

Rapport

Projectnummer: 376841

Referentienummer: SWECONL

Datum: 24-02-2021

Buitendijkse parkeerterreinen Medemblik

Onderzoek en advies naar verkeerskundige effecten

Concept

Opdrachtgever:
Gemeente Medemblik
Postbus 45
1687 ZG WOGNUM

Verantwoording

Titel	Buitendijkse parkeerterreinen Medemblik
Subtitel	Onderzoek en advies naar verkeerskundige effecten
Projectnummer	376841
Referentienummer	SWECONL
Revisie	
Datum	24-02-2021
Auteur	René Snijders
E-mailadres	rene.snijders@sweco.nl

Gecontroleerd door
Paraaf gecontroleerd

Goedgekeurd door
Paraaf goedgekeurd

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
1.1	Vraagstelling.....	6
2	Verkeersprognoses buitendijkse parkeerterreinen.....	7
2.1	Inleiding	7
2.2	Verkeersprognose parkeerterreinen	8
2.2.1	Scenario 1: reguliere werkdag.....	8
2.2.2	Scenario 2: reguliere zaterdag	9
2.2.3	Scenario 3: zaterdag evenement.....	10
3	Capaciteitsberekeningen kruispunt N240 - Zuiderdijkweg	11
3.1	Verkeerstellingen N240.....	11
3.2	Toedeling verkeer kruispunt N240 – Zuiderdijkweg	11
3.3	Kruispuntberekeningen kruispunt N240 – Zuiderdijkweg	12
4	Toets overige verkeerseffecten.....	16
4.1	Effect extra verkeer van/naar parkeerterreinen.....	16
4.1.1	Zuiderdijkweg	16
4.1.2	N240 (Medemblikkerweg)	16
4.1.3	Overtoom	17
4.2	Toets provinciale kruispuntontwerpen varianten 0 en 1	17
5	Conclusies en aanbevelingen	19
5.1	Conclusies.....	19
5.2	Aanbevelingen.....	19

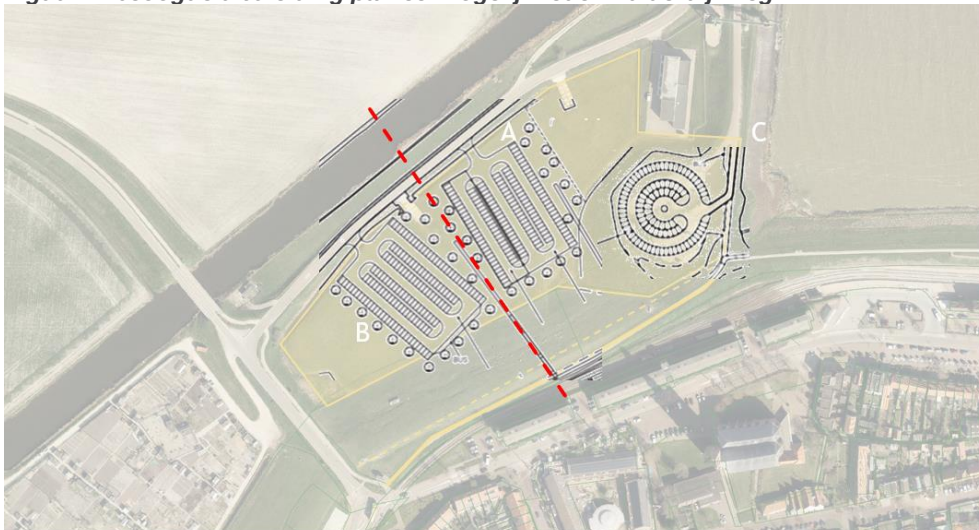
1 Inleiding

De gemeente Medemblik wil de huidige parkeermogelijkheden aan de Zuiderdijkweg in Medemblik gaan uitbreiden (zie figuur 1). Het bestaande parkeerterrein (C) wordt uitgebreid van 58 naar 93 parkeerplaatsen bedoeld voor met name bewoners en werknemers. Daarnaast en daarna is er een gefaseerde aanleg van twee nieuwe parkeerterreinen (A en B) van elk 142 parkeerplaatsen ten westen van het bestaande parkeerterrein. Deze parkeervoorzieningen zijn name bedoeld voor bezoekers aan het centrum van Medemblik en voor evenementen.

Sweco heeft in een eerder stadium een verkeerskundig advies opgesteld naar de ontsluiting en opwaardering van het bestaande (wandel)dijkpad naar een éénrichtingsweg vanaf de Overtoom naar de parkeervoorzieningen.

Inmiddels is de rotonde bij de aansluiting van de Overtoom vervangen door een voorrangskruispunt, waarbij de N240 doorgaand is vormgegeven.

Figuur 1: beoogde uitbreiding parkeermogelijkheden Zuiderdijkweg



De aanleg van de buitendijkse parkeerterreinen biedt (mede) een oplossing voor de parkeerproblematiek in de binnenstad van Medemblik. Het betreft onder andere het invoeren van parkeerregulering in Oosthoek en de herontwikkeling van het voormalig gemeentehuis, waarbij het huidige parkeerterrein komt te vervallen.

Op dit moment is de provincie de vervanging van een tweetal vaste kunstwerken op de N240 aan het voorbereiden. Dit betreft onder andere het kunstwerk over de watergang bij het kruispunt met de Zuiderdijkweg. De brug over de watergang wordt hierbij verbreed, waarbij verkeer in twee richtingen op het kunstwerk mogelijk wordt. In de huidige situatie is op de brug sprake van een rijbaanversmalling naar één rijstrook (zie figuur 2).

De provincie heeft hiervoor twee varianten uitgewerkt, uitgaande van een door hen beoogde eenvoudige aanpak en verbetering van het kruispunt.

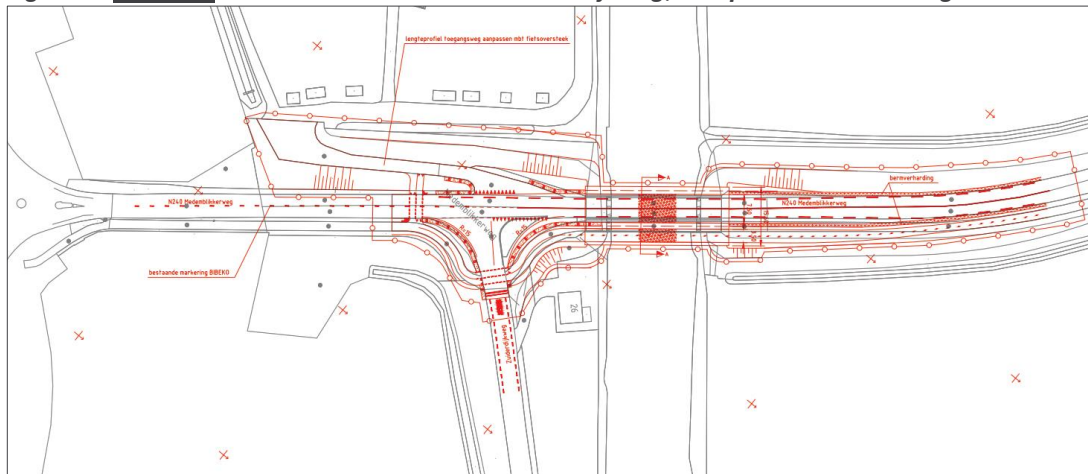
Variant 0 betreft handhaving van het fietspad uit de voorrang ter plaatse van de aansluiting van de Zuiderdijkweg op de N240 (zie figuur 3).

Bij variant 1 zit het fietspad in de voorrang en heeft de Zuiderdijkweg een fysiek verhoogde druppel ter plaatse van de aansluiting op de N240 (zie figuur 4).

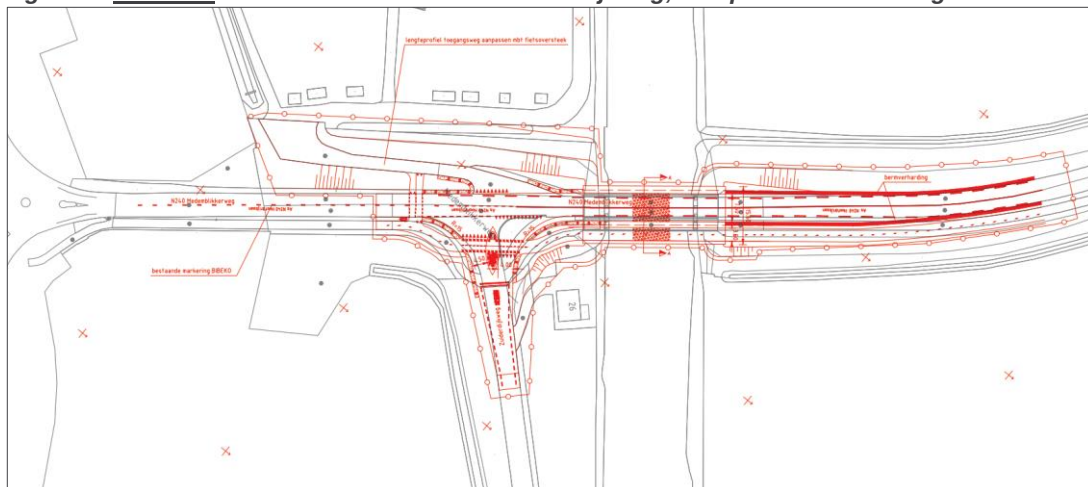
Figuur 2: overzicht huidige situatie kruispunt Zuiderdijkweg – N240



Figuur 3: Variant 0: minimale variant N240 - Zuiderdijkweg; fietspad uit de voorrang



Figuur 4: Variant 1: minimale variant N240 - Zuiderdijkweg; fietspad in de voorrang



De provincie (wegbeheerder) heeft de verwachting uitgesproken dat bij uitbreiding en ontsluiting van de parkeerterreinen via de Zuiderdijkweg het kruispunt en het kunstwerk niet voldoet in zijn huidige vormgeving en ook niet in de vormgeving waarin hij gepland staat vervangen te worden conform variant 0/variant 1.

