



Medemblik DEK-terrein

Verkeersanalyse DEK-terrein Medemblik

Gemeente Medemblik

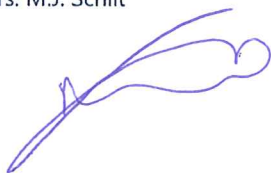
17 maart 2017

Project Medemblik DEK-terrein
Document Verkeersanalyse DEK-terrein Medemblik
Status Definitief 03
Datum 17 maart 2017
Referentie WNM2-1-P/17-003.918

Opdrachtgever Gemeente Medemblik
Projectcode WNM2-1-P
Projectleider drs. M.J. Schilt
Projectdirecteur ing. M.T. Marshall MTech

Auteur(s) ing. K. Scherphof, mevrouw ing. M.P. van de Graaff
Gecontroleerd door mevrouw M.W. Andela MSc
Goedgekeurd door drs. M.J. Schilt

Paraaf



Adres Witteveen+Bos Raadgevende ingenieurs B.V.
Van Twickelostraat 2
Postbus 233
7400 AE Deventer
+31 (0)570 69 79 11
www.witteveenbos.com
KvK 38020751

Het kwaliteitsmanagementsysteem van Witteveen+Bos is gecertificeerd op basis van ISO 9001.
© Witteveen+Bos

Niets uit dit document mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt in enige vorm zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Witteveen+Bos Raadgevende ingenieurs B.V. noch mag het zonder dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waarvoor het is vervaardigd, behoudens schriftelijk anders overeengekomen. Witteveen+Bos aanvaardt geen aansprakelijkheid voor enigerlei schade die voortvloeit uit of verband houdt met het wijzigen van de inhoud van het door Witteveen+Bos geleverde document.

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	Werkwijze	1
1.3	Leeswijzer	2
2	HUIDIGE SITUATIE	3
2.1	Projectgebied	3
2.2	Intensiteit directe omgeving	4
3	VERKEERSPRODUCTIE EN -ATTRACTIE	6
3.1	Algemeen	6
3.2	Toekomstige verkeersproductie en -attractie	6
4	VERKEERSKUNDIGE EFFECTEN OP HET OMLIGGENDE WEGENNET	8
4.1	Algemeen	8
4.2	Ontsluiting plangebied op omliggende wegen	8
4.3	Toekomstige verkeersintensiteiten op omliggende straten	9
4.3.1	Toekomstige intensiteit bij ontsluiting via Vlietsingel (ontsluitingsweg A)	9
4.3.2	Toekomstige intensiteit bij ontsluiting via Vlietsingel en Oosterdijk (ontsluitingsweg A+B)	11
4.4	Ontsluiting bijzondere doelgroepen	12
4.5	Openbaar vervoer	13
4.6	Langzaam verkeer	13
5	PARKEREN	14
5.1	Parkeerbeleid	14
5.2	Parkeerbehoefte	14
5.3	Parkeeroplossing	15
6	CONCLUSIE	17

6.1	Algemeen	17
6.2	Verkeersproductie en -attractie en parkeren	17
6.3	Verkeersontsluiting	17

Laatste pagina	17
----------------	----

Bijlage(n)	Aantal pagina's
-------------------	------------------------

1

INLEIDING

1.1 Aanleiding

Met het vrijkomen van sportvelden, enkele jaren geleden, ontstond nabij het oude stadscentrum van Medemblik de mogelijkheid voor de ontwikkeling van woningen. De sportvelden op het DEK-terrein zijn sinds 2008 niet meer in gebruik. De gemeente Medemblik is voornemens het DEK-terrein, gelegen aan de kern van de stad, te ontwikkelen tot een (compacte) dorpse woningbouwlocatie. De plannen omvatten de bouw van circa 72 woningen op een bruto oppervlakte van 4,8 hectare.

De gemeente Medemblik heeft Witteveen+Bos gevraagd een verkeerskundige analyse uit te voeren. Hierin wordt onderzocht wat de gevolgen van realisatie van het plan zullen zijn voor de verkeerssituatie. Ook het aspect parkeren komt aan de orde.

Dit verkeersonderzoek heeft twee functies:

- 1 het geeft de gemeente Medemblik inzicht in de verkeersintensiteit in en rondom het plangebied;
- 2 het dient als onderbouwing bij de te doorlopen ruimtelijke ordeningsprocedures.

1.2 Werkwijze

In deze verkeersanalyse wordt aandacht besteed aan drie verschillende verkeeraspecten:

- 1 de huidige en toekomstige verkeersproductie en -attractie vanuit het plangebied;
- 2 de verkeersafwikkeling en ontsluiting van de toekomstige vervoersstromen van en naar de planlocatie;
- 3 parkeren in het plangebied.

Ad 1

Met behulp van de 'Publicatie 317 Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' van het CROW is een inschatting gemaakt van de hoeveelheid verkeer die naar verwachting in de toekomst van en naar de planlocatie 'DEK-terrein' komt.

Ad 2

Het geschatte verkeersaanbod is vervolgens gebruikt om een berekening te maken van de hoeveelheid extra verkeer die de toevoerwegen van en naar het plangebied moeten verwerken. Naast de verkeersontsluiting en -afwikkeling voor het autoverkeer is daarbij aandacht geweest voor de ontsluiting van voetgangers, fietsers en hulpdiensten.

Ad 3

Tot slot is aandacht besteed aan het aspect parkeren. Met behulp de 'Nota Parkeernormen'¹ is berekend hoeveel parkeerplaatsen gewenst zijn om de toekomstige parkeervraag te kunnen opvangen. Daarbij is rekening gehouden met het gebruik van parkeerplaatsen door bezoekers.

¹ Nota Parkeernormen, Gemeente Medemblik, 6 maart 2014.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 staat een beschrijving van de huidige situatie. Hoofdstuk 3 gaat in op de verkeersproductie- en attractie van de toekomstige woonwijk. De verkeerskundige effecten van de verkeerstoename op het omliggende wegennet staan in hoofdstuk 4 beschreven. De parkeerbehoefte van de woningen is bepaald en is toegelicht in hoofdstuk 5. De conclusies van de verkeerskundige analyse staan in hoofdstuk 6.

