Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together

Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan Medemblik



Inhoudsopgave

1 Inleiding **3**
1.1 Draagvlak 4

2 Huidige situatie **5**
2.1 Verkeer 5
2.1.1 Voetgangers 5
2.1.2 Fietsnetwerk 7
2.1.3 Openbaar vervoer 8
2.1.4 Gemotoriseerd verkeer 9
2.2 Verkeersveiligheid 10

3 Trends en ontwikkelingen in relatie tot verkeer **15**
3.1 Groene trend 15
3.2 Blauwe trend 16
3.3 Grijze trend 17

4 Knelpunten **18**
4.1 Voetgangers 19
4.2 Fietsverkeer 20
4.3 Openbaar vervoer 21
4.4 Gemotoriseerd verkeer 22
4.5 Verkeersveiligheid 23

5 Vertaling van knelpunten naar ambities en doelstellingen **25**

6 Wensbeelden verkeersstructuur **27**
6.1 Voetgangers 27
6.2 Fietsverkeer 28
6.3 Openbaar vervoer 30
6.4 Gemotoriseerd verkeer 31
6.5 Flankerend beleid & maatwerk 35

7 Samenvatting en vervolg **36**

1 Inleiding

Aanleiding

Het vigerende Gemeentelijke Verkeer- en Vervoersplan (GVVP) van de gemeente Medemblik is gedateerd en aan vernieuwing toe, de gemeente heeft behoefte aan een integrale beschouwing van de huidige, gewenste en toekomstige verkeersstromen. Aangezien de ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit en energietransitie erg in beweging zijn, is dit een geschikt moment voor het vernieuwen van het GVVP. Ontwikkelingen als elektrisch rijden (met o.a. het beleid rond laadpalen), steeds grotere diversiteit aan fietsen en het gebruik ervan, vergrijzing, opkomst deelmobiliteit, smart mobility (o.a. ontwikkeling Mobility As A Service) leggen meer nadruk op leefbaarheid en duurzaamheid en hebben impact op de verdeling van de openbare ruimte.

De basis van het nieuwe GVVP is een gedragen beeld op de toekomst van de mobiliteit tot en met 2030/2035. De beoogde doelen in dit plan bieden sturing aan de mobiliteitsontwikkelingen en leiden tot praktische handvatten in de dagelijkse praktijk. Het GVVP schetst onder andere de gewenste infrastructuur met aandacht voor verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid voor alle typen verkeer. Het GVVP biedt als resultaat een duidelijk beeld van de benodigde netwerken voor de verschillende vervoerswijzen zoals een categoriseringskaart (met duidelijke voorbeelden) zodat in één oogopslag mogelijk is te zien welk type weg het betreft.

Proces en aanpak

- Er is gekozen voor een datagedreven aanpak.
- Op deze manier zijn de resultaten reproduceerbaar zodat dit gemakkelijk is voor evaluatie en herziening van het GVVP.
- Naast data zijn ook grenzen(kaders) nodig.

Gedurende het proces is met meerdere belangengroepen gesproken en zijn zij op de hoogte gehouden van de voortgang voor het opstellen van het GVVP. Onder andere bewonersverenigingen en dorpsraden uit de verschillende kernen, ondernemersverenigingen en vertegenwoordigers van maatschappelijke organisaties (zoals hulpdiensten, Veilig Verkeer Nederland en Visio) en scholen hebben kunnen meepraten in het proces. Het proces is ook weergegeven op de volgende pagina.

Vigerend beleid en ontwikkelingen

Uitgangspunt van dit beleidsplan zijn de huidige beleidsplannen en vastgestelde ontwikkelingen. Zowel vastgesteld gemeentelijk, provinciaal en rijksbeleid op het gebied van mobiliteit is als basis meegenomen in de analyse. Met betrekking tot de gebiedsontwikkelingen in de gemeente zijn alleen vastgestelde plannen meegenomen. Mogelijke woningbouwontwikkelingen die nog niet concreet zijn vallen buiten de scope van dit onderzoek.

Leeswijzer

Deze PDF-rapportage is een uitdraai van het iReport, te bereiken via deze link. Bepaalde teksten in deze PDF-rapportage slaan op deze online rapportage en figuren zijn daar ook beter in te zien. Deze PDF-rapportage is bedoeld als tekstuele weergave en om de teksten te kunnen controleren. De volledige functionaliteit is online in te zien.

In dit document vindt u het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan verdeeld in de volgende stappen:

Huidige situatie

Trends en ontwikkelingen

Knelpunten

Vertaling van knelpunten naar ambities en doelstellingen

Wensbeelden verkeerstructuur

Samenvatting en vervolg

1.1 Draagvlak

De volgende communicatie-acties zijn in het proces uitgevoerd :

- Informeren van alle bewoners (via de website en mediakanalen van de gemeente)
- Digitale online enquête onder alle bewoners (21 februari t–m 13 maart)
- Tweemaal overleg met de stakeholders (29 maart en 24 mei)
- Driemaal een informatieavond met de Raad (24 januari, 7 april, 20 juni)
- Brede informatieavond voor alle inwoners (30 augustus 2022)

Digitale online enquête onder alle bewoners

De digitale enquête bestaat uit een brede online inventarisatie waarin alle ideeën van de inwoners zijn verzameld. Doordat er in het verleden veel verschillende plannen zijn opgesteld is het van belang een compleet beeld te krijgen van alle mogelijkheden die de inwoners zien.

Overleg met de stakeholders

In de stakeholders overleggen zijn instanties als de dorpsraden, stadsraad, vertegenwoordiging scholen, VVN en de Fietsersbond uitgenodigd om ook een bijdrage te leveren in het proces. Zowel de bevindingen uit de online inventarisatie als de netwerken per vervoerswijze zijn getoetst met de stakeholders.

Informatieavond met de Raad

Op de informatieavonden met de Raad is de Raad tussentijds geïnformeerd over de vorderingen van het proces. Op de eerste avond is de raad geïnformeerd over het voorgenomen proces, op de tweede avond is de Raad geïnformeerd over het proces en de bevindingen uit de online inventarisatie. Op de derde avond zijn de netwerken per vervoerswijze gepresenteerd en toegelicht. Hierdoor is de Raad actief betrokken geweest in de totstandkoming van het eindproduct.

Brede informatieavond voor alle inwoners – 30 augustus 2022

Het GVVP is voorgelegd aan de bevolking van Medemblik middels een informatieavond gehouden op 30 augustus 2022. Hiermee is het volledige inspraakproces afgerond.

2 Huidige situatie

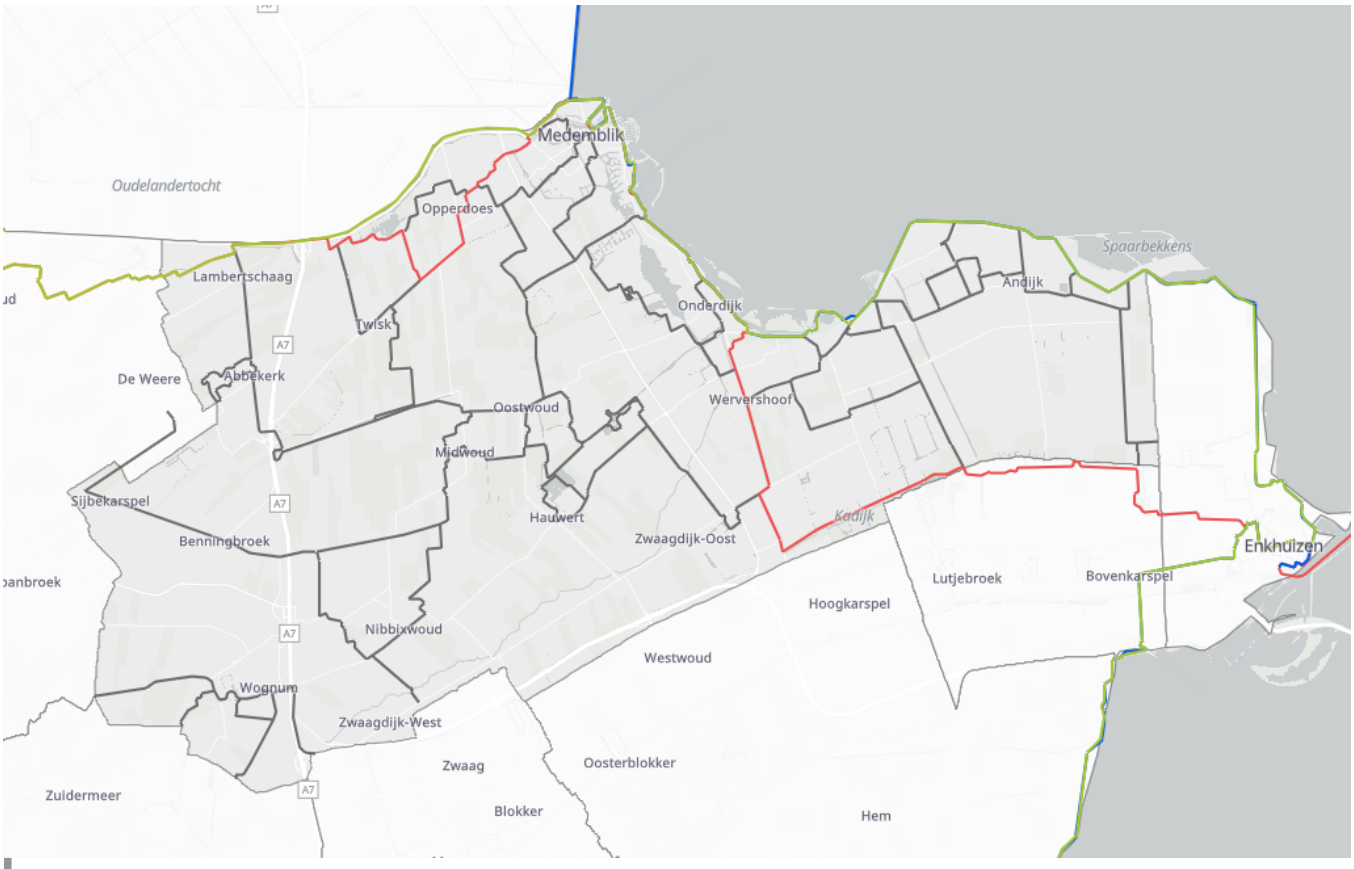
In deze paragraaf beschrijven we de huidige situatie per modaliteit (verkeer) en de algemene verkeersveiligheid. Bij de huidige situatie kijken we naar de huidige netwerken voor voetgangers, fietsers, OV en gemotoriseerd verkeer.

2.1 Verkeer

In dit hoofdstuk wordt onderscheid gemaakt in gemotoriseerd verkeer, fietsverkeer, en openbaar vervoer.

2.1.1 Voetgangers

In de huidige situatie is er geen specifiek netwerk voor voetgangers voorzien. Voetgangers moeten overal kunnen komen en daarvoor voldoende voorzieningen hebben. Als voetganger kun je bijna overal lopen. In de kaart hieronder zijn daarom ook alleen de recreatieve voetgangersroutes weergegeven. De legenda is open te klikken door op het onderste van de drie knopjes rechts te klikken.



Voetgangersnetwerk in de huidige situatie

Toch zijn er plekken waar de voetganger meer aandacht en prioriteit verdient. Met name bij de lintbebouwing ontbreekt regelmatig een trottoir. Om deze reden heeft de voetganger bij het herinrichten van de lintbebouwing (zie gemotoriseerd verkeer) specifieke aandacht. Verder moet in verblijfsgebieden, schoolomgevingen en OV-haltes de inrichting voor de voetganger logisch en veilig zijn. De mobiliteitsvisie moet straks voorzien in de extra aandacht voor voetgangers.

Schoolgaande kinderen

Voor schoolgaande kinderen is een goed netwerk te voet en te fiets belangrijk. Schoolkinderen moeten zich van én naar school en sportvoorzieningen veilig kunnen verplaatsen. Denk daarbij aan locaties zoals:

- Basisscholen

    - Abbekerk: De Plaats
    - Andijk: De Bangert, De Piramide, Dr. A. Kuyperschool, Idenburgschool
    - Benningbroek: De Kraaienboom
    - Hauwert: De Vijzel
    - Medemblik: De Meridiaan, Het Koggeschip, Jozefschool, Maria Bernadette
    - Midwoud: De Koet
    - Nibbixwoud: St. Nicolaas
    - Opperdoes: De Wegwijzer
    - Twisk: De Klaverwoid
    - Wervershoof: De Dijkwerkers, De Schelp, Gerardus Majella, St. Werenfridus
    - Wognum: De Speelwagen, Hieronymusschool
    - Zwaagdijk-Oost: Sint Jozef
    - Zwaagdijk-West: Sint Lidwina
- Voortgezet onderwijs
    - Medemblik: SG De Dijk (vmbo-mavo-havo-vwo)
    - Buiten de gemeente in: Alkmaar, Hoorn, Enkhuizen, Grootebroek, etc.

Knelpunten rond deze locaties moeten zo spoedig mogelijk opgelost worden, zodat kinderen veilig van en naar school kunnen.

Ouderen

Door vergrijzing wordt de toegankelijkheid van de gemeente steeds belangrijker. Doordat ouderen langer zelfstandig en in de stad blijven wonen, bestaat een groot aandeel van de voetgangers uit ouderen. Ze zijn vaak slechter ter been en lopen daardoor met een rollator of zitten in een rolstoel. Daarom is het extra belangrijk dat de kwaliteit van het voetgangersnetwerk goed en veilig is nabij de belangrijkste locaties. Denk daarbij aan de zorglocaties/ instellingen zoals:

- Omring, met locaties in:
    - Opperdoes
    - Abbekerk
    - Midwoud
    - Medemblik (Valbrug, Ridderstraat en Uiverstraat)
    - Wervershoof
    - Andijk
- Wilgaerden: De Wilgenhof in Wervershoof

Extra aandacht moet uitgaan naar voetgangervoorzieningen rond deze locaties.

