

Buitendijks parkeerterrein Medemblik

Inhoudsopgave

Bijlagen bij de toelichting	3
Bijlage 1 Buitendijkse parkeerterreinen Medemblik	4
Bijlage 2 Inrichtingsplan Ontwerp Buitendijks Parkeren	30
Bijlage 3 Ecologische inventarisatie	57
Bijlage 4 AERIUS-berekening	65
Bijlage 5 Watertoets BP Buitendijks Parkeren	73

Bijlagen bij de toelichting

Bijlage 1 Buitendijkse parkeerterreinen Medemblik

Rapport

Projectnummer: 376841

Referentienummer: SWECONL

Datum: 24-02-2021

Buitendijkse parkeerterreinen Medemblik

Onderzoek en advies naar verkeerskundige effecten

Concept

Opdrachtgever:
Gemeente Medemblik
Postbus 45
1687 ZG WOGNUM

Verantwoording

Titel	Buitendijkse parkeerterreinen Medemblik
Subtitel	Onderzoek en advies naar verkeerskundige effecten
Projectnummer	376841
Referentienummer	SWECONL
Revisie	
Datum	24-02-2021

Auteur	René Snijders
E-mailadres	rene.snijders@sweco.nl

Gecontroleerd door
Paraaf gecontroleerd

Goedgekeurd door
Paraaf goedgekeurd

Inhoudsopgave

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

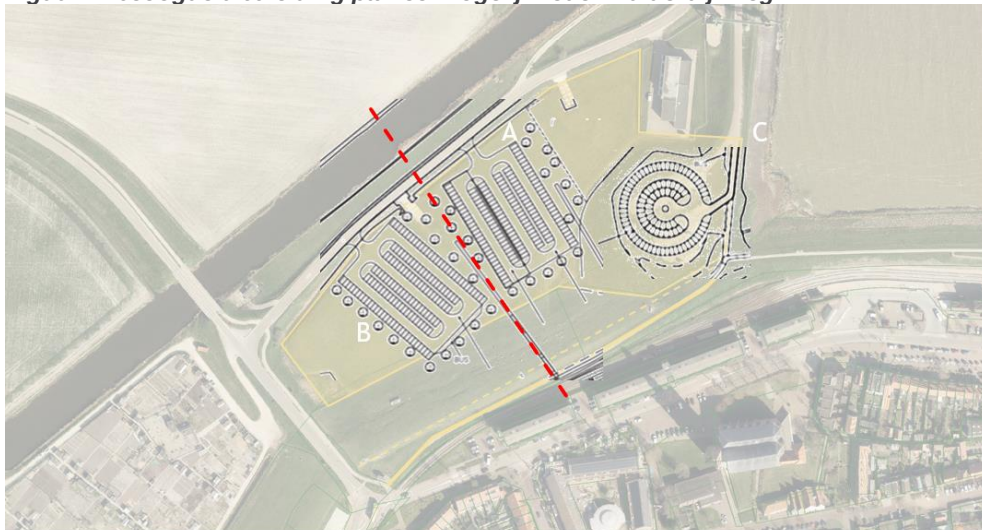
1 Inleiding

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

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

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

Figuur 1: beoogde uitbreiding parkeermogelijkheden Zuiderdijkweg



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

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

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

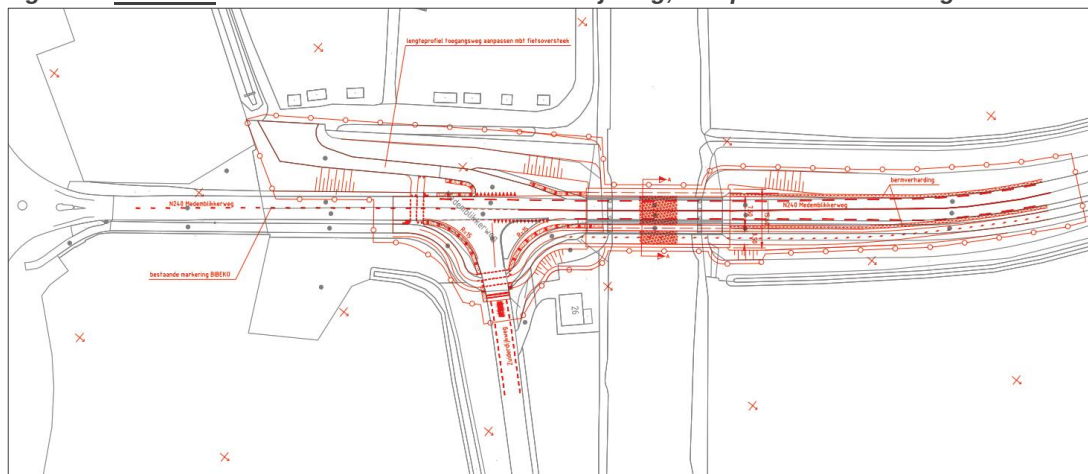
Variant 0 betreft handhaving van het fietspad uit de voorrang ter plaatse van de aansluiting van de Zuiderdijkweg op de N240 (zie figuur 3).

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

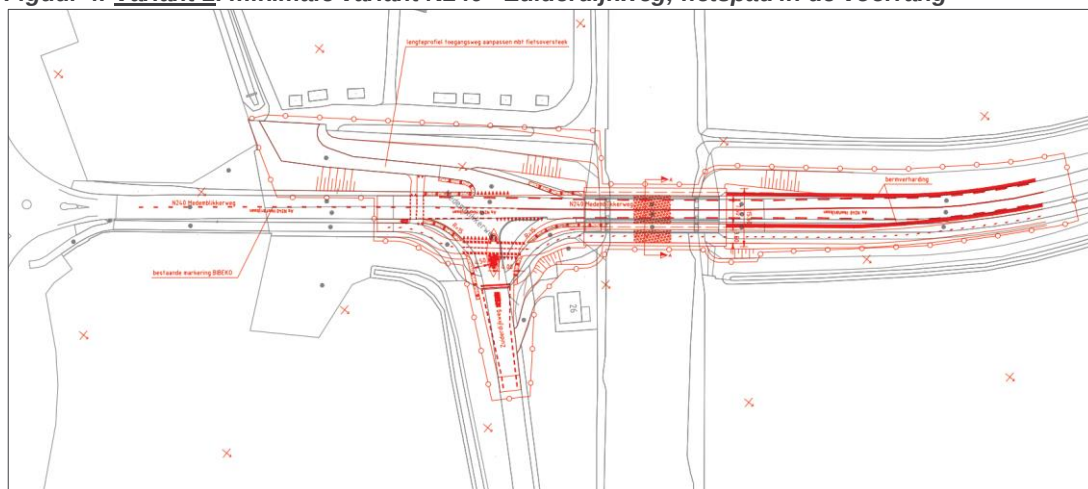
Figuur 2: overzicht huidige situatie kruispunt Zuiderdijkweg – N240



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



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



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

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

1.1 Vraagstelling

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

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

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

2 Verkeersprognoses buitendijkse parkeerterreinen

2.1 Inleiding

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

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

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

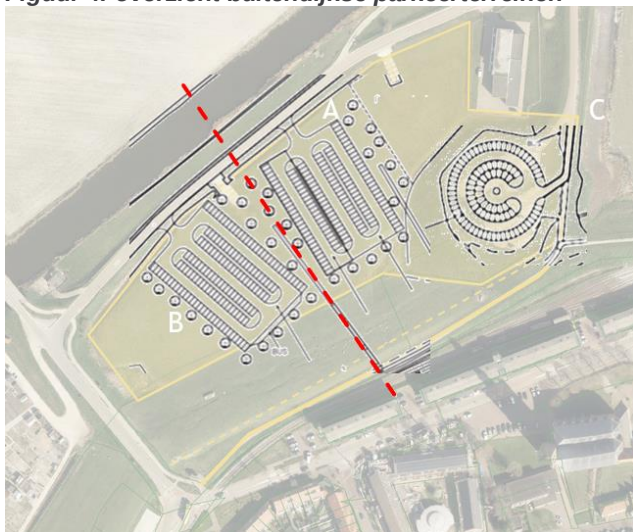
In het verleden zijn er voor Medemblik meerdere parkeeronderzoeken en -analyses uitgevoerd. Dit heeft in december 2017 geleid tot een uitvoeringsplan gemeente Medemblik (Med Graumans). Hierin staat onder andere aangegeven dat meerdere evenementen in het zomerseizoen extra bezoekers trekken. De Romantische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

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

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

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

Figuur 4: overzicht buitendijkse parkeerterreinen



2.2 Verkeersprognose parkeerterreinen

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

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

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

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

2.2.1 Scenario 1: reguliere werkdag

Dit scenario gaat uit van de volgende bezetting en doelgroepen:

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

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

2.2.1.1 Etmaalproductie

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

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

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

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

Dit scenario genereert 705 ritten per etmaal aan motorvoertuigbewegingen.