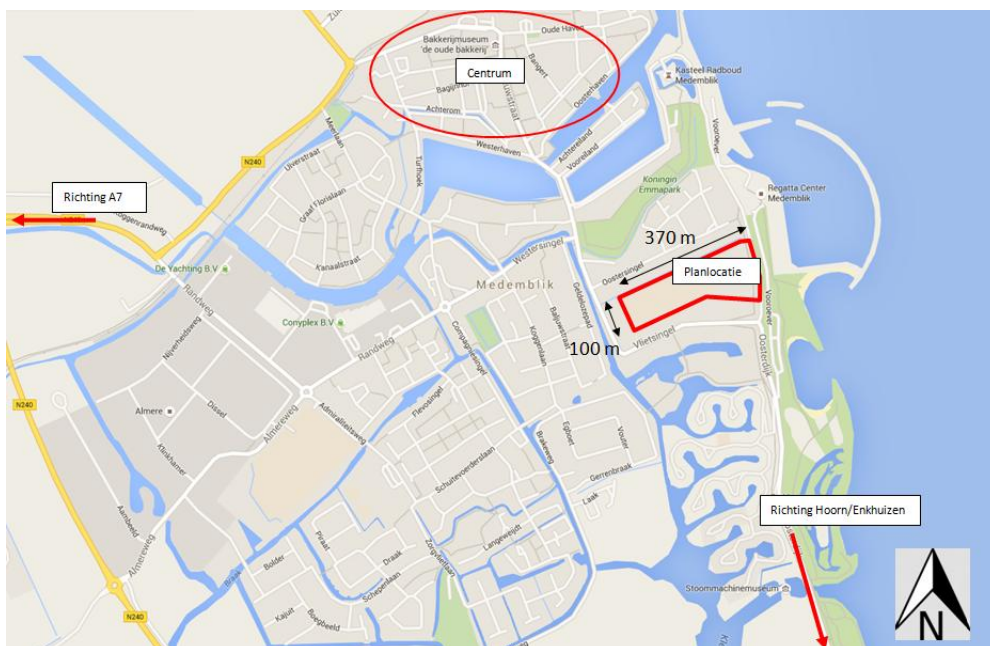
2

HUDIGE SITUATIE

2.1 Projectgebied

De planlocatie betreft het plangebied 'DEK-terrein'. Het DEK-terrein wordt gekenmerkt door de ligging tussen de oude stadskern en de IJsselmeerkust. De planlocatie is ongeveer 370 meter lang bij 100 meter breed en is weergegeven in afbeelding 2.1.

Afbeelding 2.1 Overzichtskaart van het plangebied (bron: Google Maps, 2016)



Het gebied ligt op ongeveer 1 kilometer afstand van het centrum van Medemblik. Het centrum ligt ten noorden van het plangebied en is vanuit het plangebied te bereiken via de Vlietsingel en de Oostersingel. De A7 is vanuit de planlocatie te bereiken via de Westersingel en de Randweg. Via de Vlietsingel in zuidelijke richting is Hoorn/Enkhuizen bereikbaar. Het DEK-terrein wordt in de huidige situatie voor voetgangers, fietsers en gemotoriseerd verkeer ontsloten via de zuidzijde. Deze weg sluit aan op de Vlietsingel.

De Vlietsingel en Oostersingel liggen in een 30 km/u gebied. Langs de Vlietsingel ligt een vrijliggend tweerichtingen fietspad en zijn parkeerstroken aanwezig. De Oostersingel heeft rode fietsstroken. Op de Westersingel geldt een maximumsnelheid van 50 km/u en daar zijn fietsstroken aanwezig. Op de Oosterdijk geldt ook een maximumsnelheid van 50 km/u, maar daar ligt aan de westzijde een vrijliggende tweerichtingen fietspad.

Toen de locatie nog in gebruik was als voetbalclub, genereerde deze bestemming met name 's avonds en in het weekend verkeer. Aangezien het sportterrein niet meer in gebruik is genereert het op dit moment geen

verkeer. De parkeerplaats, die ruimte biedt aan 22 auto's, wordt op dit moment voornamelijk gebruikt door bewoners (of bezoekers) van de Vlietsingel (tevens zichtbaar in afbeelding 2.2 (rechts bovenin)).

Afbeelding 2.2 Planlocatie (Bron: de Gemeente Medemblik, 2016)

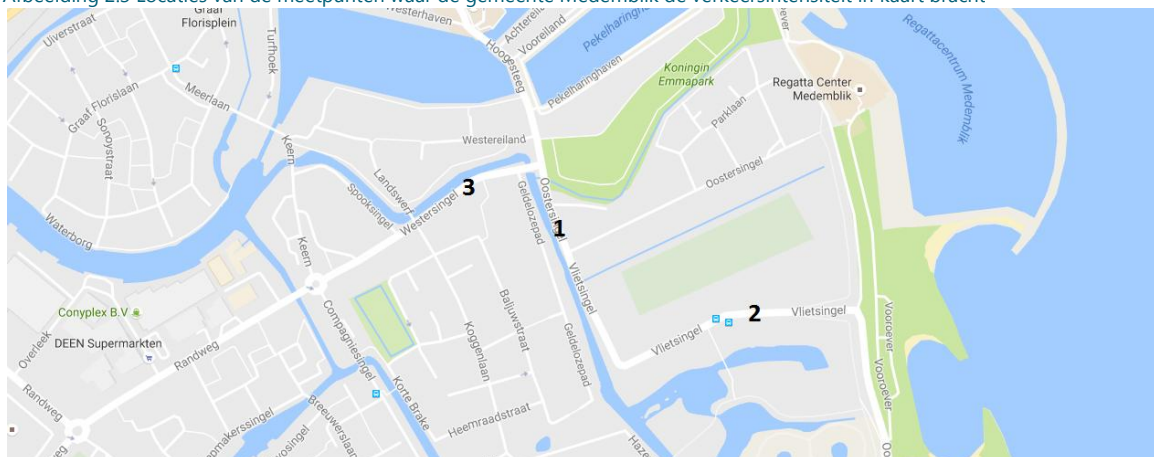


2.2 Intensiteit directe omgeving

In 2010 heeft de gemeente Medemblik tellingen laten uitvoeren op een aantal punten langs de bestaande verkeersstructuur rondom het plangebied (zie ook afbeelding 2.3):

- 1 Oostersingel, tussen de Westersingel en de Vlietsingel;
- 2 Vlietsingel, tussen de Oosterdijk en de Oostersingel;
- 3 Westersingel, tussen de Oostersingel en de Randweg.