Winkelgebieden en overige voorzieningen

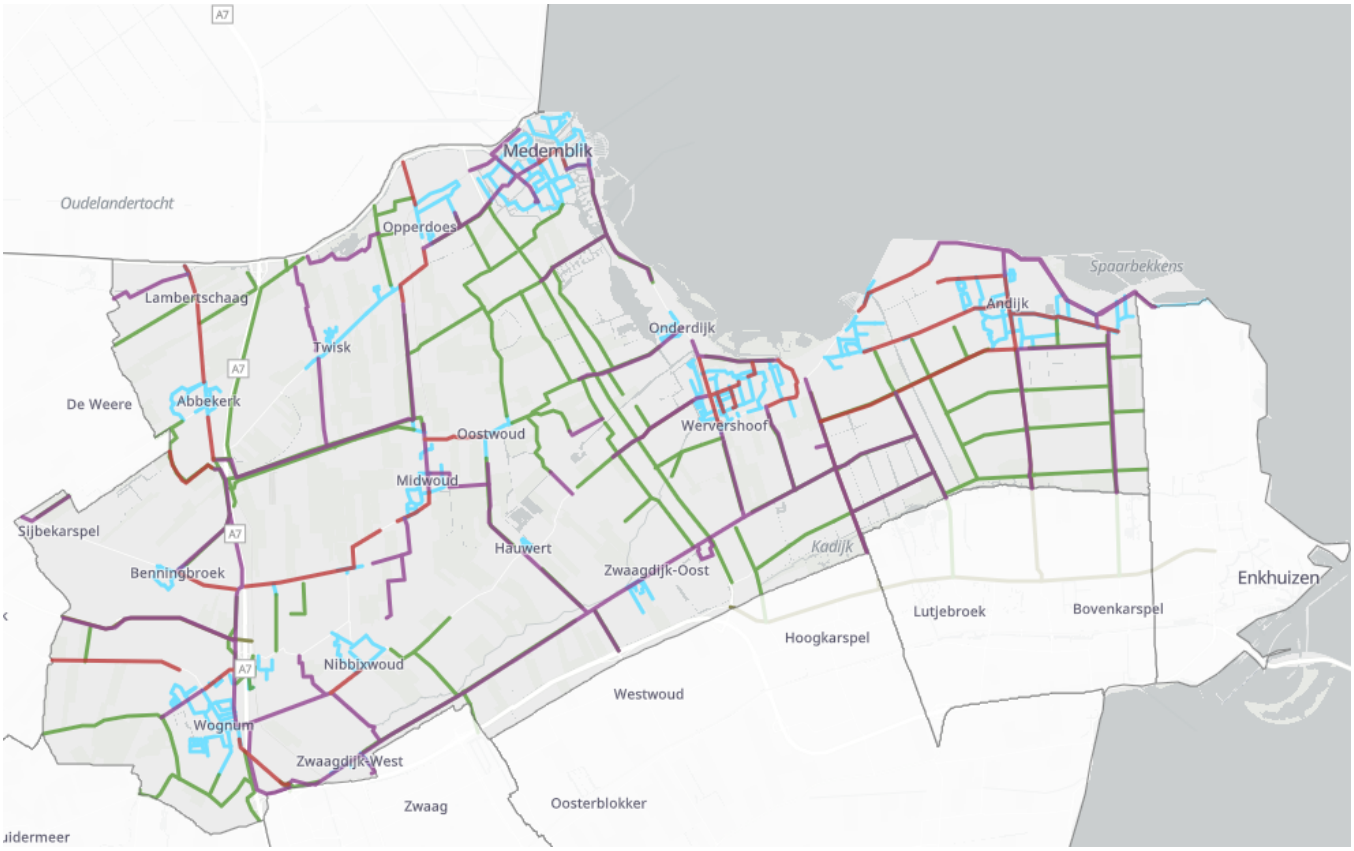
Ook rond winkelgebieden moet extra aandacht uitgaan naar de voetgangersvoorzieningen. Winkelgebieden in de gemeente Medemblik zijn:

- Centrum Medemblik
- Centrum Wervershoof
- Centrum Wognum
- Centrum Andijk
- Centrum Nibbixwoud
- Randweg Medemblik
- Winkelhart Zwaagdijk

In veel centra zijn daarnaast ook dorpshuizen, multifunctionele accomodates of kerken aanwezig. Ook rond deze voorzieningen moet extra aandacht uitgaan naar de voetgangersvoorzieningen.

2.1.2 Fietsnetwerk

Fietsers hebben in de gemeente Medemblik keuze uit een netwerk waar zij kunnen fietsen. Dit netwerk bestaat uit afzonderlijke fietspaden, fietsstroken op de rijbaan of een gedeelde rijbaan met gemotoriseerd verkeer, op zogenaamde erftoegangswegen. De verschilende soorten faciliteiten voor fietsers in de huidige situatie zijn in de kaart hieronder weergegeven. De legenda is open te klikken door op het onderste van de drie knopjes rechts te klikken.







Wegcategorisering

Te zien is dat het fietsnetwerk van de gemeente Medemblik omvangrijk is. Dit komt door enerzijds op bepaalde plaatsen de aanwezigheid van fietssuggestiestroken of fietspaden. Anderzijds delen fietsers op erftoegangswegen de rijbaan met gemotoriseerd verkeer. Dit klopt met de indeling volgens het principe Duurzaam Veilig. Bekend van deze wegen is echter ook dat deze soms smal of druk zijn, waardoor het medegebruik van de rijbaan van auto's, vrachtwagens en fietsers soms onveilig is of voelt op deze wegen.

Uit een analyse van deze gegevens blijkt dat er een aantal missende schakels zijn. Dit zijn locaties waar fietsers over de rijbaan moeten fietsen, maar op een weg geclassificeerd als gebiedsontsluitingsweg. Deze wegen zijn drukker, en er mag met een hogere snelheid gereden worden. Fietsers hebben op deze wegen idealiter een eigen fietsfaciliteit, zoals bijvoorbeeld fietssuggestiestroken of vrijliggende fietspaden. Enkele missende schakels zijn bijvoorbeeld de Ganker tussen Nibbixwoud en De Buurt, de Kerkstraat en Westeinderweg tussen Wognum en Wadway en de Westerstraat tussen Benningbroek en Sijbekarspel.

2.1.3 Openbaar vervoer

Busvervoer

De gemeente Medemblik wordt ontsloten door verschillende buslijnen; 132, 134, 135, 136, 139, 232, 415 438, 636, 650 en 655:

- Lijn 132: van Station Hoorn naar de Gedep. Laanweg in Andijk
- Lijn 133: van Station Hoorn naar de Raadhuisstraat in Hoogwoud, rijdt via Wognum
- Lijn 134: Over de A7 tussen Station Hoorn en Wieringerwerf, stopt op het busstation bij Abbekerk
- Lijn 135: Over de A7 tussen Station Hoorn en Den Helder, stops op het busstation bij Abbekerk
- Lijn 136: rijdt door Wognum, Nibbixwoud, Oostwoud en Midwoud.
- Lijn 139: van Station Hoorn naar het busstation in Medemblik
- Lijn 232: van Station Hoorn naar de R.K. Kerk in Wervershoof
- Lijn 415: van Station Hoorn naar het busstation in Medemblik
- Lijn 438: van Bovenkarspel naar de Gedep. Laanweg in Andijk
- Lijn 636: van Station Hoorn naar Aartswoud
- Lijn 650: van het Gemeentehuis in Wervershoof naar Lelystad
- Lijn 655: van de Ir. Krijnstraat in Wieringerwerf naar het busstation in Medemblik

De buslijnen met hun haltes zijn hieronder in de kaart weergegeven.



OV-netwerkvoering (bron: Connexxion)

Wat opvalt in deze kaart is dat busverbindingen door Twisk en Zwaagdijk-West missen. Andere kernen worden wel bediendt met een OV-lijn.

De busroutes sluiten aan op treinverbindingen van de treinverbinding Enkhuizen-Hoorn (buiten de gemeente gelegen). Zo gaan buslijnen uit Andijk naar Grootebroek en vanuit omgeving Hauwert, Midwoud, Oostwoud Nibbixwoud, Wognum richting Hoorn. Ook vanuit Medemblik is een buslijn richting Hoorn zodat aansluiting is met de treinverbindingen naar de regio.

Trein
Er is een toeristische stroomtram die rijdt tussen Hoorn en Medemblik. Daarnaast ligt de spoorlijn Enkhuizen - Hoorn weliswaar buiten de gemeente, maar is deze wel van belang voor bewoners uit de gemeente Medemblik.

Veerboot
Vanuit de haven van Medemblik vertrekt een toeristische veer naar Enkhuizen.

2.1.4 Gemotoriseerd verkeer

Voor het gemotoriseerd verkeer zijn er wegen, die onderverdeeld zijn in de aanduidingen: erftoegangsweg, gebiedsontsluitingsweg en stroomweg. Een erftoegangsweg is een weg waar verkeer gemengd wordt en waar huis- en bedrijfsaansluitingen op zijn. Gebiedsontsluitingswegen die, zoals de naam al zegt, gebieden ontsluiten. Deze worden in mindere mate gecombineerd met toegang tot percelen. Stroomwegen zijn de hoogste categorie, en betreffen de auto(snel)wegen (maar deze zijn in beheer van Rijkswaterstaat, niet de gemeente). Deze wegen kunnen binnen of buiten de bebouwde kom liggen, die een andere maximumsnelheid hebben. In de tabel hieronder is de maximumsnelheid per wegcategorie weergegeven, uitgesplitst naar ligging van de weg binnen of buiten de bebouwde kom.

	Binnen de bebouwde kom	Buiten de bebouwde kom
Erftoegangsweg	30	60
Gebiedsontsluitingsweg	50 (70)	80
Stroomweg	-	100 / 120 / 130

De wegcategorie voor de wegen in de Gemeente Medemblik is in de figuur hieronder weergegeven, voor de bovenstaande wegcategoriën met bijbehorende maximumsnelheid. Deze is ook te zien in de legenda, die in te zien is door op het onderste van de drie knopjes rechts te klikken.



Wegcategorisering in de huidige situatie



Legenda

2.2 Verkeersveiligheid

Bij verkeersveiligheidsbeleid wordt er een verschuiving zichtbaar van beleid op basis van ongevalscijfers (reactief) naar een risicogestuurd verkeersveiligheidsbeleid (proactief). Proactief werken aan verkeersveiligheid helpt wegbeheerders om vroegtijdig risico's in het verkeerssysteem te detecteren en gericht effectieve maatregelen te nemen om de risico's te verkleinen of weg te nemen, waardoor er uiteindelijk ook minder slachtoffers zullen vallen. Dit alles onder het motto 'voorkomen is beter dan genezen'.

Het strategisch Plan Verkeersveiligheid is het beleidsdocument van de Rijksoverheid waarin de visie op verkeersveiligheid beschreven is. Het SPV 2030 (strategisch plan verkeersveiligheid) geeft met de ambitie van nul verkeersslachtoffers richting aan beleid en concretiseert de gedeelde toekomstvisie in negen beleidsthema's. Ze zijn tot stand gekomen vanuit een gezamenlijke en brede verkenning van alle risico's voor verkeersveiligheid. Enkele beleidsthema's bestaan uit meerdere subthema's, maar niet elk beleidsthema heeft een subthema.

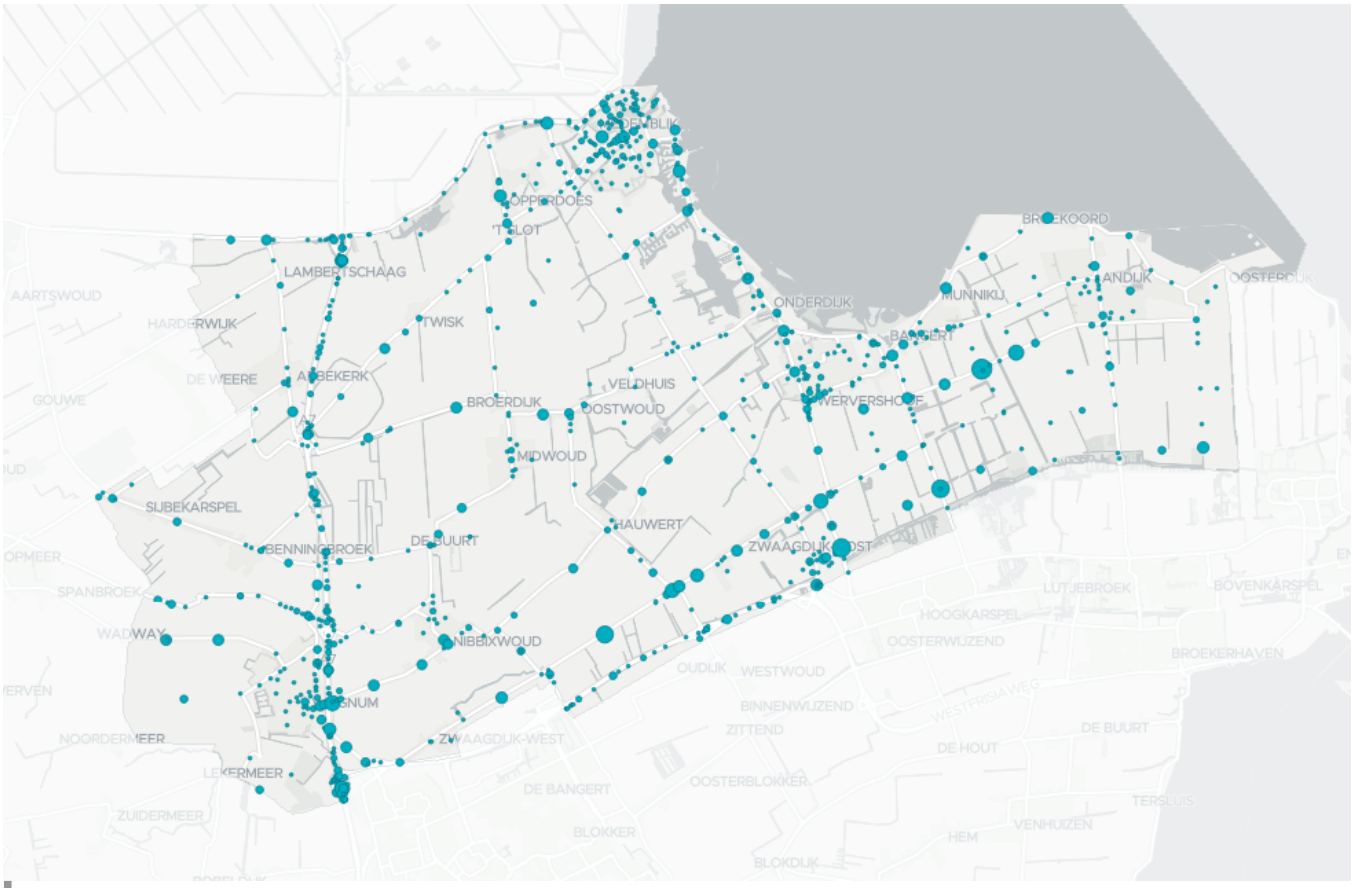
Nr.	Beleidsthema	Subthema's
1	Veilige infrastructuur	30, 50, 60, 70, 80, 100, 120+ km/u wegen
2	Heterogeniteit in het verkeer	Landbouwverkeer in buitengebied, brom-/snorfietsers op fietspad OF op rijbaan
3	Technologische ontwikkelingen	
4	Kwetsbare verkeersdeelnemers	Voetganger, fiets, e-bike, snorfiets, brommobiel, motor, bromfiets, ouderen
5	Onervaren verkeersdeelnemers	Kinderen tot 0-12 jaar, kinderen 12-14 jaar, jongere automobilist (18-24 jaar), oudere fietser (e-bike), 16-17 jarige op de snor/bromfiets. Gebruik nieuwe modaliteiten (speed pedelec)
6	Rijden onder invloed	
7	Snelheid in het verkeer	
8	Afleiding in het verkeer	
9	Verkeersovertreders	

Tabel: Risicothema's van het SPV

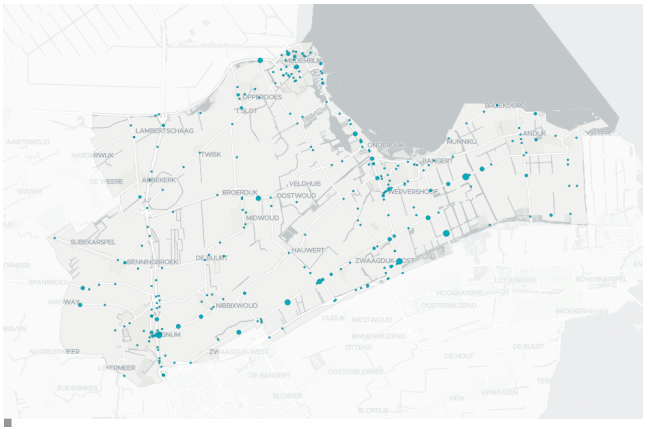
De thema's bevatten in principe alle mogelijke risico's voor verkeersongevallen en bieden dus handvatten voor het verhogen van de veiligheid. Specifieke risicogroepen (jongeren, ouderen) of modaliteiten (gemotoriseerde tweewielers) komen in meerdere thema's terug.

