

Maatregelenpakket

GVVP Medemblik



Inleiding	3
A. Verkeersveiligheid op specifieke locaties	5
B. Leefbaarheid en veiligheid lintbebouwing	8
C. Leefbaarheid en veiligheid kernen	11
D. Verbeteren verkeersveiligheid fietsroutes	14
Flankerende maatregelen	17
Reacties op maatregelenpakket	18

Inleiding

Dit Maatregelplan vormt de afsluiting van het mobiliteitsbeleid. De basis van dit Maatregelplan is gelegd in het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP). Hierin is de huidige verkeerskundige situatie beschreven en vertaald naar knelpunten en wensen. Deze zijn vervolgens omgezet 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 is in het gemeentelijk verkeers- en vervoersplan aangegeven welke keuzes gemaakt zijn en zijn handvatten gegeven welke nodig zijn voor een verder uitwerking naar dit Maatregelplan.

Het Maatregelplan is een kapstok waarin zowel de komende 2 tot 4 jaar, 4 tot 8 jaar als 8 jaar en verder een handvat gegeven wordt welke maatregelen nodig zijn om te komen tot een verkeerveilige, leefbare en bereikbare gemeente.

Dynamisch document

Mobiliteit is altijd in beweging, daarnaast zijn er ook factoren in de gemeente en rondom de gemeente die van grote invloed zijn op de mobiliteitsstromen. Het Maatregelplan is dan ook primair een basis vanuit de gemeente als wegbeheerder, ontwikkelingen kunnen ertoe leiden dat er kansen zijn bepaalde locaties eerder aan te pakken of kunnen ook leiden tot nieuwe locaties.

Sinds het vaststellen van het GVVP zijn er drie verschillende ontwikkelingen die mogelijke ertoe leiden dat mogelijk nieuwe locaties worden aangepakt danwel locaties in de nabije toekomst eerder aangepakt kunnen worden:

1. Provinciale wegen
2. Woningbouw
3. Bedrijven

1 Provinciale wegen

De provinciale wegen in de gemeente Medemblik vormen belangrijke aandachtspunten in het mobiliteitsnetwerk van de gemeente. Hier komt relatief veel verkeer samen, waardoor dit vaak al knelpunten zijn vanuit verkeersveiligheid en ook vormen ze vaak barrières voor langzaam verkeer. De gemeente steekt om die reden (succesvol) energie in de lobby richting de Provincie Noord-Holland.

Hierdoor is er na een aantal jaren veel beweging gekomen in het project van de Parallelweg langs de N240 en zijn er goede overleggen met de provincie over mogelijke verbeteringen aan de rotonde van de N240 bij het WFO-terrein.

2 Woningbouw

Net als veel andere gemeenten in Nederland staat ook de gemeente Medemblik voor een opgave om het aantal woningen uit te breiden. Meer woningen leidt altijd tot een toename van de mobiliteit. Echter is dit ook meteen een kans om leefbaarheid en veiligheid te versterken. De gemeente pakt nieuwbouwprojecten dan ook integraal op en zet in op meekoppelkansen bij mogelijke nieuwbouwprojecten.

Indien gekozen wordt voor nieuwe woningen in Wognum zal binnen dit project ook meteen kansen opgepakt worden om de infrastructuur voor voetgangers, fietsers en gemotoriseerd verkeer in de hele gemeente te verbeteren.

3 Bedrijven

Het kan zijn dat er in de nabije toekomst zich een uitbreiding voordoet van bepaalde bedrijventerreinen. Meer bedrijven leidt ook tot meer mobiliteit, maar ook hier is het van belang om net als bij woningbouwontwikkelingen deze te koppelen aan een verbetering van het mobiliteitsnetwerk. Het huidige netwerk kent op verschillende knelpunten al dusdanige knelpunten dat het van belang is om bij nieuwe ontwikkelingen ook bijbehorende nieuwe wegen en fietspaden aan te leggen.

Werkwijze

Het maatregelenpakket bestaat uit maatregelen die zijn opgesteld voor locaties (wegvakken en/of kruispunten) die naar voren kwamen in de [knelpuntensamenvatting](#) in het GVVP. In deze knelpuntensamenvatting kwamen de onderstaande vier thema's naar voren. In dit maatregelenpakket is dezelfde indeling aangehouden. Vervolgens zijn deze locaties aangevuld met aangedragen punten die in het proces ná vaststelling van het GVVP ingediend zijn.

- Verkeersveiligheid op specifieke locaties;
- Leefbaarheid en veiligheid lintbebouwing;
- Leefbaarheid en veiligheid kernen;
- Verbeteren verkeersveiligheid fietsroutes.

Daarnaast zijn er maatregelen benoemd die niet zozeer locatiegebonden zijn. Dit zijn de zogenoemde flankerende maatregelen.

Bij de locaties is vervolgens op basis van onze ervaring met mobiliteitsplannen in verschillende gemeentes maatregelrichtingen opgesteld. Hierbij is het soms nodig om voor één locatie (wegvak of kruispunt) meerdere maatregelen te definiëren. Deze maatregelen zijn vervolgens geïnventariseerd, waarbij gekeken is naar de lengte waarvoor de maatregel moet gelden. Ook is gekeken welke weggebruiker de effecten van de maatregel meemaakt. Vervolgens is een verkenning gemaakt van verschillende raakvlakken, die bestaan uit:

- Locaties genoemd als hoogrisicolocatie in de SPV-risico-analyse;
- Locaties genoemd in het Toekomstbeeld Fiets van de Provincie Noord-Holland;
- Locaties die mogelijk drukker worden door woningbouwontwikkelingen in het Grootslag (op de oost-westverbindingen in de gemeente);
- Locaties die al aangepakt worden door de gemeente (werk-met-werk);
- Locaties die al in onderzoek zijn.

Bij deze maatregelen is vervolgens een kosteninschatting gemaakt in vijf kostencategoriën, die lopen van kleine maatregelen en daardoor goedkoop, en grote maatregelen die duurder zijn. De kostencategoriën zijn de volgende:

1. Maatregelen waarna nader onderzoek gedaan moet worden, of bestaan uit monitoring, handhaving of lobbyen. Dit zijn over het algemeen maatregelen waarbij de gemeente inzet moet doen waarbij andere partijen (bijvoorbeeld politie of handhaving, of inzet van politici richting de Provincie) deze maatregel moet uitvoeren. De kosten worden geschat op 5.000 tot 15.000 euro per maatregel.
2. Het aanpassen van een schoolzone, het realiseren van één drempel of één poortconstructie. De kosten worden geschat op 15.000 tot 100.000 euro per maatregel.
3. De reconstructie van één kruispuntreconstructie, of de aanleg van meerdere drempels of poortconstructies. De kosten worden geschat op 100.000 tot 1 miljoen euro per maatregel.
4. Een herinrichting van een kort wegvak (onder de 500 meter), de reconstructie van meerdere kruispunten of de aanleg van een fietspad. De kosten worden geschat op 1 tot 5 miljoen euro per maatregel.
5. Het herinrichten van een wegvak over een lange lengte of de aanleg van compleet nieuwe (auto)infrastructuur. De kosten hiervan worden ingeschat op meer dan 5 miljoen euro per maatregel.

Vervolgens is een prioritering gemaakt van de verschillende maatregelen, op basis van verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid. Hierbij is rekening gehouden met werk-met-werk, kosten en trends en ontwikkelingen. Deze prioritering is in de hoofdstukken hierna per maatregel weergegeven als kortetermijnmaatregel of als (middel)langetermijnmaatregelen.