Afbeelding 2.3 Locaties van de meetpunten waar de gemeente Medemblik de verkeersintensiteit in kaart bracht



De verkeerscijfers uit 2010 zijn aan de hand van een autonoom groeipercantage opgehoogd naar het jaar 2017 om de huidige intensiteit in beeld te brengen. De autonome groei is bepaald op basis van permanente telpunten¹ van twee provinciale wegen² in de directe omgeving van Medemblik. Op de N240 - N239 Westerzeedijk - Almereweg is het verkeer tussen 2010 en 2015 licht gedaald, terwijl op de N240 - Wagenpad - Westerdijk/Overtoom sprake was van een zeer lichte stijging. Ondanks dat het verkeer op omliggende wegen niet of nauwelijks groeit, zijn we bij deze verkeerskundige analyse toch uitgegaan van een laag groeipercantage van 0,5 % per jaar. Dit percentage wordt in dergelijke studies vaker toegepast omdat dan uit wordt gegaan van worstcase scenario. In tabel 3.1 zijn de gemeten werkdagintensiteiten voor 2010 en de berekende voor 2017 (afgerond op 50-tallen) weergegeven³.

Tabel 2.1 Motorvoertuigen/werkdag in 2010 en 2017 op de punten uit afbeelding 3.2

Telpuntlocatie	mvt/werkdag 2010 (telling)	mvt/werkdag 2017 (berekend)
Oostersingel, tussen de Westersingel en de Vlietsingel (1)	3.719	3.850
Vlietsingel, tussen de Oosterdijk en de Oostersingel (2)	2.982	3.100
Westersingel, tussen de Oostersingel en de Randweg (3)	5.730	5.950

¹ Noordholland.databank.nl.

² Telpunt 1: N240 - N239 Westerzeedijk - Almereweg en Telpunt 2: N240 - Wagenpad - Westerdijk/Overtoom.

³ Verkeerscijfers gemeente Medemblik 2010, uitgegeven door de gemeente Medemblik 2012.

3

VERKEERSPRODUCTIE EN -ATTRACTIE

3.1 Algemeen

De realisatie van een woonwijk op het DEK-terrein leidt tot een verandering van het verkeersaanbod en verkeersstromen. De wegen op en in de omgeving van de planlocatie moeten het extra verkeer kunnen verwerken. In dit hoofdstuk is de verwachte verkeerstoename berekend en zijn de effecten daarvan beschreven.

3.2 Toekomstige verkeersproductie en -attractie

In het beleid van de gemeente Medemblik zijn geen kencijfers voor verkeersgeneratie opgenomen. Het extra verkeer is daarom berekend op basis van de landelijke CROW-richtlijnen¹. Bij de berekening van de hoeveelheid verkeer is rekening gehouden met de mate van stedelijkheid 'weinig stedelijk'. Dit is gebaseerd op de omgevingsadressendichtheid van de gemeente Medemblik afkomstig van het CBS² (508 per vierkante kilometer). Voor het projectgebied is de stedelijke zone 'schil centrum gehanteerd'.

In de kencijfers is een uitsplitsing gemaakt tussen diverse woningtypen. Elk woningtype genereert namelijk weer een ander aantal motorvoertuigbewegingen per weekdagemaal. In tabel 3.1 zijn de verschillende kengetallen voor verkeersgeneratie en bijbehorende woningtypen voor de CBS-stedelijkheidsgraad 'weinig stedelijk' weergegeven³.

Tabel 3.1 CROW kentallen voor verkeersgeneratie per woningtype in plangebied

Woningtype	Minimaal CROW kental	Maximaal CROW kental	gemiddeld CROW kental
tussen/hoekwoning (koop)	6,9	7,7	7,3
twee-onder-één-kap (koop)	7,3	8,1	7,7
etage duur (huur)	5,5	6,3	5,9
vrijstaande woning (koop)	7,7	8,5	8,1
sociale woning (huur)	5,0	5,8	5,4

CROW geeft twee mogelijke kentallen, een minimaal en een maximaal kental. Voor de berekening van het extra verkeer is, zoals gebruikelijk, het gemiddelde van deze twee gehanteerd.

¹ CROW publicatie 317 'kencijfers parkeren en verkeersgeneratie'.

² CBS, wijken en buurten 2015.

³ Publicatie 317 'kencijfers parkeren en verkeersgeneratie', CROW, 2012.

Op basis van een inventarisatie onder geïnteresseerde woningzoekenden is door de gemeente Medemblik een eerste concept woningbouwprogramma opgesteld. Deze input van het aantal woningen dient als input voor de berekening van de verkeersgeneratie.

In tabel 3.2 is het door de gemeente aangeleverde aantal woningen en de daarbij behorende verkeersgeneratie op basis van CROW-richtlijnen opgenomen. Het woningbouwplan op het DEK-terrein genereert naar schatting circa 506 motorvoertuigbewegingen per weekdagemaal. De weekdagintensiteit is omgerekend naar werkdag door een factor 1,11¹ te hanteren. Dit komt neer op $506 * 1,11 = 562$ motorvoertuigbewegingen per werkdag.

Tabel 3.2 Verkeersgeneratie

Woningtype	Geschatte vraag (aantal woningen)	Gemiddelde verkeersproductie en attractie per woning op een weekdag	Verkeersgeneratie in motorvoertuigbewegingen per weekdag
rijwoning (koop) en CPO	10	7,3	73
twee onder één kap	10	7,7	77
appartement (duurdere huur)	18	5,9	107
vrijstaande woning	24	8,1	195
sociale huur	10	5,4	54
totalen	72		506

¹ Weekdag-werkdag factor voor de functie 'wonen' conform CROW publicatie 317 (pagina 23).