2.2.1.2 Spitsuurintensiteiten

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

Ochtendspitsuur

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

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

Avondspitsuur:

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

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

2.2.2 Scenario 2: reguliere zaterdag

Dit scenario gaat uit van de volgende bezetting en doelgroepen:

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

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

2.2.2.1 Etmaalproductie

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

Dit scenario genereert 1.230 ritten per etmaal aan motorvoertuigbewegingen.

2.2.2.2 Intensiteit drukste uur

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

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

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

2.2.3 Scenario 3: zaterdag evenement

Dit scenario gaat uit van de volgende bezetting en doelgroepen:

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

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

2.2.3.1 Etmaalproductie

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

Dit scenario genereert 2.082 ritten per etmaal aan motorvoertuigbewegingen.

2.2.3.2 Intensiteit drukste uur

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

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

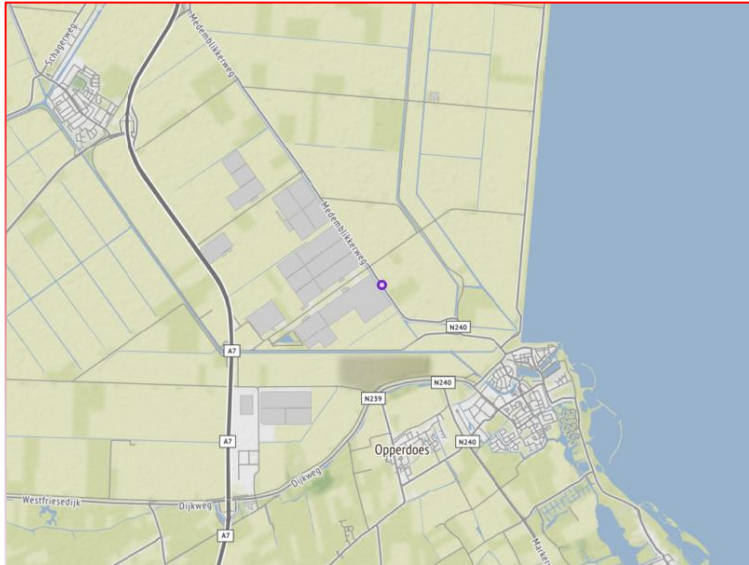
Dit geeft een totaal van 157 mvt/h aan ingaand verkeer en 157 mvt/h aan uitgaand verkeer.

3 Capaciteitsberekeningen kruispunt N240 - Zuiderdijkweg

3.1 Verkeerstellingen N240

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

Figuur 5: locatie provinciaal telpunt op de N240



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

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

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

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

3.2 Toedeling verkeer kruispunt N240 – Zuiderdijkweg

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

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

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

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

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

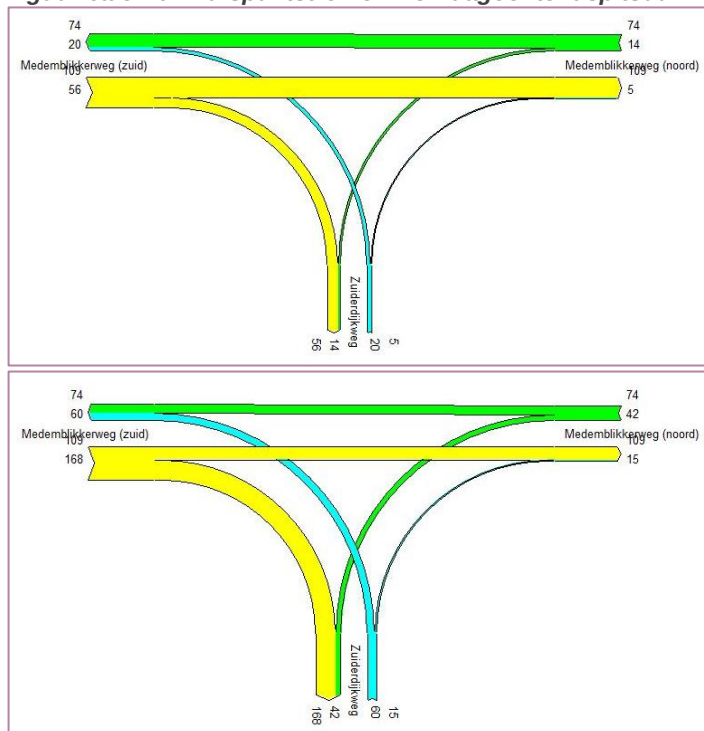
3.3 Kruispuntberekeningen kruispunt N240 – Zuiderdijkweg

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

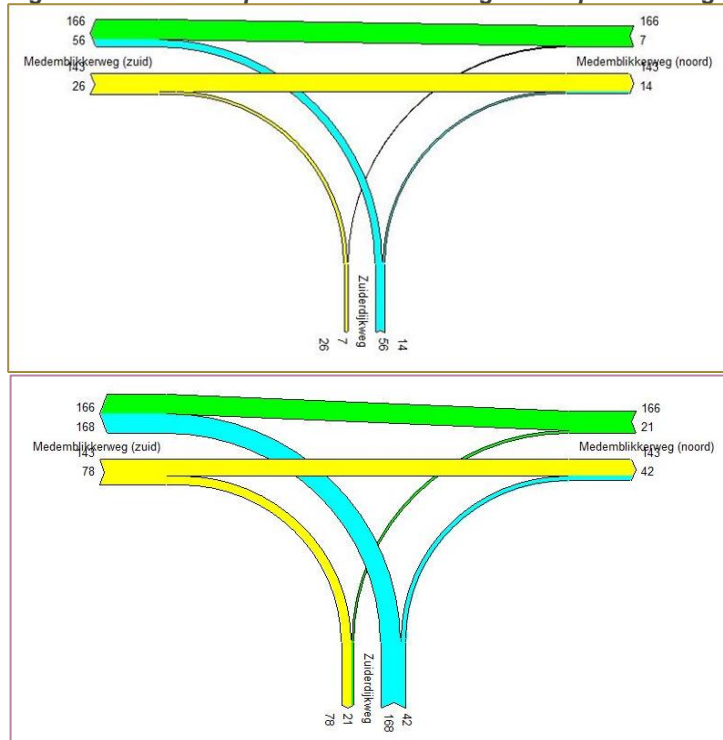
De capaciteitsberekeningen zijn uitgevoerd voor een regulier werkdagochtendspitsuur, regulier werkdagavondspitsuur, regulier drukste uur zaterdagmiddag en voor een drukste uur zaterdagmiddag tijdens een evenement. Een en ander conform de geprognosticeerde scenario's.

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

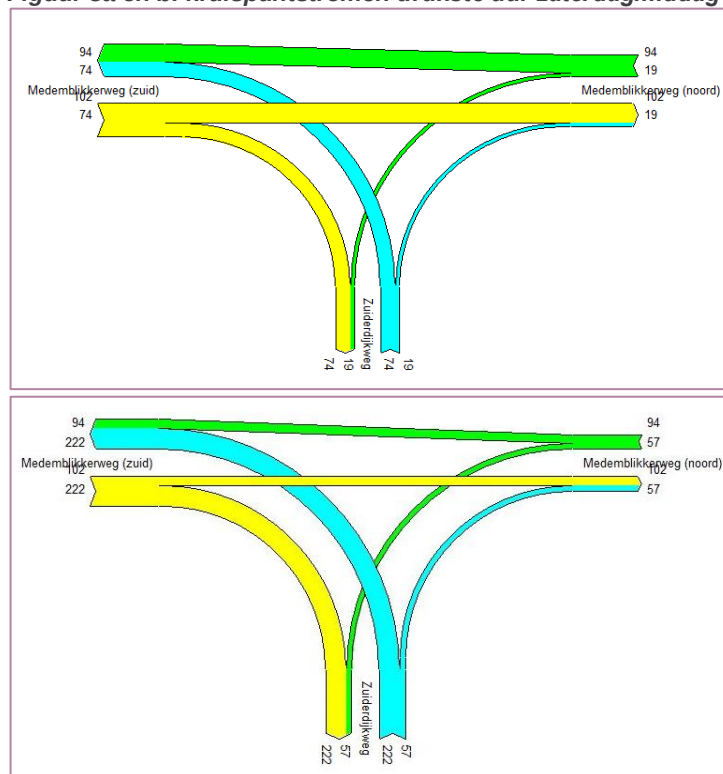
Figuur 6a en b: kruispuntstromen werkdagochtendspitsuur “regulier” en met “factor 3”