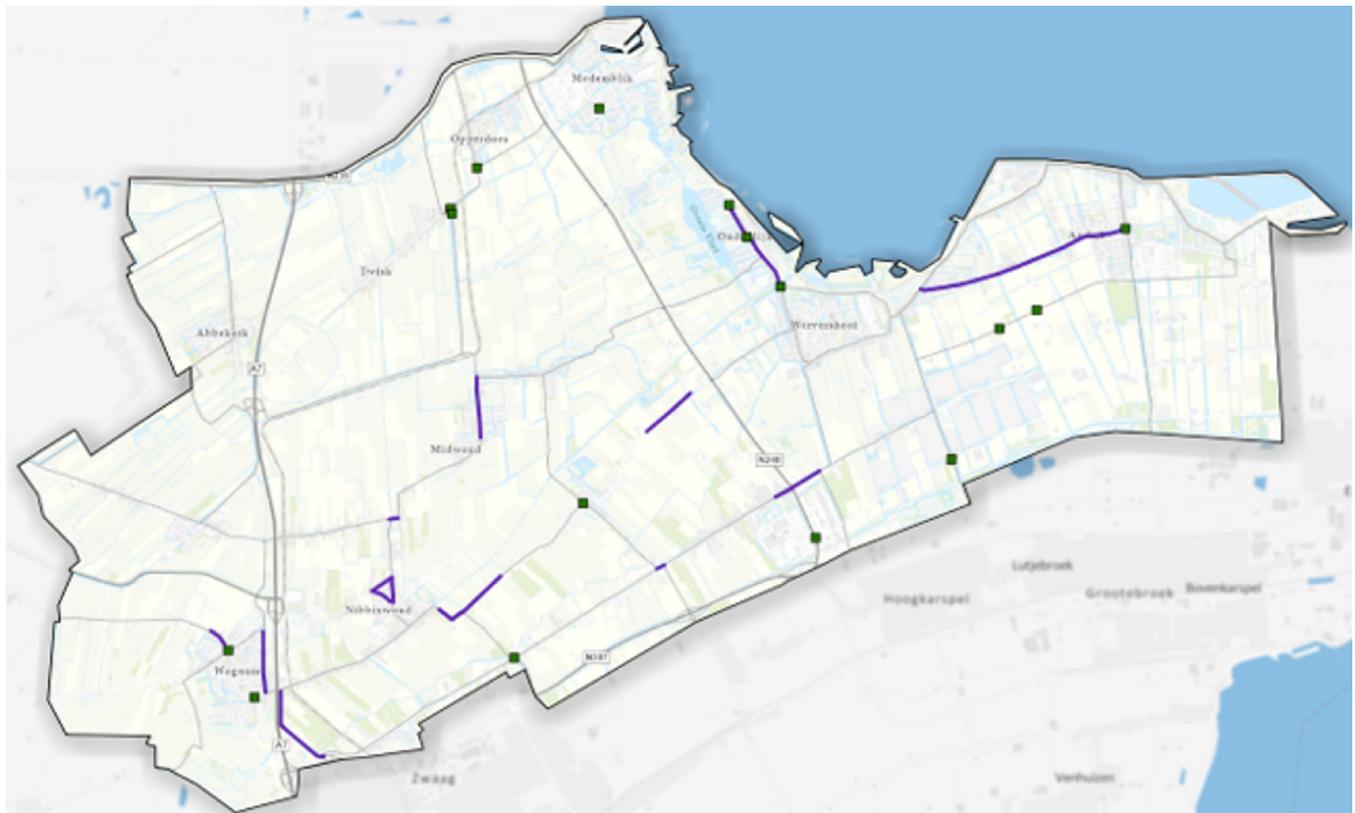
De maatregelen zijn in detail in te zien via het menu aan de linkerkant. Het kan zijn dat een bepaalde maatregel in meerdere maatregelthema's past. In dit geval zijn deze maatregelen opgenomen in het bovenste maatregelthema zoals in het menu hiernaast is weergegeven.

De complete maatregelenlijst inclusief thema's, raakvlakken en kostenraming is [hier](#) te vinden, opgedeeld in kortetermijnmaatregelen en (middel)langetermijnmaatregelen.

A. Verkeersveiligheid op specifieke locaties

Deze locaties zijn verspreid over de gehele gemeente en bestaan uit punten waarbij de verkeersveiligheid (subjectief of objectief) verbeterd kan worden. Doordat het vele verschillende soorten locaties met aparte problematiek betreft, zijn de maatregelrichtingen ook divers.

De maatregelen zijn hieronder op kaart weergegeven, waarbij een lijn een wegvak aangeeft en een punt een specifieke locatie. De kaart is daarnaast ook [hier](#) in te zien.



Kortetermijnmaatregelen

De drie kortetermijnmaatregelen hieronder zijn allen te vinden in de kern Onderdijk, op de Zeedijk. Het betreft het aanpassen van de markering in de 50-kilometerzone op de Zeedijk. Dit bevordert de herkenbaarheid van de 50-kilometerzone en helpt bij het verlagen van de snelheid. Daarnaast worden twee poortconstructies verbeterd, ter hoogte van huisnummers 140 en 235. Dit bevordert ook de herkenbaarheid en geeft een duidelijke scheiding tussen verschillende snelheidsregimes aan. Hierdoor is duidelijker dat er ander gedrag verwacht wordt, waarmee de gereden snelheid verlaagt wordt.

Maatregelnummer	Sub-#	Kern	Straat	Van	Naar	Maatregel	Lengte wegvak
33	a	Onderdijk	Zeedijk	Kagerdijk	Zeedijk t.h.v. nr 235	Herinrichten naar 50km/u dm.v. aanpassing markering excl. 30-zone	1,5 km
33	c	Onderdijk	Zeedijk t.h.v. nr 235			Verbeteren poortconstructie - bebouwde kom	n.v.t.
33	d	Onderdijk	Zeedijk t.h.v. nr 140	Kagerdijk	Nesserdijk	Verbeteren poortconstructie - 30 km/h + aanduiding schoolzone verbeteren	n.v.t.



Zeedijk t.h.v. huisnummer 140



Zeedijk t.h.v. huisnummer 235



Zeedijk tussen Kagerdijk en Nesserdijk

Kortetermijnmaatregelen - werk-met-werk

De kortetermijnmaatregel hieronder valt onder de werk-met-werkcategorie. Op deze locatie is al een project bezig, waardoor de herinrichting van het kruispunt van de Zeedijk met de Kagerdijk meegenomen kan worden. Bij uitwerking van deze maatregel moet speciale aandacht uitgaan naar een verkeersveilig ontwerp.

Maatregelnummer	Sub #	Kern	Straat	Van	Naar	Maatregel	Lengte wegvak
33	b	Onderdijk	Zeedijk - Kagerdijk			Herinrichting kruispunt met Kagerdijk	n.v.t.



Kruispunt Zeedijk - Kagerdijk - Simon Koopmanstraat

Kortetermijnmaatregelen - In onderzoek

De kortetermijnmaatregelen die in onderzoek zijn, zijn hieronder weergegeven. Hierbij zijn er drie maatregelen gericht op snelheidsverlaging door middel van een herinrichting en/of het realiseren van horizontale snelheidsremmers. Ook moet hier aandacht uitgaan naar de verschillende modaliteiten, zodat zij allen een veilige en eigen plek op de weg krijgen.

Daarnaast is het kruispunt van de Gedeputeerde Laanweg met de Kadijkweg aangemerkt als verkeersonveilig. Om dit te verbeteren moet een reconstructie van het kruispunt gerealiseerd worden. In een verdere uitwerking van deze maatregel moet het precieze ontwerp duidelijk worden, waar specifieke aandacht uit moet gaan naar een verkeersveilig ontwerp voor onder andere fietsers. Ook de ontsluiting van het WFO-terrein op de Markerwaardweg, middels een rotonde, is in onderzoek.

Maatregelnummer	Sub #	Kern	Straat	Van	Naar	Maatregel	Lengte wegvak
51		Zwaagdijk	Zwaagdijk	Tuinstraat	Noorderboekert	Herinrichting naar erftoegangsweg 30km/u (incl kruispunten)	200 m
22		Midwoud	Tripkouw	Oostwouder Dorpsstraat	De Zuid	Herinrichting naar erftoegangsweg 50km/u tussen Oostwouder Dorpsstraat en De Zuid, en kruispunten uitvoeren als 30km/u	900m
6	a	Andijk	Kleingouw	Middenweg	Dijkweg	Aanleg horizontale snelheidsremmers en versmallen rijbaan naar 5,8m	3,0 km
4	b	Andijk	Gedeputeerde Laanweg - Kadijkweg			Reconstructie kruispunt	n.v.t.
53		Zwaagdijk-Oost	Markerwaardweg - WFO-terrein			Reconstructie kruispunt t.b.v. verbeteren veiligheid	n.v.t.