De provincie heeft een drietal extra schetsvarianten (variant 2 t/m 4) uitgewerkt om in hun ogen de verkeersstromen van en naar de parkeerterreinen beter te kunnen faciliteren. Deze varianten kennen een oplopende mate van ingrijpendheid en ruimtelijke impact in de bestaande situatie. De provinciale kruispuntvarianten 0 t/m 4 zijn weergegeven in bijlage 1.

1.1 Vraagstelling

De gemeente Medemblik vraagt Sweco om op basis van het verwachte gebruik te komen tot een advies voor een adequate ontsluiting van de parkeerterreinen via de Zuiderdijkweg en het kruispunt met de N240. De nieuwe brug over de nabijgelegen watergang is hierbij in ieder geval voorzien van twee rijstroken i.p.v. de huidige rijbaanversmalling naar één rijstrook, zoals in de huidige situatie.

Indien uit de analyse blijkt dat er sprake is van knelpunten in de verkeersafwikkeling en/of verkeersveiligheid bij de provinciale varianten 0 en 1, dan aangeven welke maatregelen benodigd zijn om deze knelpunten op te lossen.

Indien nodig hierbij de door de provincie opgestelde varianten 2 t/m 4 met grootschaligere kruispuntoplossingen betrekken om te komen tot een robuust en verkeersveilig ontwerp.

2 Verkeersprognoses buitendijkse parkeerterreinen

2.1 Inleiding

In de binnenstad van Medemblik worden parkeerproblemen ervaren. Op sommige plekken is er een (te) hoge parkeerdruk, terwijl andere plekken leegstaan. Daarbij fluctueert de parkeervraag ook nog eens behoorlijk, doordat het toerisme en de watersport seizoensgebonden zijn.

In de zomer komen naast het winkelend publiek en bewoners veel dagrecreanten en booteigenaren naar de binnenstad, terwijl dit er in de winter veel minder zijn. Daarnaast zijn er ook allerlei evenementen die extra publiek trekken.

Ook staan er in en rondom het centrumgebied van Medemblik nog diverse ontwikkelingen op stapel die gevolg hebben voor de parkeervraag.

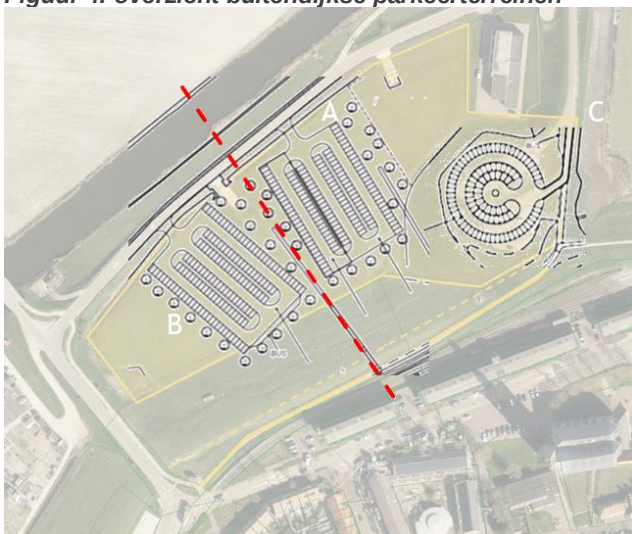
In het verleden zijn er voor Medemblik meerdere parkeeronderzoeken en -analyses uitgevoerd. Dit heeft in december 2017 geleid tot een uitvoeringsplan gemeente Medemblik (Med Graumans). Hierin staat onder andere aangegeven dat meerdere evenementen in het zomerseizoen extra bezoekers trekken. De Romantische Markt (zaterdag) bijvoorbeeld vraagt ongeveer 200 - 250 extra parkeerplaatsen en het Old Timers-festival ongeveer 450 - 500 extra parkeerplaatsen. In het winterseizoen is het Dickens-festival een grote trekker.

Uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen op de locatie Zuiderdijkweg kan dan parkeercapaciteit voor bewoners, werknemers en bezoekers aan de binnenstad bieden en kan tevens dienen als overloopcapaciteit voor parkerende bezoekers tijdens evenementen en festivals.

Het van 58 naar 93 parkeerplaatsen uit te breiden parkeerterrein C heeft hierin met name een functie voor bewoners en werknemers met behoud van haar functie voor touringcars en campers.

De beide andere nieuwe parkeerterreinen (A + B) van elk 142 parkeerplaatsen zijn dan met name bedoeld voor bezoekers aan het centrum van Medemblik en als één van de locaties in/rond Medemblik voor de opvang van parkeerpieken tijdens evenementen en festivals.

Figuur 4: overzicht buitendijkse parkeerterreinen



2.2 Verkeersprognose parkeerterreinen

In deze paragraaf is een inschatting gedaan van het gebruik van de drie parkeerterreinen (etmaal en drukste uren) voor de volgende dagen/scenario's:

- reguliere werkdag;
- reguliere zaterdag;
- zaterdag evenement.

De uitbreiding van de parkeerfaciliteiten op de Zuiderdijkweg, bestaande uit vergroting van parkeerterrein C van 58 naar 93 parkeerplaatsen en twee nieuwe parkeerterreinen (A en B) van elk 142 parkeerplaatsen geeft een totale parkeercapaciteit van 377 parkeerplaatsen.

Wij hebben prognoses opgesteld van het parkeergebruik door bewoners, werknemers en bezoekers aan de binnenstad en bij evenementen. De prognoses van de parkeerbezetting en het aantal parkeerwisselingen is hierbij door ons hoger ingeschat dan veelal in de praktijk het geval zal zijn ("worst case").

2.2.1 Scenario 1: reguliere werkdag

Dit scenario gaat uit van de volgende bezetting en doelgroepen:

- Parkeerterrein C: 93 ppl.
 - bezettingsgraad 100%, waarvan:
 - bewoners: 28 ppl.
 - werknemers: 65 ppl.
- Parkeerterrein A: 142 ppl.
 - bezettingsgraad 50%, waarvan:
 - bezoekers: 71 ppl.

De maximale parkeerbezetting is dan: $93 + 71 = 164$ ppl.

2.2.1.1 Etmaalproductie

Voor het gebruik van parkeerterrein C (bewoners, werknemers) is een gemiddelde turn-over (aantal parkeerwisselingen) van 1,5 per parkeerplaats aangehouden. Een parkeerwisseling genereert 2 ritten (heen en terug).

Het parkeerterrein ligt verder van de woningen en de werkplekken vandaan en geeft daardoor een grotere loopafstand tot aan de bestemming. Mede hierdoor zal het aantal parkeerwisselingen beperkt(er) zijn en is veelal sprake van langparkeren.

Voor het gebruik van parkeerterrein A (bezoekers centrum) wordt een gemiddelde verblijfsduur van 2 - 4 uur ingeschat met een gemiddelde dagelijkse turn-over van 3 per parkeerplaats.

Parkerende bezoekers hebben veelal een wat langere verblijfsduur in de stad. Het bereiken van de parkeerterreinen vergt immers al enig omrijden en een niet geringe loopafstand tot aan de bestemming(en).

Dit scenario genereert 705 ritten per etmaal aan motorvoertuigbewegingen.

2.2.1.2 Spitsuurintensiteiten

Onderstaand de inschatting van het aantal verkeersbewegingen in het maatgevend ochtend- en avondspitsuur. Deze verkeersaantallen worden toegevoegd aan de huidige kruispuntstromen op het kruispunt van de Zuiderdijkweg met de N240 om te berekenen en beoordelen of het kruispunt de verkeersstromen adequaat kan verwerken (zie hoofdstuk 3).

Ochtendspitsuur

- | | | |
|---------------|----------------|-------------------|
| • Bewoners: | 50% uitgaand → | 14 mvt/h uitgaand |
| • Werknemers: | 50% ingaand → | 33 mvt/h ingaand |
| • Bezoekers: | 50% ingaand → | 36 mvt/h ingaand |

Dit geeft een totaal van 69 mvt/h aan ingaand verkeer en 14 mvt/h aan uitgaand verkeer.

Avondspitsuur:

- | | | |
|---------------|----------------|-------------------|
| • Bewoners: | 50% ingaand → | 14 mvt/h ingaand |
| • Werknemers: | 50% uitgaand → | 33 mvt/h uitgaand |
| • Bezoekers: | 25% ingaand → | 18 mvt/h ingaand |
| | 50% uitgaand → | 36 mvt/h uitgaand |

Dit geeft een totaal van 32 mvt/h aan ingaand verkeer en 69 mvt/h aan uitgaand verkeer.

2.2.2 Scenario 2: reguliere zaterdag

Dit scenario gaat uit van de volgende bezetting en doelgroepen:

- Parkeerterrein C: 93 ppl.
 - bezettingsgraad 100%, waarvan:
 - bewoners: 28 ppl.
 - werknemers: 32 ppl.
 - bezoekers: 33 ppl.
- Parkeerterrein A: 142 ppl.
 - bezettingsgraad 100%, waarvan:
 - bezoekers: 142 ppl.

De maximale parkeerbezetting is dan: $93 + 142 = 235$ ppl.

2.2.2.1 Etmaalproductie

Voor bewoners en werknemers is een gemiddelde dagelijkse turn-over (aantal parkeerwisselingen) van 1,5 per parkeerplaats en voor bezoekers van 3 per parkeerplaats aangehouden (conform paragraaf 2.2.1.1).

Dit scenario genereert 1.230 ritten per etmaal aan motorvoertuigbewegingen.