4

VERKEERSKUNDIGE EFFECTEN OP HET OMLIGGENDE WEGENNET

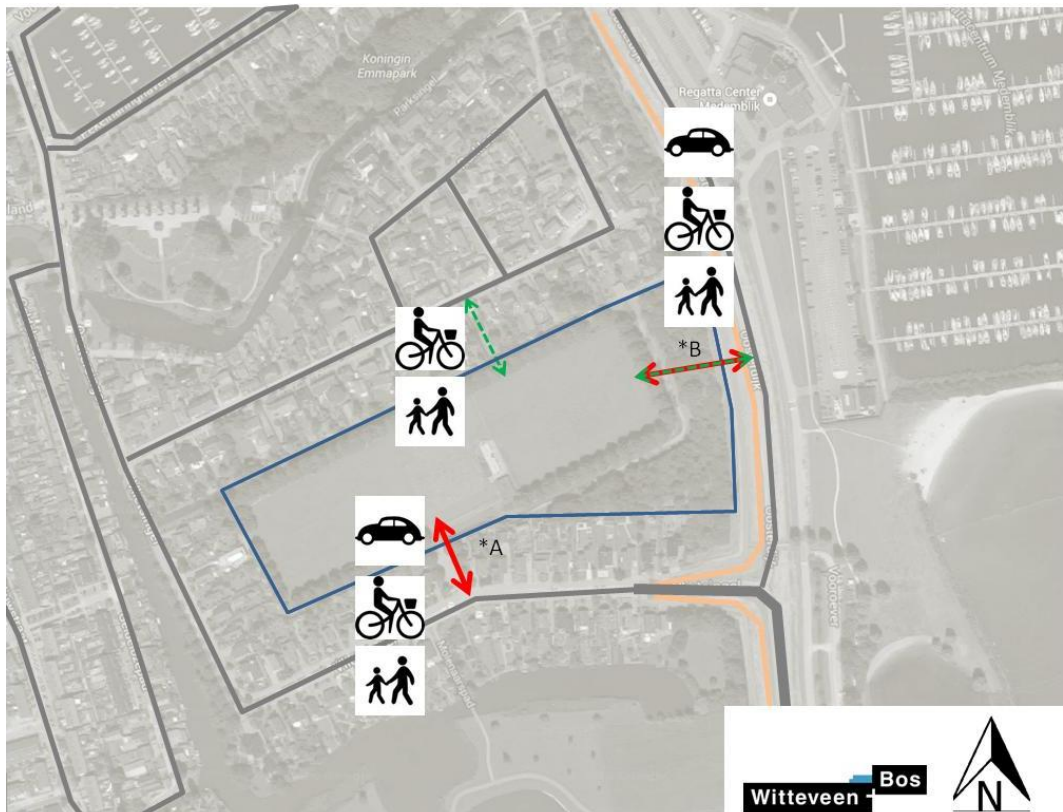
4.1 Algemeen

Ruimtelijke plannen kunnen gevolgen hebben voor de bereikbaarheid van huidige bebouwing en de verkeersveiligheid van het bestaande wegennetwerk. In dit hoofdstuk worden de verkeerskundige effecten op de omliggende wegen door de voorgenomen nieuwbouw op het DEK-terrein geanalyseerd. Hierbij wordt onder andere aandacht besteed aan de ontsluitingsmogelijkheden op het bestaande wegennetwerk, openbaar vervoer, bijzondere voertuigen en langzaam verkeer.

4.2 Ontsluiting plangebied op omliggende wegen

Het plangebied wordt voor het gemotoriseerd verkeer primair ontsloten op de Vlietsingel (ontsluiting A). Als variant is tevens onderzocht wat de effecten zijn als er een tweede ontsluiting op de Oosterdijk wordt gerealiseerd (ontsluiting B). Fietsverkeer en voetgangers worden ook via de ontsluitingswegen op de Vlietsingel en eventueel de Oosterdijk ontsloten. Er komt tevens een extra ontsluiting voor fietsers en voetgangers aan de noordkant van het plangebied richting de Oostersingel. Op afbeelding 4.1 zijn de ontsluitingen van het plangebied schematisch weergegeven.

Afbeelding 4.1 Ontsluitingen plangebied



4.3 Toekomstige verkeersintensiteiten op omliggende straten

In hoofdstuk 3 is berekend dat door de realisatie van de woningen in het plangebied het aantal motorvoertuigbewegingen op een werkdag met circa 560 zal toenemen. Dit extra verkeer verdeelt zich over de Vlietsingel, Oostersingel en Westersingel. Er is een inschatting gemaakt van toekomstige intensiteiten op deze drie wegen, op basis van de ligging van het plangebied in Medemblik ten opzichte van omliggende bestemmingen.