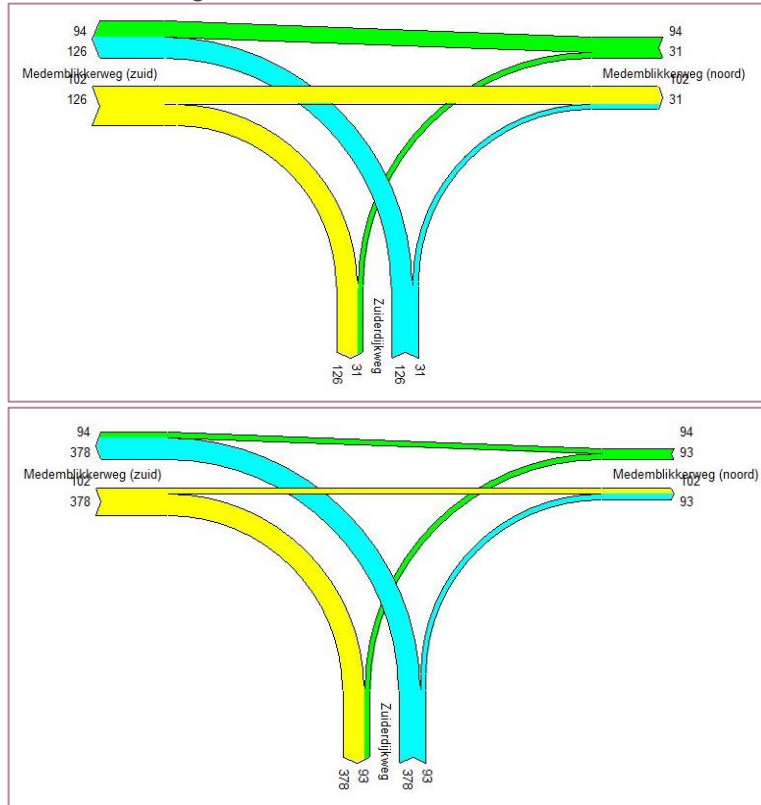
Figuur 7a en b: kruispuntstromen werkdagavondspitsuur “regulier” en met “factor 3”



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



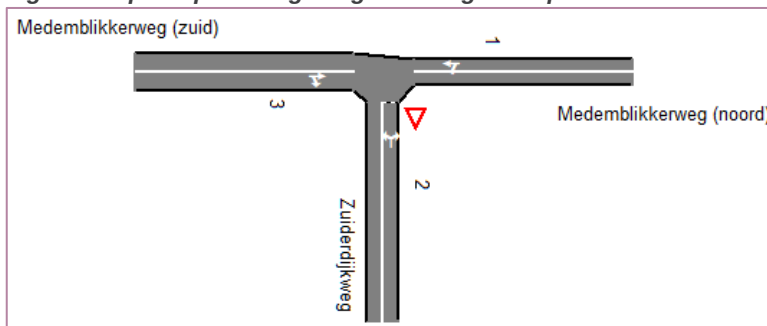
**Figuur 9a en b: kruispuntstromen drukste uur zaterdagmiddag tijdens een evenement
“regulier” en met “factor 3”**



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

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

Figuur 10: principe-vormgeving voorrangskruispunt



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

Tabel 1: rekenresultaten Omni-X kruispunt N240 - Zuiderdijkweg

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

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

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

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

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

4 Toets overige verkeerseffecten

4.1 Effect extra verkeer van/naar parkeerterreinen

4.1.1 Zuiderdijkweg

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

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

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

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

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

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

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

Tabel 2: keuzeschema fietsvoorzieningen CROW

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

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

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

4.1.2 N240 (Medemblikkerweg)

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

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

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

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

4.1.3 Overtoom

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

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

De meest recente tellingen zijn van 2018:

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

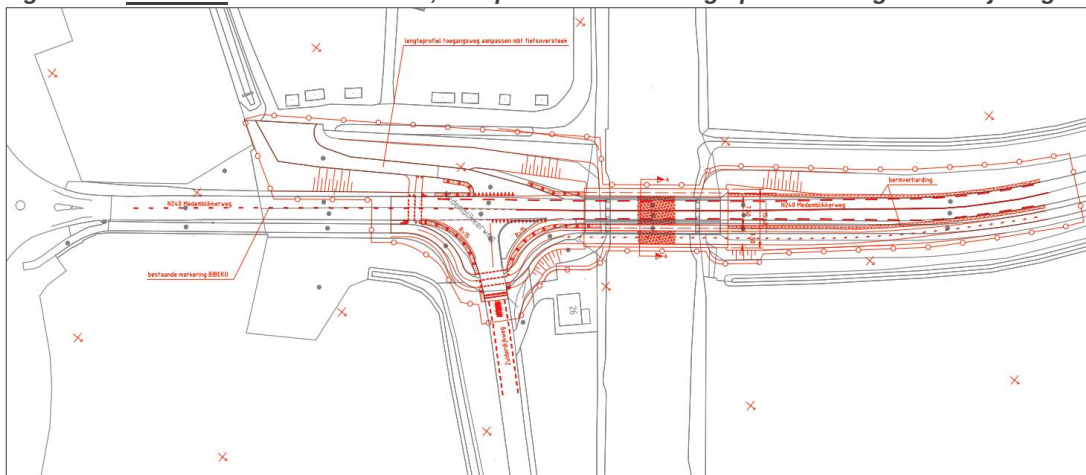
Bij aanneme van een verdubbeling van de intensiteiten bij omrekening van één naar twee rijrichtingen geeft circa 3.600 – 5.000 fietsers en motorvoertuigen in de huidige situatie.

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

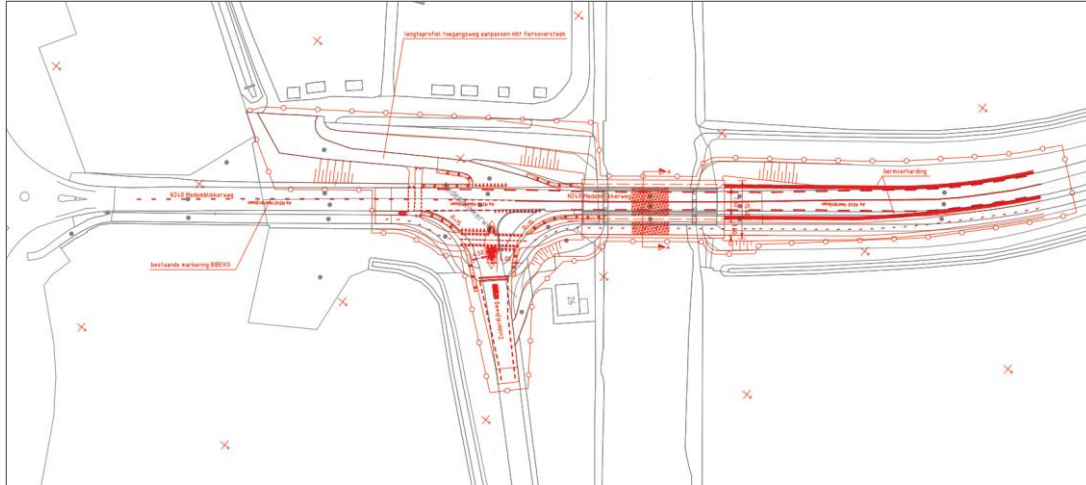
4.2 **Toets provinciale kruispuntontwerpen varianten 0 en 1**

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

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



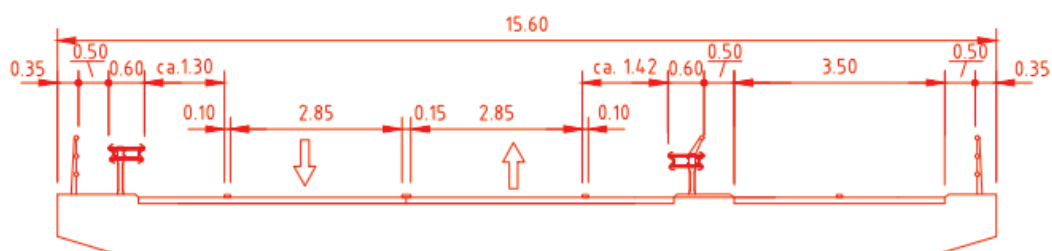
Figuur 12: Variant 1: minimale variant; fietspad in de voorrang op aansluiting Zuiderdijkweg