2.2.2.2 Intensiteit drukste uur

Onderstaand de inschatting van het aantal verkeersbewegingen in het maatgevende uur van de zaterdagmiddag tussen 13.00 – 14.00 uur.

Er wordt vanuitgegaan dat 15% van het totale ingaande verkeer en 15% van het totale uitgaande verkeer zich in dat uur afwikkelt.

Dit geeft een totaal van 93 mvt/h aan ingaand verkeer en 93 mvt/h aan uitgaand verkeer.

2.2.3 Scenario 3: zaterdag evenement

Dit scenario gaat uit van de volgende bezetting en doelgroepen:

- Parkeerterrein C: 96 ppl.
 - bezettingsgraad 100%, waarvan:
 - bewoners: 28 ppl.
 - werknemers: 32 ppl.
 - bezoekers: 33 ppl.
- Parkeerterrein A: 142 ppl.
 - bezettingsgraad 100%, waarvan
 - Bezoekers: 142 ppl.
- Parkeerterrein B: 142 ppl.
 - bezettingsgraad 100%, waarvan
 - bezoekers: 142 ppl.

De maximale parkeerbezetting is dan: $93 + 142 + 142 = 377$ ppl.

2.2.3.1 Etmaalproductie

Voor bewoners en werknemers is een gemiddelde dagelijkse turn-over (aantal parkeerwisselingen) van 1,5 per parkeerplaats en voor bezoekers van 3 per parkeerplaats aangehouden (conform paragraaf 2.2.1.1).

Dit scenario genereert 2.082 ritten per etmaal aan motorvoertuigbewegingen.

2.2.3.2 Intensiteit drukste uur

Onderstaand de inschatting van het aantal verkeersbewegingen in het maatgevende uur van de zaterdagmiddag tussen 13.00 – 14.00 uur.

Er wordt vanuitgegaan dat 15% van het totale ingaande verkeer en 15% van het totale uitgaande verkeer zich in dat uur afwikkelt.

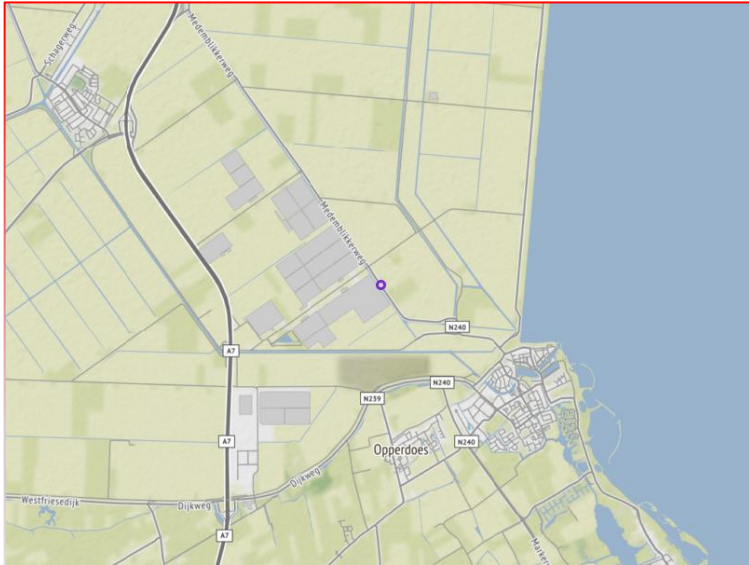
Dit geeft een totaal van 157 mvt/h aan ingaand verkeer en 157 mvt/h aan uitgaand verkeer.

3 Capaciteitsberekeningen kruispunt N240 - Zuiderdijkweg

3.1 Verkeerstellingen N240

De provincie heeft een vast telpunt op de N240 (Medemblikkerweg) tussen de Zuiderkwelweg en het Wagenpad (zie paarse stip in figuur 5).

Figuur 5: locatie provinciaal telpunt op de N240



Voor het jaar 2019 zijn op dit telpunt van de N240 de volgende gemiddelde verkeersintensiteiten geregistreerd:

- werkdag (excl. feestdagen): 2.645 mvt/etm;
- zaterdag: 2.259 mvt/etm;
- zondag: 1.890 mvt/etm.

Hierbij opgemerkt dat in juni en juli 2019 beduidend hogere verkeersintensiteiten op de N240 zijn geregistreerd als gevolg van werkzaamheden op de A7. Hierbij is verkeer via de N240 omgeleid. Dit extra verkeer werkt door in de jaargemiddelden en deze vallen daardoor per saldo wat hoger uit dan regulier het geval zou zijn.

De gemeten verkeersintensiteiten op de N240 zijn overigens laag te noemen voor een gebiedsontsluitingsweg 80 km/h-weg buiten de bebouwde kom.

3.2 Toedeling verkeer kruispunt N240 – Zuiderdijkweg

Voor het toedelen van het (extra) verkeer aan het kruispunt N240 met de Zuiderdijkweg zijn de volgende aannamen gehanteerd;

- Ochtend- en avondspitsuurintensiteit N240 is 60% van de gemeten spitsintensiteiten tussen 7.00 – 9.00(h) en 16.00 – 18.00(h).
- Oriëntatie verkeer van/naar parkeerterreinen:
 - 80% via N240 zuid (vanuit/naar richting Medemblik)
 - 20% via N240 noord (vanuit/naar richting Wieringerwerf)
- Het verkeer naar en van de parkeerterreinen in de nieuwe situatie is beschouwd als extra verkeer bovenop de huidige verkeersstromen op de N240. In de huidige verkeersstromen op de N240 zit al een deel van het parkeerverkeer wat nu reeds

op het bestaande buitendijkse parkeerterrein of de auto elders in Medemblik parkeert.

- Alle verkeer Er is geen rekening gehouden met ingaand parkeerverkeer via het verbrede dijkpad.
- De huidige verkeersintensiteiten op de Zuiderdijkweg zijn niet bekend. maar gelet op het geringe aantal bestemmingen en het ook geen doorgaande route is, zullen de verkeersintensiteiten zeer laag zijn. In de kruispuntberekeningen is voor de huidige situatie voor de Zuiderdijkweg uitgegaan van 10 ingaande en 10 uitgaande voertuigen per uur op het kruispunt met de N240.

Met bovenstaande aannamen is sprake van een overschatting van het (extra) verkeer op de N240 en Zuiderdijkweg bij uitbreiding van de parkeerfaciliteiten op de Zuiderdijkweg. Voor de kruispuntberekeningen betekent deze ingebouwde marge een veilige aanname.

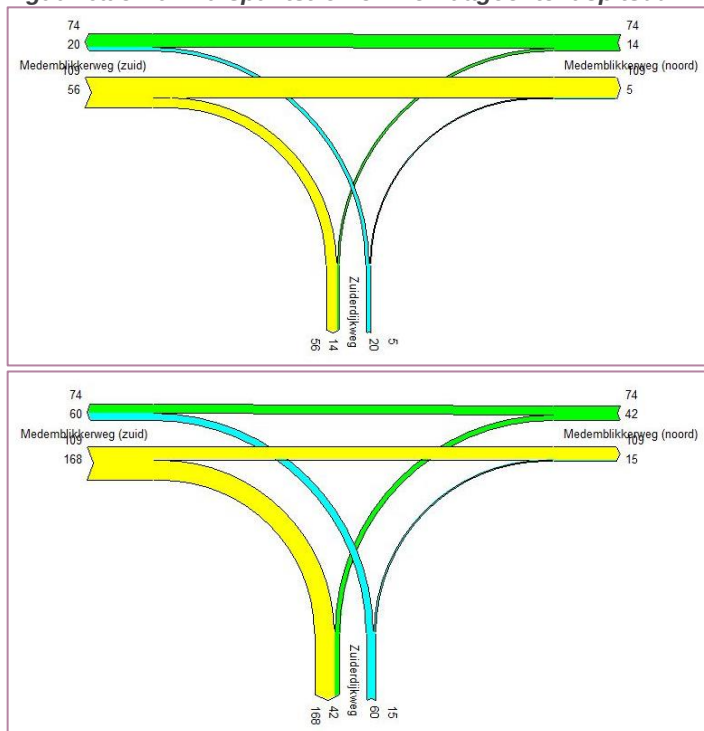
3.3 Kruispuntberekeningen kruispunt N240 – Zuiderdijkweg

Op basis van provinciale telcijfers van de N240 met toevoeging van het geprognosticeerde verkeer van/naar de parkeerterreinen via de Zuiderdijkweg is het kruispunt Zuiderdijkweg – N240 doorerekend met het rekenprogramma Omni-X.

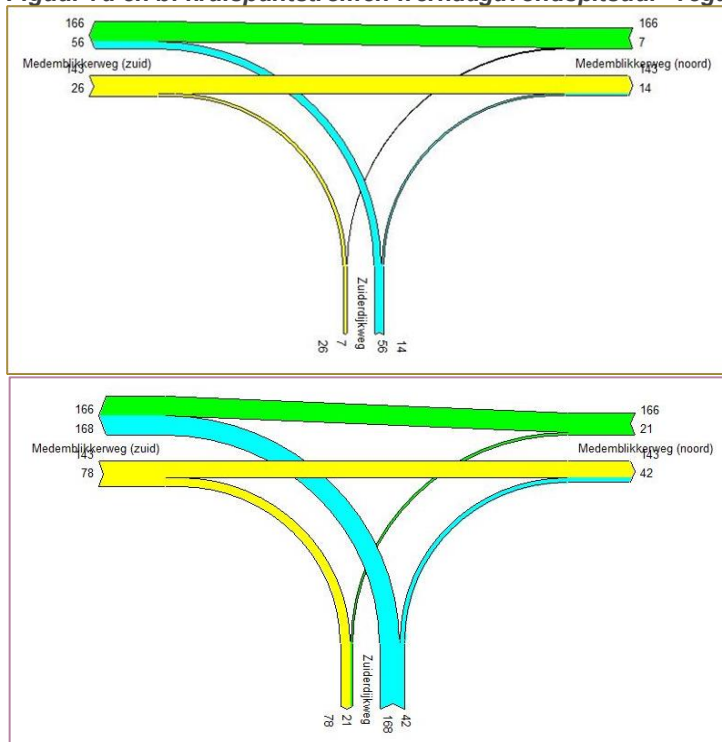
De capaciteitsberekeningen zijn uitgevoerd voor een regulier werkdagochtendspitsuur, regulier werkdagavondspitsuur, regulier drukste uur zaterdagmiddag en voor een drukste uur zaterdagmiddag tijdens een evenement. Een en ander conform de geprognosticeerde scenario's.