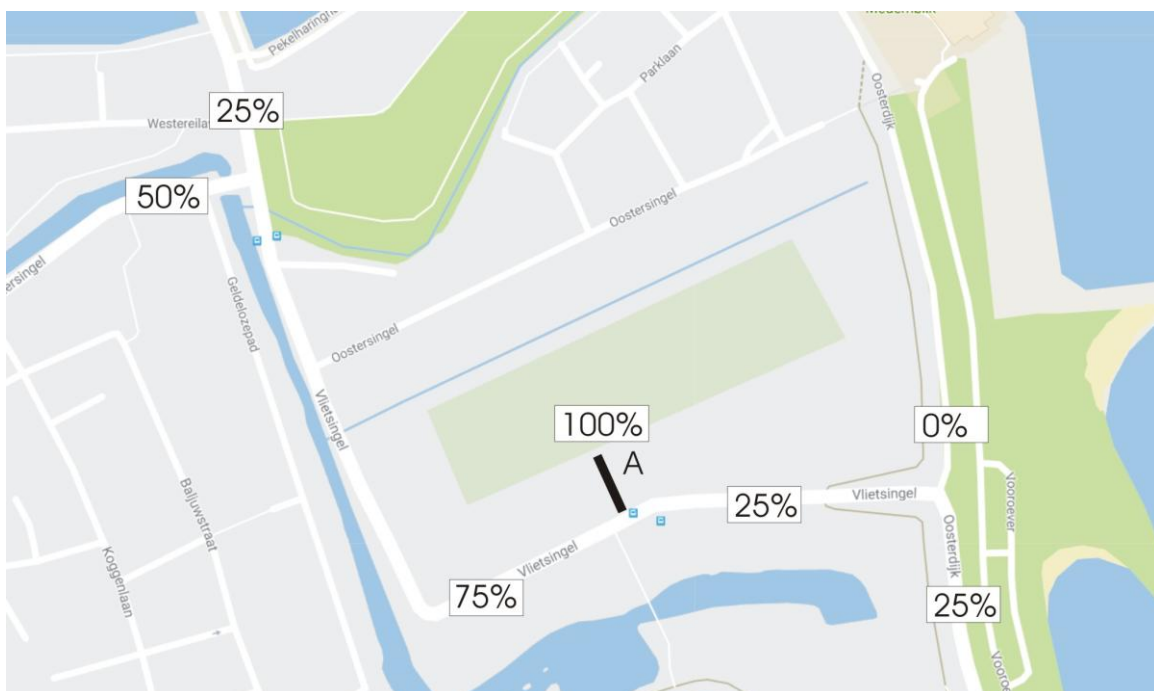
Het is aannemelijk dat het merendeel van het verkeer vanuit de planlocatie richting het noorden vertrekt. Hier liggen de belangrijkste bestemmingen. Op grotere afstand is er de A7 richting Zaanstad/Amsterdam en Den Oever, of de N239 richting Heerhugowaard/Alkmaar. Op kortere afstand is er het centrum van Medemblik en de N240 richting Wieringerwerf. Richting het zuiden zal enkel verkeer rijden dat naar Enkhuizen en verder moet (bijvoorbeeld Lelystad). Dit deel zal naar verwachting aanzienlijk minder zijn dan het verkeer dat richting de A7 en het noorden moet.

4.3.1 Toekomstige intensiteit bij ontsluiting via Vlietsingel (ontsluitingsweg A)

Op basis van de omliggende bestemmingen zijn de volgende aannames gedaan over de verdeling van het extra verkeer als gevolg van de ontwikkeling (in afbeelding 4.2 zijn de aannames gevisualiseerd):

- 75 % van de motorvoertuigbewegingen komt of gaat naar het plangebied via het noorden (Vlietsingel/Oostersingel) en 25 % via het zuiden (Vlietsingel/Oosterdijk);
- van de 75 % van de motorvoertuigen die richting het noorden rijden gaat een gedeelte richting de A7 en een gedeelte richting het centrum en de N240. Aangenomen wordt dat het merendeel richting de N239/A7 gaat (50 % van de 75 %) en de overige voertuigen richting het centrum/N240 gaan (25 % van de 75 %);
- de voertuigen die richting het zuiden gaan of komen (25 %) rijden allemaal via de Vlietsingel naar de Oosterdijk (Zuid). Er gaan geen voertuigen naar de Oosterdijk (Noord), omdat deze route doodlopend is.

Afbeelding 4.2 Verdeling verkeer ontsluiting A



De nieuwe woonwijk op het DEK-terrein genereert naar verwachting circa 560 motorvoertuigbewegingen per werkdagemaal (zie paragraaf 3.2). Het extra verkeer verdeelt zich over het netwerk conform de hierboven

genoemde verdeling. Daardoor nemen de huidige verkeersintensiteiten op alle drie de wegvakken in het studiegebied toe zoals weergegeven is in tabel 4.1.

Tabel 4.1 Het verkeersaanbod op de wegen rondom het DEK-terrein bij ontsluiting op Vlietsingel

Wegvakken	Huidige intensiteit in mvt/werkdag	Geschatte maximale toekomstige intensiteit in mvt/werkdag	Maximale procentuele toename	Toelichting
Oostersingel, tussen de Westersingel en de Vlietsingel, en de Vlietsingel tot aan ontsluiting A (1)	3.850	4.270	11 %	huidige intensiteit, vermeerderd met 75 % van 562 mvt/dag
Vlietsingel, tussen de Oosterdijk en de ontsluiting A met het plangebied (2)	3.100	3.240	5 %	huidige intensiteit, vermeerderd met 25 % van 562 mvt/dag
Westersingel, tussen de Oostersingel en de Randweg (3)	5.950	6.230	5 %	huidige intensiteit, vermeerderd met 50 % van 562 mvt/dag

De wegen rondom het DEK-terrein worden kortom drukker dan in de huidige situatie. Per werkdag neemt de intensiteit op de Vlietsingel richting het noorden toe met maximaal 11 %. Op de Vlietsingel/Oosterdijk in zuidelijke richting neemt de intensiteit toe met maximaal 5 %.

Afbeelding 4.3 Vlietsingel



Ondanks dat deze percentages hoog lijken, is de verwachting dat het verkeer op een goede en veilige manier verwerkt kan worden. De Vlietsingel en Oostersingel zijn erftoegangswegen met een maximumsnelheid van 30 km/u. De Vlietsingel heeft een vrijliggend fietspad en een parkeerstrook. Op de Oostersingel zijn rode fietsstroken aanwezig. Volgens de principes van Duurzaam Veilig zijn intensiteiten tot circa 5.000 - 6.000 mvt/etmaal nog acceptabel als het gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer gemengd op de rijbaan wordt afgewikkeld. De te verwachten intensiteit op de Vlietsingel en Oostersingel liggen respectievelijk met circa 3.200 en 4.300 mvt/etmaal onder de grens van 5.000 - 6.000 mvt/etmaal. Het extra

verkeer kan naar verwachting goed verwerkt worden en doordat er fietsvoorzieningen aanwezig zijn, zorgt de toename van het autoverkeer niet tot grote verkeersveiligheidsrisico's.