Aanpak risicoanalyse Medemblik

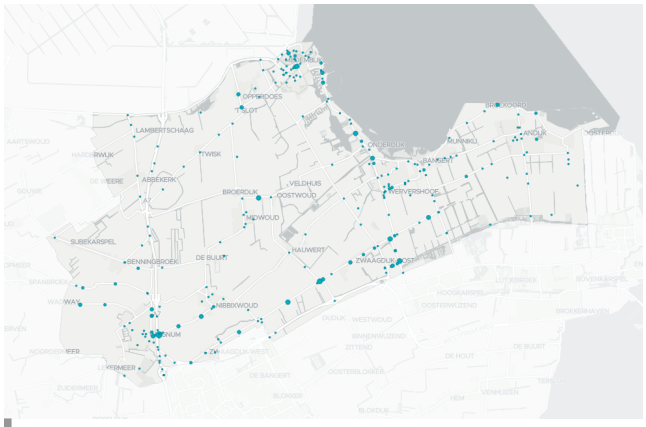
In de risicoanalyse wordt gekeken naar het aantal ongevallen dat heeft plaatsgevonden in de periode 2014-2021. Dit zijn de jaren waarover afgesloten en bevestigde data beschikbaar is, geleverd door het verkeersongevalspakket ViaSTAT. In de figuren hieronder is een overzicht van alle geregistreerde ongevallen per locatie over de jaren 2014-2021 te zien, de geregistreerde ongevallen met dodelijke of letstelafloop en geregistreerde ongevallen waarbij fietsers betrokken waren.



Alle geregistreerde ongevallen



Dodelijke en letselongevallen



Ongevallen met kwetsbare deelnemers

Aan de locaties van de ongevallen is op te merken dat veel ongevallen in de kernen plaatsvinden, zoals in Medemblik, Wognum en Wervershoof. Aan de andere kant valt ook op dat ook veel ongevallen plaatsvinden op plekken tussen kernen. Dit valt op doordat hier doorgaans minder verkeer rijdt dan in de kernen. Op de wegen met lintbebouwing zijn ook ongevallen te zien. De verdeling tussen ongevallen op een kruispunt en op wegvakniveau is ongeveer gelijk. Wegvakken die opvallen doordat er veel ongevallen geregistreerd zijn, zijn onder andere:

- Gedeputeerde Laanweg
- Zwaagdijk
- A.C. De Graafweg
- Dijkgraaf Grootweg
- Oosterdijk / Zeedijk

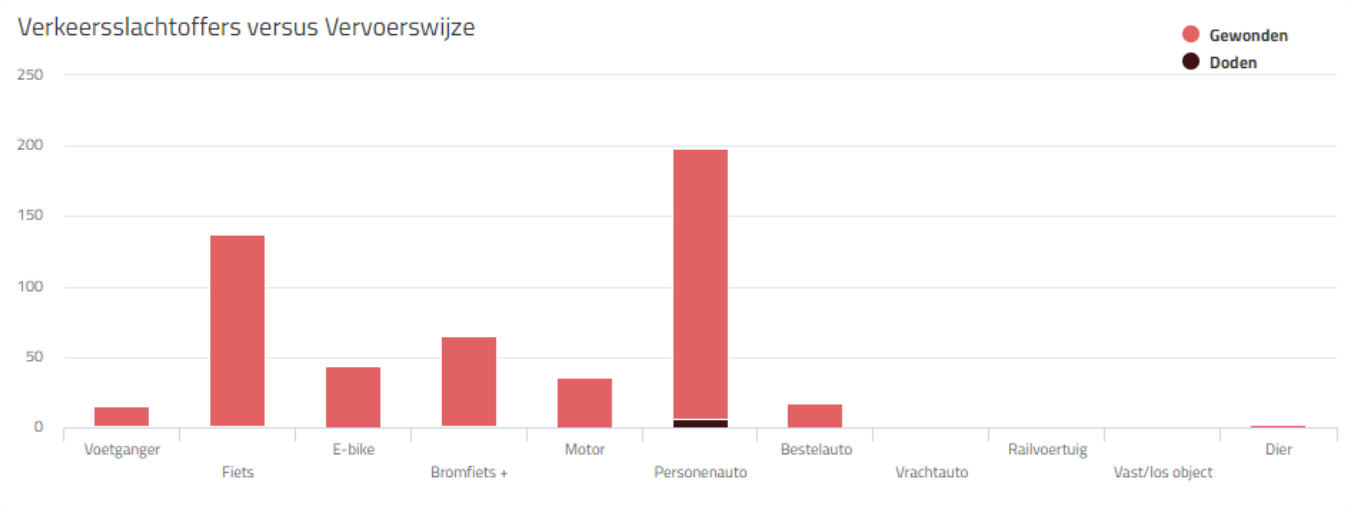
Daarnaast vallen op kruispuntsniveau de volgende kruisingen op:

- Hoornseweg - Oosteinderweg;

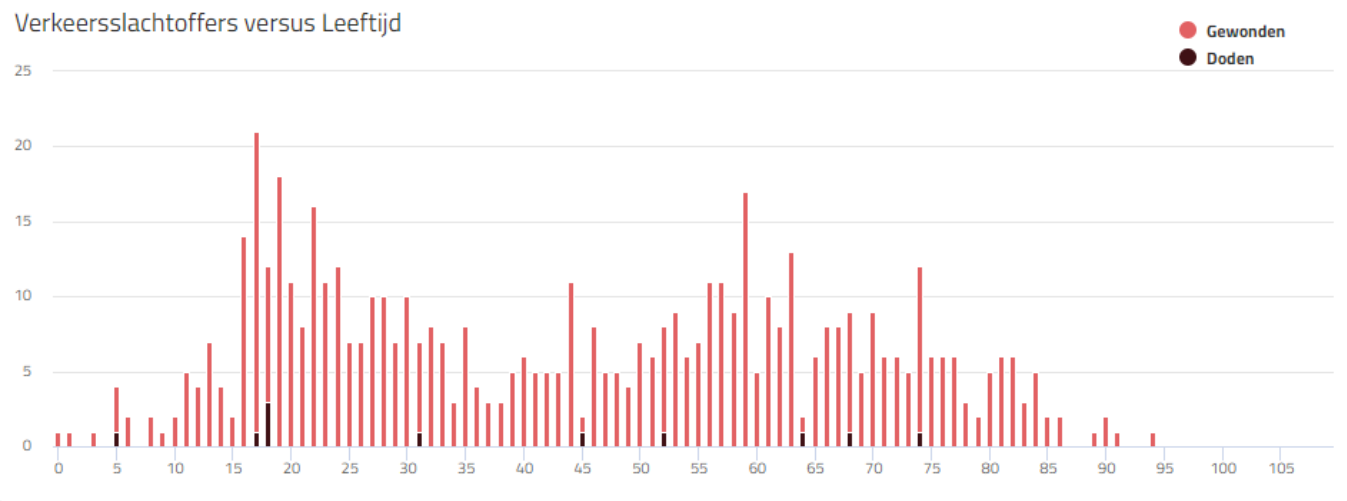
- Zwaagdijk - Tuinstraat - Noorderboekert;
- Tolweg - Veenakkers;
- Driehuizen - Veenakkers
- Markerwaardweg (N240) - Westerzeedijk (N239).



Aan bovenstaande grafiek is te zien dat het aantal ongevallen met slachtoffers (lichamelijk letsel of met dodelijke afloop) over de jaren is toegenomen. In 2019 waren er opvallend meer ongevallen te zien dan in de jaren 2014-2018. In 2020 en 2021 is dan weer een lichte afname te zien van het aantal ongevallen, maar dit is te verklaren door de coronapandemie en bijbehorende lockdowns.



Aan de verkeersslachtoffers per vervoerswijze is te zien dat in absolute aantallen het aantal slachtoffers dat valt in een personenauto het grootst is. Ook de ongevallen met een dodelijke afloop kwamen alleen voor in de categorie personenauto. De kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals voetgangers, fietsers, e-bikers en bromfietsers zijn uitgesplitst, en als deze worden samengevat is dit aantal het grootst. Er vallen dus meer slachtoffers onder de kwetsbare verkeersdeelnemers, waardoor hier aandacht aan gegeven moet worden.



Leeftijdsverdeling inwoners, betrokkenen en slachtoffers

Leeftijd	Inwoners (bron: CBS)	% van totaal	Betrokkenen (bron: ViaStat)	% van totaal	Slachtoffers (bron: ViaSTAT)	% van totaal
0 t/m 3 jaar	1650	4%	3	0%	3	1%
4 t/m 11 jaar	3836	8%	22	1%	16	3%
12 t/m 15 jaar	2138	5%	34	1%	17	3%
16 t/m 17 jaar	1177	3%	69	2%	35	6%
18 t/m 24 jaar	3628	8%	511	17%	88	15%
25 t/m 39 jaar	7089	16%	814	28%	99	17%
40 t/m 49 jaar	5586	12%	439	15%	56	10%
50 t/m 59 jaar	7025	16%	424	14%	91	16%
60 t/m 69 jaar	6185	14%	300	10%	74	13%
70 en ouder	6851	15%	276	9%	95	17%
Onbekend			45	2%	1	0%
Totaal	**45165**		**2937**		**575**	

Aan de leeftijden van verkeersslachtoffers en de bevolkingsopbouw van de gemeente Medemblik is te zien er een oververtegenwoordiging is van jongeren tot 25 jaar die als slachtoffer geregistreerd zijn bij een ongeval. De groep 25 tot en met 49-jarigen is vervolgens wel vaker betrokken bij een ongeval vergeleken met de hoeveelheid inwoners, maar niet oververtegenwoordigd is in het aantal slachtoffers. Ouderen vanaf 60 jaar zijn vervolgens weer minder vaak betrokken bij een ongeval, maar wel vaker slachtoffer.

Daarnaast is gekeken naar de risicocijfers van Hastig. Hierbij wordt gekeken naar op welke soort weg in de gemeente Medemblik, geclassificeerd naar maximumsnelheid, er meer kans is op een ongeval ten opzichte van een weg in de provincie Noord-Holland. Hieronder is het risicocijfer per snelheidsregime gegeven, voor de gemeente Medemblik en de provincie Noord Holland.

Snelheids-regime (km/u)	Letsel- en dodelijke ongevallen per jaar	Risico-indicator gem. Medemblik	Risico-indicator Prov. N-H
30	6,8	0,574	0,638
50	19,8	0,358	0,28
60	9,6	0,21	0,145
80	7	0,081	0,033
100	0,8	*	0,006
120+	2,8	0,01	0,006

In de risicocijfers valt op dat in de gemeente Medemblik het risicocijfer op wegen waar de maximumsnelheid 50, 60 of 80 kilometer per uur hoger is dan het risicocijfer van de provincie Noord-Holland. Op deze wegen is er in de gemeente Medemblik dus een grotere kans om betrokken te raken bij een ongeval, en deze verdienen dus extra aandacht.

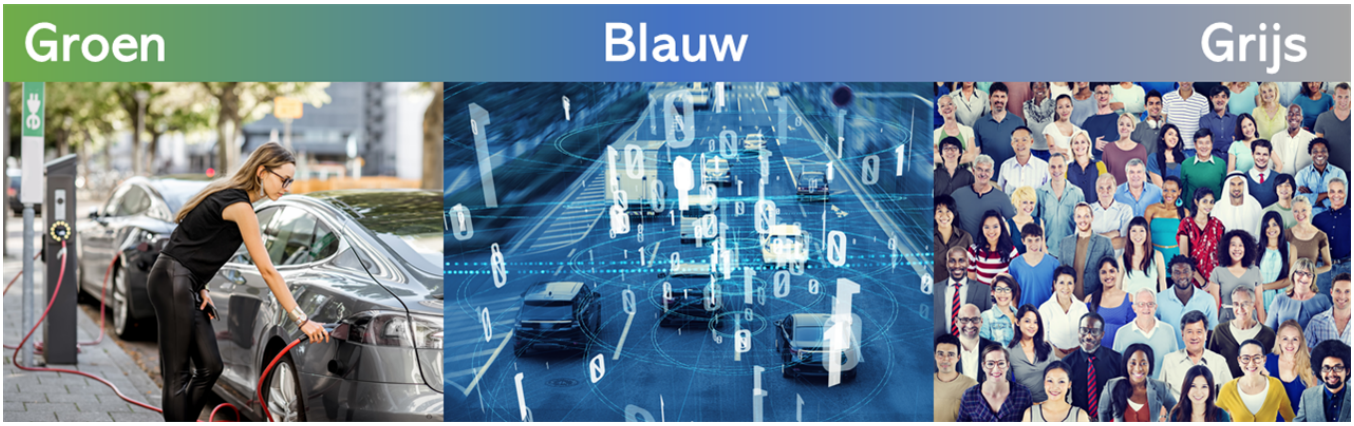
De 60-wegen zijn tot 1 januari 2023 in beheer van het waterschap HHNK geweest. Vanaf 1 januari gaat de gemeente Medemblik deze wegen beheren. De ongevallencijfers zijn een aandachtspunt voor de gemeente om in de toekomst de veiligheid te verbeteren. De 80-wegen zijn in beheer bij de Provincie Noord-Holland.

Conclusie verkeersveiligheid

- Ongevallen vinden over het algemeen plaats in kernen, maar in de gemeente Medemblik is ook te zien dat op wegen tussen kernen veel ongevallen plaatsvinden. Dit zijn wegen waar ook lintbebouwing aanwezig is.
- Over de jaren 2014-2019 is een stijgende lijn in het aantal ongevallen te zien. Deze stijgende lijn is in 2020 niet (meer) te zien, deels te verklaren door de coronapandemie.
- Kwetsbare verkeersdeelnemers zijn oververtegenwoordigd in de ongevalscijfers.
- Jongeren onder de 25 jaar en ouderen boven de 60 jaar zijn gezien de bevolkingsopbouw vaker betrokken bij een ongeval.
- Op wegen met een maximumsnelheid van 50, 60 of 80 kilometer per uur is de kans op een ongeval groter in de gemeente Medemblik dan op een gemiddelde weg in de provincie Noord-Holland.

3 Trends en ontwikkelingen in relatie tot verkeer

Er ligt een uitdaging voor de mobiliteit in de gemeente Medemblik. Het GVVP biedt een kijk op de toekomstige situatie en geeft hiervoor kaders. Tegelijkertijd weet niemand hoe de toekomst eruit gaat zien. Het is daarom van belang om inzicht te krijgen in de trends en ontwikkelingen die zich (gaan) voordoen en die van invloed zijn op de mobiliteit. Denk daarbij aan de veranderde bevolkingssamenstelling, de groeiende aandacht voor het klimaat en energie, en de technologische ontwikkelingen die razendsnel gaan. Deze ontwikkelingen zijn in te delen in drie trends: de Groene (energie), Blauwe (technologie) en de Grijze (demografie) trend.



3.1 Groene trend

Energietransitie

Door de energietransitie neemt het gebruik van alternatieven voor de motor op fossiele brandstof toe. Het aantal elektrische en aardgasvoertuigen stijgt, ook in de gemeente Medemblik, en het aantal elektrische laadpalen in de openbare ruimte neemt toe. De verwachting is dat deze trend zich doorzet waardoor de komende jaren de elektrische auto steeds nadrukkelijker aanwezig zal zijn. Ook is het een trend dat mensen steeds meer bereid zijn om duurzamere keuzes te maken (bv. de keuze om niet te vliegen i.v.m. vliegschaamte).