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

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

Figuur 13: principeddoorsnede kunstwerk N240



5 Conclusies en aanbevelingen

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

5.1 Conclusies

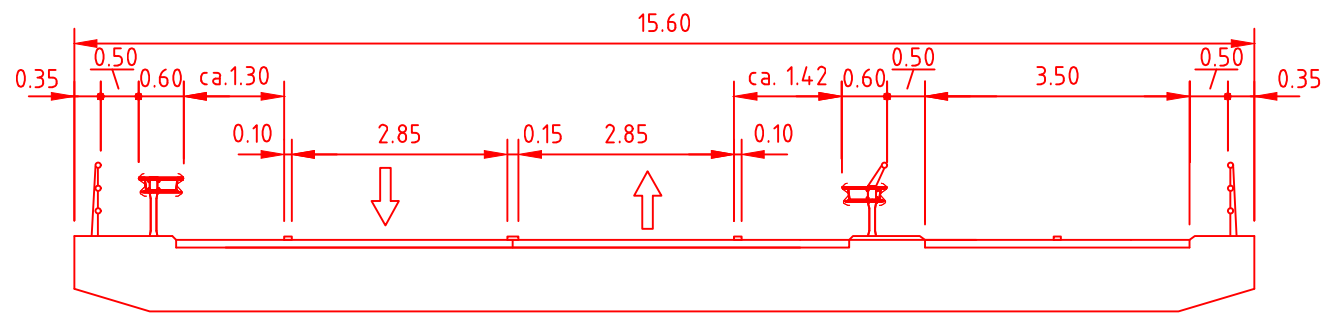
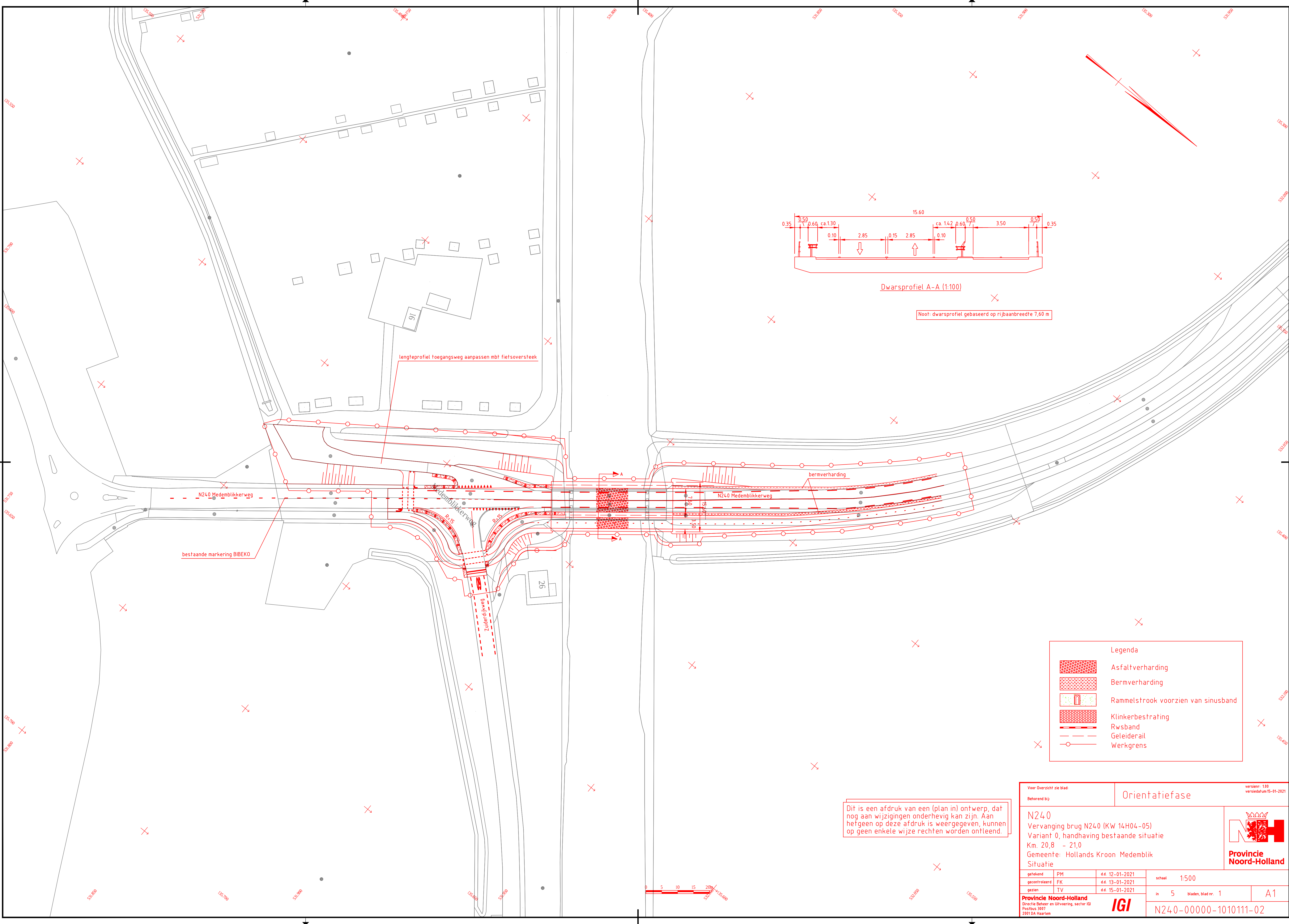
- De beide provinciale varianten 0 en 1 met een beoogde eenvoudige verbetering van het voorrangskruispunt Zuiderdijkweg – N240 kunnen bij realisatie van de parkeerterreinen aan de Zuiderdijkweg de optredende verkeersstromen zonder problemen afwikkelen. Er is sprake van een robuuste, toekomstvast kruispuntoplossing.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

5.2 Aanbevelingen

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

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

Bijlage 1 Schetsvarianten kruispunt N240 – Zuiderdijkweg



Dwarsprofiel A-A (1:100)

Noot: dwarsprofiel gebaseerd op rijbaanbreedte 7,60 m

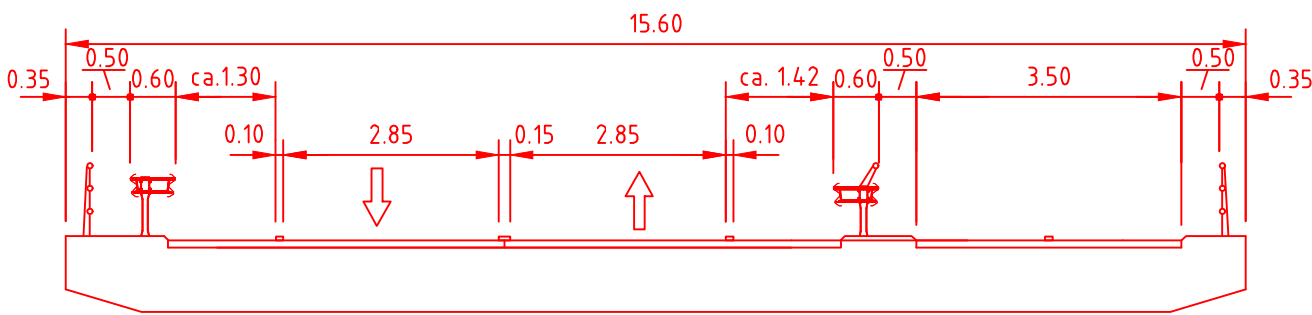
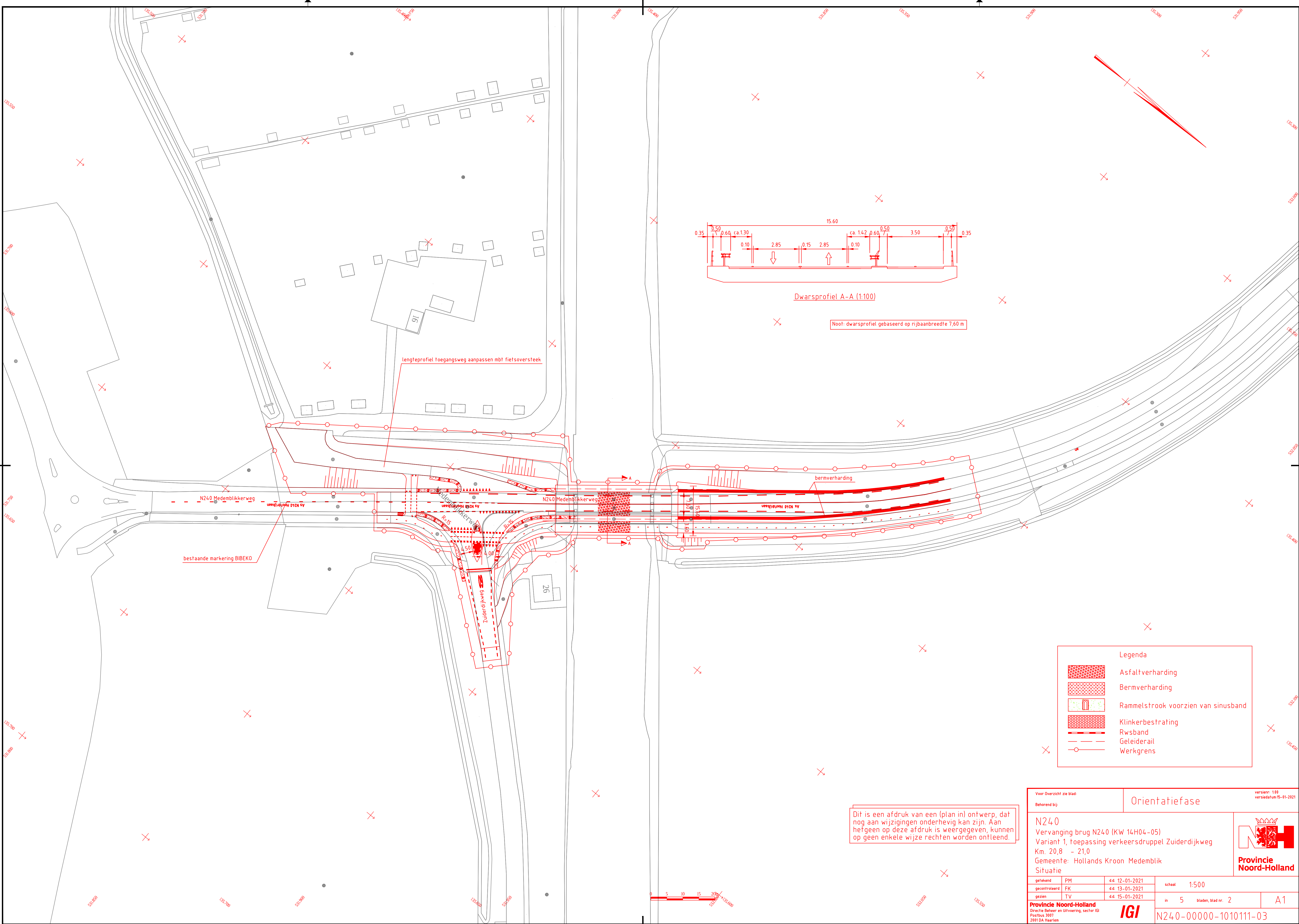
Legenda