De Westersingel is een gebiedsontslutingweg met een maximumsnelheid van 50 km/u. Er zijn fietsstroken en parkeervakken aanwezig. Een intensiteit van ruim 6.000 mvt/etmaal kan naar verwachting op een verkeersveilige manier afgewikkeld worden. Het profiel van de Westersingel is voldoende geschikt om deze hoeveelheid verkeer te kunnen verwerken.

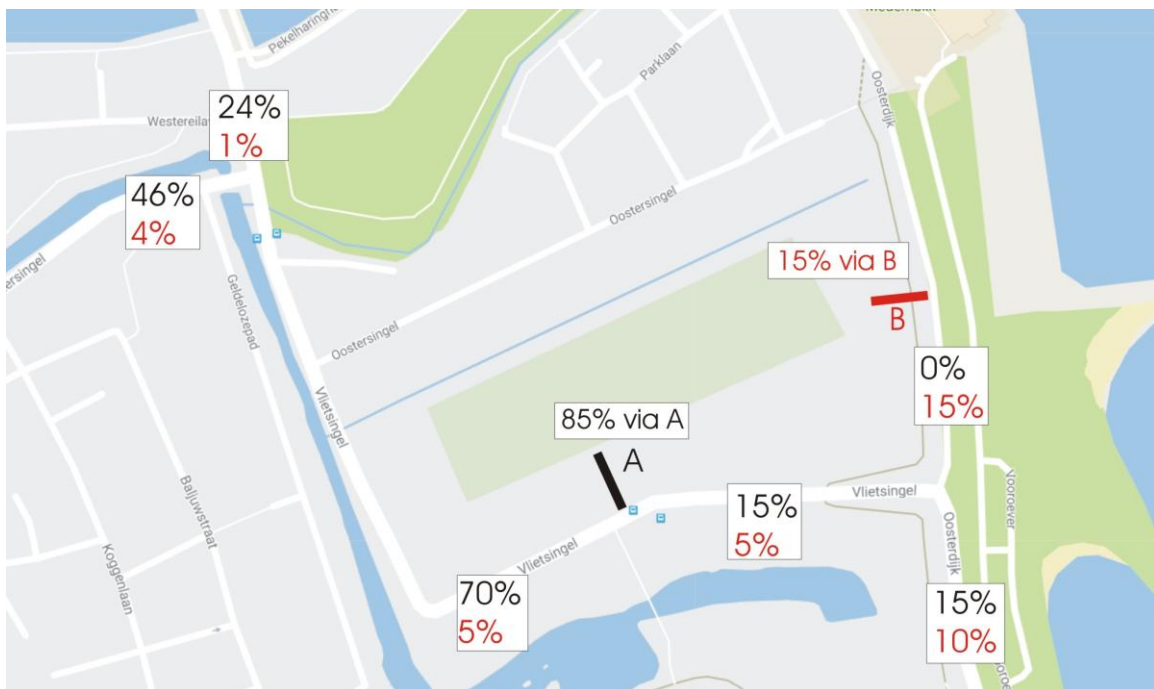
4.3.2 Toekomstige intensiteit bij ontsluiting via Vlietsingel en Oosterdijk (ontsluitingsweg A+B)

De gemeente Medemblik heeft gevraagd de verkeerskundige gevolgen van twee ontsluitingswegen te onderzoeken. Naast een ontsluiting via de Vlietsingel komt er in deze variant ook een ontsluiting op de Oosterdijk.

Aangezien het slechts een klein projectgebied betreft (circa 370m x 100m) is het niet aannemelijk dat een extra ontsluiting op de Oosterdijk de routes op groter niveau beïnvloedt. Hiermee wordt bedoeld dat verkeer richting de A7 en het centrum nog steeds via de Vlietsingel/Oostersingel rijdt en verkeer richting Enkhuizen via de Oosterdijk. In totaal zal dus nog steeds 75 % van het extra verkeer richting het noorden rijden en 25 % richting het zuiden.

Het verkeer zal zich wel verdelen over de ontsluitingswegen via de Vlietsingel (A) en Oosterdijk (B). Gezien positionering van ontsluitingsweg A midden in de nieuwe woonwijk en het feit dat het merendeel van het verkeer richting het noorden rijdt, zal ontsluiting A meer gebruikt worden dan ontsluiting B. Aangenomen is dat 85 % via ontsluiting A rijdt en 15 % via ontsluiting B. Op afbeelding 4.4 is de verdeling van het verkeer gevisualiseerd.

Afbeelding 4.4 Verdeling extra verkeer A+B



Bij de aanname dat 85 % via ontsluitingsweg A rijdt en 15 % via ontsluitingsweg B, betekent dit circa 480 motorvoertuigbewegingen per werkdag etmaal via A en circa 85 motorvoertuigbewegingen per werkdag etmaal via B. De te verwachten intensiteiten voor de toekomstige situatie met twee ontsluitingswegen is weer gegeven in tabel 4.2.

Tabel 4.2 Het verkeersaanbod op de wegen rondom het DEK-terrein bij ontsluiting op Vlietsingel (A) en Oosterdijk (B)

Wegvakken	Huidige intensiteit in mvt/werkdag	Geschatte maximale toekomstige intensiteit in mvt/werkdag	Maximale procentuele toename	Toelichting
Oostersingel, tussen de Westersingel en de Vlietsingel, en de Vlietsingel tot aan ontsluiting A (1)	3.850	4.270	11 %	huidige intensiteit, vermeerderd met 75 % van 562 mvt/dag
Vlietsingel, tussen de Oosterdijk en de ontsluiting A met het plangebied (2)	3.100	3.210	4 %	huidige intensiteit, vermeerderd met 20 % van 562 mvt/dag
Westersingel, tussen de Oostersingel en de Randweg (3)	5.950	6.230	5 %	huidige intensiteit, vermeerderd met 50 % van 562 mvt/dag

De toekomstige intensiteiten op de Oostersingel en Westersingel veranderen niet bij een extra ontsluiting van de nieuwe woonwijk en zijn gelijk aan de toekomstige intensiteiten als er alleen een ontsluiting is op de Vlietsingel. Op de Vlietsingel tussen de Oosterdijk en de ontsluiting A veranderen de verkeersstromen licht, De totale hoeveelheid verkeer neemt iets af. Ondanks de lichte wijziging in intensiteiten op de Vlietsingel zijn de conclusies met betrekking tot de afwikkeling en verkeersveiligheid zoals die zijn beschreven in paragraaf 4.3.1 zijn dan ook van toepassing op de variant met twee ontsluitingen.