Daarnaast is voor de scenario's een robuustheidstoets uitgevoerd, waarbij de verkeersstromen op het kruispunt van/naar de parkeerterreinen aan de Zuiderdijkweg zijn vermenigvuldigd met een factor 3 (zie figuur 6 t/m 9).

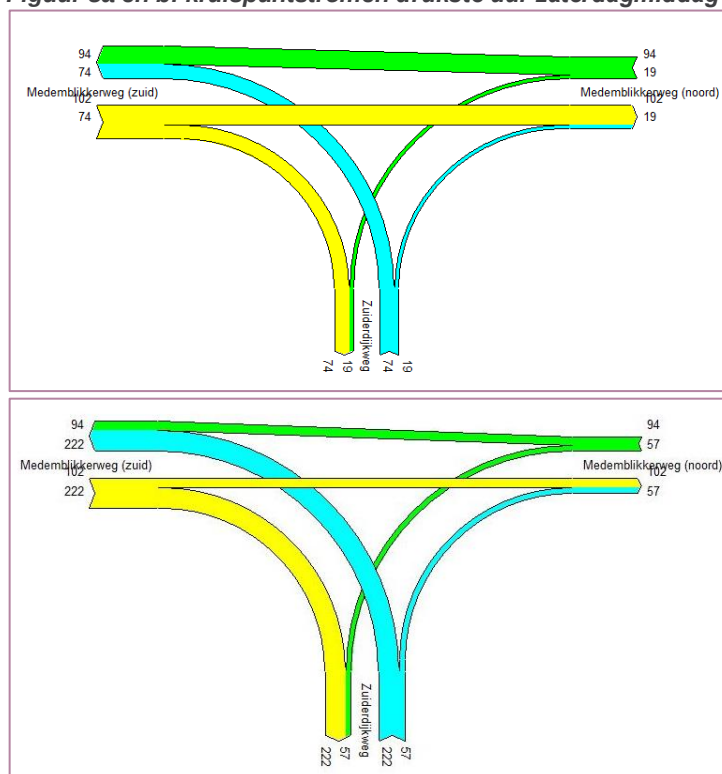
Figuur 6a en b: kruispuntstromen werkdagochtendspitsuur “regulier” en met “factor 3”



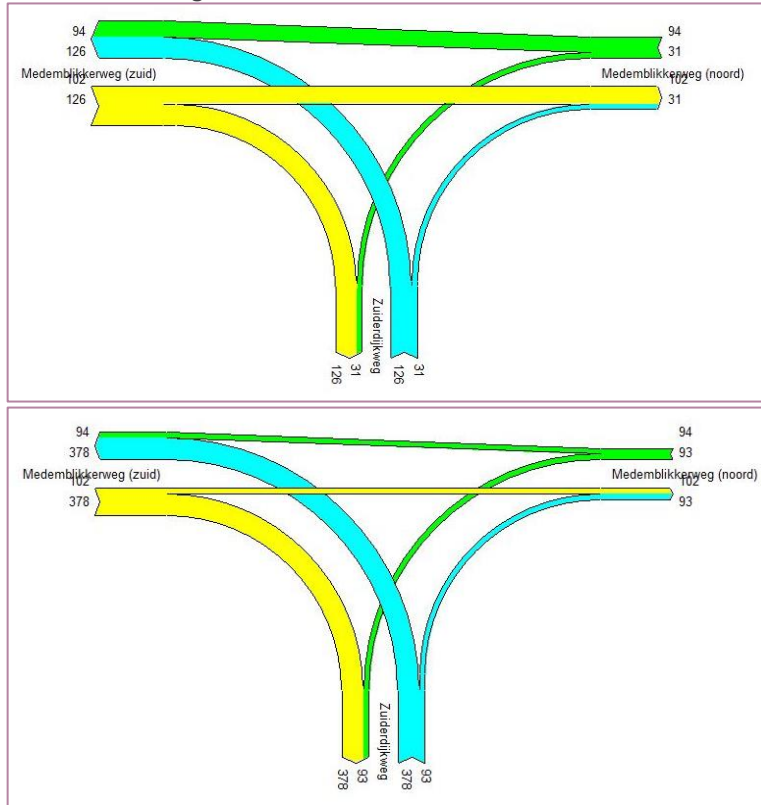
Figuur 7a en b: kruispuntstromen werkdagavondspitsuur “regulier” en met “factor 3”



Figuur 8a en b: kruispuntstromen drukste uur zaterdagmiddag “regulier” en met “factor 3”



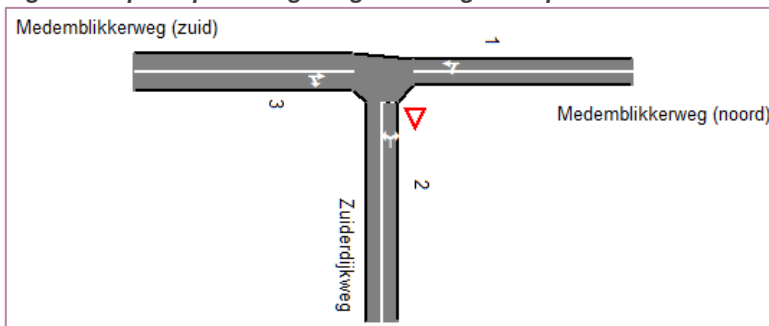
**Figuur 9a en b: kruispuntstromen drukste uur zaterdagmiddag tijdens een evenement
“regulier” en met “factor 3”**



Als vertrekpunt voor de kruispuntberekeningen is de vormgeving als voorangskruispunt aangehouden conform de provinciale varianten 0 en 1 (zie figuur 10).

De kwaliteit van de verkeersafwikkeling wordt hierbij bepaald door de belastingsgraad (maximaal 0,80), gemiddelde wachttijden (maximaal 30 seconden) en gemiddelde lengte van wachtrijen (maximaal 15 motorvoertuigen) die ontstaan.

Figuur 10: principe-vormgeving voorrangskruispunt



In tabel 1 zijn de rekenresultaten met Omni-X weergegeven.

Tabel 1: rekenresultaten Omni-X kruispunt N240 - Zuiderdijkweg

Periode	Ri	Belastingsgraad (max 0.80)		Gemiddelde wachtrij (max 15 mvt)		Gemiddelde wachttijd (max 30 sec)	
		Prognose	x 3	Prognose	x 3	Prognose	x 3
Ochtendspits	[1d/li]	0,06	0,09	Geen	Geen	0 – 5 sec	0 – 5 sec
Regulier	[2re/li]	0,03	0,10	Geen	Geen	0 – 5 sec	0 – 5 sec
(scenario 1)	[3re/d]	0,11	0,18	Geen	Geen	0 – 5 sec	0 – 5 sec
Avondspits	[1d/li]	0,12	0,13	Geen	Geen	0 – 5 sec	0 – 5 sec
Regulier	[2re/li]	0,09	0,29	Geen	Geen	0 – 5 sec	5 – 10 sec
(scenario 1)	[3re/d]	0,11	0,15	Geen	Geen	0 – 5 sec	0 – 5 sec
Zaterdagmiddag	[1d/li]	0,08	0,12	Geen	Geen	0 – 5 sec	0 – 5 sec
Regulier	[2re/li]	0,12	0,40	Geen	0 – 5 mvt	0 – 5 sec	5 – 10 sec
(scenario 2)	[3re/d]	0,12	0,22	Geen	Geen	0 – 5 sec	0 – 5 sec
Zaterdagmiddag	[1d/li]	0,09	0,18	Geen	Geen	0 – 5 sec	0 – 5 sec
Evenement	[2re/li]	0,21	0,79	Geen	0 – 5 mvt	5 – 10 sec	25 – 30 sec
(scenario 3)	[3re/d]	0,15	0,32	Geen	Geen	0 – 5 sec	0 – 5 sec

Uit de rekenresultaten blijkt dat bij de scenario's -conform prognose- tijdens de maatgevende uren sprake is van een zeer goede verkeersafwikkeling met lage belastingsgraden en niet of nauwelijks wachttijden en -rijen.

Ook als we de geprognosticeerde verkeersstromen van en naar de Zuiderdijkweg met een factor 3 verhogen is tijdens de maatgevende uren nog steeds sprake van lage belastingsgraden en nauwelijks wachttijden en -rijen op het kruispunt. Alleen op zaterdagmiddag tijdens een evenement is de belastingsgraad kritisch en is sprake van langere wachttijden tot 30 seconden ter plaatse van de aansluiting van de Zuiderdijkweg op de N240. Echter gelet op de wel zeer hoge prognose bij dit scenario met 471 ingaande en 471 uitgaande voertuigen op de Zuiderdijkweg en een totaalcapaciteit van 377 parkeerplaatsen van de drie terreinen tezamen zal een dergelijk scenario in de praktijk niet optreden.

Uit het bovenstaande blijkt dat beide provinciale varianten 0 en 1 met een vormgeving als voorrangskruispunt de optredende verkeersstromen zonder problemen kunnen verwerken en afwikkelen.