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

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

Voor Overzicht zie blad		Orientatiefase		versie nr. 1.00 versiedatum 15-01-2021	
Behorend bij					
N240 Vervanging brug N240 (KW 14H04-05) Variant 0, handhaving bestaande situatie Km. 20,8 - 21,0 Gemeente: Hollands Kroon Medemblik Situatie					
getekend	PM	d.d. 12-01-2021	schaal	1:500	
gecontroleerd	FK	d.d. 13-01-2021			
gezien	TV	d.d. 15-01-2021			
Provincie Noord-Holland Directie Beheer en Uitvoering, sector IGI Postbus 3007 2001 DA Haarlem			in 5 bladen, blad nr. 1		A1
IGI			N240-00000-1010111-02		





Dwarsprofiel A-A (1:100)

Noot: dwarsprofiel gebaseerd op rijbaanbreedte 7,60 m

Legenda

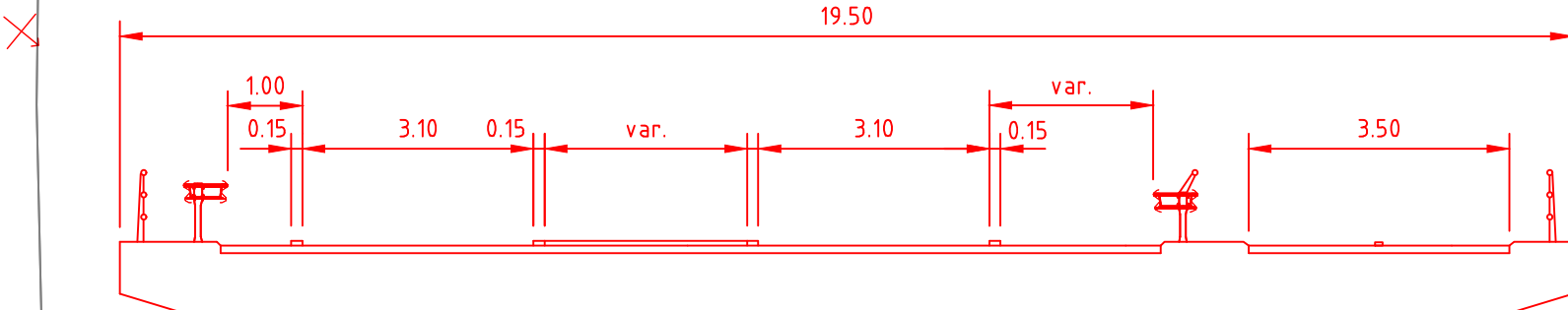
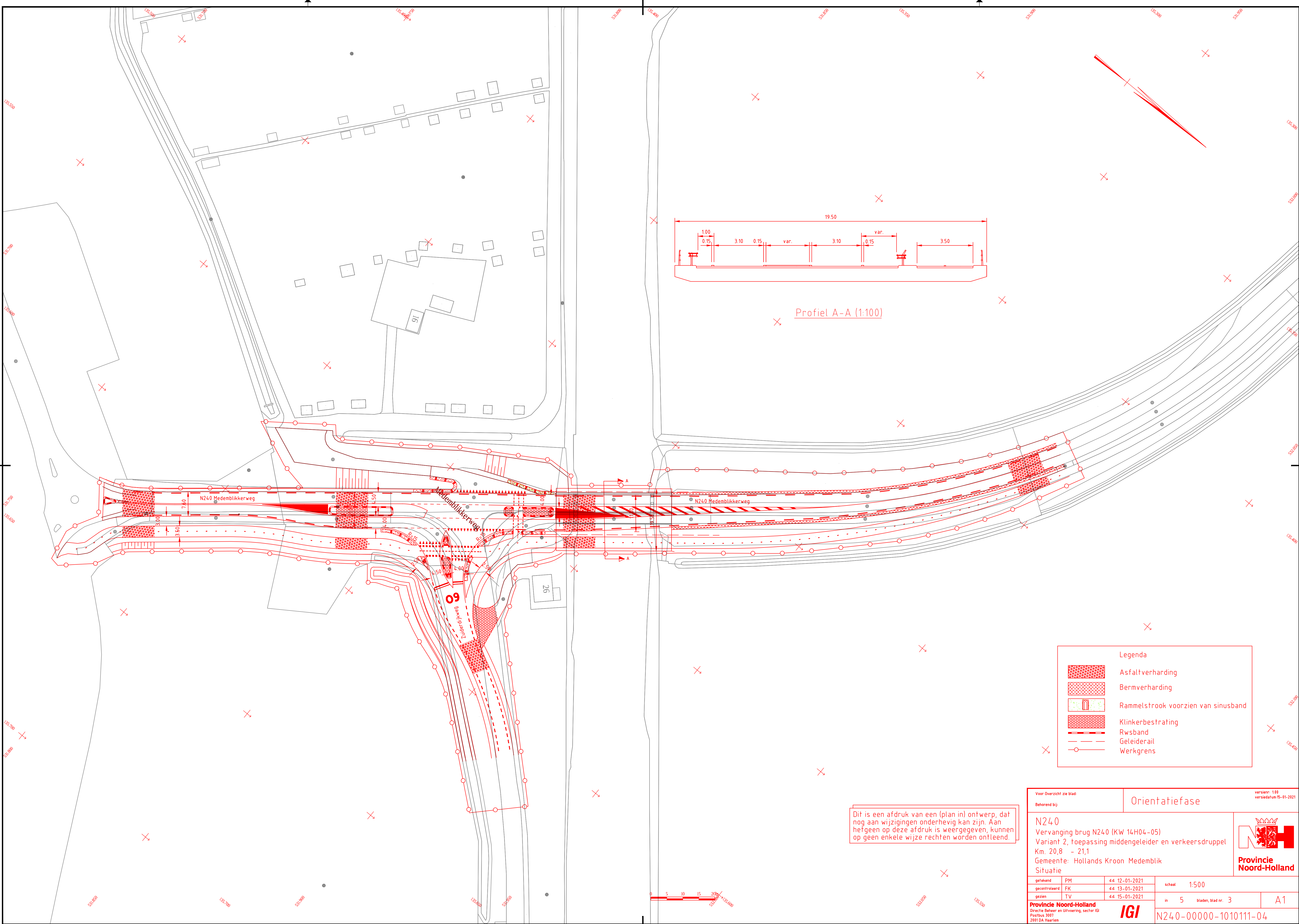
- Asfaltverharding
- Bermverharding
- Rammelstrook voorzien van sinusband
- Klinkerbestrating
- Rwsband
- Geleiderail
- Werkgrens

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



Voor Overzicht zie blad		Orientatiefase		versie: 1.00 versiedatum: 15-01-2021	
Behorend bij					
N240 Vervanging brug N240 (KW 14H04-05) Variant 1, foepassing verkeersdruppel Zuiderdijkweg Km. 20,8 - 21,0 Gemeente: Hollands Kroon Medemblik Situatie					
getekend	PM	d.d. 12-01-2021	schaal	1:500	
gecontroleerd	FK	d.d. 13-01-2021			
gezien	TV	d.d. 15-01-2021	in	5	bladen, blad nr. 2
Provincie Noord-Holland Directie Beheer en Uitvoering, sector IGI Postbus 3007 2001 DA Haarlem			IGI		
			A1		
			N240-00000-1010111-03		





Profiel A-A (1:100)

Legenda

Asfaltverharding

Bermverharding

Rammelstrook voorzien van sinusband

Klinkerbestrating

Rwsband

Geleiderail

Werkgrens

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

Voor Overzicht zie blad

Behorend bij

Orientatiefase

versienr. 1.00
versiedatum 15-01-2021

N240

Vervanging brug N240 (KW 14H04-05)

Variant 2, toepassing middengeleider en verkeersdruppel

Km. 20,8 - 21,1

Gemeente: Hollands Kroon Medemblik

Situatie

Provincie Noord-Holland

getekend	PM	d.d. 12-01-2021	schaal	1:500			
gecontroleerd	FK	d.d. 13-01-2021					
gezien	TV	d.d. 15-01-2021	in	5	bladen, blad nr.	3	A1