Het is nog niet duidelijk hoe en waar de ontsluitingsweg B op de Oosterdijk aan gaat sluiten. Het noordelijk deel van de Oosterdijk is doodlopend, waardoor verwacht wordt dat de hoeveelheid verkeer daar beperkt is. In de zomermaanden zal het verkeersaanbod hoger zijn dan in de winter, omdat de Oosterdijk de ontsluitingsweg is voor onder andere de jachthaven Regatta Center Medemblik.

Het noordelijk deel van de Oosterdijk is erg smal, waardoor twee voertuigen elkaar alleen kunnen passeren als ze gebruik maken van de berm. Er bestaat daardoor grote kans dat berm kapot gereden worden wat weer verkeersveiligheidsrisico's met zich mee brengt. Er wordt aanbevolen om bij de uitwerking van ontsluitingsweg B, ook het deel van de Oosterdijk mee te nemen dat gebruikt gaat worden door verkeer van en naar de nieuwe woonwijk. De nieuwe ontsluitingsweg B zal het bestaande vrijliggende fietspad op een verkeersveilige manier moeten kruisen.

4.4 Ontsluiting bijzondere doelgroepen

Aandachtspunt voor de infrastructuur in het plangebied is de bereikbaarheid van bijzondere voertuigen. Hierbij moet bijvoorbeeld worden gedacht aan strooiwagens, verhuishagens en vuilniswagens. Deze voertuigen moeten alle woningen goed kunnen bereiken. Dit kan betekenen dat er bijvoorbeeld een keerlus gerealiseerd moet worden. Op de omliggende wegen zullen deze voertuigen niet voor problemen zorgen, omdat ze daar immers nu ook al rijden.

Vanuit de hulpdiensten is het noodzakelijk dat de ontwikkeling via twee ontsluitingen bereikbaar is. Indien één van de twee ontsluitingen om welke reden dan ook wordt belemmerd, kunnen ze de bestemming bereiken via de andere ontsluiting. De tweede ontsluiting mag op verschillende manieren worden vormgegeven, bijvoorbeeld een extra ontsluiting (zoals variant met twee ontsluitingswegen), een calamiteitendoorsteek, of via een fietsontsluiting (mits deze aan bepaalde eisen voldoet).

4.5 Openbaar vervoer

Aan de rand van het plangebied op de Vlietsingel ligt een bushalte voor lijn 415 (buurtbus). Deze OV-verbinding heeft frequentie van eenmaal per uur. Op één kilometer afstand van het plangebied ligt de bushalte Spooksingel, met frequente busverbindingen richting Enkhuizen.

4.6 Langzaam verkeer

Voor fietsers en voetgangers zijn op de omliggende wegen geen wijzigingen. De omliggende wegen zijn voorzien van vrijliggende fietspaden of aanliggende fietsstroken. In het plangebied wordt gemotoriseerd en fietsverkeer gemengd en bevinden fietsers zich dus op de rijbaan. Dit is gebruikelijk in 30 km/uur zones en daarom worden hierdoor geen problemen verwacht op het gebied van verkeersveiligheid of -afwikkeling. Aan de noordzijde van het plangebied wordt een extra fietsontsluiting op de Oostersingel gerealiseerd. Fietsers kunnen op deze manier snel het centrum van Medemblik bereiken en hoeven niet om te fietsen via de zuidelijke ontsluiting op de Vlietsingel. Daarnaast is er mogelijk een gemengde ontsluiting aan de oostzijde (ontsluiting B), maar het is nog onduidelijk of deze wordt gerealiseerd. Indien er wordt gekozen om de oostelijke ontsluiting (ontsluiting B) niet te realiseren is het wellicht interessant om wel een fietsontsluiting te realiseren die aansluit op het fietspad naast de dijk en zo de jachthaven direct bereikbaar maakt. Een directe verbinding naar de jachthaven is voor fietsers en voetgangers belangrijker dan voor autoverkeer.

5

PARKEREN

5.1 Parkeerbeleid

Op 6 maart 2014 heeft de gemeente Medemblik de Nota Parkeernormen vastgesteld. Het plangebied ligt in het gebied dat in deze nota is geclassificeerd als 'overige kernen en Medemblik buiten binnenstad'. Het benodigde aantal parkeerplaatsen is conform de Nota Parkeernormen afhankelijk van het woningtype. Tabel 5.1 geeft de van toepassing zijn de parkeernormen weer.

Tabel 5.1 Parkeernormen volgens de Nota Parkeernormen van de gemeente Medemblik

Woningtype	Aantal parkeerplaatsen per woning
rijwoning (koop) en CPO	2
twee onder één kap	2,3
appartement (duurdere huur)	1,9
vrijstaande woning	2,3
sociale huur	1,6

Bij de verdere uitwerking van de woningbouwontwikkeling op het DEK-terrein gelden de parkeernormen van de gemeente als uitgangspunt.

5.2 Parkeerbehoefte

Op dit moment is nog geen exacte duidelijkheid over het precieze aantal toekomstige woningen en -typen dat op het DEK-terrein zal worden gerealiseerd. Wel is op basis van een inventarisatie onder geïnteresseerde woningzoekenden door de gemeente Medemblik een eerste concept woningbouwprogramma opgesteld.

Dit concept woningbouwprogramma is in dit onderzoek gebruikt voor het bepalen van de parkeerbehoefte. In tabel 5.2 is dit concept woningbouwprogramma gekoppeld aan de in paragraaf 5.1 genoemde parkeernormen. De totale parkeerbehoefte van de nieuwe woonwijk op basis van het concept woningbouwprogramma is 149 parkeerplaatsen.

