wanneer zijn de verkeerstellingen uitgevoerd die als basis dienen voor de geluidsberekeningen? | Deze tellingen zijn uitgevoerd in 2008. Zie ook de reactie op vraag 4 onder 'doorstroming van het verkeer'. |
| Thema: Natuur / flora en fauna | | |
| 1 | Wat houden de plannen voor flora en fauna in? | De akker ten noorden van de N242 (naast de toekomstige turborotonde) wordt groen en ecologisch ingericht. Er wordt gewerkt aan een wandelroute. Belangrijk is om dieren de kans te geven om zich langs onder andere de Nedorpervaart te verplaatsen door de provincie. Daarom worden ook flora- en faunapassages gerealiseerd: groene zones voor groen en dieren onder de brug door langs het water. |
| 2 | Er is gesproken over flora en fauna passages. Wat gaat er precies gebeuren? | Zie reactie op vraag 1. Detailuitwerking voor het gebied is nog in de maak. |
| Thema: Uitvoeringsperiode / overlast | | |
| 1 | Wordt de N242 tijdens de werkzaamheden gedurende een periode helemaal afgesloten? | Het is de bedoeling dat het verkeer op de N242 en de N241 tijdens de uitvoering van het werk zo min mogelijk wordt beperkt in de doorstroming. Om hinder te beperken wordt de turborotonde buiten de huidige weg aangelegd. Overlast valt echter niet te voorkomen, doordat bijvoorbeeld omleidingen of omzettingen naar een tijdelijke of definitieve weg nodig zijn. De weg zal tijdens de werkzaamheden open blijven, met uitzondering van enkele uren afsluiting ten behoeve van bijvoorbeeld het asfalteren. De provincie zal dit waar mogelijk doen in een nacht of weekend. |
| 2 | Wat wordt er gedaan aan het sluipverkeer tijdens de werkzaamheden? | Tijdens de werkzaamheden worden de wegen zoveel mogelijk open gehouden voor het verkeer, om zo min mogelijk sluipverkeer te genereren. Helaas is overlast gedurende de werkzaamheden onontkoombaar. De provincie zal echter er alles aan doen om de overlast zoveel mogelijk te beperken. |

| | | |
|---|--|--|
| 3 | Is de bevaarbaarheid en de bevlotbaarheid van de kanalen gewaarborgd tijdens de uitvoering? | Het is een complex vraagstuk hoe zowel het wegverkeer als het vaarverkeer doorgang kunnen blijven vinden tijdens de werkzaamheden. Voor beide groepen is enige hinder niet te voorkomen. De doorvaarten zijn meestal open, maar in korte periodes zal een stremming niet te voorkomen zijn. Dat zal de provincie waar mogelijk in de wintermaanden doen, buiten het vaarseizoen voor recreatievaart. De heer Van de Fluit heeft aan het begin van de informatieavond namens diverse belanghebbenden een boekwerk ingeleverd waarin wensen en aandachtspunten zijn opgenomen. Hiermee zal zoveel mogelijk rekening worden gehouden. |
| 4 | Blijft de doorvaart gewaarborgd? Er is tenminste 6 meter breedte nodig voor een mogelijke doorgang | Aan de aannemer die het werk gaat uitvoeren worden eisen gesteld ten aanzien van doorvaart en stremming. Zie ook de reactie op vraag 3. |
| 5 | Is er een contactpersoon in de weekenden gedurende de uitvoering? | Er zal een aanspreekpunt komen waar u gedurende werktijden met uw vragen, opmerkingen en klachten terecht kunt. Daarnaast zal er een aanspreekpunt komen dat ook buiten werktijden bereikbaar is voor spoedgevallen. |