Kortom de realisatie van de parkeerterreinen langs de Zuiderdijkweg levert afwikkelingstechnisch geen problemen op en is er geen reden het kruispunt Zuiderdijkweg – N240 verder “op te blazen” dan de door de provincie reeds beoogde eenvoudige verbetering van het kruispunt.

4 Toets overige verkeerseffecten

4.1 Effect extra verkeer van/naar parkeerterreinen

4.1.1 Zuiderdijkweg

Op basis van de opgestelde scenario's maken de volgende verkeersaantallen per etmaal gebruik van de parkeerterreinen via de Zuiderdijkweg:

- werkdag regulier: 705 mvt/etm;
- zaterdag regulier: 1.230 mvt/etm;
- zaterdag evenement: 2.082 mvt/etm.

Hierbij is geen rekening gehouden met het ingebruik zijn van het verbrede dijkpad als toegangsroute naar de parkeerterreinen.

De Zuiderdijkweg kent een 60 km/h-regime buiten de bebouwde kom, is ca. 5,80m breed en voorzien van fietsstroken. De weg is voldoende breed om het extra verkeersaanbod te kunnen verwerken. Elkaar tegemoetkomende voertuigen (veelal persoenauto's) kunnen elkaar goed passeren.

De huidige verkeersintensiteiten op de Zuiderdijkweg zijn onbekend, maar zoals eerder aangegeven naar verwachting laag. Hooguit enkele honderden voertuigen per dag.

Bij toevoeging van de geprognosticeerde intensiteiten voor de parkeerterreinen zullen de verkeersintensiteiten op een reguliere werkdag en op een reguliere zaterdag naar verwachting zeker (ver) beneden de 2.000 mvt/etm liggen. Alleen tijdens een (sporadisch plaatsvindend) evenement kan dit hoger zijn, maar naar verwachting ook niet meer dan 2.500 mvt/etm.

In tabel 2 (tabel 5-3 uit de CROW ontwerpwijzer fietsverkeer) staat aangegeven dat met deze intensiteiten de huidige wegrinrichting met fietsstroken voldoet en dat geen vrijliggend fietspad op het drukste deel van de Zuiderdijkweg (tussen aansluiting op N240 en de parkeerterreinen) benodigd is.

Tabel 2: keuzeschema fietsvoorzieningen CROW

Tabel 5-3. Keuzeschema voor fietsvoorzieningen bij wegvakken buiten de bebouwde kom

Wegcategorie	Maximumsnelheid gemotoriseerd verkeer (km/h)	Intensiteit gemotoriseerd verkeer (mvt/etm)	Fietsnetwerkcategorie	
			Basisstructuur	Hoofd fietsnetwerk of snelle fietsroute (I fiets > 500/etm)
Erf-toegangsweg	60 (of 30)	< 2.500	gemengd verkeer	fietsstraat als I _{auto} < 1 fiets ¹⁾ ; fietspad of gemengd als I _{auto} > 1 fiets
		2.000-3.000		fietspad, eventueel fietsstroken
		> 3000		fietspad
Gebieds-ontsluitingsweg	80	niet relevant		fiets-/bromfietspad

1) plus eventueel aanvullende eisen op het gebied van de snelheid

4.1.2 N240 (Medemblikkerweg)

Zoals reeds aangegeven zit in de huidige verkeersstromen op de N240 al een deel van het verkeer verdisconteerd wat nu ook al op het huidige buitendijkse parkeerterrein of elders in Medemblik haar herkomst of bestemming heeft.

De verkeerstoename op de N240 vindt met name plaats tussen de aansluiting Overtoom en de Zuiderdijkweg.

De N240 is reeds voorzien van een vrijliggend fietspad. De verkeerstoename levert dan ook niet direct extra veiligheidsknelpunten op. Hierbij is (nog steeds) sprake van een goede

oversteekbaarheid van de N240 met nauwelijks wachttijd voor fietsers (en voetgangers) vanaf het fietspad naar de moestuinen (en vice versa).

4.1.3 Overtoom

Bij realisatie van de buitendijkse parkeerterreinen zal een verschuiving van verkeersstromen gaan plaatsvinden van de Overtoom naar het opgewaardeerde dijkpad (ingehend) en/of via de Zuiderdijkweg (in- en uitgaand). Hierdoor zal de verkeersintensiteit op de Overtoom enigszins gaan dalen.

Voor het bepalen van de huidige verkeersintensiteiten op de Overtoom is alleen de beschikking over verkeersintensiteiten in één richting van het stadiutgaande verkeer (fietsers en gemotoriseerd verkeer gesommeerd) voor een gemiddelde weekdag.

De meest recente tellingen zijn van 2018:

- 9 - 18 juli: 2.511 fietsers en motorvoertuigen;
- 19 september: 1.797 fietsers en motorvoertuigen.

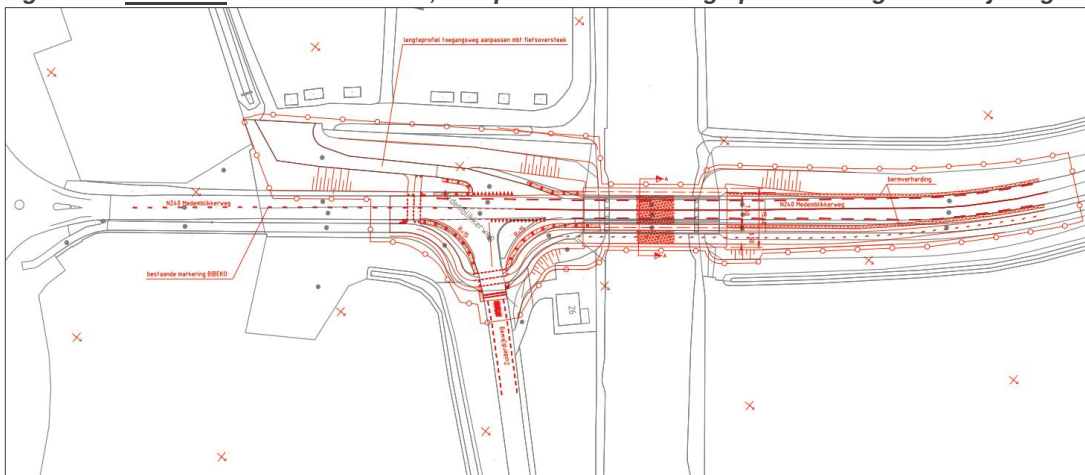
Bij aanname van een verdubbeling van de intensiteiten bij omrekening van één naar twee rijrichtingen geeft circa 3.600 – 5.000 fietsers en motorvoertuigen in de huidige situatie.

De gemeente Medemblijk is voornemens de Overtoom af te waarderen naar een 30 km/h erftoegangsweg. Duurzaam Veilig hanteert als criterium maximaal 5 à 6.000 mvt/etm voor 30 km/h-gebieden. De huidige verkeersintensiteiten op de Overtoom zijn dus reeds passend, maar een verdere verkeersafname op de Overtoom is vanuit leefbaarheid uiteraard een pré.

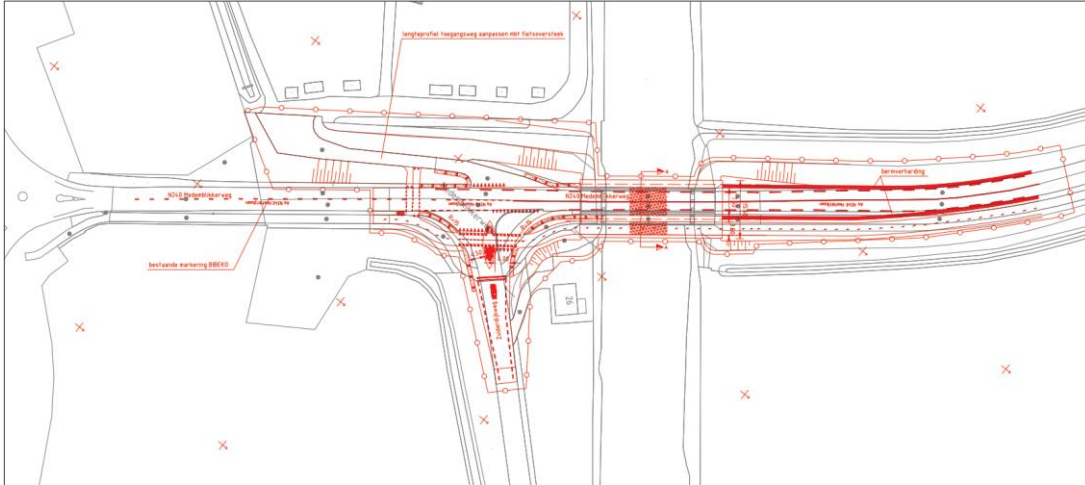
4.2 **Toets provinciale kruispuntontwerpen varianten 0 en 1**

De provinciale variant 0 (fietspad uit de voorrang) en variant 1 (fietspad in de voorrang) voldoen beiden om bij realisatie van de buitendijkse parkeerterreinen de optredende verkeersstromen adequaat af te wikkelen (zie figuur 11 en 12).