(Middel)langetermijnmaatregelen

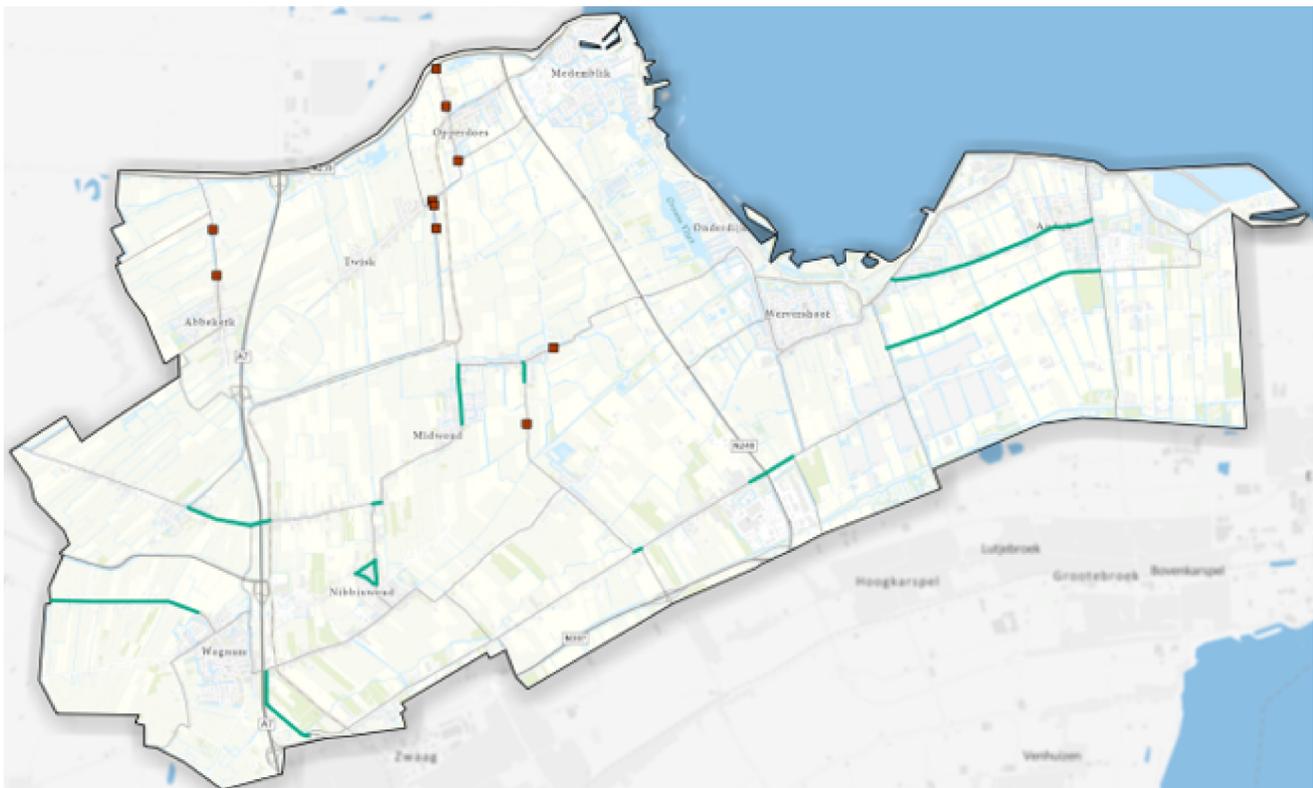
De circa 20 maatregelen die onder de (middel)langetermijnmaatregelen vallen, bestaan grofweg uit drie soorten maatregelen. De eerste is een herinrichting, naar bijvoorbeeld een erftoegangsweg met maximumsnelheid van 30 kilometer per uur, het reconstrueren van een kruispunt of het verbeteren van de fiets- en voetgangersinfrastructuur. Hierbij is het doel de verkeersveiligheid te verbeteren en dient hier ook met uitwerking van de maatregel rekening gehouden worden. De tweede soort maatregelen bestaan uit het verplaatsen of verbeteren van de poortconstructies. Bij deze laatste soort maatregelen is het doel om de herkenbaarheid van een ander soort gewenst gedrag te verbeteren. De derde soort maatregelen bestaat uit het realiseren van verticale snelheidsremmers om de snelheid te verlagen.

Maatregelnummer	Sub #	Kern	Straat	Van	Naar	Maatregel	Lengte wegvak
12		Midwoud	Buurt	Gouwte	Ganker	Herinrichting naar erftoegangsweg 30km/u dmv plaatsen 30km-portaal, incl herinrichting kruispunten naar ongeregelde voorrang	200 m
57		Zwaagdijk-Oost	Zwaagdijk (oost) - Markerwaardweg			Aanbrengen snelheidsremmers + plaatsen poort 50 bij aansluiting op kruispunt (als herhaling)	800 m
44	a	Wognum	Nieuweweg	Wijzend	Verlengde Kerkweg	Herinrichting t.b.v. verbeteren fiets- en voetgangersinfrastructuur	230m
44	b	Wognum	Nieuweweg	Raadhuisstraat	Wijzend	Herinrichting t.b.v. verbeteren fiets- en voetgangersinfrastructuur	750m
13	a	Hauwert	Notweg	Liederik	Komovergang t.h.v. Notweg nr 6	Realiseren verticale snelheidsremmers 3x	800 m
13	b	Hauwert	Dorpsstraat	Komovergang t.h.v. Hauwert nr 2	Dorpsstraat t.h.v. nr 109	Realiseren verticale snelheidsremmers 3x	1,2 km
13	c	Hauwert	Hauwert - Heemraad	Witweg - Tuinstraat		Reconstructie kruispunt d.m.v. weghalen middengeleiders en evt. verdere optimalisatie voor verkleining kruispunt	n.v.t.
50		Zwaagdijk	Van der Deureweg-Zwaagdijk-Rijweg			Reconstructie beide kruispunten t.b.v. verkleining kruispuntsoppervlak	n.v.t.
33	b	Onderdijk	Zeedijk - Kagerdijk			Herinrichting kruispunt met Kagerdijk	n.v.t.
38	a	Opperdoes	Westeinde	Zuiderweg	Spoorwegovergang	Verplaatsen poortconstructie - 30 km zone van kruispunt met Zuiderweg naar spoorwegovergang en Zuiderweg t.h.v. huisnummer 5 + herinrichting kruispunt	n.v.t.
38	b	Opperdoes	Nieuweweg - Almereweg			Reconstructie kruispunt met Almereweg	n.v.t.
43	b	Wognum	Kerkstraat	Westeinderweg	Kerkweg	Reconstructie kruispunt met (Verlengde) Kerkweg t.b.v. verkleinen kruispunt	n.v.t.
43	a	Wognum	Kerkstraat	Westeinderweg	Kerkweg	Aanleg (rode) fietssuggestiestroken op rijbaan, eerst markering, bij groot onderhoud rood asfalt	0,4 km
6	b	Andijk	Kleingouw - Middenweg			Reconstructie kruispunt Kleingouw - Middenweg t.b.v. verkleinen kruispunt + plateau	n.v.t.
25		Nibbixwoud	Ganker, Het Woud, Wijzend	Ganker, Het Woud	Wijzend	Herinrichting naar erftoegangsweg 30km/u (driehoek van wegen), incl kruispunten	0,4 km
4	c	Andijk	Gedeputeerde Laanweg - Gerrit de Vriesweg			Reconstructie kruispunt d.m.v. verhoging kruispunt	n.v.t.
15		Medemblik	Admiraliteitsweg - Schuitemoerderslaan - Zorgvlietlaan			Reconstructie kruispunt t.b.v. optimaliseren fietsaansluitingen	n.v.t.
46		Wognum	Raadhuisstraat - Oude Gouw - Kerkstraat			Reconstructie kruispunt d.m.v. realiseren plateau	n.v.t.
58		Wervershoof	Veenackers - Driehuizen			Herinrichting kruispunt	-