Deze trend kan ertoe leiden dat de aanvragen voor de oplaadpunten in sterke mate zullen toenemen in de gemeente Medemblik. Hoe worden deze voorzieningen in de gemeente vormgegeven? Een centrale plek of verspreid? Hoe om te gaan met grote laadpalen in smalle trottoirs, en bijvoorbeeld laadkabels over het trottoir?

Deelmobiliteit

Door deelmobiliteit kan het bezit van auto's afnemen omdat men kiest voor de meest efficiënte verplaatsing en het belang van het bezit van een voertuig wordt van ondergeschikt belang. Ook vinden mensen de verplaatsing belangrijker dan de vervoerswijzekeuze (o.a. Moblity as a Service, MaaS, richt zich hierop). Deze ontwikkeling speelt zich momenteel vaak af bij jongeren (ook bij bijvoorbeeld de Swap-fietsen met het blauwe voorwiel). Wat vervolgens te zien is dat als jongeren kinderen krijgen, toch vrij snel weer voor een auto in eigen eigendom kiezen.

De vraag is of de afname van het aantal auto's door het inzetten van deelmobiliteit zich doorzet én of deze trend leidt tot een minder aantal auto's binnen de gemeente Medemblik. Het aanbod van deelmobiliteit is afhankelijk van het aanbod en de vraag, en hebben invloed op elkaar.

Duurzaamheid

Het gebruik van duurzame voertuigen neemt toe. Voorbeelden hiervan zijn elektrische voertuigen (auto's, fietsen, steps, maar ook de scootmobiel). De fiets als vervoerswijze wordt ook steeds belangrijker, zoals bij de bezorging van pakketjes. Ook kiezen steeds meer grotere gemeenten ervoor bepaalde type vervuilende voertuigen niet meer toe te staan in het centrum (o.a. Utrecht, Amsterdam, Rotterdam en Den Haag kennen een milieuzone). Daarnaast ontstaat ook door de huidige discussie rondom de stikstofwetgeving (PAS) steeds vaker een discussie over de keuze tussen milieu en duurzaamheid en het toestaan van ontwikkelingen.

Ook in de gemeente Medemblik wordt de fiets een steeds belangrijkere vervoerswijze, dit blijkt uit een toename van het bezit van een e-bike. Een e-bike verleidt mensen om verplaatsingen tot 15 kilometer met de e-bike te doen in plaats van met een auto. Het is de vraag of andere elektrische voertuigen, zoals de elektrische step, eenzelfde soort opkomst gaan hebben, waardoor eventuele aanpassingen aan de infrastructuur wenselijk worden.

3.2 Blauwe trend

Data en digitalisering

Door het verzamelen van data en toepassingsgericht gebruik hiervan wordt ook het gedrag van mobiliteit gestuurd. De samenleving laat meer eigenaarschap zien en vraagt ruimte voor nieuwe initiatieven, bijvoorbeeld door nieuwe mobiliteitsdiensten aan te bieden. Voorbeeld hiervan is de taxidienst Uber. Door betere technologie in voertuigen en meer data kunnen we met behulp van nieuwe informatie op een nog betere en slimmere manier reizen. Voor de gemeente Medemblik betekent dit vooralsnog niet dat er directe actie nodig is. Wel is het belangrijk om in het beleidsplan rekening te houden met mogelijke toekomstige mobiliteitsdiensten.

Nieuwe voertuigen

Het aantal verschillende voertuigen op met name de (brom)fietspaden is de afgelopen jaren sterk toegenomen. Onder andere door de komst van de speed pedelec, de e-bike en de toename van het gebruik van o.a. de bakfiets neemt de diversiteit in massa, snelheid en breedte op de fietspaden toe. Daarnaast komen er steeds meer verschillende type voertuigen op de markt. De RDW heeft in de zomer van 2019 reeds een zevental nieuwe voertuigen goedkeurt, waaronder een elektrische step en een overdekte elektrische driewieler.

Ook binnen de gemeente Medemblik zijn deze verschillende voertuigen aanwezig. De wegen en fietsinfrastructuur binnen de gemeente moet geschikt zijn om deze diverse soorten voertuigen veilig een plaats te bieden.

Coöperatieve voertuigen

Voertuigen worden steeds geavanceerder en kunnen nu al met elkaar én ook met de verkeerslichten communiceren. Deze mogelijkheden zullen zich in de toekomst uitbreiden (o.a. middels de i-VRI). Ook op gemeentelijke wegen en kruispunten zal dit in de toekomst effect hebben.

In Medemblik zijn de meeste huidige kruispunten tussen grotere verkeersstromen ingericht met rotondes, waardoor de komst van de i-VRI weinig effect zal hebben. Op de provinciale wegen zijn wel VRI's aanwezig.

Autonome voertuigen

De technologie in auto's neemt toe. We gaan steeds meer richting autonome voertuigen en coöperatieve voertuigen. Deze ontwikkeling zal op het gebied van de auto allereerst een groot effect hebben op de stroomwegen. Op deze wegen zal de herkenbaarheid van belijning en bebording steeds belangrijker worden. Er zijn al gemeenten die hoog op deze ontwikkeling inzetten en kiezen voor zelfsturende voertuigen als alternatief voor openbaar vervoer.

Voor de wegen in de gemeente Medemblik is het belangrijk om deze technologieën in de gaten te houden en te zorgen voor een goede kwaliteit van de infrastructuur. Denk hierbij aan duidelijke bebording en belijningen op de belangrijkste gebiedsontsluitingswegen.

3.3 Grijze trend

Vergrijzing

Het aantal ouderen neemt toe (vergijzing) en deze ouderen worden ook mobieler (per oudere neemt het aantal verplaatsingen toe). Met name het aantal fietsbewegingen onder ouderen stijgt, waardoor het bijvoorbeeld belangrijk is dat er voldoende breedte is op de fietspaden.

Voor de gemeente Medemblik betekent dit dat de fietspaden vergevingsgezind aangelegd moeten worden, dit houdt in dat er ruimte is voor foutcorrectie en dat obstakels verwijderd of afgeschermd worden.

Bevolkingsgroei en verstedelijking

Volgens het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) kende de gemeente Medemblik in 2021 in totaal 45.165 inwoners. Zie ook “huidige situatie - verkeersveiligheid – stap 1”.

De verwachting van het CBS is dat de gemeente komende jaren zal blijven groeien en doorgaat zetten richting de 46.000 inwoners in 2025 en 46.300 inwoners in 2030, waarna de groei stagneert. In 2040 is het verwachte bewonersaantal ook circa 46.300 inwoners. De toename is vooral te zien onder de ouderen (> 65 jaar), maar ook onder de jongeren (<20 jaar).

Voor de mobiliteit in de gemeente Medemblik betekent dit dat de verkeersmobiliteit in de gemeente door de toename van het aantal inwoners zal toenemen. Daarnaast betekent de toename van het aantal ouderen dat er ook rekening gehouden moet worden met de infrastructuur voor de kwetsbare verkeersdeelnemers (ouderen en scholieren).

Mondigheid

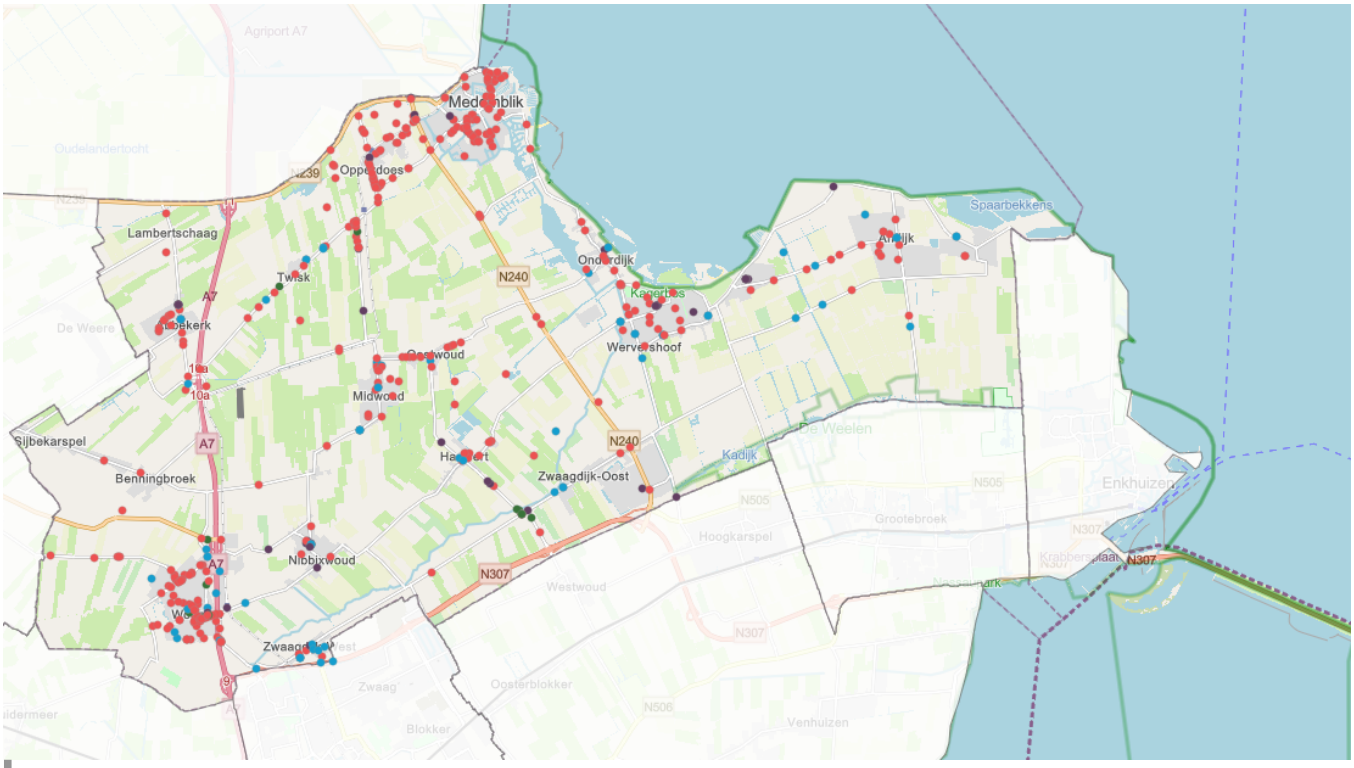
Vanuit o.a. de Omgevingswet krijgen burgers steeds meer invloed toebedeeld in het proces om te komen tot besluitvorming. Dit heeft vooral effect bij de totstandkoming van mogelijke verkeersmaatregelen. Belangrijk hierbij is dat een gemeente vooraf een duidelijke structuur heeft voor de inbreng van bewoners en in dit proces ook duidelijk is wat de positie is van de mening van de burgers in een specifieke situatie (participatieladder).

Diversiteit in de maatschappij

De diversiteit in de huidige bevolking is groot en de verwachting is dat deze in de toekomst ook groot zal blijven. Mensen zijn verschillend, maken verschillende mobiliteitskeuzes en zijn ook gevoelig voor verschillende soorten prikkels (om gedrag aan te passen). Dit zijn belangrijke factoren om rekening mee te houden.

4 Knelpunten

Om de knelpunten met de huidige situatie te inventariseren is gebruik gemaakt van de kennis van bewoners. Bewoners konden van 21 februari tot 13 maart 2022 hun knelpunten aangeven op een digitale kaart. Hierbij gaven zij de categorie aan waar hun reactie over ging, en of zij dit invulden als inwoner of bezoeker. Daarnaast zijn de kernvisies van de verschillende kernen geanalyseerd en de verkeerskundige punten zijn ook overgenomen op de reactiekaart. Daarnaast zijn er twee stakeholdersbijeenkomsten geweest op 29 maart en 24 mei, met genodigden van de verschillende bewonersgroepen, bedrijvenverenigingen en schoolvertegenwoordigers. Al deze reacties zijn op onderstaande kaart weergegeven. Met het onderste van de drie knopjes aan de rechterkant kunt u de legenda bekijken. Om de interactieve weergave waarin ook de reacties gelezen kunnen worden te bekijken, klik hier.



Reacties (alle)

In de volgende pagina's komen de knelpunten per verschillende modaliteit aan bod: voetgangers, fietsers, OV, gemotoriseerd verkeer. Daarnaast wordt een weergave gegeven van de reacties die over verkeersveiligheid gaan. In de interactieve kaart zijn deze verschillende thema's ook aan te klikken.

4.1 Voetgangers

De reacties die specifiek over voetgangersituaties gaan zijn in de kaart hieronder weergegeven. De reacties zijn ook in te zien op de interactieve kaart waarbij met een schuifje de voetgangerslaag geselecteerd kan worden.

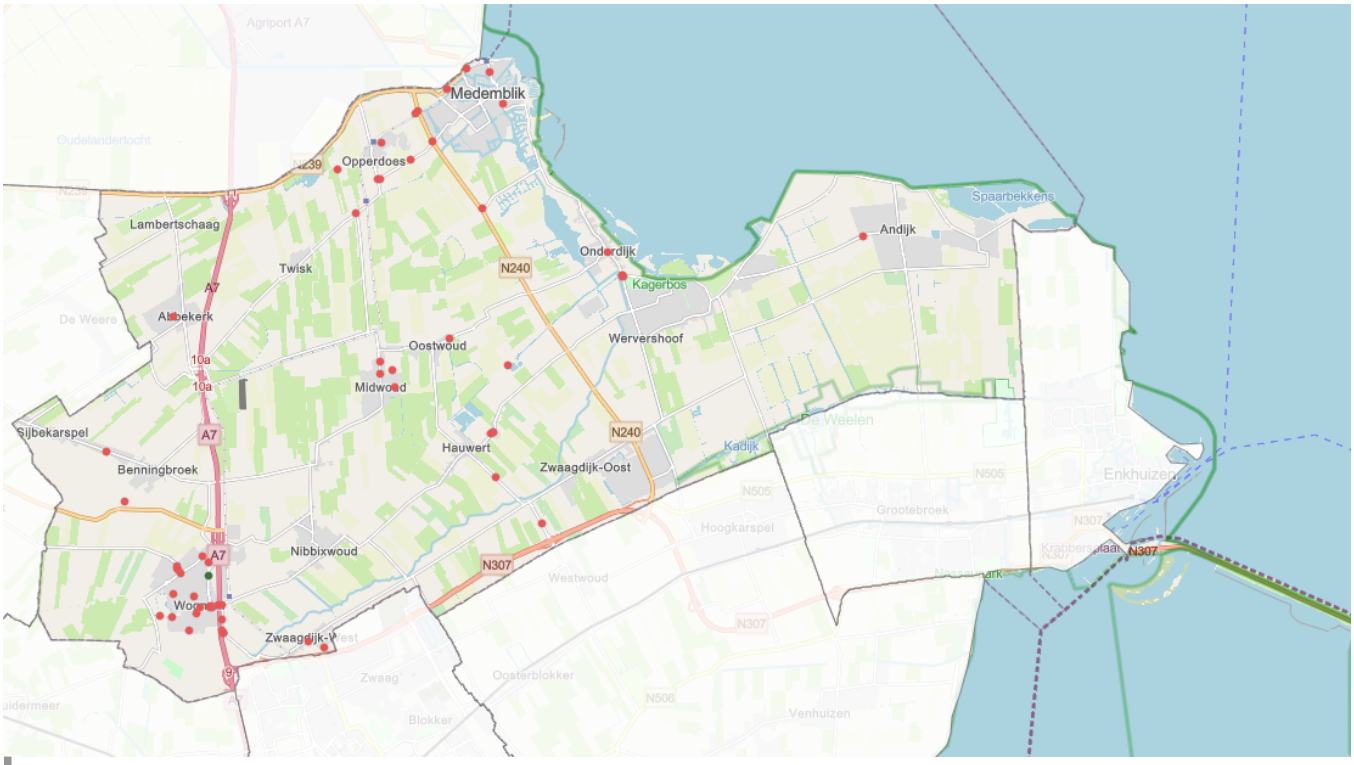


Knelpunten voetgangers

Bij de voetgangers is te zien dat veel van de reacties gaan over situaties in Medemblik en Wognum. De reacties die geplaatst zijn gaan voornamelijk over het ontbreken van een trottoir langs bepaalde wegen. Ook wordt de oversteekbaarheid of oversteekplaatsen voor voetgangers vaak genoemd als knelpunt.