Figuur 11: Variant 0: minimale variant; fietspad uit de voorrang op aansluiting Zuiderdijkweg



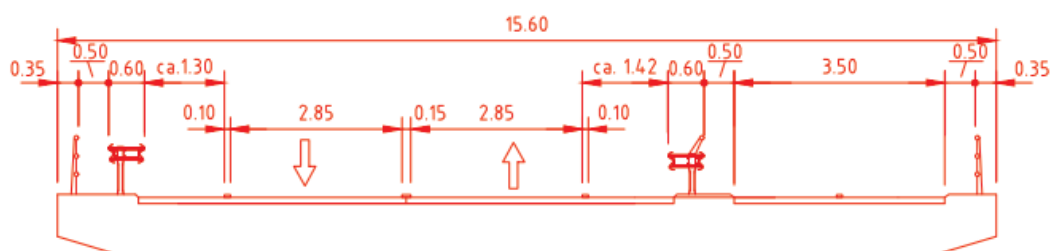
Figuur 12: Variant 1: minimale variant; fietspad in de voorrang op aansluiting Zuiderdijkweg



Onderstaand vanuit oogpunt van verkeersveiligheid en voor de fiets enkele aandachtspunten voor beide ontwerpvarianten:

- De rijbaan van de N240 heeft een voorrangstatus ten opzichte van de aansluitende 60 km/h-wegen. In de huidige situatie moeten fietsers op het fietspad voorrang verlenen aan verkeer op de zijwegen (conform variant 0). Het is echter logischer (en stimulerend voor het fietsgebruik) het fietspad ter plaatse van de aansluiting Zuiderdijkweg in de voorrang te zetten (conform variant 1). Dit zou dan echter vanuit uniformiteit moeten gelden op alle zijwegen van de N240. Deze zouden hierop dan moeten worden ingericht en aangepast.
- In beide ontwerpvarianten is vanaf het fietspad een separate fietsoversteek over de N240 naar de tegenoverliggende toegangsweg naar de moestuinen geprojecteerd. De toegangsweg ligt op de locatie van de oversteek een stuk lager dan de N240 en de vraag is of de helling op deze fietsdoorsteek niet te steil wordt. Het alternatief is om conform de huidige situatie fietsers ter plaatse van het kruisingsvlak over te laten steken.
- Vanaf de aansluiting Zuiderdijkweg vormt de geleiderail met leuning op het kunstwerk (tussen rijbaan en fietspad; zie figuur 13) een mogelijke belemmering van het oprijdzicht naar rechts op de N240. In de nadere uitwerking beziën hoe en met welke uitvoeringsvorm van de geleiderail het benodigd oprijdzicht kan worden geborgd.

Figuur 13: principedoorsnede kunstwerk N240



5 Conclusies en aanbevelingen

Resumerend zijn in dit hoofdstuk de belangrijkste conclusies en aanbevelingen samengevat.

5.1 Conclusies

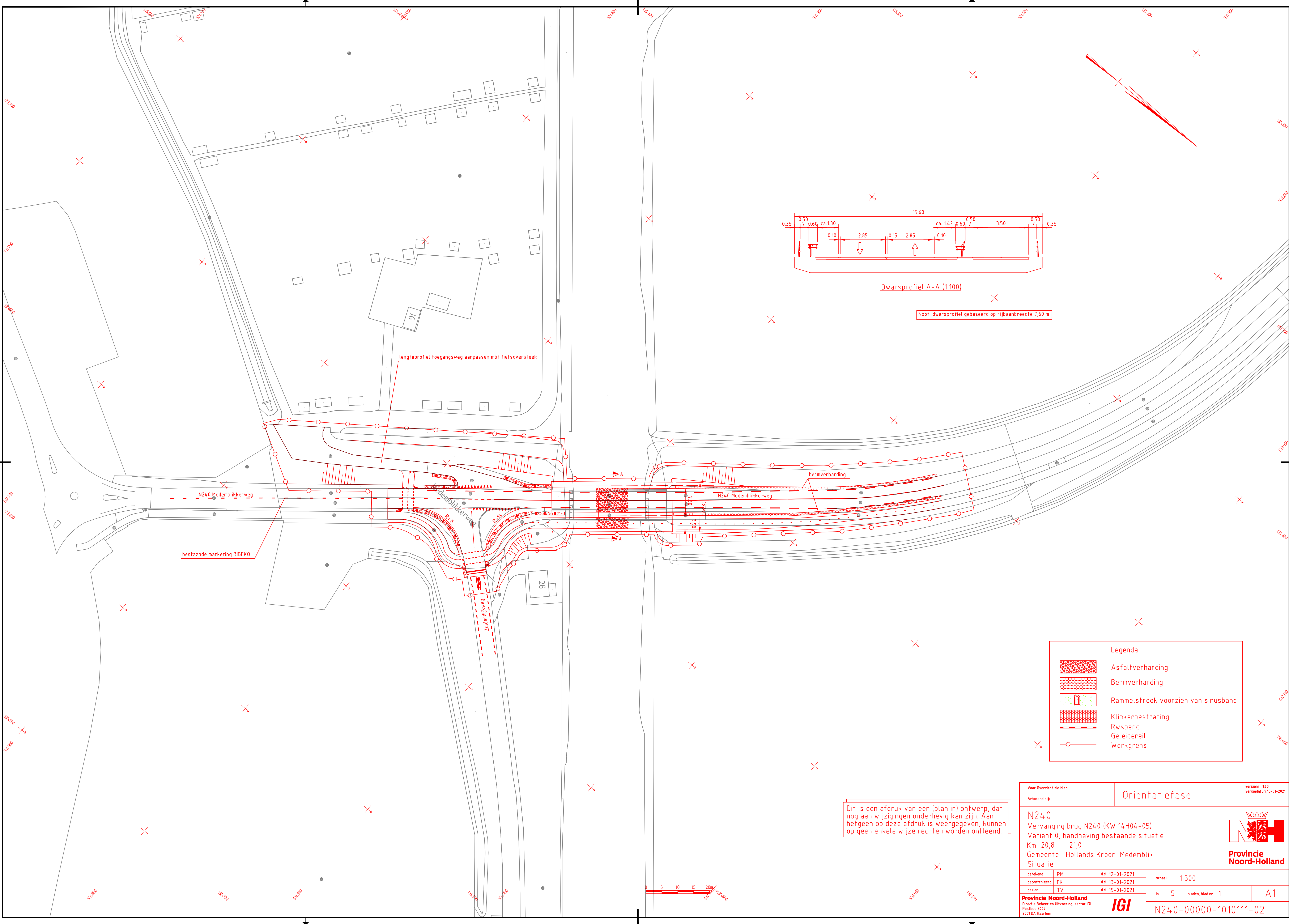
- De beide provinciale varianten 0 en 1 met een beoogde eenvoudige verbetering van het voorrangskruispunt Zuiderdijkweg – N240 kunnen bij realisatie van de parkeerterreinen aan de Zuiderdijkweg de optredende verkeersstromen zonder problemen afwikkelen. Er is sprake van een robuuste, toekomstvast kruispuntoplossing.
- Doordat de N240 reeds is voorzien van een vrijliggend fietspad zal de verkeerstoename op de N240 niet direct tot extra veiligheidsknelpunten leiden. Er is (nog steeds) sprake van een goede oversteekbaarheid van de N240 met niet of nauwelijks wachttijd voor overstekende fietsers (en voetgangers) vanaf het fietspad naar de moestuinen (en vice versa).
- De Zuiderdijkweg kan het extra verkeer van de parkeerterreinen eveneens goed afwikkelen. De weg is voldoende breed en de huidige weginrichting met fietsstroken voldoet ook qua benodigde fietsvoorzieningen. De Zuiderdijkweg behoeft vanaf de aansluiting met de N240 tot aan de ingangen van de parkeerterreinen niet te worden aangepast.

5.2 Aanbevelingen

Voor de nadere uitwerking van het ontwerp van het kruispunt N240 - Zuiderdijkweg worden onderstaande suggesties en aandachtspunten meegegeven:

- Het is logischer (en stimulerend voor het fietsgebruik) het fietspad ter plaatse van de aansluiting Zuiderdijkweg in de voorrang te zetten (conform variant 1). Dit zou dan echter vanuit uniformiteit moeten gelden op alle zijwegen van de N240. Deze zouden hierop dan moeten worden ingericht en aangepast.
- Verifiëren of de separate fietsoversteek over de N240 tussen fietspad en de tegenoverliggende toegangsweg naar de moestuinen hellingtechnisch inpasbaar is. De toegangsweg ligt op de geprojecteerde oversteeklocatie een stuk lager dan de N240 en de vraag is of de helling op deze fietsdoorsteek niet te steil wordt. Het alternatief is om conform de huidige situatie fietsers ter plaatse van het kruisingsvlak over te laten steken.
- Vanaf de aansluiting Zuiderdijkweg vormt de geleiderail met leuning op het kunstwerk (tussen rijbaan en fietspad; zie figuur 13) een mogelijke belemmering van het oprijdzicht naar rechts op de N240. In de nadere uitwerking bezien hoe en met welke uitvoeringsvorm van de geleiderail het benodigd oprijdzicht kan worden geborgd.

Bijlage 1 Schetsvarianten kruispunt N240 – Zuiderdijkweg



Legenda

- Asfaltverharding
- Bermverharding
- Rammelstrook voorzien van sinusband
- Klinkerbestrating
- Rwsband
- Geleiderail
- Werkgrens

Dit is een afdruk van een (plan in) ontwerp, dat nog aan wijzigingen onderhevig kan zijn. Aan hetgeen op deze afdruk is weergegeven, kunnen op geen enkele wijze rechten worden ontleend.