B. Leefbaarheid en veiligheid lintbebouwing

De maatregelen die onder dit thema vallen bevorden de leefbaarheid en veiligheid op wegvakken die gekenmerkt worden door lintbebouwing. Grofweg zijn hier twee maatregelen voor: het wegvak inrichten als verblijfsgebied (dus als erftoegangsweg) met een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur, als dit geloofwaardig is doordat het wegvak bijvoorbeeld binnen de bebouwde kom gelegen is. Wanneer het wegvak buiten de bebouwde kom gelegen is, is de maatregel het wegvak in te richten als "lintbebouwingsinrichting". Dat wil zeggen als erftoegangsweg maar met een maximumsnelheid van 50 kilometer per uur, in tegenstelling tot 60 kilometer per uur wat gebruikelijk is bij een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom. Hierbij zijn goede voetganger- en fietsvoorzieningen een must.

De maatregelen zijn hieronder op kaart weergegeven, waarbij een lijn een wegvak aangeeft en een punt een specifieke locatie. De kaart is daarnaast ook [hier](#) in te zien.



Kortetermijnmaatregelen

De kortetermijnmaatregelen die hieronder te zien zijn, bestaan bijna allemaal uit het verbeteren of verplaatsen van poortconstructies. Deze kenmerken zich door de relatief lage kosten en vallen daarmee onder de kortetermijnmaatregelen. Het doel met de poortconstructie is het verbeteren van de herkenbaarheid van de verschillende snelheidsregimes en het attenderen op ander gewenst gedrag.

Op de Almersdorperweg tussen de Westerzeedijk en het Noorderpad kunnen snelheidsremmers (wegversmallingen of plateaus) toegepast worden om de snelheid te verlagen.

Maatregelnummer	Sub.#	Kern	Straat	Van	Naar	Maatregel	Lengte wegvak
34		Oostwoud	Veldhuis - Oosteinde t.h.v. Veldhuis 16	Tripkouw	Markerwaardweg	Verbeteren poortconstructie - bebouwde kom d.m.v. rode kleur asfalt en plaatsen 30 en 60 symbolen	n.v.t.
35	b	Oostwoud	Heemraad Witweg	Oostwouder Dorpsstraat	Pletering	Verbeteren poortconstructie - bebouwde kom van Heemraad Witweg 20 naar wegversmallingen tussen Heemraad Witweg 20 en Pletering + aanvullende markering en kleurstelling	n.v.t.
35	a	Oostwoud	Heemraad Witweg	Oostwouder Dorpsstraat	Pletering	Verhoogd uitvoeren aanwezige versmallingen	470 m
1		Abbekerk	Noordeinde - Dorpsstraat	Dijkweg (N239)	Vekenweg	Plaatsen poortconstructies bebouwde kom thv Noordeinde 93 en Dorpsstraat 8 (tussenliggende stuk buiten bebouwde kom, niet geloofwaardig)	n.v.t.
37		Opperdoes	Zuiderweg	Westeinde	Poelweg	Verbeteren poortconstructie - bebouwde kom thv Zuiderweg nr. 20	n.v.t.
36		Opperdoes	Almersdorperweg	Westerzeedijk	Noorderpad	Toepassen van snelheidsremmers d.m.v. wegversmallingen	n.v.t.



Voorbeeld poortconstructie

Kortetermijnmaatregelen - werk-met-werk

De volgende twee maatregelen bestaan uit werk-met-werkmaatregelen, en zijn beide het verbeteren van de aanwezige snelheidsremmers of het aanleggen van snelheidsremmers. Hiermee wordt de snelheid verlaagd.

Maatregelnummer	Sub.#	Kern	Straat	Van	Naar	Maatregel	Lengte wegvak
4	a	Andijk	Gedeputeerde Laanweg	Dijkgraaf Grootweg	Driehuizen	Aanleg snelheidsremmers	3,6 km
10		Benningbroek	Dr. de Vriesstraat - Oosterstraat	Tuinstraat	Spoorwegovergang	Verhoogd uitvoeren aanwezige wegversmallingen en realiseren nieuwe snelheidsremmers	1,3 km

(Middel)langetermijnmaatregelen

De twee (middel)langetermijnmaatregelen hieronder behelzen twee wegvakken waarbij deze ingericht kunnen worden als lintbebouwingsinrichting, met een maximumsnelheid van 50 kilometer per uur. Deze wegvakken liggen buiten de bebouwde kom maar hebben wel veel bebouwing die ontsluit op deze wegvakken. Door middel van een andere inrichting wordt de weggebruiker geattendeerd op de bebouwing en de verscheidenheid aan te verwachten andere weggebruikers.

Maatregelnummer Sub.#	Kern				Maatregel	Lengte wegvak
	Kern	Straat	Van	Naar		
48	Wognum	Westeinderweg - Wadway	Verlengde Kerkweg / Kerkstraat	Gemeentegrens	Herinrichten naar "lintbebouwinginrichting"	2,3 km