4.2 Fietsverkeer

De reacties die specifiek over fietsersituaties gaan zijn in de kaart hieronder weergegeven. De reacties zijn ook in te zien op de interactieve kaart waarbij met een schuifje de fietserslaag geselecteerd kan worden.



Knelpunten fietsverkeer

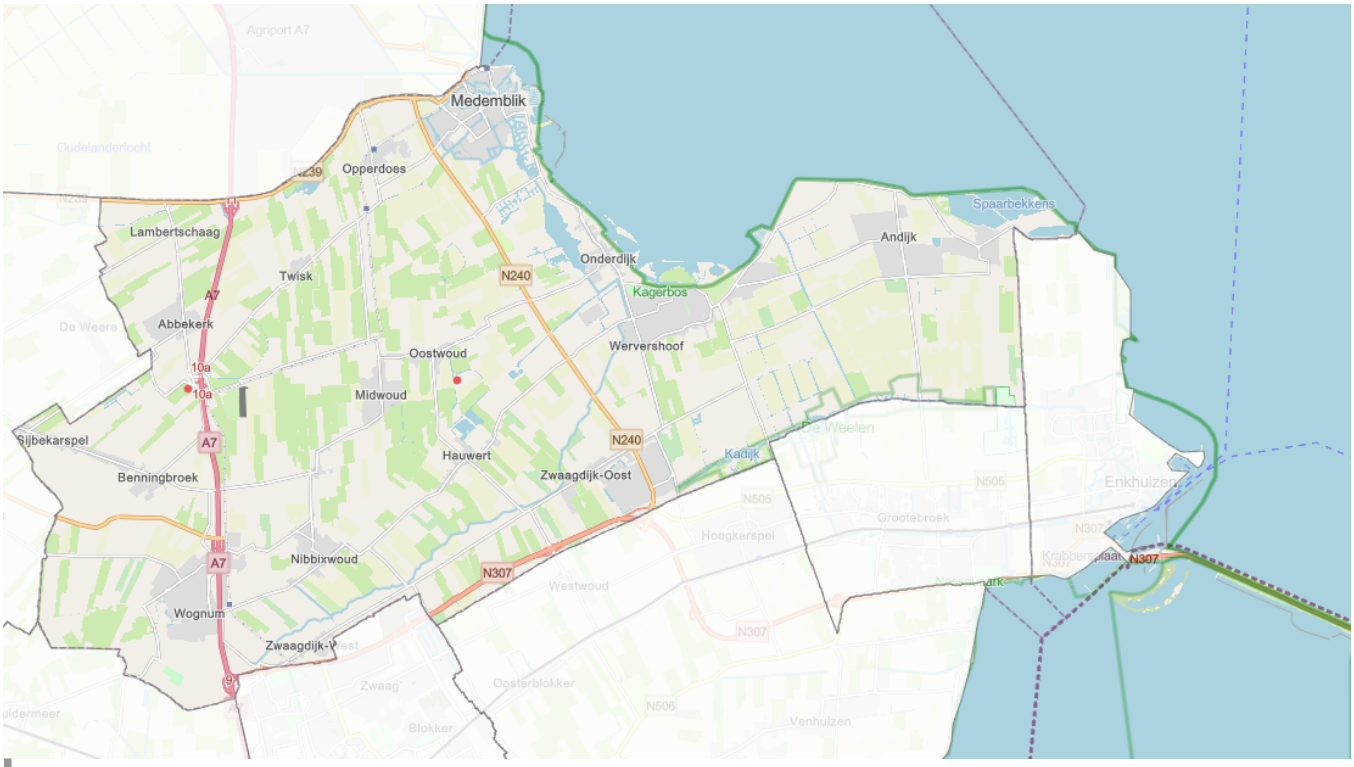
Veel opmerkingen over fietsverkeer zijn in Wognum en Midwoud gemaakt, meer dan in andere plaatsen. De vele puntjes in Wognum zijn te verklaren door de belangrijke en drukke fietsroute voor scholieren naar Hoorn die dwars door Wognum loopt vanuit de omringende kernen. Die fietsroute gaat langs diverse rotondes met conflictpunten. Ook de Hoornseweg komt naar voren.

Ook rond Opperdoes en Twisk is een cluster van opmerkingen. Bijna alle opmerkingen zijn door inwoners van de gemeente Medemblik gemaakt.

De opmerkingen gaan vaak over de positie van de fietser op de weg, de drukte of gereden snelheden op deze wegen of over de staat van het fietspad. Ook zijn er opmerkingen gemaakt over bepaalde fietsoversteekplaatsen, zoals onder andere vanaf de Onderdijk de Zeedijk op.

4.3 Openbaar vervoer

De reacties die specifiek over openbaar vervoersituaties gaan zijn in de kaart hieronder weergegeven. De reacties zijn ook in te zien op de interactieve kaart waarbij met een schuifje de ov-laag geselecteerd kan worden.



Knelpunten Openbaar Vervoer

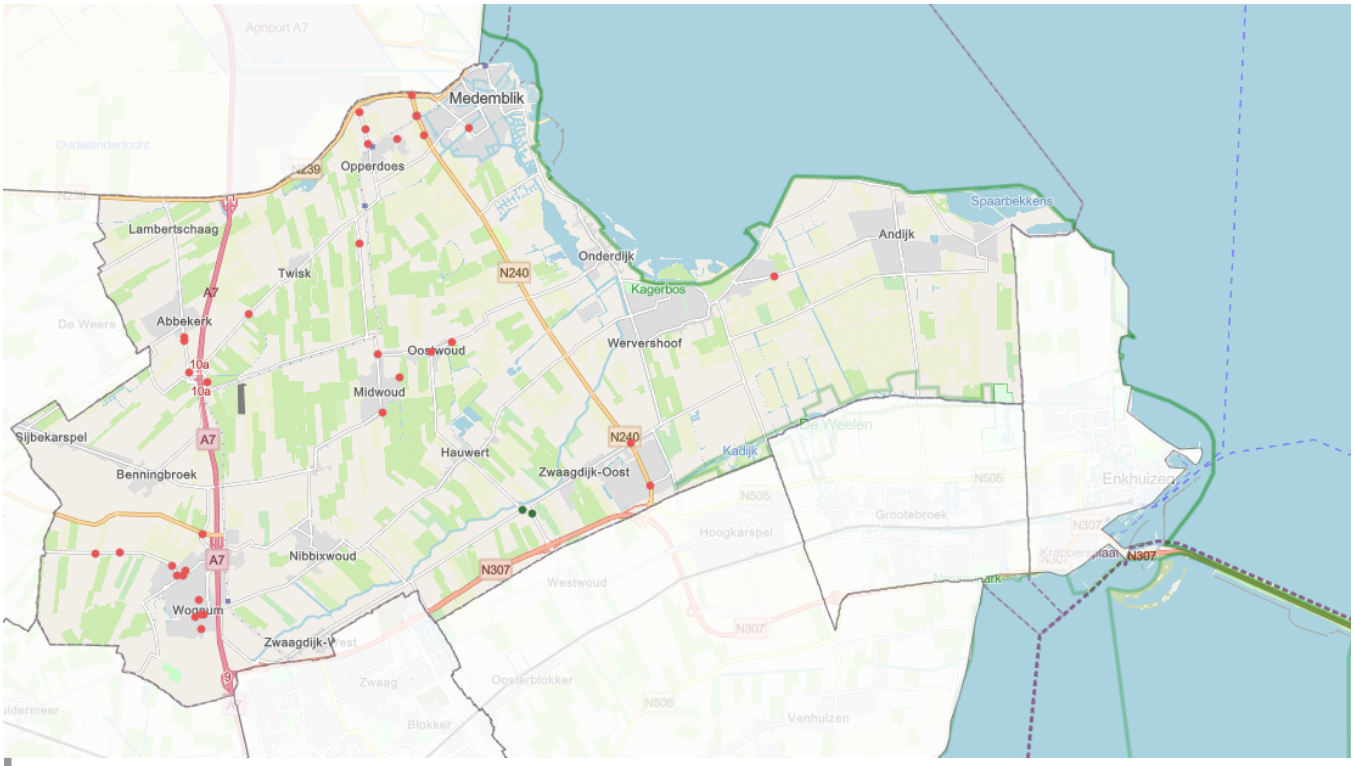
Er zijn relatief weinig reacties over het OV binnengekomen. Alleen bij Nibbixwoud, Zwaagdijk-West en Abbekerk is een opmerking geplaatst dat een (deel van) de lijnvoering mist.

Ondanks de weinige opmerkingen wordt waarschijnlijk goed OV gemist in veel kernen. Dit komt misschien niet zo naar voren uit de inventarisatie omdat mensen niet bekend zijn met het OV en er dus niet iets op aan te merken hebben.

4.4 Gemotoriseerd verkeer

De reacties die specifiek over gemotoriseerd verkeersituaties gaan zijn in de kaart hieronder weergegeven. De reacties zijn ook in te zien op de interactieve kaart waarbij met een schuifje de verschilelnde lagen geselecteerd kunnen worden. De lagen die in de kaart hieronder weergegeven zijn, betreffen de volgende:

- Gemotoriseerd verkeer
- Landbouwverkeer
- Nieuwe weg
- Sluipverkeer
- Vrachtverkeer
- Verkeersregelinstallaties (VRI)
- Rotonde



Knelpunten gemotoriseerd verkeer

Er is veel gereageerd over het gemotoriseerd verkeer rond Twisk en Oppderdoes. Er is hier aangegeven dat door deze kernen veel landbouw- en vrachtverkeer rijdt. Een mogelijke oplossing ziet men hier in het doortrekken van de parallelweg langs de N240, de Markerwaardweg, tot aan de parallelweg van de N239, de Koggenrandweg.

In Wognum is vooral gereageerd over de drukte op verschillende wegen, waaronder de Kerkstraat, Lindelaan / Nieuweweg. Daarnaast is uit gesprekken tijdens informatieavonden de Hoornseweg naar voren gekomen, al komt deze niet naar voren in de kaart hierboven. De gemaakte opmerkingen over de Hoornseweg hebben meer betrekking op het fietsverkeer.

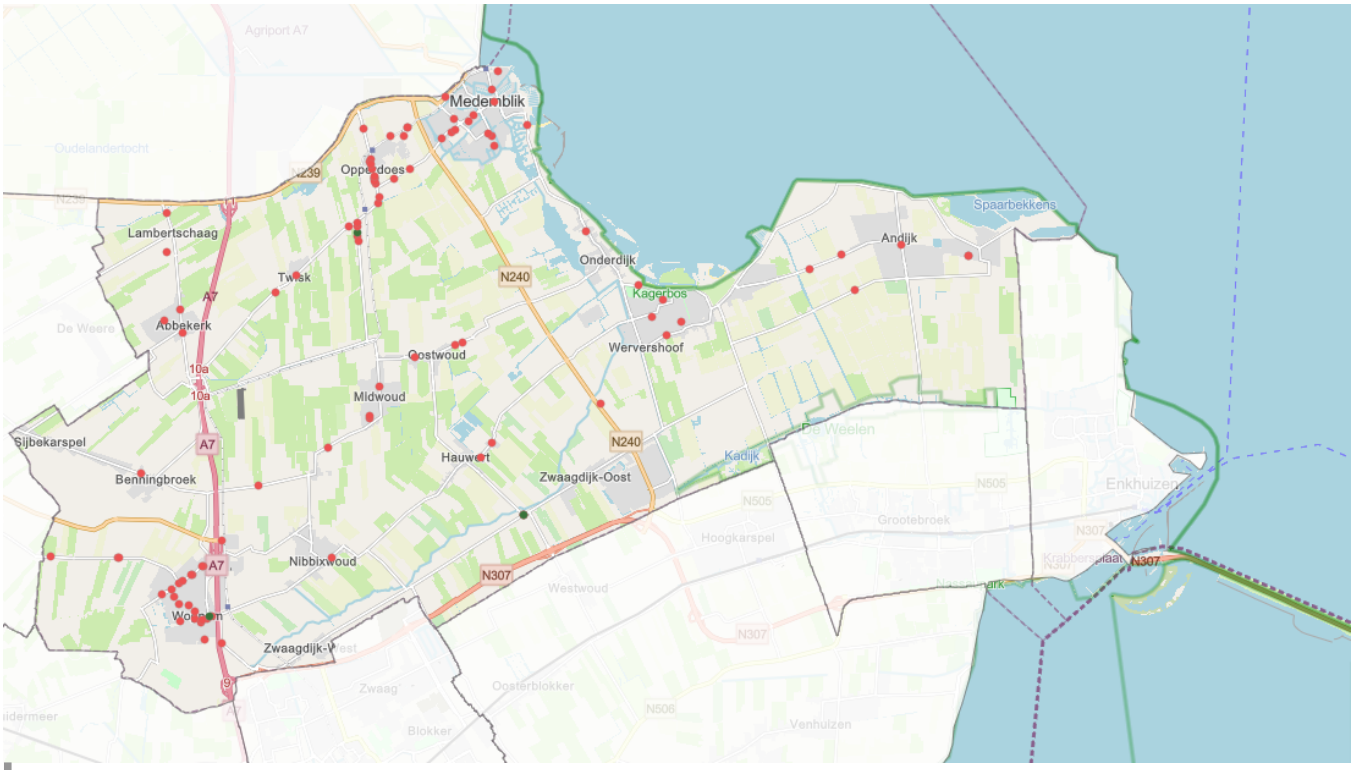
Rond Abbekerk, Midwoud en Oostwoud en tussenliggende wegen tussen de overige kernen wordt vooral gereageerd over (te hoge) snelheid en de hoeveelheid vrachtverkeer dat er rijdt.

Ook zijn er uit eerder opgestelde rapporten knelpunten naar voren gekomen (zoals het VVN-rapport over de Nieuweweg), die meegenomen zijn in het GVVP. Deze rapporten zijn vaak ook al aangegeven als knelpunt in de interactieve reactiekaart.