Provincie Noord-Holland

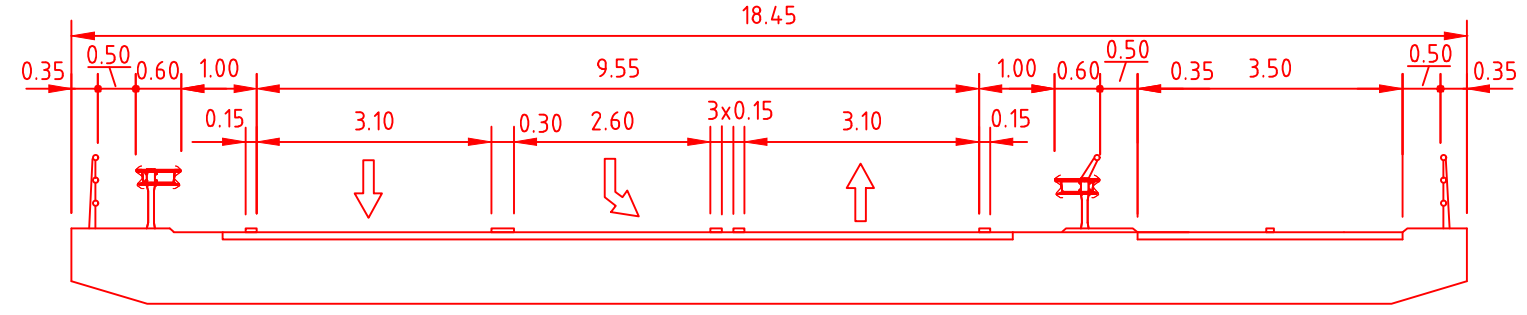
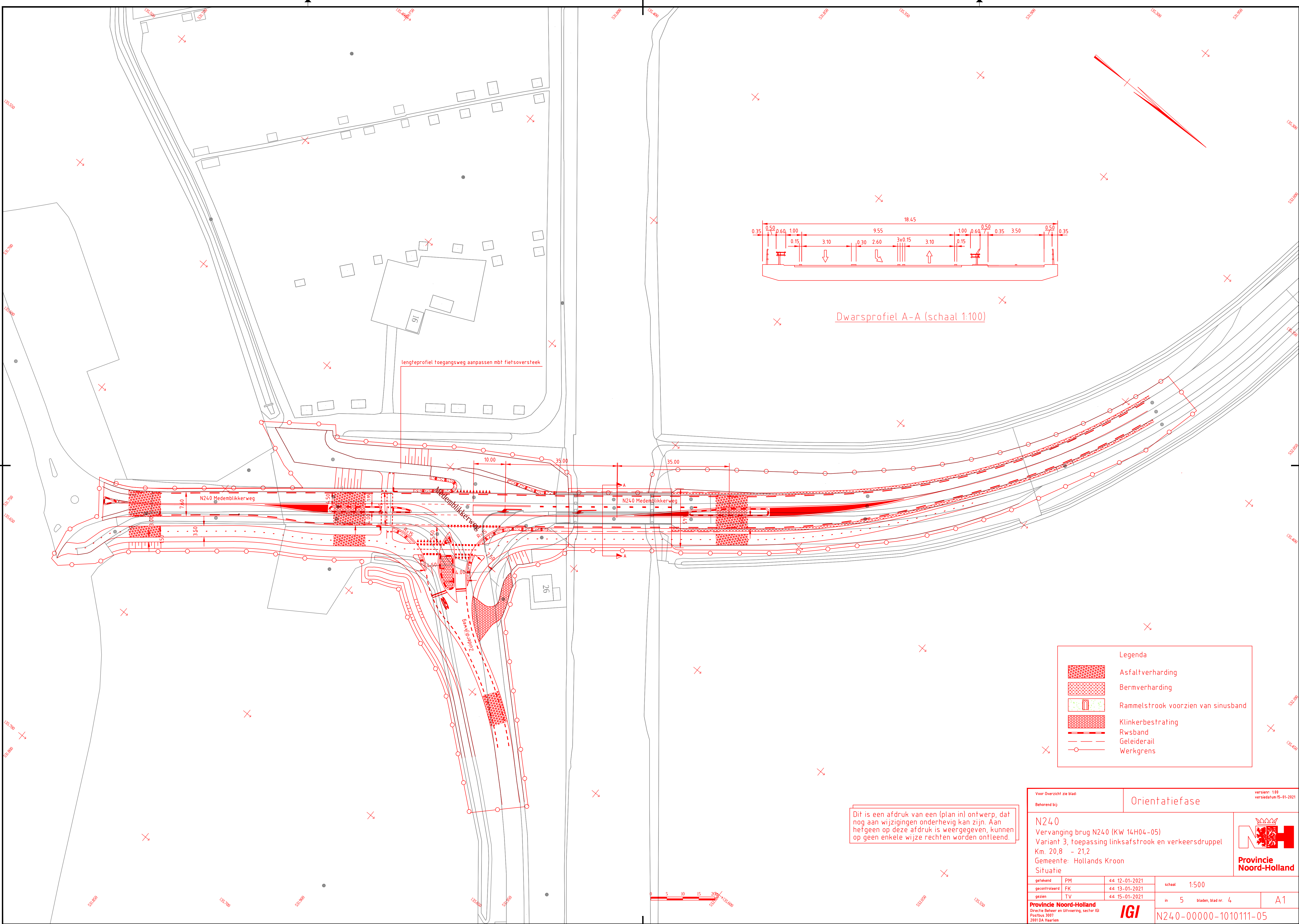
Directie Beheer en Uitvoering, sector IGI

Postbus 3007

2001 DA Haarlem

IGI

N240-00000-1010111-04



Dwarsprofiel A-A (schaal 1:100)

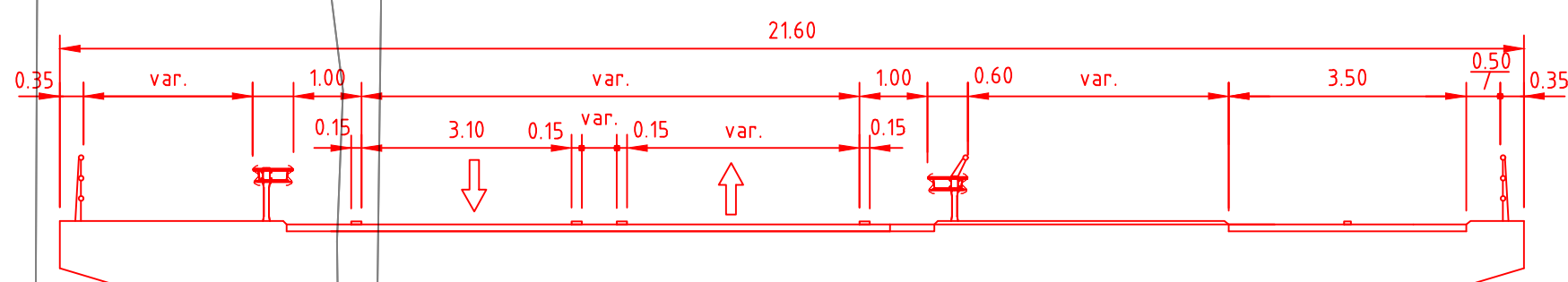
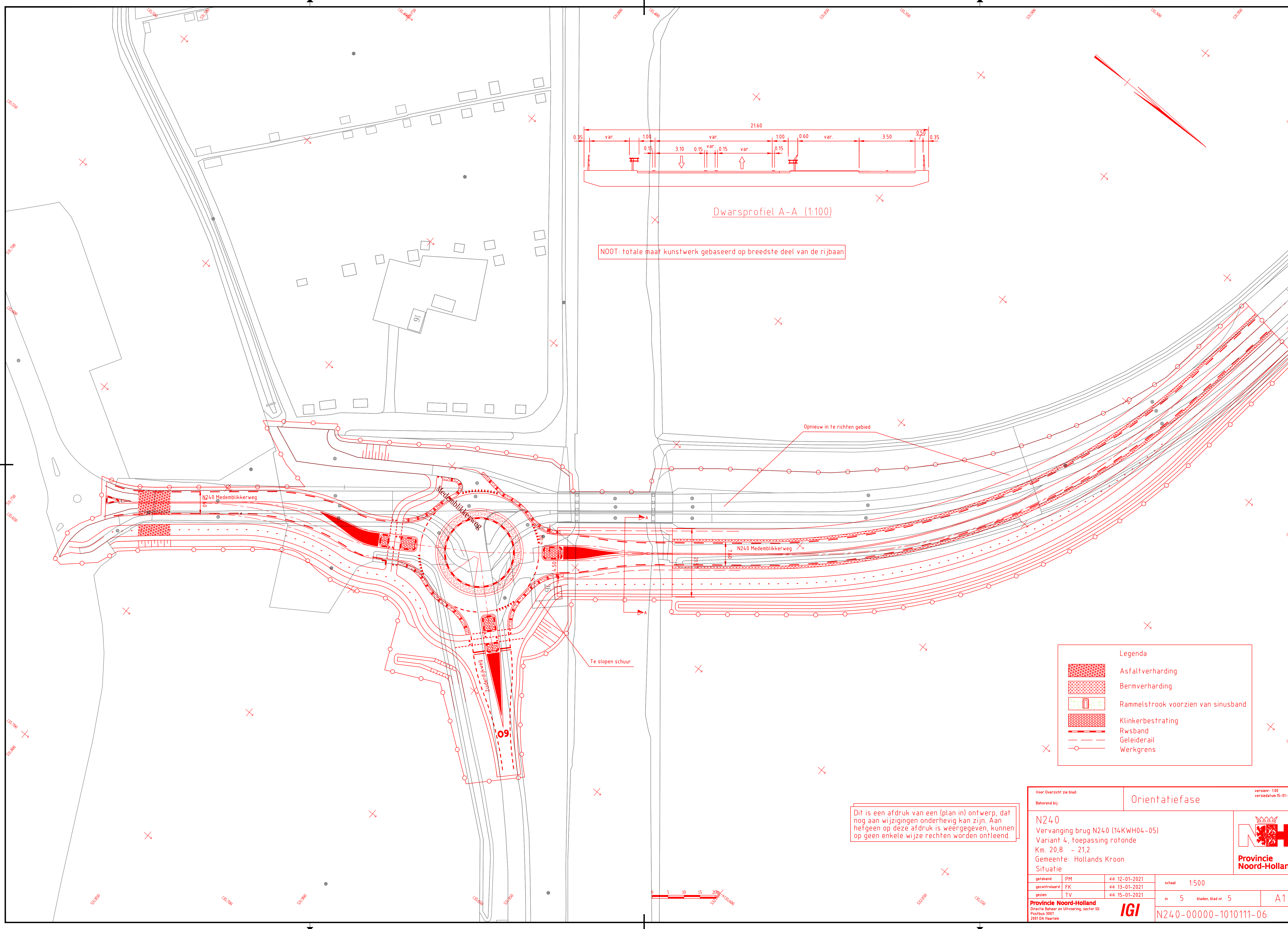
lengteprofiel toegangsweg aanpassen mbt fietsoversteek