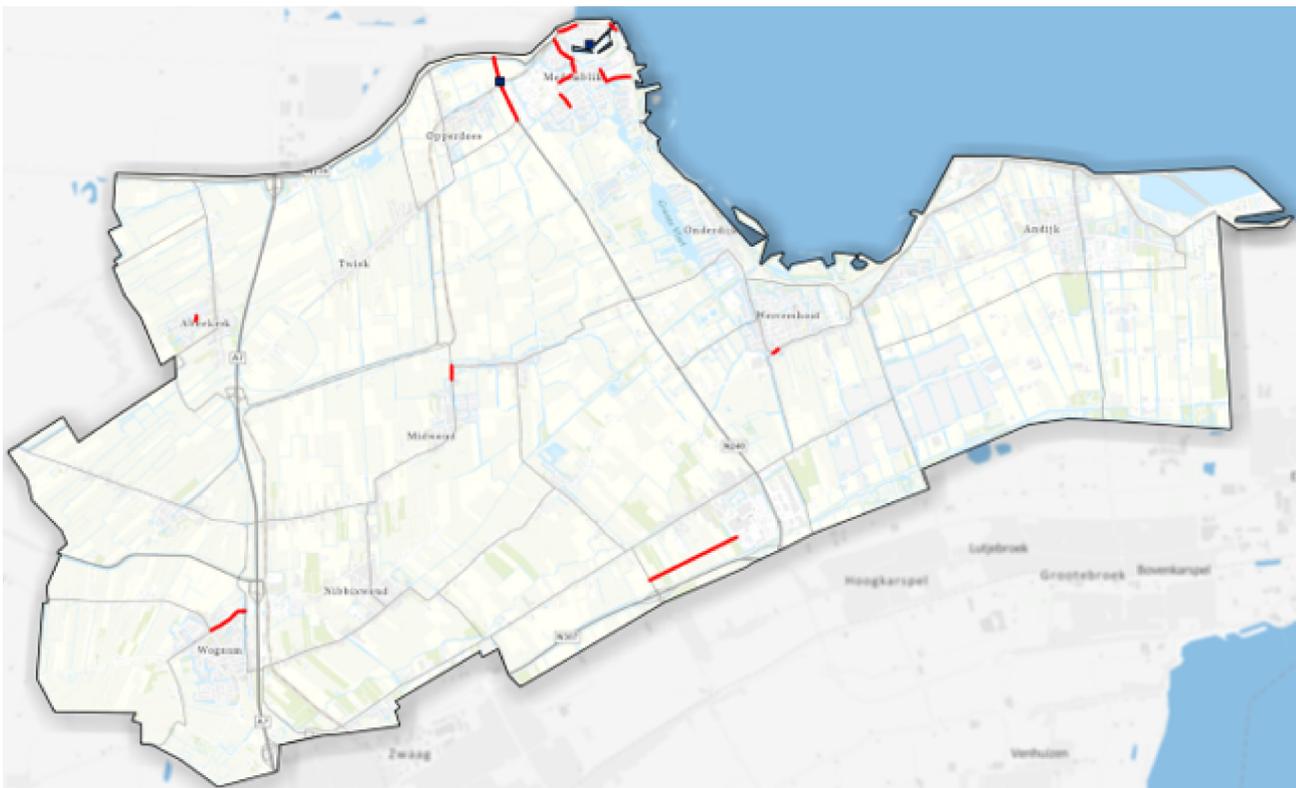


Voorbeeld lintbebouwinginrichting

C. Leefbaarheid en veiligheid kernen

De maatregelen in dit thema zijn hoofdzakelijk voortgekomen bij de thema's A. Verbetering verkeersveiligheid op specifieke locaties en B. Leefbaarheid en veiligheid lintbebouwing. Daarnaast behelst dit thema het verbeteren van de oversteekbaarheid in de kernen, met name bij schoolzones maar ook bij andere locaties waar veel verkeer oversteekt (winkelcentra, bejaardenhuizen bijvoorbeeld). Eén specifieke maatregel die in deze categorie valt is het realiseren van de parallelweg langs de Markerwaardweg, tussen de Koggenrandweg en Almereweg. Deze ontlast de kernen Opperdoes en Medemblik van zwaar landbouw- en vrachtverkeer, dat een andere routeoptie krijgt. Het bevordert hiermee de leefbaarheid en veiligheid in deze kernen. Daarnaast moet er ingezet worden op het behoud van de huidige buslijnen middels een lobby richting de Provincie Noord-Holland.

De maatregelen zijn hieronder op kaart weergegeven, waarbij een lijn een wegvak aangeeft en een punt een specifieke locatie. De kaart is daarnaast ook [hier](#) in te zien.



Kortetermijnmaatregelen

De kortetermijnmaatregelen hieronder zijn allemaal maatregelen die de verkeersveiligheid moeten verbeteren, door middel van het versterken of verbeteren van schoolzones en winkelgebieden. Daarnaast betreft het één maatregel waarbij fietsuggestiestroken aangelegd worden, door middel van het plaatsen van markering. Hierbij krijgen fietsers dus een eigen positie op de weg en zijn andere weggebruikers attent op deze fietsers, wat de verkeersveiligheid verbetert.

Maatregelnummer	Sub.#	Kern	Straat	Van	Naar	Maatregel	Lengte wegvak
23		Midwoud	Tripkouw	Oostwouder Dorpsstraat	Cor Druifplein	Versterken schoolzone d.m.v. inrichting 30km/u en plaatsen schoolstraatmeubilair	200 m
41		Wervershoof	Dorpsstraat	Raiffeisenlaan	Simon Koopmanstraat	Aanpak veiligheid winkelgebied d.m.v. parkeerverbod bij oversteekplaatsen	150 m
2		Abbekerk	Opvang	Noordzicht	Schoolwerf	Verbeteren schoolzone + snelheidsverlaging	100 m
14		Medemblik	Admiraliteitsweg	Flevosingel	Schuitevoorderslaan	Verbeteren schoolzone	200 m
17		Medemblik	Meerlaan / Keem	Randweg	Westerdijk	Aanleg (rode) fietsuggestiestroken op rijbaan	0,7 km



Voorbeeld schoolzone



Voorbeeld winkelgebied

Kortetermijnmaatregelen - werk-met-werk

De aanleg van de parallelweg langs de Markerwaardweg, tussen de Almereweg en Koggenrandweg, is inmiddels een project van de Provincie Noord-Holland. Voor de gemeente Medemblik betekent dit dat groot en zwaar verkeer, zoals bijvoorbeeld vrachtwagens of agrarisch verkeer, niet meer door bijvoorbeeld Opperdoes of Medemblik hoeven te rijden. Dit bevordert de verkeersveiligheid in deze kernen omdat het conflicten wegneemt tussen langzaam verkeer en groot en zwaar verkeer.

Maatregelnummer	Sub.#	Kern	Straat	Van	Naar	Maatregel	Lengte wegvak
21		Medemblik / Opperdoes	Markerwaardweg (N240)	Almereweg	Koggenrandweg	Aanleggen parallelweg tussen Almereweg en Koggenrandweg	1,2 km

Kortetermijnmaatregelen - in onderzoek

De gemeente Medemblik is in samenwerking met de bedrijven op het WFO en de provincie onderzoek aan het doen naar een nieuwe ontsluitingsweg van het WFO-terrein. Deze moet een ontsluiting richting de Noorderboekert creëren.

Maatregelnummer	Sub.#	Kern	Straat	Van	Naar	Maatregel	Lengte wegvak
55		Zwaagdijk-Oost	Nieuwe verbinding	WFO-terrein	Noorderboekert	Nieuwe verbinding	1,5 km

(Middel)langetermijnmaatregelen

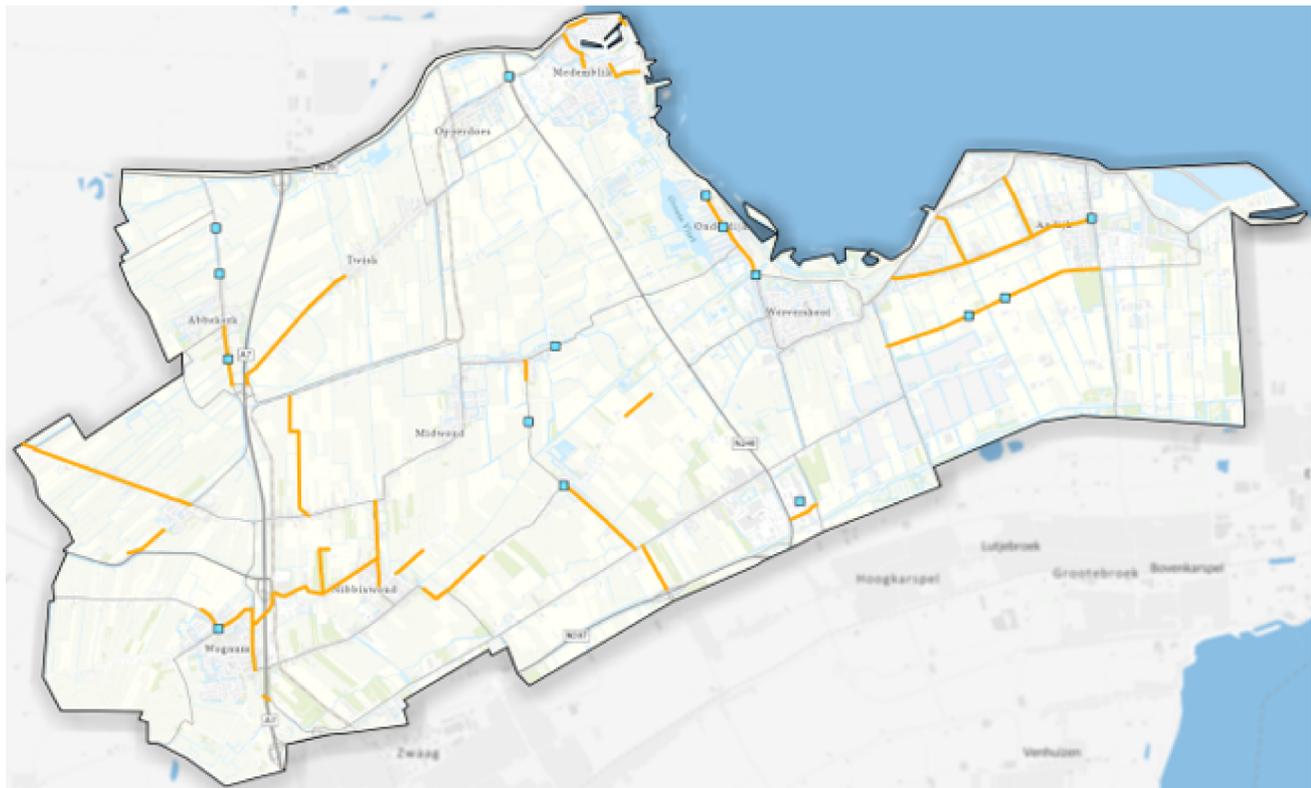
Bij de (middel)langetermijnmaatregelen staan diverse maatregelen, allen met het doel de verkeersveiligheid te verbeteren. Dit kan door middel van een herinrichting of aanleg van fietssuggestiestroken, een reconstructie van kruispunten of oversteken, maar ook door middel van de aanleg van snelheidsremmers. Deze maatregelen verbeteren of de positie van de langzamere verkeersdeelnemers op de weg, verlagen de snelheid of moeten leiden tot een verbetering van de veiligheid.