4.5 Verkeersveiligheid

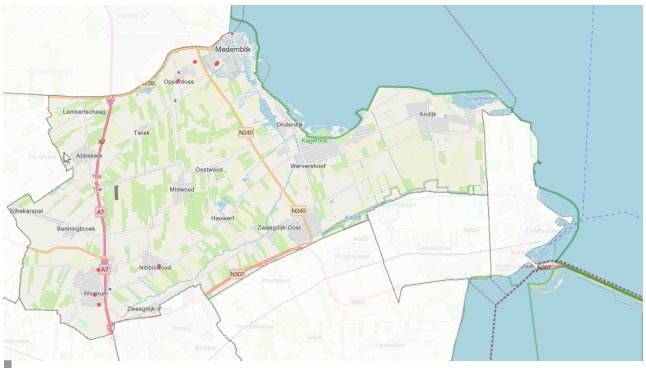
De reacties die specifiek over gemotoriseerd verkeersituaties gaan zijn in de kaart hieronder weergegeven. De reacties zijn ook in te zien op de interactieve kaart waarbij met een schuifje de verschillende lagen geselecteerd kunnen worden. De lagen die in de kaart hieronder weergegeven zijn, betreffen de volgende:

- Gevaarlijke situaties
- Snelheid
- Voorrang
- Zicht

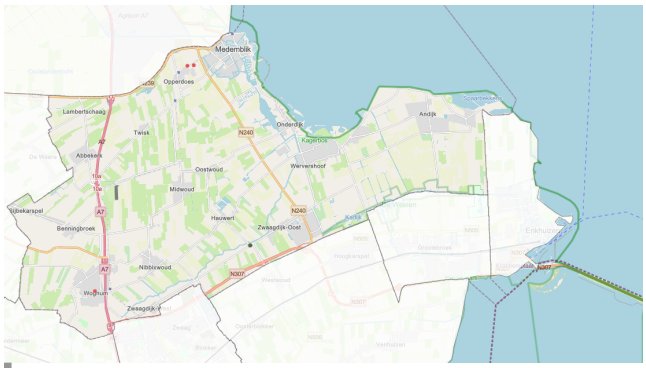


Knelpunten verkeersveiligheid

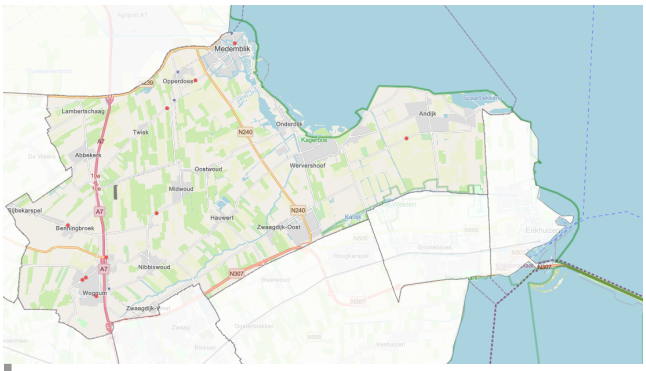
Bij de verkeersveiligheid is vooral gereageerd over zicht dat ontnomen wordt door begroeiing op bepaalde kruispunten. Daarnaast is ook veel gereageerd over de hoge snelheid op bepaalde wegen, in relatie tot smalle wegprofielen. Dit speelt in de gehele gemeente, maar er is veel gereageerd in Opperdoes, Twisk en Wognum. Ook onduidelijke voorrang komt naar voren in de reacties.



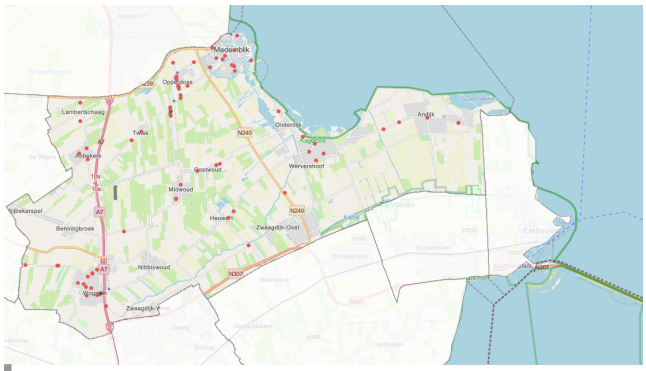
Knelpunten zicht



Knelpunten gevaarlijke situaties



Knelpunten voorrang



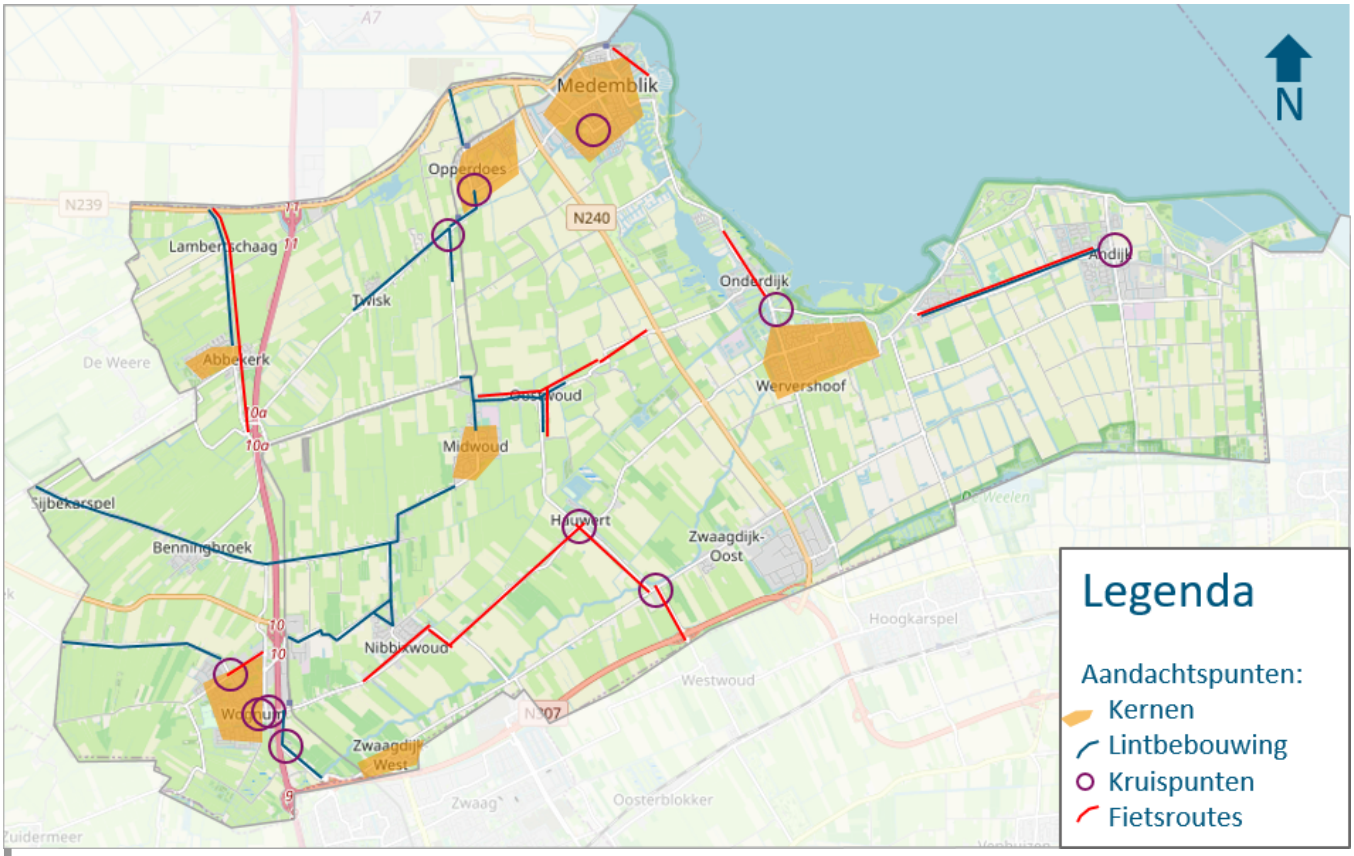
Knelpunten snelheid

5 Vertaling van knelpunten naar ambities en doelstellingen

Uit de analyse van de reacties komen de knelpunten naar voren. Dat zijn concreet de volgende aandachtspunten die vervolgens worden vertaald naar wensbeelden die zich uiten in ambities en doelstellingen:

- Veiligheid op kruispunten: zicht en voorrangssituaties;
- Lintbebouwing in relatie tot snelheid:
  - Verhoogd risicocijfer op wegen waar 50 en 60 gereden mag worden;
  - Vaak geen trottoir aanwezig;
- Fietsroutes in relatie tot te snel rijdend en zwaar (landbouw)verkeer;
- In de kernen:
  - Oversteekbaarheid van wegen;
  - Onveilig gevoel bij schoolzones;
  - Hoeveelheid gemotoriseerd verkeer.

Op de kaart hieronder zijn de punten waar de knelputen voornamelijk voorkomen weergegeven. Deze zijn vervolgens puntsgewijs benoemd in de tabel daaronder.



Samenvatting knelpunten

Soort knelpunt	Kern	Straatnamen
Fietsroutes	Andijk	Gedeputeerde Laanweg
Fietsroutes	Hauwert	Hauwert
Fietsroutes	Medemblik	Oudehaven - Oosterdijk
Fietsroutes	Nibbixwoud	Dorpsstraat
Fietsroutes	Onderdijk	Onderdijk - Zeedijk
Fietsroutes	Oostwoud	Oosteinderweg - Oosteinde - Veldweg - Heemraad Witweg
Fietsroutes	Wognum	Verlengde Kerkweg
Fietsroutes	Zwaagdijk	Tuinstraat - Noorderboekert
Kern	Abbekerk	Gehele kern
Kern	Medemblik	Gehele kern
Kern	Midwoud	Gehele kern
Kern	Opperdoes	Gehele kern
Kern	Wervershoof	Gehele kern
Kern	Wognum	Gehele kern
Kern	Zwaagdijk-West	Gehele kern
Kruispunt	Andijk	Kleingouw - Middenweg
Kruispunt	Hauwert	Hauwert - Heemraad Witweg - Tuinstraat
Kruispunt	Medemblik	Admiraliteitsweg - Schuitevoerderslaan - Zorgvlietlaan
Kruispunt	Onderdijk	Zeedijk - Kagerdijk - Simon Koopmanstraat
Kruispunt	Opperdoes	Nieuweweg - Almereweg
Kruispunt	Opperdoes - Twisk	Dorpsweg - Westeinde - Zuiderweg
Kruispunt	Wognum	Kerkweg - Verlengde Kerkweg - Kerkstraat
Kruispunt	Wognum	Raadhuisstraat - Oude Gouw - Kerkstraat
Kruispunt	Wognum	Raadhuisstraat - Oude Hoornseweg - Oosteinderweg - Nieuweweg
Kruispunt	Wognum	Hoornsweg - fietsoversteek
Kruispunt	Zwaagdijk-Oost	Zwaagdijk - Noorderboekert - Tuinstraat
Lintbebouwing	Abbekerk - Lambertschaag	Noordeinde - Dorpsstraat
Lintbebouwing	Midwoud	Broerdijk - Tripkouw
Lintbebouwing	Nibbixwoud	Ganker - Het Woud - Wijzend
Lintbebouwing	Oostwoud	Oostwouder Dorpsstraat - Oosteinde
Lintbebouwing	Oostwoud	Heemraad Witweg
Lintbebouwing	Opperdoes	Almersdorperweg
Lintbebouwing	Opperdoes	Nieuweweg (Almereweg - Westeinde)
Lintbebouwing	Opperdoes - Twisk	Westeinde
Lintbebouwing	Opperdoes - Twisk	Zuiderweg
Lintbebouwing	Sijbekarspel - Benningbroek - De Buurt	Westerstraat - Dr. de Vriesstraat - Oosterstraat - Buurt - Midwouder Dorpsstraat
Lintbebouwing	Twisk	Dorpsweg
Lintbebouwing	Wognum	Hoornseweg
Lintbebouwing	Wognum	Westeinderweg

In de volgende pagina's komen de verschillende ambities en doelstellingen naar voren in de vorm van wensbeelden. Deze wensbeelden komen voor de verschillende modaliteiten aan bod. De wensbeelden kunnen door de gemeente Medemblik gebruikt worden om bij herinrichtingen de verschillende wensen mee te nemen. Een maatregelpakket om gerichte maatregelen te nemen om de knelpunten op te lossen is nog niet opgesteld. Deze volgt later.

6 Wensbeelden verkeersstructuur

De huidige situatie, de knelpunten en de wensen zijn vertaald naar de ambities en doelstellingen. Om deze ambities en doelstellingen te kunnen realiseren is een mobiliteitsnetwerk nodig. In onderstaande paragrafen worden de netwerken voor de verschillende modaliteiten toegelicht. Bij de wensbeelden zijn vastgestelde woningbouwontwikkelingen meegenomen in de voorstellen voor de netwerkwijzigingen. De focus bij deze voorstellen ligt op de volgende aspecten:

- Leefbaarheid en veiligheid lintbebouwing;
- Leefbaarheid en veiligheid kernen;
- Verbeteren verkeersveiligheid fietsroutes.;
- Aantal specifieke locaties waar de verkeersveiligheid verbeterd dient te worden.

Vanuit veiligheid en leefbaarheid is het cruciaal dat het gemotoriseerd verkeer geconcentreerd wordt op de hoofdwegen. Van binnen naar buiten dus. Hierdoor neemt het aantal conflicten tussen langzaam- en snelverkeer af.

6.1 Voetgangers

De grootste knelpunten voor de voetgangers bevinden zich niet specifiek op het voetgangersnetwerk maar langs een aantal specifieke wegvakken met lintbebouwing. Hier ontbreekt regelmatig een trottoir. Daarom krijgt de voetganger bij het herinrichten van de lintbebouwing (zie gemotoriseerd verkeer) specifieke aandacht. Dit is verwerkt bij de wensbeelden gemotoriseerd verkeer, specifiek bij de inrichting van de lintbebouwing / erftoegangswegen binnen (30 km/u) en buiten de kom (50 km/u).

Bij inrichtingskenmerken van de lintbebouwing (ETW-BI 30 en ETW-BU 50) is specifiek aandacht voor de voetganger (en fietser). Idealiter is er minimaal een trottoir aan een zijde van de weg als hiervoor ruimte is. Dit komt verder naar voren bij de pagina van de wensbeelden gemotoriseerd verkeer, daar wordt de gehele inrichting van de wegbreedte behandeld.