Tabel 5.2 Parkeernormen volgens de Nota Parkeernormen van de gemeente Medemblik

Woningtype	Geschatte vraag	Aantal parkeerplaatsen per woning	Totale parkeerbehoefte per woningtype
rijwoning (koop)	10	2	20,0
twee onder één kap	10	2,3	23,0
appartement (duurdere huur)	18	1,9	34,2
vrijstaande woning	24	2,3	55,2
sociale huur	10	1,6	16,0
totale parkeerbehoefte			149

5.3 Parkeeroplossing

De geraamde parkeerbehoefte moet in overeenstemming met de Nota Parkeernormen van de gemeente Medemblik gedeeltelijk op eigen terrein van de toekomstige bewoners en gedeeltelijk in het openbaar gebied worden gesitueerd. De Nota Parkeernormen hanteert hierbij de volgende principes:

- de complete parkeervraag mag, maar hoeft niet op eigen erf te worden gerealiseerd;
- indien de complete parkeervraag niet op eigen erven wordt gerealiseerd, dient aanvullend parkeeraanbod in de openbare ruimte worden gerealiseerd, zodanig dat de totale parkeervraag wordt ingevuld.

De gemeente Medemblik stelt voor om van de parkeervraag van 149 parkeerplaatsen, 50 parkeerplaatsen op eigen erven te situeren. Dit wordt bereikt door:

- per twee onder één kap woning ten minste één parkeerplaats op eigen erf aan te leggen;
- per vrijstaande woning gemiddeld anderhalve parkeerplaats op eigen erf aan te leggen. Hierbij wordt in het achterhoofd gehouden dat in lijn met de Nota Parkeernormen een dubbele oprit met een breedte van meer dan 4,5 meter geldt als twee parkeerplaatsen;
- per rijwoning gemiddeld 0,4 parkeerplaatsen op eigen erf te situeren.

De overige 99 parkeerplaatsen worden door de gemeente Medemblik gesitueerd in het openbare gebied van de nieuwe woonwijk. De totale parkeerbalans ziet er daarbij uit zoals weergegeven in tabel 5.3. Deze tabel is gebaseerd op de in tabel 5.2 gepresenteerde door de gemeente Medemblik geschatte woningbehoefte.

Tabel 5.2 Parkeeroplossing

Woningtype	Geschatte vraag (aantal woningen)	Aantal parkeerplaatsen op eigen erf	Aantal parkeerplaatsen in openbaar gebied
rijwoning (koop) en CPO	10	4	16
twee onder één kap	10	10	13
appartement (duurdere huur)	18	0	35
vrijstaande woning	24	36	19
sociale huur	10	0	16

Woningtype	Geschatte vraag (aantal woningen)	Aantal parkeerplaatsen op eigen erf	Aantal parkeerplaatsen in openbaar gebied
totaal	72	50	99

De 99 in openbaar gebied te realiseren parkeerplaatsen worden alle gesitueerd binnen het plangebied. Er wordt geen gebruik gemaakt van de bestaande 24 parkeerplaatsen die zich bevinden bij de bestaande entree van het plangebied aan de Vlietsingel. De helft van deze parkeerplaatsen wordt toegewezen aan de bewoners van de Vlietsingel, in totaal 12 parkeerplaatsen. De overige 12 parkeerplaatsen worden opgeheven, zodat hier ruimte ontstaat om de entree van het plangebied attractiever en groener te maken. Het is van belang dat de locatie van de nieuwe parkeerplaatsen op logische locaties worden gerealiseerd, dus in de directe omgeving van de nieuwe woningen.

Afbeelding 5.1. Van de 24 parkeerplaatsen bij de entree aan de Vlietsingel blijven 24 gehandhaafd.



6

CONCLUSIE

6.1 Algemeen

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste punten met betrekking tot de verkeersproductie en -attractie en -ontsluiting benoemd.

6.2 Verkeersproductie en -attractie en parkeren

Sinds het stoppen van de voetbalactiviteiten op het DEK-terrein rijden er gemiddeld per weekdagemaal geen voertuigen van en naar het DEK-terrein. De verkeersproductie en -attractie is naar verwachting circa 560 motorvoertuigbewegingen per werkdagemaal als er 72 woningen (van verschillende woningtypen) op het DEK-terrein worden gerealiseerd. Het benodigd aantal parkeerplaatsen voor de woningen bedraagt 149 op basis van de gemeentelijke parkeernormen. Van deze parkeerplaatsen worden 50 op eigen terrein gerealiseerd en 99 parkeerplaatsen in de openbare ruimte.

6.3 Verkeersontsluiting

Er zijn twee ontsluitingsmogelijkheden voor gemotoriseerd verkeer onderzocht. Bij de eerste variant gaat het om één ontsluiting via de Vlietsingel (A) en bij de tweede variant om twee ontsluitingen via de Vlietsingel (A) en de Oosterdijk (B).

Het verkeer van en naar de planlocatie verdeelt zich ongeveer gelijk in beide varianten. Op de Oostersingel en Westersingel en op het zuidelijke deel van de Oosterdijk rijdt in beide varianten evenveel verkeer. De enige verandering in intensiteiten is te zien op de Vlietsingel tussen de ontsluitingsweg en de Oosterdijk. In de variant met twee ontsluitingen is de intensiteit op dit wegvak iets lager dan in de variant met alleen een ontsluiting op de Vlietsingel. De verschillen zijn dermate klein dat er verkeerskundig gezien geen verschil is tussen beide varianten.

Een tweede ontsluiting op de Oosterdijk biedt wel een aantal voordelen. Voor hulpdiensten is de nieuwe woonwijk altijd via twee ontsluitingswegen bereikbaar (en dus niet via een calamiteitendoorsteek). Voor fietsverkeer en voetgangers is een nieuwe ontsluiting op de Oosterdijk wenselijk, maar dat hoeft niet gecombineerd te zijn met een ontsluitingsweg voor gemotoriseerd verkeer.

Aan de noordkant van het plangebied wordt ook nog een verbinding gerealiseerd voor fietsers en voetgangers naar de Oostersingel.