Voor Overzicht zie blad

Behorend bij

Orientatiefase

N240

Vervanging brug N240 (KW 14H04-05)

Variant 0, handhaving bestaande situatie

Km. 20,8 - 21,0

Gemeente: Hollands Kroon Medemblik

Situatie

getekend

PM

d.d. 12-01-2021

gecontroleerd

FK

d.d. 13-01-2021

gezien

TV

d.d. 15-01-2021

Provincie Noord-Holland

Directie Beheer en Uitvoering, sector IGI

Postbus 3007

2001 DA Haarlem

IGI

schaal

1:500

in

5

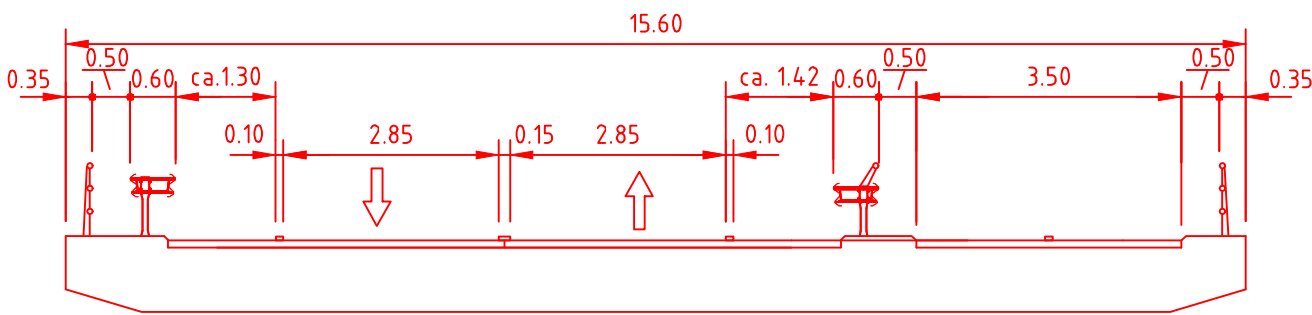
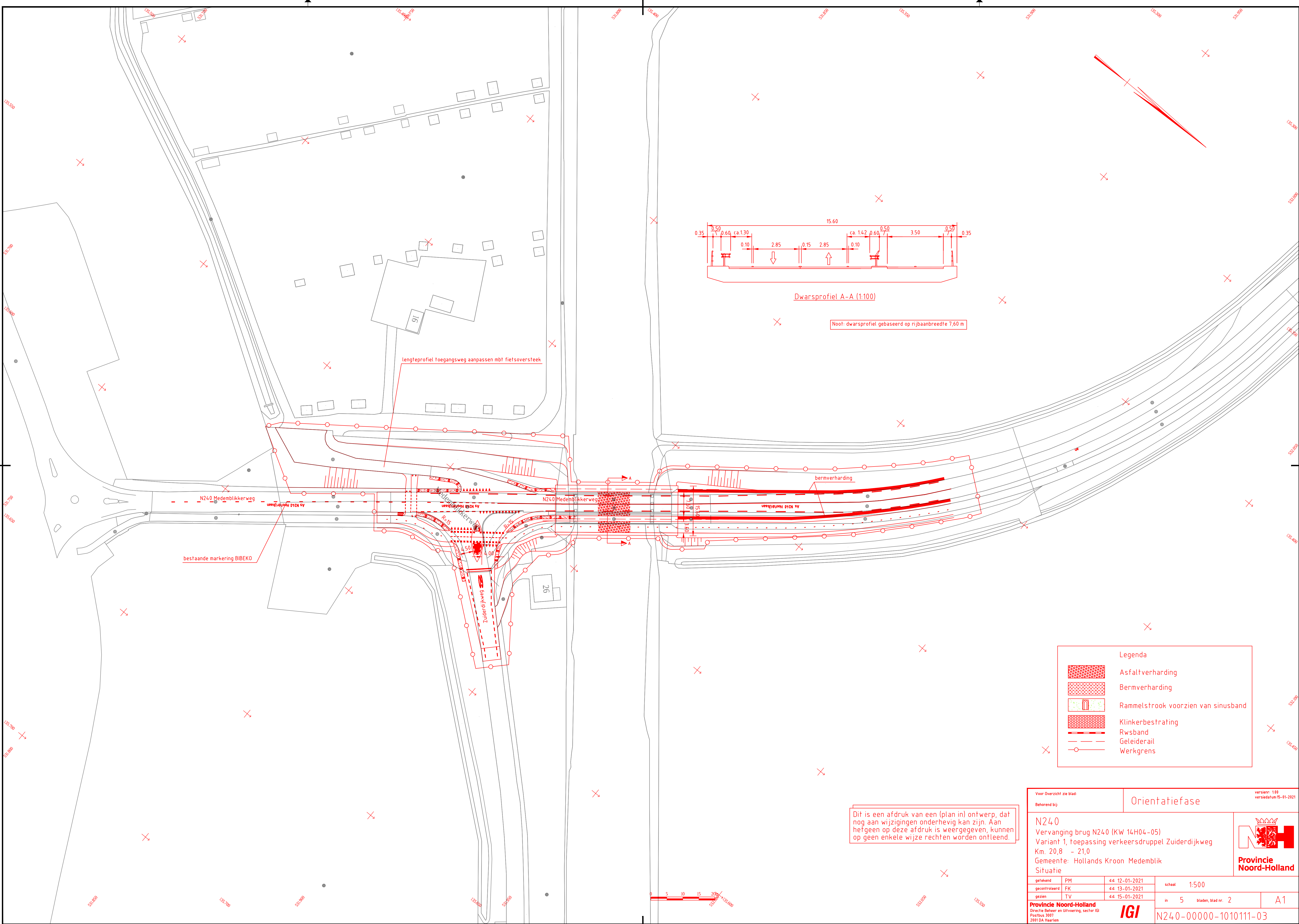
bladen, blad nr.

1

A1

N240-00000-1010111-02

Provincie Noord-Holland



Dwarsprofiel A-A (1:100)

Noot: dwarsprofiel gebaseerd op rijbaanbreedte 7,60 m

Legenda

Asfaltverharding

Bermverharding

Rammelstrook voorzien van sinusband

Klinkerbestrating

Rwsband

Geleiderail

Werkgrens

Dit is een afdruk van een (plan in) ontwerp, dat nog aan wijzigingen onderhevig kan zijn. Aan hetgeen op deze afdruk is weergegeven, kunnen op geen enkele wijze rechten worden ontleend.

Voor Overzicht zie blad

Behorend bij

Orientatiefase

versienr. 1.00
versiedatum 15-01-2021

N240

Vervanging brug N240 (KW 14H04-05)

Variant 1, foepassing verkeersdruppel Zuiderdijkweg

Km. 20,8 - 21,0

Gemeente: Hollands Kroon Medemblik

Situatie

Provincie Noord-Holland

getekend	PM	d.d. 12-01-2021	schaal	1:500			
gecontroleerd	FK	d.d. 13-01-2021					
gezien	TV	d.d. 15-01-2021	in	5	bladen, blad nr.	2	A1

Provincie Noord-Holland

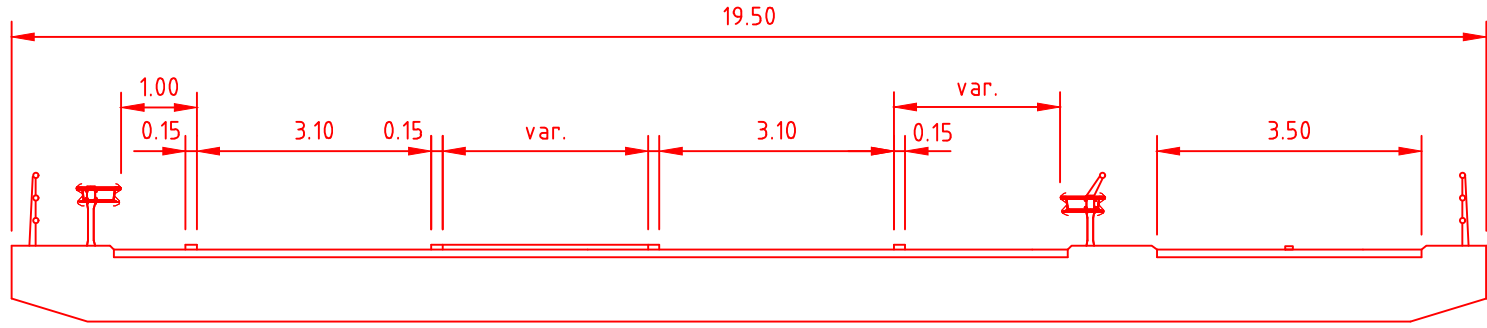
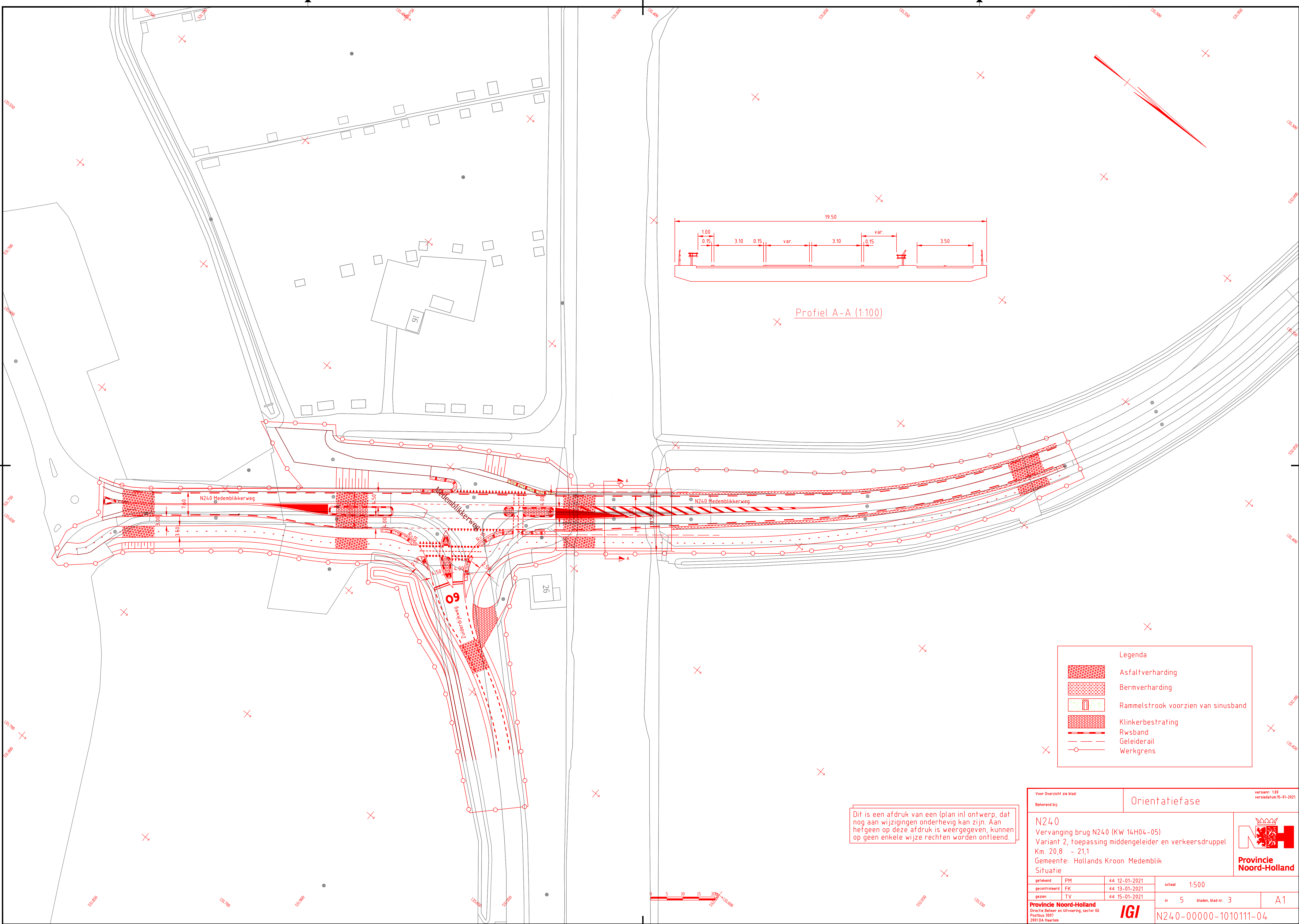
Directie Beheer en Uitvoering, sector IGI