Maatregelnummer	Sub.#	Kern	Straat	Van	Naar	Maatregel	Lengte wegvak
20		Medemblik	Vlietsingel			Aanleg snelheidsremmers d.m.v. verhogen wegversmallingen	600m
16		Medemblik	Kaasmarkt / Nieuwstraat - Saliebarak - Achterom			Reconstructie kruispunt t.b.v. snelheid d.m.v. realiseren plateau	n.v.t.
39		Opperdoes / Medemblik	Markerwaardweg - Oosteinde - Opperdoezerpad			Reconstructie fietsoversteek	n.v.t.
47		Wognum	Verlengde Kerkweg	Kerkstraat	Nieuweweg	Aanleg verticale snelheidsremmers	0,6 km
18		Medemblik	Overtoom	Westerdijk	Nieuwstraat	Aanleg (rode) fietssuggestiestroken op rijbaan	0,4 km
19		Medemblik	Randweg	Breek	Overleek	Snelheidsverlaging en oversteekmogelijkheden t.h.v. Aldi	250 m

D. Verbeteren verkeersveiligheid fietsroutes

De maatregelen in dit thema zijn hoofdzakelijk al genoemd in de drie voorgaande thema's, maar bestaan globaal uit het verbeteren van fietsroutes langs lintbebouwing door middel van het aanleggen van fietsstroken, en het verbeteren van schoolomgevingen (zie flankerend beleid). Daarnaast zijn er nog maatregelen die bestaan uit het aanleggen van nieuwe fietspaden om het fietsnetwerk te verbeteren, waardoor veiligere, snellere en comfortabelere routes ontstaan.

De maatregelen zijn hieronder op kaart weergegeven, waarbij een lijn een wegvak aangeeft en een punt een specifieke locatie. De kaart is daarnaast ook [hier](#) in te zien.



Kortetermijnmaatregelen

De kortetermijnmaatregelen hieronder zijn gericht op het verbeteren van de positie van de fietser, door middel van het aanleggen van fietssuggestiestroken. Daarnaast is een van de maatregelen het verhoogd uitvoeren van de aanwezige wegversmallingen, om zo nog extra de snelheid te kunnen verlagen van gemotoriseerd verkeer. Dit bevordert de veiligheid van alle weggebruikers. Doordat het relatief kleine en goedkope maatregelen zijn, vallen deze onder de kortetermijnmaatregelen.

Maatregelnummer	Sub.#	Kern	Straat	Van	Naar	Maatregel	Lengte wegvak
3	b	Abbekerk	Zuideinde	Broerdijk	Vekenweg	Verhoogd uitvoeren aanwezige wegversmallingen	350 m
5		Andijk	Hoekweg	Kleingouw	Dijkweg	Aanleg (rode) fietssuggestiestroken op rijbaan	1,0 km
7		Andijk	Molenweg	Kleingouw	Dijkweg	Aanleg (rode) fietssuggestiestroken op rijbaan	0,9 km
28		Nibbixwoud	Wijzend	Nieuweweg	Ganker	Aanleg (rode) fietssuggestiestroken op rijbaan	2,6 km



Voorbeeld fietssuggestiestroken

Kortetermijnmaatregelen - in onderzoek

De volgende vier maatregelen zijn al in onderzoek door de gemeente Medemblik. Het betreft hier de aanleg van fietssuggestiestroken, fietspaden en wandelpaden op het WFO-terrein. Daarnaast bevat het ook de herinrichting waarbij fietssuggestiestroken en trottoirs aangelegd worden, zodat langzamere verkeersdeelnemers hun eigen plek in het straatbeeld krijgen. Dit verhoogt de attentiewaarde en bevordert de verkeersveiligheid.

Maatregelnummer	Sub.#	Kern	Straat	Van	Naar	Maatregel	Lengte wegvak
24		Nibbixwoud	Ganker	Oosterwijzend	Oosterstraat	Aanleg (rode) fietssuggestiestroken op rijbaan + verticale snelheidsremmers (al werk-met-werk)	1,3 km
49		Zwaagdijk	Noorderboekert	Zwaagdijk	Gemeentegrens	Aanleg vrijliggend fietspad	0,8 km
54		Zwaagdijk-Oost	Marktweg	Markerwaardweg	Tolweg	Herinrichting naar gebiedsontsluitingsweg 50km/u met fietssuggestiestroken en waar mogelijk trottoirs	500m
56		Zwaagdijk-Oost	WFO-terrein			Realisatie fiets- en wandelpaden	

(Middel)langetermijnmaatregelen

Om de fietsroutes nog meer te verbeteren zijn de volgende maatregelen allen gericht op het herinrichten van wegvakken of aanleggen van fietssuggestiestroken, fietspaden en een onderdoorgang onder de A7 door. Hiermee wordt de verkeersveiligheid verbeterd doordat de fietser betere en veiligere routes krijgt.

Maatregelnummer	Sub.#					Maatregel	Lengte wegvak
		Kern	Straat	Van	Naar		
3	a	Abbekerk	Zuideinde	Zuideinde t.h.v. nr. 63	Vekenweg	Heinrichen naar "lintbebouwinginrichting"	600 m
52		Zwaagdijk - Hauwert	Tuinstraat	Hauwert	Zwaagdijk	Aanleg (rode) fietssuggestiestroken op rijbaan	1,5 km
27		Nibbixwoud	Oosterwijzend	Rietgans	Sellecum	Aanleg (rode) fietssuggestiestroken op rijbaan of fietsstraat	0,6 km
8		Benningbroek	Nieuwe verbinding	Wilgenrak	A.C. de Graafweg	Aanleg fietspad	0,6 km
40		Twisk	Bennemeersweg / Gangwerf	Broerdijk	Homderweg	Verbreden klinkerstrook voor fietsers en draaien richting klinkers	2,4 km
11		Benningbroek	Nieuwe verbinding	Oosterstraat	Broerdijk	Aanleg fietspad	2,0 km
26		Nibbixwoud	Nieuwe verbinding	Wijzend	Het Hogeland	Aanleg fietspad	0,7 km
9		Benningbroek	Westerstraat	Tuinstraat	Gemeentegrens	Aanleg (rode) fietssuggestiestroken op rijbaan	2,8 km
45		Wognum	Nieuwe verbinding	Hoomseweg	Oude Hoomseweg	Realisatie fietsonderdoorgang onder A7	100 m



Flankerende maatregelen

Ook zijn er een aantal maatregelen die niet aan een specifieke locatie zijn toe te wijzen, omdat deze algemener gelden. Dit zijn de maatregelen die als flankerend beleid gelden. Het betreft de volgende maatregelen:

- Schoolomgevingen;
- Handhaving;
- Educatie en voorlichting;
- Mobiliteitsmanagement op bedrijventerreinen of agrarische bedrijven.

Deze maatregelen zijn over het algemeen ondersteunend en richten zich meer op de weggebruiker, zoals bijvoorbeeld met handhaving, educatie en voorlichting en mobiliteitsmanagement op bedrijventerreinen. Hierbij wordt beoogd de weggebruiker te straffen, op te leiden of te verleiden tot ander gedrag, waardoor het verkeer in zijn algemeenheid veiliger wordt. Bij mobiliteitsmanagement kan bijvoorbeeld in overeenstemming met groepen boeren of bedrijvenverenigingen afgesproken worden niet door bepaalde kernen te rijden.