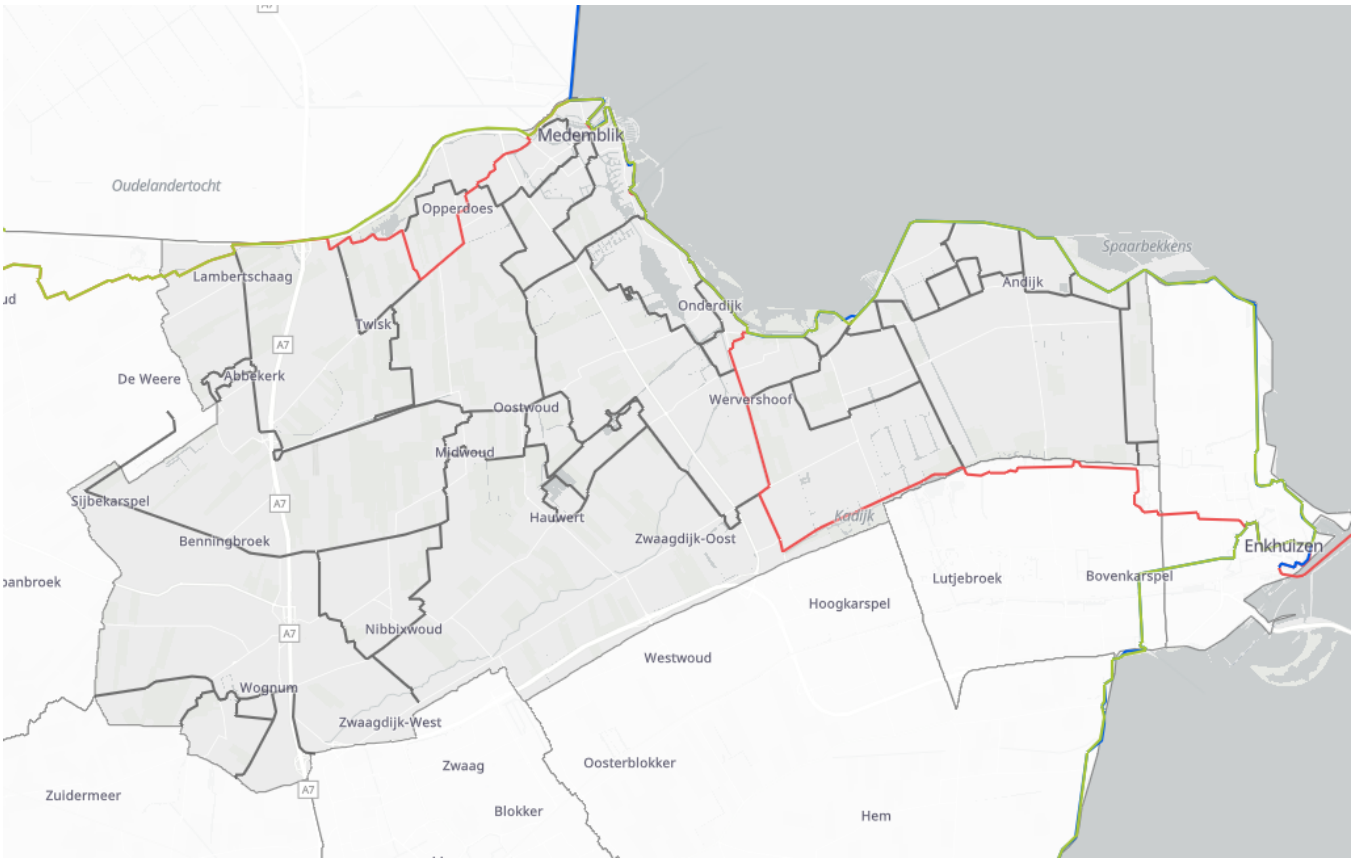
Naast de lintbebouwing is er ook meer aandacht voor de voetganger door het inrichten van meer 30 km/u wegen op een aantal specifieke locaties (zie gemotoriseerd verkeer) en het inrichten van schoolzones (zie flankerend beleid).

Voetgangersnetwerk

Hieronder is het voetgangersnetwerk weergegeven, waarbij de lijnen corresponderen met langeafstandwandelroutes. Dit zijn de volgende:

- Groen: Streekpad Westfriese Omringdijk
- Blauw: Zuiderzeepad
- Rood: Groot Frieslandpad

- Grijs: overige routes



Voor de wensbeelden veranderen de langeafstandwandelroutes niet. Deze zijn goed te belopen en onderdeel van historische structuren.

6.2 Fietsverkeer

Deze pagina geeft een weergave van de benodigde netwerkwijzigingen voor het fietsverkeer. Dit geeft deels een invulling aan de knelpunten uit de knelpuntsamenvatting. Op een aantal wegvakken zijn echter geen netwerkwijzigingen nodig, maar specifieke verkeersmaatregelen.

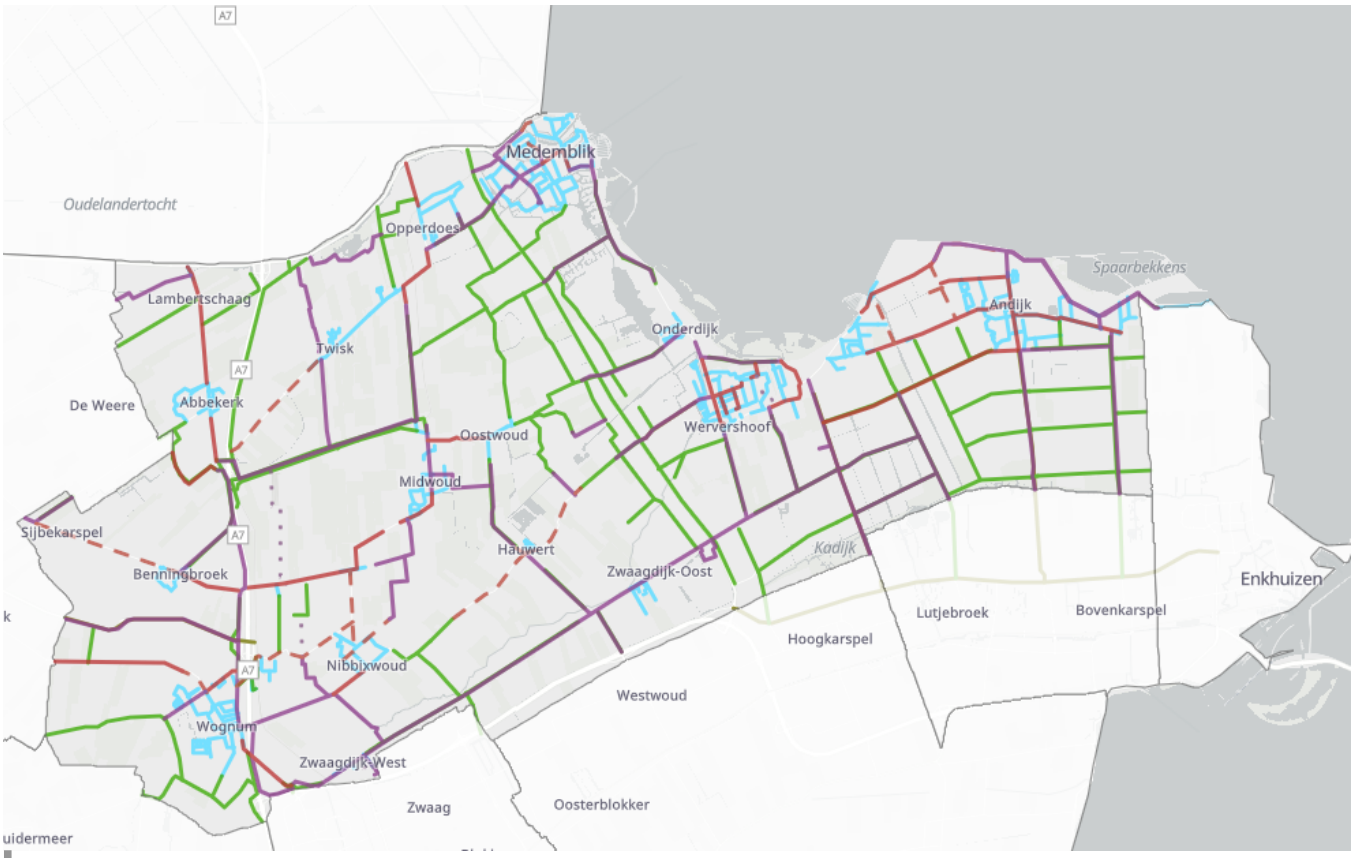
Een belangrijke keuze in dit beleidsplan is het verbeteren van de verkeersveiligheid en leefbaarheid door het verbeteren van de positie van het fietsverkeer. Dit uit zich in de volgende drie aanbevelingen:

- Verbeteren van de positie van de fiets op de lintbebouwing buiten de bebouwde kom (de erftoegangswegen buiten de bebouwde kom bij lintbebouwing waar een maximum snelheid van 50 km/u geldt). Dit door het kiezen van brede fietsstroken in het wegprofiel van deze wegen. Zie hiervoor het wensbeeld gemotoriseerd verkeer.
- Verbeteren van de positie van de fiets in de kernen en bij de locaties van de lintbebouwing waar de snelheid op een geloofwaardige manier verlaagd kan worden naar 30 km/u. Dit door het inrichten van een aantal specifieke wegen naar erftoegangswegen binnen de bebouwde kom (maximum snelheid 30 km/u) met een smal profiel. Zie hiervoor het wensbeeld gemotoriseerd verkeer.
- Het inrichten van schoolzones in de kernen, daar waar een schoolzone nabij is. Extra opvallend wegmeubilair en schoolzone markering zorgen voor een verhoogde attentiewaarde op overstekend langzaam verkeer. Zie hiervoor flankerend beleid.

Onderstaand is in samenhang vanuit het fietsbeeld weergegeven welke netwerkschakels verbeterd of versterkt dienen te worden.

Fietsnetwerken

De fietsnetwerken in de huidige en toekomstige situatie zijn hieronder weergegeven. U kunt met de slider de verschillen tussen beide netwerkkaarten goed inzichtelijk maken door deze naar links of rechts te schuiven.



Fietsnetwerk in de toekomstige situatie



Legenda fietsnetwerk

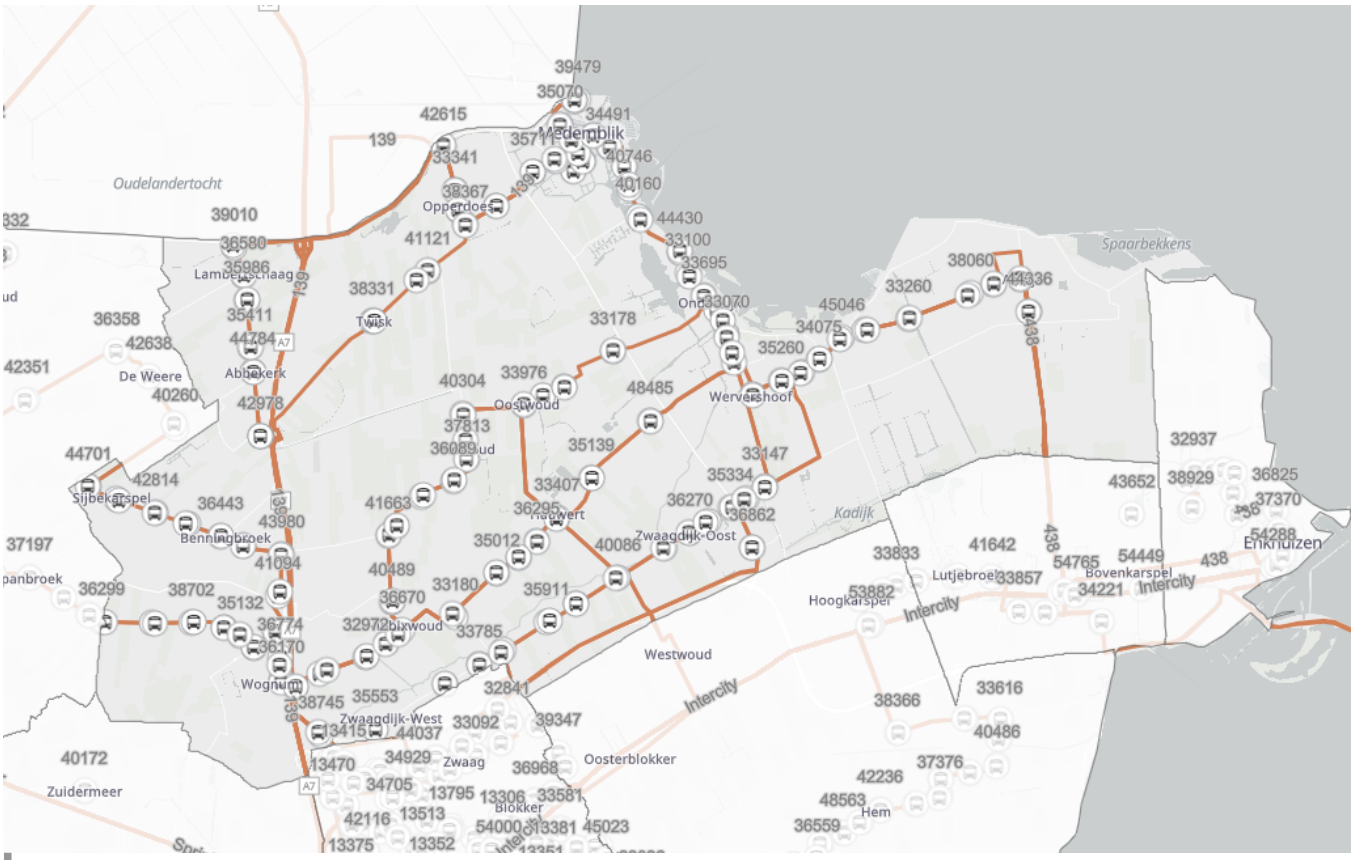
De veranderingen in het netwerk zoals hierboven in de figuren is te zien, zijn op de volgende wegvakken:

Locatie (straatnaam)	Kern(en)	Van	Naar	Wijziging
Hoekweg	Andijk	Kleingouw	Dijkweg	Aanleg fietssuggestiestroken op rijbaan
Melkweg	Andijk	Hoekweg		Aanleg fietssuggestiestroken op rijbaan
Molenweg	Andijk	Kleingouw	Dijkweg	Aanleg fietssuggestiestroken op rijbaan
Belmolendijk	Wervershoof	Dorpsstraat	Europasingel	Aanleg fietspad
Hauwert	Hauwert	Liederik	t.h.v. huisnummer 21	Aanleg fietssuggestiestroken op rijbaan
Tuinstraat	Zwaagdijk - Hauwert	Hauwert	Zwaagdijk	Aanleg fietssuggestiestroken op rijbaan
Noorderboekert	Zwaagdijk	Zwaagdijk	Westfrisiaweg (N307)	Aanleg fietssuggestiestroken op rijbaan
Kerkstraat	Wognum	Westeinderweg	Kerkweg	Aanleg fietssuggestiestroken op rijbaan
Westerstraat	Benningbroek	Tuinstraat	Gemeentegrens	Aanleg fietssuggestiestroken op rijbaan
Wijzend	Nibbixwoud	Nieuweweg	Ganker	Aanleg (rode) fietssuggestiestroken op rijbaan
Ganker	Nibbixwoud	Oosterwijzend	Oosterstraat	Aanleg fietssuggestiestroken op rijbaan
Oosterwijzend, Sint Matthijsstraat	Nibbixwoud	Weidelaan	Sellecum	Aanleg fietssuggestiestroken op rijbaan
Nieuwe verbinding	Nibbixwoud	Wijzend	Het Hogeland	Aanleg fietspad
Nieuwe verbinding	Buitengebied rond de Buurt	Oosterstraat	Broerdijksloot	Aanleg fietspad
Bennemeersweg / Gangwerf	Twisk	Broerdijk	Hornderweg	Aanleg fietssuggestiestroken op rijbaan
Meerlaan	Medemblik	Randweg	Westerdijk	Aanleg (rode) fietssuggestiestroken op rijbaan
Overtoom	Medemblik	Meerlaan	Kerkplein	Aanleg fietssuggestiestroken op rijbaan

Te zien is dat er veel fietssuggestiestroken op de rijbaan of fietspaden worden aangelegd. Dit versterkt de positie van de fietser op de rijbaan, waardoor zij eerder opgemerkt worden of een eigen plek krijgen. Dit verbetert de verkeersveiligheid voor het fietsverkeer.

6.3 Openbaar vervoer

Het huidige OV-netwerk is in de figuur hieronder weergegeven. Dit is ook het toekomstige netwerk, de gemeente Medemblik moet inzetten op behoud van het huidige OV-netwerk. Door bezuinigingen bij OV-bedrijven na de coronapandemia komen bepaalde lijnvoeringen in het hele land maar ook in Noord-Holland steeds meer onder druk te staan. Doordat de lijnvoering in de gemeente Medemblik vaak ook het eind van de lijn is, bestaat de kans dat OV-bedrijven of de Provincie Noord-Holland deze gaat inpassen. De gemeente Medemblik moet zich hardmaken om deze lijnen te behouden.