Postbus 3007

2001 DA Haarlem

IGI

N240-00000-1010111-03



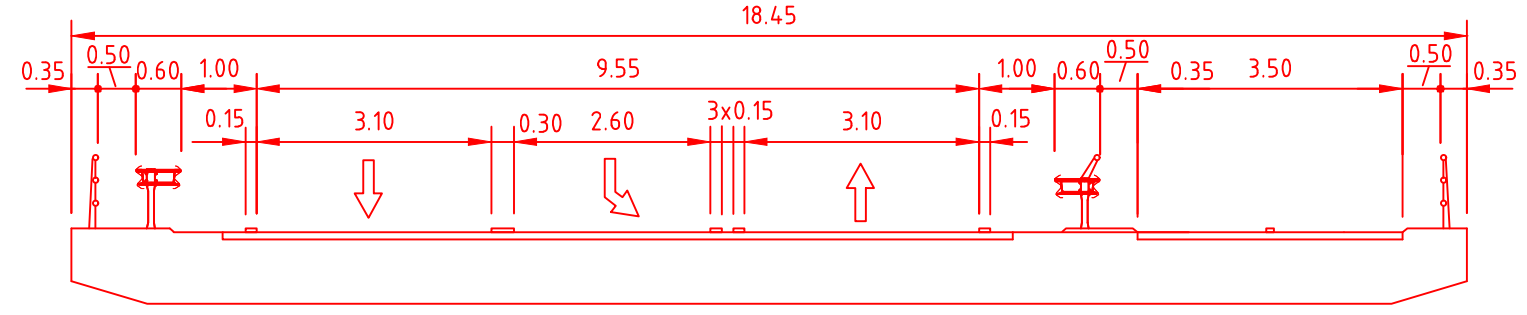
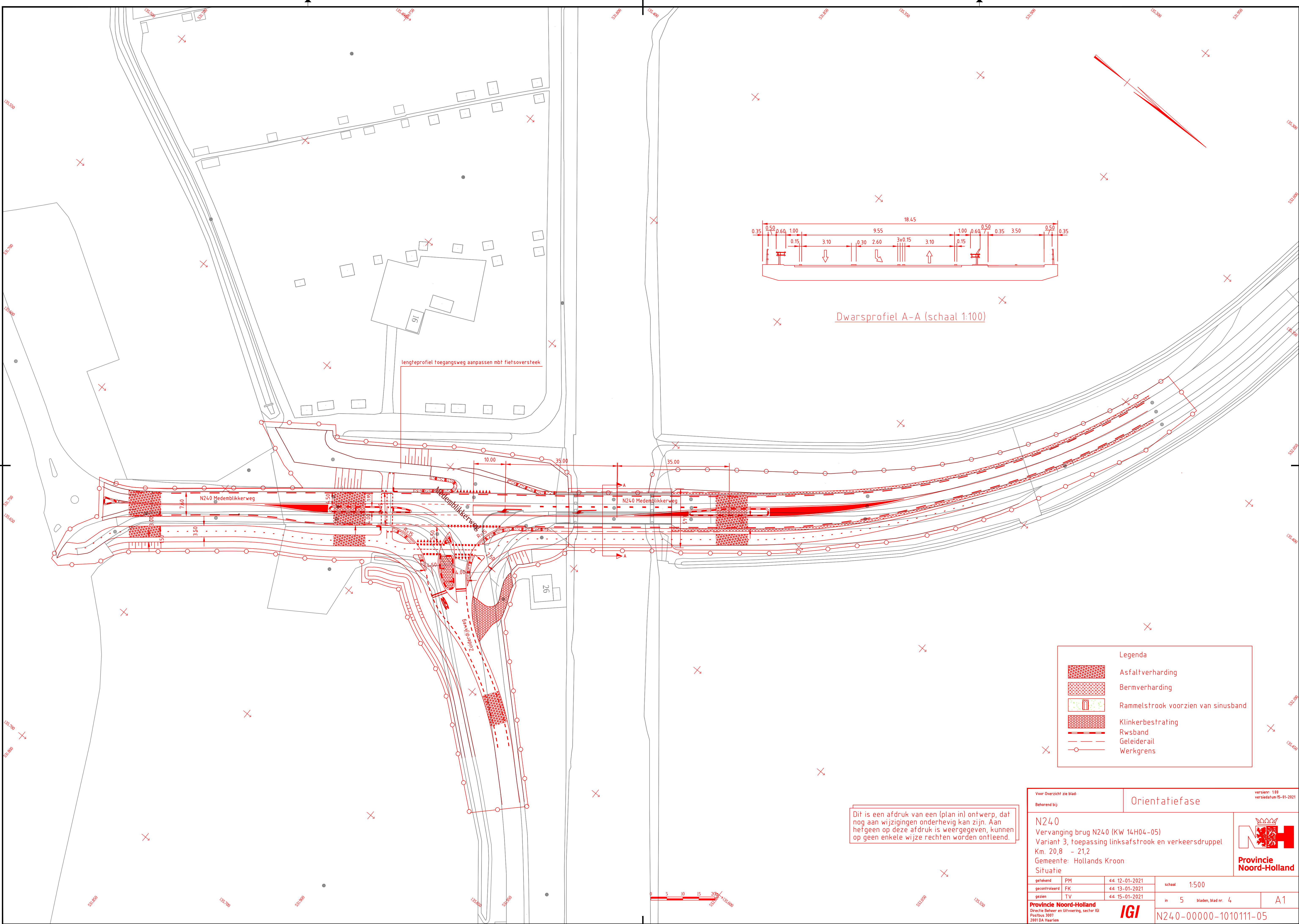
Profiel A-A (1:100)

Legenda

- Asfaltverharding
- Bermverharding
- Rammelstrook voorzien van sinusband
- Klinkerbestrating
- Rwsband
- Geleiderail
- Werkgrens

Dit is een afdruk van een (plan in) ontwerp, dat nog aan wijzigingen onderhevig kan zijn. Aan hetgeen op deze afdruk is weergegeven, kunnen op geen enkele wijze rechten worden ontleend.

Voor Overzicht zie blad		Orientatiefase		versienr. 1.00 versiedatum 15-01-2021	
Behorend bij					
N240 Vervanging brug N240 (KW 14H04-05) Variant 2, toepassing middengeleider en verkeersdruppel Km. 20,8 - 21,1 Gemeente: Hollands Kroon Medemblik Situatie					
getekend	PM	d.d. 12-01-2021	schaal	1:500	
gecontroleerd	FK	d.d. 13-01-2021			
gezien	TV	d.d. 15-01-2021	in	5	bladen, blad nr. 3
Provincie Noord-Holland Directie Beheer en Uitvoering, sector IGI Postbus 3007 2001 DA Haarlem			IGI		
			A1		
N240-00000-1010111-04					



Dwarsprofiel A-A (schaal 1:100)

lengteprofiel toegangsweg aanpassen mbt fietsoversteek

Legenda

- Asfaltverharding
- Bermverharding
- Rammelstrook voorzien van sinusband
- Klinkerbestrating
- Rwsband
- Geleiderail
- Werkgrens

Dit is een afdruk van een (plan in) ontwerp, dat nog aan wijzigingen onderhevig kan zijn. Aan hetgeen op deze afdruk is weergegeven, kunnen op geen enkele wijze rechten worden ontleend.

Voor Overzicht zie blad		Orientatiefase		versienr. 1.00 versiedatum 15-01-2021	
Behorend bij					
N240 Vervanging brug N240 (KW 14H04-05) Variant 3, toepassing linksafstrook en verkeersdruppel Km. 20,8 - 21,2 Gemeente: Hollands Kroon					
Situatie					
getekend	PM	d.d. 12-01-2021	schaal		1:500
gecontroleerd	FK	d.d. 13-01-2021			
gezien	TV	d.d. 15-01-2021			
Provincie Noord-Holland Directie Beheer en Uitvoering, sector IGI Postbus 3007 2001 DA Haarlem			in 5 bladen, blad nr. 4		A1
IGI			N240-00000-1010111-05		