Daarnaast is de veilige inrichting van schoolomgevingen altijd een aandachtspunt. De kwetsbaarste verkeersdeelnemers, kleine kinderen, moeten veilig naar en van school kunnen. Dit staat steeds vaker onder druk, door bijvoorbeeld veel auto's rond een schoolzone. Gericht beleid op het ontmoedigen van het brengen van kinderen naar school met de auto en het rustiger maken van schoolomgevingen dragen bij aan een veiligere reis voor de schoolgaande kinderen.

Reacties op maatregelenpakket

Bij het maatregelenpakket zijn een aantal stappen doorgelopen die ook voorgelegd zijn aan verschillende stakeholders. Hierbij zijn de volgende momenten geweest:

Op 8 mei 2023 is een stakeholderbijeenkomst gehouden, waarbij dorpsraden, scholen, belangenverenigingen (fietsersbond, LTO, bedrijvenverenigingen etc.) en hulpdiensten waren uitgenodigd. Zij konden tijdens de avond, en daarna, hun reactie geven op de verschillende maatregelen in het maatregelenpakket. Naar aanleiding hiervan zijn een aantal maatregelen toegevoegd of bijgesteld, resulterende in de voorgaande maatregelenlijst.

Op 6 juli 2023 is een themabijeenkomst gehouden voor de gemeenteraad van Medemblik. Hierbij konden de verschillende raadspartijen reageren, tijdens en na de bijeenkomst. De reacties van de verschillende raadspartijen en de reactie hierop is hieronder weergegeven.

Fractie Morgen

De fractie Morgen draagt de volgende twee punten aan:

1. De situatie op de Oosterdijk en de fietspaden binnen- en buitendijks in Medemblik, nabij het bungalowpark Europarcs IJsselmeer. Dit is ene locatie mte veel onderlinge conflicten, wat resulteert in verkeersonveiligheid. Hier kruisen namelijk doorgaand auto- en fietsverkeer op de dijk, maar ook wandel en fietsverkeer dat de dijk wilt oversteken (naar bv recreatiestrand), verkeer naar het bungalowpark en de gebruikers van het fietspad onderlangs. Dit in combinatie met te hard rijdend verkeer leidt ertoe dat dit een heel onveilige plek is. Ouders kunnen bijvoorbeeld hun kind niet alleen richting het recreatiegebied laten rijden.
2. De parallelweg langs de Markerwaardweg en het doortrekken hiervan naar de Koggenrandweg. Zo zijn er op de huidige parallelweg signalen dat autoverkeer via de parallelweg vrachtverkeer inhaalt dat op de Markerwaardweg rijdt, waardoor dit gevaarlijk is voor fiets- en wandelverkeer op de parallelweg. Daarnaast heeft de parallelweg geen straatverlichting en is daardoor (sociaal) onveilig voor fietsers en wandelaars. Daarnaast bestaat de zorg dat de Koggenrandweg te smal is, wanneer vracht- en landbouwverkeer hiervan gebruik gaat maken.

Hieronder onze reactie:

1. Deze locatie is niet zozeer naar voren gekomen in de knelpunteninventarisatie door stakeholders. Hoewel het een lastige plek is, zijn de mogelijkheden beperkt omdat het een situatie op een dijklichaam betreft. Desgewenst kunnen we deze locatie wel opnemen als maatregel.
2. De parallelweg langs de Markerwaardweg is een project van de Provincie Noord-Holland. De gemeente Medemblik kan echter de volgende aandachtspunten meegeven aan de provincie bij uitwerking van de nieuwe parallelweg.

GemeenteBelangen

GemeenteBelangen heeft de volgende vragen gesteld:

1. In hoeverre wordt rekening gehouden met het (zware) vrachtverkeer door de dorpskernen?
2. Wat is de voorgestelde oplossing voor de kruising Oostersingel – Vlietsingel in Medemblik en wat is de planning?
3. Onder hoofdthema onder B (Veiligheid en lintbebouwing) staat Inrichting lintbebouwingswegen buiten de bebouwde kom (erftoegangswegen 50 km/u) met goede voorzieningen voetgangers fietsers. Hier staat de Tuinstraat in Hauwert niet bij, terwijl er wel een motie unaniem is aangenomen (zie bijlage). Er wordt wel gesproken over de aanleg van (rode) fietssuggestiestroken op de rijbaan, terwijl de wens is om de komborden tegen elkaar te plaatsen. Dat is in lijn met de presentatie waarbij nadruk wordt gelegd op de poortfunctie bij komborden. Door deze tegen elkaar te plaatsen wordt voorkomen dat de poortfunctie op de Tuinstraat in Hauwert op meerdere plekken moet worden aangepast.
4. Worden kern/dorpsraden / stadsraad nog actief om reactie gevraagd. En hebben zij ook inspraak op de prioritering binnen hun kern / dorp / stad?

Onze reactie op de hierboven gestelde vragen:

1. Hier is in die zin rekening mee gehouden bij bijvoorbeeld de parallelweg. Hierbij wordt deze juist gerealiseerd om dit zwaardere verkeer uit de kernen weg te houden. Dit is echter niet voor elke kern mogelijk, en daarbij wordt meer aandacht gegeven aan de langzamere verkeersdeelnemers. Hierbij zijn veel maatregelen gericht op een eigen plek op de rijbaan voor deze verkeersdeelnemers, of het verminderen van de gereden snelheid.
2. Deze locatie is niet zozeer naar voren gekomen in de knelpunteninventarisatie door stakeholders. De locatie ligt binnen een 30-kilometerzone en is daarmee niet een van de grotere knelpunten binnen de gemeente. Een eerste inventarisatie van een mogelijke maatregel laat echter zien dat bijvoorbeeld het plateau op dit kruispunt opgehoogd kan worden om de gereden snelheid te verminderen. Hierbij is echter wel overeenstemming van de omwonenden nodig want een verhoogd plateau kan trillings- of geluidshinder met zich mee brengen.
3. Deze locatie is eerder onderdeel van een motie van de gemeenteraad geweest, waar de gemeente als volgt op heeft gereageerd: *"Wij kunnen, gelet op artikel 20a van de wegenverkeerswet, niet zonder meer invulling geven aan het inrichten van de Tuinstraat als weg binnen de bebouwde kom. Het wegvak van de Tuinstraat tussen beide bebouwde kom grenzen van Zwaagdijk-Oost en Hauwert voldoet namelijk niet aan de norm zoals deze conform artikel 20a van de Wegenverkeerswet is gesteld in de Uitvoeringsvoorschriften BABW. De grens van de bebouwde kom wordt gekenmerkt door het begin van een langs de weg gelegen aaneengesloten bebouwing van zodanige omvang en dichtheid, dat een voor de weggebruiker duidelijk herkenbaar verschil in karakter van de wegomgeving aanwezig is met een buiten de bebouwde kom gelegen weg. Naast deze wettelijke toets is het aan de raad of die in afwijking van de Wegenverkeerswet alsnog besluit om de bebouwde komborden te verplaatsen. Dan dient de bestaande weg, conform de wensen van de bewoners van de Tuinstraat, ook als een 50 km/uur min-weg met de benodigde verkeer remmende maatregelen worden ingericht. Een andere optie is de bebouwde komborden te laten staan waar zij nu staan en de huidige 60 km/uur weg te voorzien van verkeer remmende maatregelen. Natuurlijk in overleg met de bewoners en andere belanghebbenden. Invulling geven aan de motie vraagt een forse investering waarvoor een separaat raadsvoorstel inclusief besluitvorming in de raad een passende weg is."*
4. De verschillende dorps-, kern- en stadsraden hebben input kunnen leveren op en ná de stakeholderbijeenkomst op 8 mei jl. Zij krijgen daarnaast nog de optie om te reageren op het totale maatregelenpakket zoals het nu voorligt.