Legenda

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

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

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



Dwarsprofiel A-A (1:100)

NOOT: totale maat kunstwerk gebaseerd op breedste deel van de rijbaan

Opnieuw in te richten gebied

Te slopen schuur

Legenda

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

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

Voor Overzicht zie blad		Orientatiefase		versie: 1.00 versiedatum: 15-01-2021	
Behorend bij					
N240 Vervanging brug N240 (14KWH04-05) Variant 4, toepassing rotonde Km. 20,8 - 21,2 Gemeente: Hollands Kroon Situatie					
getekend	PM	d.d. 12-01-2021	schaal	1:500	
gecontroleerd	FK	d.d. 13-01-2021			
gezien	TV	d.d. 15-01-2021	in	5	bladen, blad nr. 5
Provincie Noord-Holland Directie Beheer en Uitvoering, sector IGI Postbus 3007 2001 DA Haarlem			A1		
IGI			N240-00000-1010111-06		

Bijlage 2 Inrichtingsplan Ontwerp Buitendijks Parkeren

Toelichting

beeld: Siebe Swart

Ontwerp Buitendijks Parkeren

Medemblik

09-03-2022

SMARTLAND
landscape architects

OBSERVATORIUM



Concept rapportage
Dd 09-03-2022

Rapport in opdracht van
Gemeente Medemblik
Tnv Remco Wint

Opgesteld door
SMARTLAND landscape architects
Tnv Klaas Jan Wardenaar
Kastrupstraat 11G
1043 CR Amsterdam

In samenwerking met
Observatorium - Kunstenaarscollectief
Tnv Geert van der Camp
Volmarijnstraat 114
3021 XW Rotterdam

INHOUD

1.	Inleiding en opgave	..
2.	Locatie en potenties	..
3.	Analyse van context en detailinformatie	..
	Historische context	
	Ruimtelijke context	
	Positie in Natuurstructuur	
	Positie in Recreatieve structuur	
	Reliëf, Bodem en Water	
	Infrastructuur, Kabels en Leidingen	
4.	Beschrijving ontwerp	..

1 INLEIDING EN OPGAVE

1.1 Aanleiding

Gemeente Medemblik is voornemens een parkeerterrein te realiseren ten noorden van de gemeente, in de Wieringermeerpolder, net buiten de Westfriesche Omringdijk. Het project heeft daarom de naam gekregen Buitendijks Parkeren Medemblik. De gemeente heeft het project als volgt omschreven:

In dit project gaat het om de inrichting van een parkeerterrein ten noorden van de kern van Medemblik, tussen de Zuiderdijkweg en het voetpad boven de Overtoom. Het project behelst de mogelijkheid tot het (her)inrichten van 3 terreinen; C, A en B. Parkeerterrein C is het huidige parkeerterrein aan de Zuiderdijkweg. De parkeerterreinen A en B worden ten westen van parkeerterrein C gerealiseerd. Het parkeerterrein wordt ingericht om auto's van dagjesmensen etc. buiten de kern van Medemblik te houden en zo de parkeerdruk in de kern te ontlasten. De gemeente wil, zoveel als mogelijk, de landschappelijke inrichting hiervan overlaten aan een landschapsarchitect. Een aantal eisen zijn ingevuld, waaronder het aantal parkeerplaatsen, en verder spelen ook duurzaamheid, groen, landschapsinpassing en veiligheid een grote rol in het inrichtingsplan. Ook is de mogelijkheid open gelaten om op het parkeerterrein eventueel evenementen te kunnen organiseren, zoals een kermis of markt.

Basis voor het project is de Centrumvisie Beeldkwaliteit Medemblik (Urhahn, 2020). Hierin is de noordflank van Medemblik, buiten de Westfriesche Omringdijk en gemeentegrens, aangewezen als locatie om de parkeerdruk in de oude binnenstad te verlichten. Op deze locatie is achter de dijk een halfverhoogd grondlichaam aanwezig met daarop een kleine parkeerplaats, daarbij het Toeristisch Overstap Punt (TOP) Lely, verder een grondoverslag van Deme/deVries-vdWiel en een onderstation van

Liander. Daarnaast een graslandperceel, aangekocht door de gemeente Medemblik van de gemeente Hollands Kroon, en het buitentalud van de Westfriesche Omringdijk, eigendom van HHNK en verpacht aan een schapenboer.



Opgave zoals verbeeld in Centrumvisie Urhahn



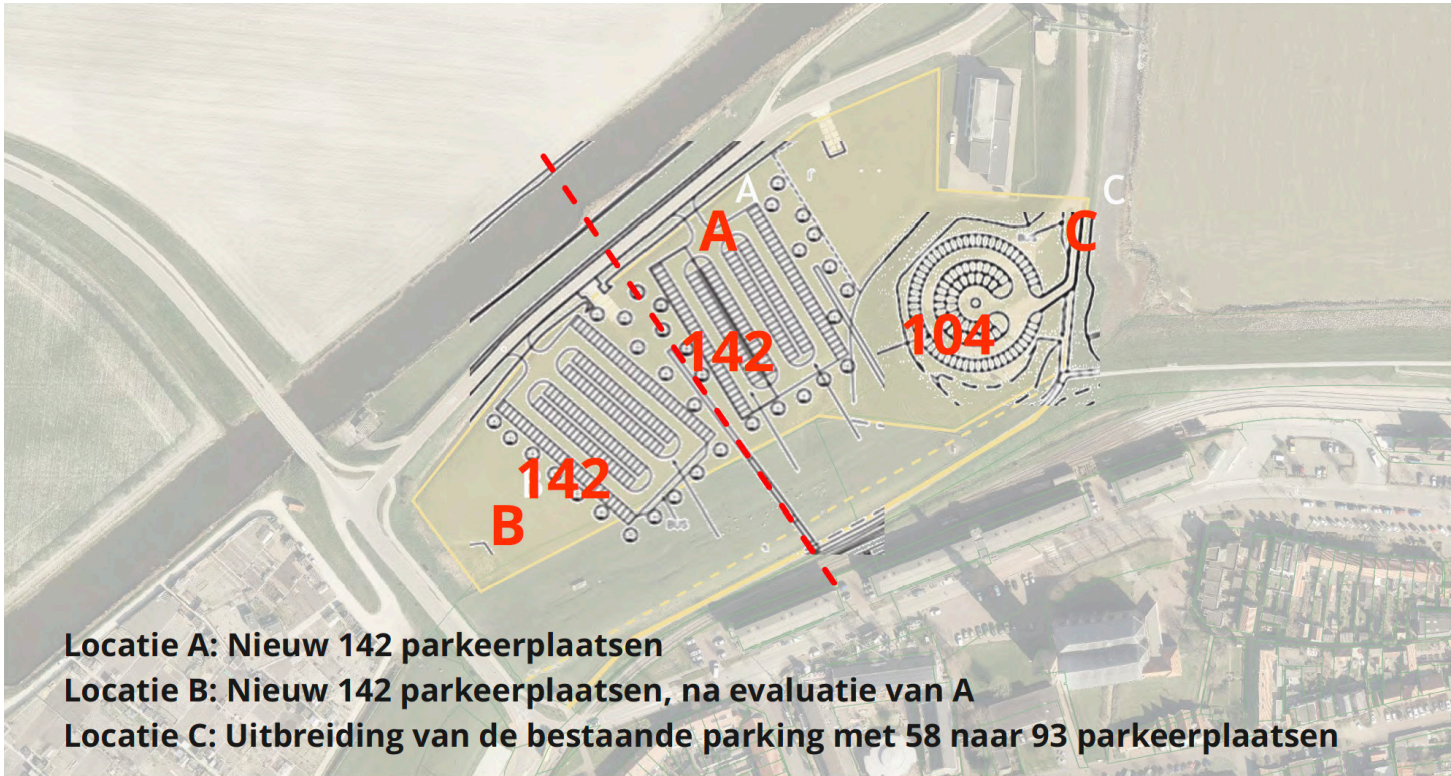
Opgave zoals verbeeld in Centrumvisie Urhahn