OV-netwerk in de toekomstige situatie

6.4 Gemotoriseerd verkeer

Deze pagina geeft een weergave van de benodigde netwerkwijzigingen voor het gemotoriseerde verkeer. Dit geeft deels een invulling aan de knelpunten uit de knelpuntsamenvatting. Op een aantal wegvakken zijn echter geen netwerkwijzigingen nodig, maar specifieke verkeersmaatregelen.

Op een aantal wegvakken is een knelpunt aanwezig, zoals bijvoorbeeld op de Gedeputeerde Laanweg of de rotonde op de N240 bij het WFO-terrein, maar zijn specifieke maatregelen nodig om dit knelpunt op te lossen. Deze locaties hebben de juiste functie in het netwerk, echter zijn wijzigingen nodig in de fysieke inrichting van de weg.

De netwerken voor het gemotoriseerd verkeer in de huidige en toekomstige situatie zijn hieronder weergegeven. U kunt met de slider de verschillen tussen beide netwerkkaarten goed inzichtelijk maken door deze naar links of rechts te schuiven.



Wegencategorisering in de toekomstige situatie



Legenda wegencategorisering

De veranderingen in het netwerk zoals hierboven in de figuren is te zien, zijn op de volgende wegvakken:

Locatie (straatnaam)	Van	Naar	Wijziging
Markerwaardweg (N240)	Almereweg	Koggenrandweg	Aanleggen parallelweg tussen Almereweg en Koggenrandweg
Tripkouw	Weder	De Zuid	Herinrichting naar erftoegangsweg 30km/u (incl kruispunten)
Buurt	Gouwtje	Oosterstraat	Herinrichting naar erftoegangsweg 30km/u (incl kruispunten)
Het Woud, Ganker, Wijzend	Het Woud	Ganker, Wijzend	Herinrichting naar erftoegangsweg 30km/u (driehoek van wegen, incl kruispunten)
Zwaagdijk	Tuinstraat	Noorderboekert	Herinrichting naar erftoegangsweg 30km/u (incl kruispunten)
Zwaagdijk (oost)	Liederik	Tolweg	Herinrichting naar erftoegangsweg 30km/u (incl kruispunten)
Hoornseweg	Oosteinderweg	Zwaagdijk	Herinrichting, nader onderzoek nodig

De wensen voor de genoemde veranderingen in het netwerk komen naar voren uit de opgehaalde informatie van de inwoners en de stakeholders. De parallelweg die gewenst is om de dorpskernen van Medemblik en Opperdoes te ontlasten van vracht- en landbouwverkeer is hierin opgenomen. Daarnaast is er de wens om een aantal wegen her in te richten naar een erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur.

Ook de Hoornseweg heeft een herinrichting nodig en hier zijn al gesprekken over. De inrichting van de Hoornseweg is onderwerp van nader onderzoek dat tijdens het opstellen van dit GVVP nog niet bekend was.

De wegen die op dit moment slecht ingericht zijn, maar waarbij de wegcategorie wel klopt, zijn niet opgenomen in bovenstaande tabel. Hierbij moet bijvoorbeeld gedacht worden aan veel van de lintbebouwingswegen. Deze wegen komen naar voren in de knelpuntenkaart en knelpuntensamenvatting.

Ook is het zaak om het netwerk op orde te houden of te krijgen. Dit betekent dat een uniforme weginrichting benodigd is, die herkenbaar is voor weggebruikers. Zo weten zij welk gedrag qua voorrang en snelheid gewenst is, aan de hand van de weginrichting. Ook met de overdracht van de wegen van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier naar de gemeente Medemblik moet hier aandacht aan besteed worden. Hieronder zijn bij de bijbehorende wegcategorieën voorbeelden gegeven hoe deze ingericht dienen te worden.



Voorbeeldinrichting erftoegangsweg binnen de bebouwde kom, 30 kilometer per uur



Voorbeeldinrichting gebiedsontluitingsweg binnen de bebouwde kom, 50 kilometer per uur



Voorbeeldinrichting erftoegangsweg buiten de bebouwde kom, 60 kilometer per uur



Voorbeeldinrichting gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom, 80 kilometer per uur

Lintbebouwing

De vele aanwezige lintbebouwing is karakteristiek voor de gemeente Medemblik. Dit levert qua weginrichting wel probleem op, doordat er sprake is van een gemengd gebruik van deze wegen. Aan de ene kant wonen en werken er mensen aan de weg, en hebben zij hier hun erfaansluiting op. Aan de andere kant wordt de weg gebruikt als ontsluiting van kernen richting grotere wegen, waardoor deze wegen ook een gebiedsontsluitende functie hebben. Dit conflicteert en hierdoor zijn op deze wegen veel knelpunten aangegeven die te maken hebben met te hoge snelheid van gemotoriseerd verkeer en voor het gevoel van aanwonenden grote hoeveelheden (vracht)verkeer.

Door dit unieke karakter en de knelpunten die op wegen tussen lintbebouwing optreden, is er de noodzaak om een tussencategorie voor de weginrichting te introduceren. Deze is gebaseerd op een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom, waar normaliter 60 kilometer per uur gereden mag worden. Echter door de aanwezigheid van veel erfaansluitingen op de weg wordt de maximumsnelheid in deze tussencategorie 50 kilometer per uur. Verdere verschillen tussen de standaardweginrichting en deze tussencategorie zijn de aanwezigheid van fietssuggestiestroken en een klinkerverharding. Klinkerverharding geeft een bepaalde uitstraling waardoor over het algemeen instinctief langzamer wordt gereden. Ook de bij voorkeur aanwezigheid van een trottoir langs de weg is een verschil tussen de tussencategorie en de standaardweginrichting.

Een voorbeeld van hoe deze tussencategorie uitgevoerd kan worden is in de figuur hieronder weergegeven.



Voorbeeldinrichting voor lintbebouwing, erftoegangsweg buiten de bebouwde kom met maximunsnelheid van 50 kilometer per uur

Van elk apart stuk lintbebouwing kan separaat geconcludeerd worden dat een lagere snelheid eigenlijk gewenst is. Er is veelal bebouwing aan één of twee zijden en er zijn fietsvoorzieningen. Echter in de hele streng leidt dit tot een ongeloofwaardig snelheidslimiet.

Er is bewust de keuze gemaakt om specifieke delen van de lintbebouwing terug te brengen naar 30 km/h, juist daar waar de grootste noodzaak is, op kruispunten of wegvakken met relatief het hoogste verkeersveiligheidsrisico. Dit betekent dat specifieke verzoeken voor bepaalde wegvakken niet zijn overgenomen.

Komovergangen

Ook binnen kernen zijn vaak reacties gegeven over de te hoge snelheid van het verkeer. Dit kan komen doordat verkeer dat van buiten de bebouwde kom de bebouwde kom inrijdt , maar er geen duidelijke overgang van de wegcategorie is. Hierdoor wordt het verkeer niet aangemoedigd hun snelheid te heroverwegen, waardoor het dezelfde snelheid blijft rijden. Een voorbeeld van een overgang in snelheid (van 80 naar 50 kilometer per uur) is hieronder weergegeven. Te zien is dat de weginrichting verandert, door andere belijning. Ook komen er opsluitbanden langs de rijbaan. Dit nodigt de weggebruiker uit tot ander weggedrag.



Voorbeeld komovergang (Vok Koomenweg, Wervershoof)

Een goede komovergang is afhankelijk van de situatie en de snelheidslimieten. Bij voorkeur wordt een komovergang bij een kruispunt of rotonde toegepast, waardoor de snelheid al lager is. Met een andere weginrichting is het duidelijk dat ook een ander gedrag verlangd wordt van de weggebruiker.

6.5 Flankerend beleid & maatwerk

Even belangrijk als de wensbeelden op het gebied van de netwerken per modaliteit, is flankerend beleid om juist gedrag of veranderingen in de infrastructuur te bewerkstelligen. De verschillende gebieden waarop flankerend beleid of maatwerk nodig is, zijn:

- Schoolomgevingen; bij schoolomgevingen moet maatwerk geleverd worden om tot een veilige omgeving voor kinderen te komen, zodat zij veilig van en naar school kunnen gaan. Het liefst wordt dit lopend of per fiets gedaan en dient hier aandacht voor te zijn, maar voor meer specialistische scholen (o.b.v. godsdienst of speciaal onderwijs) is daarnaast ook maatwerk benodigd om kiss and ride voorzieningen te treffen.
- Handhaving; wanneer regelmatig gehandhaafd wordt op overtredingen, hebben weggebruikers het idee dat ze minder vaak een overtreding kunnen maken en hiermee weg komen. Dit is van belang om juist gedrag af te dwingen en het is dus van belang om met de politie af te stemmen hoe er gehandhaafd gaat worden. Uit de verschillende bijeenkomsten blijkt dat de stakeholders hier een groot belang in zien om het gewenste gedrag af te dwingen. Hier zou de gemeente Medemblik dus ook op moeten inztten richting de politie.
- Educatie en voorlichting; educatie en voorlichting leert mensen hoe men verwacht wordt zich te gedragen in het verkeer. Dit kan enerzijds de schoolverkeerslessen zijn, maar anderzijds ook meer gerichte voorlichting bijvoorbeeld voor seniore fietsers met een ebike. Een educatie en voorlichtingkalender is daarom aan te raden om de inwoners gericht educatie en voorlichting te geven.
- Mobiliteitsmanagement voor bedrijventerreinen; met mobiliteitsmanagement voor bedrijventerreinen kan de bereikbaarheid verbeterd worden. Er kan hier gedacht worden aan fietsstimuleringsregelingen, de aanleg van fietsvoorzieningen of het gebruik van deelvervoer voor bijvoorbeeld klantenbezoek. Hiervoor moet in gesprek getreden worden met de ondernemersverenigingen op bedrijventerreinen om de mogelijkheden te verkennen.

7 Samenvatting en vervolg

Samenvatting

Dit beleidsdocument vormt de basis voor het mobiliteitsbeleid in de komende jaren. Het geeft een duidelijke visie en richting voor de huidige en toekomstige Mobiliteit in de gemeente Medemblik. Een uitvoerings- of maatregelplan is echter nodig om op basis van dit document te concretiseren naar verkeerskundige maatregelen en bijbehorend prioritering.

De huidige verkeerskundige situatie, de knelpunten en de wensen zijn vertaald naar de ambities en doelstellingen. Op basis hiervan hebben de volgende vier elementen prioriteit.

- Aantal specifieke locaties waar de verkeersveiligheid verbeterd dient te worden.
- Leefbaarheid en veiligheid lintbebouwing;
- Leefbaarheid en veiligheid kernen;
- Verbeteren verkeersveiligheid fietsroutes;

Per element zijn onderstaand aangegeven welke keuzes gemaakt zijn en zijn handvatten gegeven welke nodig zijn voor een verder uitwerking naar een maatregel- of uitvoeringsplan:

Aantal specifieke locaties waar de verkeersveiligheid verbeterd dient te worden

Vanuit de inventarisatie is een overzicht gemaakt welke locaties op het gebied van veiligheid en leefbaarheid een knelpunt vormen (zie knelpuntsamenvatting). Deze knelpunten staan deels los van de keuzes die op netwerk niveau gemaakt worden. Deze onderdelen van het netwerk hebben de juiste functie, maar kennen wel een knelpunt (bijvoorbeeld omdat er maatregelen nodig zijn), zoals bijvoorbeeld de Gedeputeerde Laanweg. Deze knelpuntlocaties dienen als input voor een mogelijk vervolg richting een maatregel- of uitvoeringsplan.

Leefbaarheid en veiligheid lintbebouwing

Hierin zijn twee belangrijke keuzes gemaakt.

- Daar waar het geloofwaardig is wegen met lintbebouwing aan te wijzen als verblijfsgebied (erftoegangsweg 30 km/u). Bijvoorbeeld ter hoogte van bochten of kruispunten.
- Een duidelijke keuze te maken voor de inrichting van de lintbebouwingswegen buiten de bebouwde kom (erftoegangswegen 50 km/u). Door te kiezen voor goede voorzieningen voor voetgangers (trottoir aan minimaal 1 zijde) en brede rode fietsstroken).

Hierbij is het van belang extra aandacht te besteden aan de overgangen van de bebouwde kom (deze duidelijk en herkenbaar te markeren) en de locaties waar veel verkeer oversteekt (met name de schoolzones).

De keuzes op netwerkniveau zijn vastgelegd in de wensbeelden voor voetgangers, fietsers en gemotoriseerd verkeer. De benodigde netwerkwijzigingen zijn hierin opgesomd en vormen de basis voor een maatregel- of uitvoeringsplan

Leefbaarheid en veiligheid kernen

Het verbeteren van de verkeersveiligheid in de kernen richt zich op vijf pijlers:

- Het verbeteren van de kernen die onderdeel uitmaken van de lintbebouwing (zie tweede punt)
- Het verbeteren van de oversteekbaarheid in de kernen met name bij de schoolzones (zie flankerend beleid)
- Het verbeteren van de verkeersveiligheid op de specifieke locaties (zie knelpuntsamenvatting)
- De aanleg van de parallelweg Markerwaardweg (N240) (om de kernen te ontlasten)
- Inzetten op het behoud van buslijnen richting de Provincie Noord-Holland.

De keuzes op netwerkniveau zijn vastgelegd in de wensbeelden voor voetgangers, fietsers en gemotoriseerd verkeer. De benodigde netwerkwijzigingen zijn hierin opgesomd en vormen de basis voor een maatregel- of uitvoeringsplan

Verbeteren verkeersveiligheid fietsroutes

Voor het verbeteren van de verkeersveiligheid van de fietsroutes zijn drie verschillende dingen nodig:

- Het verbeteren van de fietsroutes langs lintbebouwing door de aanleg van rode fietsstroken (zie tweede punt)
- Het aanleggen van nieuwe fietspaden om het gehele netwerk te verbeteren (veiligere, snellere en comfortabelere routes).
- Het verbeteren van de oversteekbaarheid in de kernen met name bij de schoolzones (zie flankerend beleid)

De keuzes op netwerkniveau zijn vastgelegd in de wensbeelden voor voetgangers, fietsers en gemotoriseerd verkeer. De benodigde netwerkwijzigingen zijn hierin opgesomd en vormen de basis voor een maatregel- of uitvoeringsplan

Vervolg

Dit huidige document geeft een solide basis waarin duidelijke keuzes zijn gemaakt op netwerkniveau. Welke nieuwe netwerkschakels zijn nodig, welke schakels hebben niet de juiste functie en op welke netwerkschakels zijn knelpunten. De eerste stap van dit GVVP vormt de trechtering waarbij het totaalbeeld van het mobiliteitsnetwerk onderzocht is en een beeld is gegeven van de netwerkkeuzes, teneinde te komen tot een veiliger, leefbaarder en bereikbaardere gemeente Medemblik.

Het belang van een gedegen verkeersbeleid is vooral dat dit de basis is voor het gemeentelijk beleid en bijdraagt aan goed onderbouwde keuzes op het gebied van mobiliteit. Daarnaast is het ook van belang bij het indienen van plannen op Provinciaal en regionaal niveau. Voor een subsidie op het gebied van fiets (stimulering gebruik fiets) of verkeersveiligheid (Strategisch plan verkeersveiligheid) is een vastgesteld beleidsplan noodzakelijk.

Om de knelpunten op alle drie de bovenstaande aspecten aan te pakken zijn maatregelen nodig. Dit maatregelplan is de volgende stap in het proces die nodig is om het bovenstaande plan tot verdere uitwerking te brengen.