GroenLinks

GroenLinks draagt de oversteek over de Almereweg voor fietsers ter hoogte van de ingang van FC Medemblik en de Dissel aan. Hierbij merken zij op dat het verkeer hier te hard rijdt en vanuit een bocht komt. Daarnaast rijdt vrachtverkeer af en aan, en wordt de vrachtwagenparkeerplaats nabij oneigenlijk gebruikt. De situatie gaat bij de oversteek van een tweerichtingenfietspad aan de noordkant van de Almereweg vanaf de Markerwaardweg, naar eenrichtingsfietspaden aan beide zijden van de Almereweg richting de rotonde met de Admiraliteitsweg. Het voorstel is hier om het eenrichtingenfietspad aan de noordkant tussen de oversteek en de rotonde door te trekken als tweerichtingenfietspad.

Deze locatie is niet naar voren gekomen in de knelpunteninventarisatie, we kunnen echter wel de problematiek zoals geschetst wel herkennen. Dit voorstel is inderdaad iets naar waar gekeken kan worden.

Dorpsraad Hauwert

De Dorpsraad Hauwert geeft het volgende aan: *"Na de presentatie over het GVVP hebben wij begrepen dat lintbebouwing geen duidelijke wettelijke verkeersstatus heeft. De Tuinstraat in Hauwert is een verbindende weg tussen Winkelhart Zwaagdijk en de kern van Hauwert. De onduidelijke inrichting van de weg maakt dat de leefbaarheid en veiligheid van de bewoners aan de Tuinstraat en weggebruikers in het geding is. Dit komt omdat er teveel onduidelijkheden zijn voor de weggebruikers en omdat er een grote diversiteit aan weggebruikers is: fietsers, auto's, voetgangers en zwaar verkeer.*

Helaas zien wij dat de Tuinstraat alleen genoemd staat als aanpassing qua fietsroute in het GVVP, maar de straat is veel meer dan alleen een fietsroute. Wij zouden graag zien dat de weg ingericht wordt zodat alle verkeersgebruikers en bewoners veilig van en naar Zwaagdijk en Hauwert kunnen. Gezien de aanstaande uitbreiding op Winkelhart Zwaagdijk en de aanstaande nieuwbouw aan de Tuinstraat, voorzien wij alleen nog maar meer verkeersbewegingen. Vanuit de Dorpsraad en bewoners uit Hauwert is aangedrongen op verbetering van de veiligheid op de Tuinstraat. Eén van de oplossingen was een motie om de komborden te verplaatsen. Deze motie is in 2021 aangenomen, maar nog steeds niet uitgevoerd. Vanuit de presentatie begrijpen we dat dit misschien niet de oplossing is om de leefbaarheid en veiligheid te verbeteren. Echter past elke maatregel die in deze casus genomen moet worden onder Thema B in het GVVP."

Op dit punt is eerder gereageerd, bij de reactie op GemeenteBelangen, punt 3.

Hart voor Medemblik

Hart van Medemblik heeft de volgende reactie ingestuurd:

"Gemeente Medemblik heeft vrij veel zogenaamde fietssuggestiestroken. In de nu voorliggende maatregelvoorstellen komen daar nog meer bij. Naar onze mening geen goede ontwikkeling aangezien door hiervoor te kiezen er gekozen wordt voor schijnveiligheid.

*Op de website van de fietsersbond staat: Een **fietssuggestiestrook** (stippellijn zonder fietssymbool) is een nepfietsstrook, hier kun je ongestraft met de auto stoppen en zelfs parkeren. Je ziet fietssuggestiestroken tegenwoordig steeds vaker omdat wegbeheerders met deze nepstroken proberen de snelheid van het autoverkeer naar beneden te krijgen. Als fietser ben je niet verplicht erop te rijden, al denken veel automobilisten van wel. De Fietsersbond is geen voorstander van nepsuggestiestroken omdat ze fietsers geen bescherming bieden. Verkeersveiligheid staat voorop, het aantal (dodelijke) slachtoffers moet echt omlaag. De gemeente heeft nauwelijks geld om de vele knelpunten die aangepakt dienen te worden ook daadwerkelijk aan te pakken. We zouden het daarom in het "laaghangend fruit" moeten zoeken.*

Op meer wegen binnen de bebouwde dient de maximale snelheid verlaagd te worden van 50 naar 30 km/h. Hiermee komen we tegemoet aan de input van onze inwoners, kenbaar gemaakt tijdens de inventarisatie voorafgaande aan het gemeentelijk verkeers- en vervoerplan. En, door de grote groep insprekers, veelal vertegenwoordigers van de diverse dorpsraden.

Het verlagen van de maximale snelheid komt niet uit de lucht vallen. In oktober 2020, ondertussen bijna drie jaar geleden, heeft de tweede kamer een motie aangenomen waarin staat dat 30 km/h als leidend principe gehanteerd wordt binnen de bebouwde kom. Naar aanleiding van deze motie en dus de roep om meer wegen waar 30 km/h de maximale snelheid dient te worden is er een nieuwe wegencategorie ontwikkeld, namelijk de gebiedsontsluitingsweg 30 km/h (GOW30). Minister Harbers heeft, nadat deze motie was aangenomen, het CROW opdracht gegeven om een afwegingskader 30 km/h te maken. Onlangs, op 11 mei, is deze "Handreiking voorlopige inrichtingsmerken GOW30" aangeboden aan de tweede kamer. De gemeenten mogen hier nu mee aan de slag. In dit afwegingskader staat onder andere het afwegingsschema 30 km/h. Middels dit schema is het overduidelijk dat voor alle wegen binnen de bebouwde kom zonder vrijliggende fietspaden, en dat zijn er nogal wat, er een maximale snelheid dient te gelden van 30 km/h. Bij deze verzoek ik u om te bekijken in hoeverre het op grote schaal invoeren van GOW30 mogelijk is.

Als voorbeeld een aantal wegen:

- Oostwoud, Oostwouder dorpsstraat, geen voetpaden, fietssuggestiestroken.*
- Twisk, Gangwerf, geen voetpaden, geen fietspaden*
- Opperdoes/Twisk, Westeinde en Zuiderweg, geen voetpad, geen fietspad*
- Opperdoes, Nieuweweg, brug over 't Soppediep t/m nr. 37A, geen voetpaden, fietssuggestiestroken*
- Opperdoes, Almersdorperweg, deels voetpad, fietssuggestiestroken*
- Wognum, Kerkstraat, voetpad, geen fietspaden*
- Andijk, Kleingouw, Nu deels 50 km/h, deels 30 km/h. Voorstel gehele weg 30 km/h"*

Op het punt van de fietssuggestiestroken merken wij op dat fietssuggestiestroken inderdaad geen bescherming geven, maar wel andere voordelen hebben. Ze geven een plek op de weg, hoewel niet officieel, voor fietsers, waardoor andere weggebruikers opmerkzaam worden gemaakt op het medegebruik van de weg. Daarnaast kunnen fietssuggestiestroken de weg visueel versmallen, wat de snelheid verlaagd. Doordat de gemeente Medemblik inderdaad op zoek is naar laaghangend fruit zijn wij uitgekomen op dit soort maatregelen, omdat deze met beperkte middelen te realiseren zijn. Volwaardige, separate fietsinfrastructuur is vaak lastig aan te leggen doordat dit duur is, onder andere door aankoop van grond of het herinrichten van wegen over langere lengte.

Wat betreft de GOW30 in Medemblik zijn wij van mening, zoals ook toegelicht op de themabijeenkomst, dat dit in Medemblik erg lastig is. Er zijn vele wegvakken met bebouwing aanwezig, waar de bebouwing niet dicht genoeg op elkaar staat om een "bebouwde omgeving"-uitstraling te hebben. Hier is het dan ook dermate lastig om gewenst gedrag af te dwingen, omdat de omgevingskenmerken maken dat de inrichting niet geloofwaardig is. Hiermee zouden deze wegvakken eigenlijk buiten de bebouwde kom moeten vallen, wat in veel gevallen in Medemblik betekent dat de maximumsnelheid eigenlijk omhoog zou gaan. Dit willen we voorkomen.