1.2 Opschaling

Achterliggend aan deze vraag is het besef dat deze locatie zeer bijzonder is, en de potentie heeft om veel meer te zijn dan alleen een parkeerplaats. Het kan een waardevolle locatie toevoegen aan de gemeente, met bijzondere landschappelijke kwaliteit, met accentueren van de historische betekenis en met zowel verblijfs- als gebruikskwaliteit. Het zou een onderdeel moeten gaan vormen van de integrale recreatieve groenstructuur rond de stad Medemblik. Daarnaast zou het de positie aan het IJsselmeer moeten benutten als toeristisch/recreatief belevingspunt, mede in het kader van de Visie IJsselmeerkust. Deze gecombineerde hogere ambitie is de basis van het ontwerp.

Relevant voor het ontwerp en de planvorming is daarnaast dat Liander bezig is met vernieuwen van haar onderstations, en ook het bestaande onderstation naast de projectlocatie Medemblik zal binnen enkele jaren vervangen door een nieuw onderstation. Daarbij moet de functie continu doorlopen, wat betekent dat een nieuw gebouw gebouwd moet worden



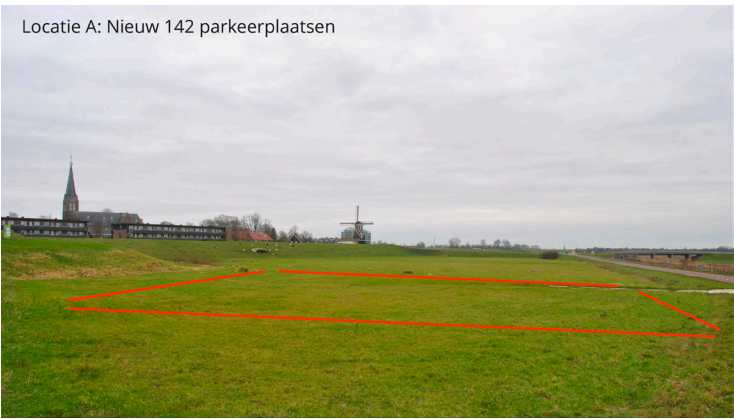
Locatie A: Nieuw 142 parkeerplaatsen
Locatie B: Nieuw 142 parkeerplaatsen, na evaluatie van A
Locatie C: Uitbreiding van de bestaande parking met 58 naar 93 parkeerplaatsen

Doorrekening capaciteit eerder conceptplan

den naast het bestaande, voordat het oude gebouw zal worden afgebroken. Dit betekent dat de begrenzing van het plangebied wijzigt. Daarbij is vanuit het ontwerp invloed uit te oefenen op de nieuwe locatie en positionering van het onderstation. Liander werkt in principe

met een standaard ontwerp voor haar nieuwe onderstations, waarbij wel enige variatie in de schil mogelijk is.

Daarnaast is relevant dat met Deme/deVries-vdWiel gesprekken gaande zijn over verplaatsen van de grondoverslag naar elders aan de Zuiderdijk. Hierdoor is het mogelijk het zicht op de bestaande landmarks zoals de Bonifaciuskerk en het Lelygemaal te verbeteren, en daarmee de kwaliteit van de locatie al in basis te verhogen als uitgangspunt voor een inrichting die de potenties van deze locatie ten volle benut.



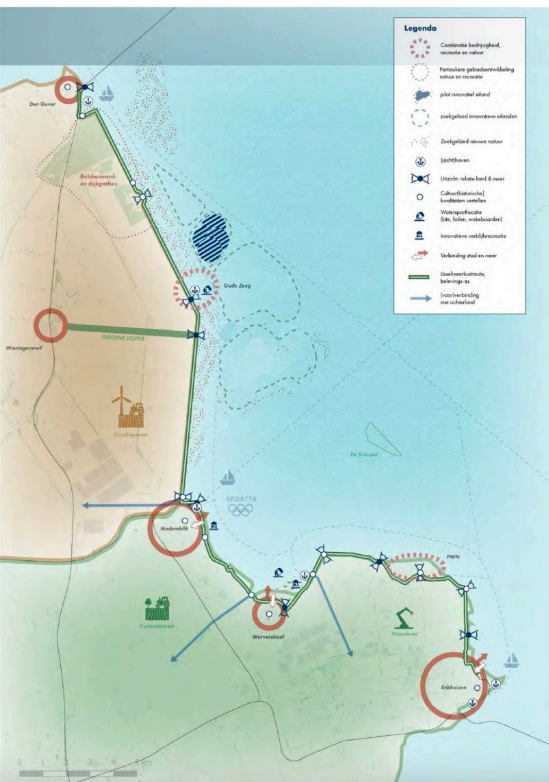
3 deellocaties



Storende elementen: Grondoverslag en Onderstation

VISIE IJSSELMEERKUST

4.7 Visiekaart voor de kust



2 LOCATIE EN POTENTIES

2.1 Drie verhaallijnen

Op deze locatie komen drie verhalen/geschiedenissen bij elkaar. Ten eerste de Zuiderzee als historisch vaarwater en basis voor de ontwikkeling van Medemblik (namelijk de monding van riviertje de middenleek of Medemelake).

Ten tweede de historische stad Medemblik als noordkaap van WestFriesland en daarmee belangrijke militaire- en handelsstad.

Ten derde de start van de drooglegging van de Wieringermeerpolder als eerste deel van de Zuiderzeewerken, vanaf het oude land van West Friesland.

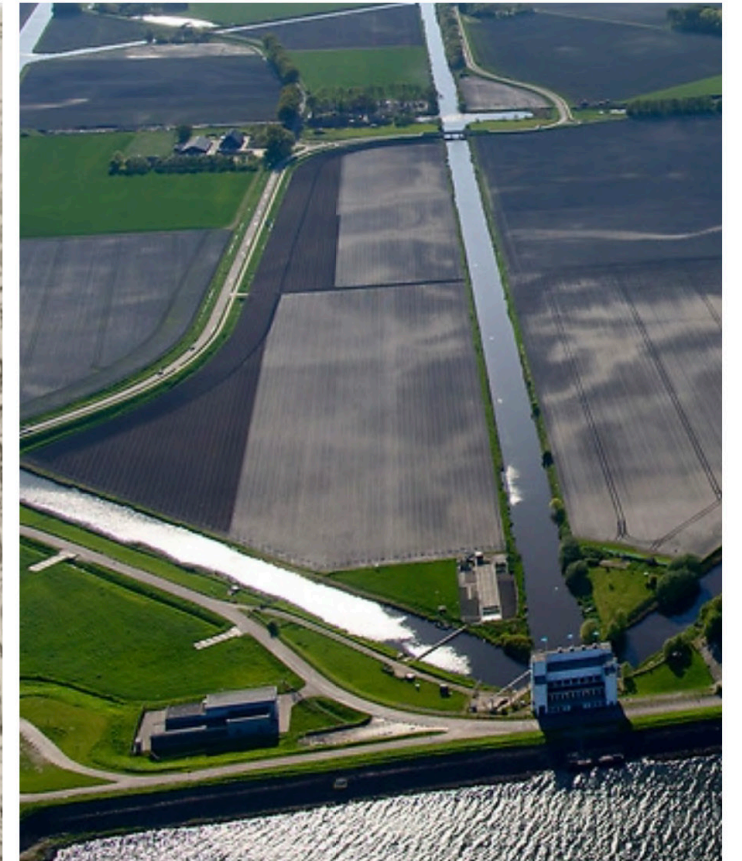
Fysiek komen deze drie historische verhaallijnen samen in het punt waar de Zuiderdijk aansluit op de WestFriesche Omringdijk. Ze zijn de basis voor het landschapsplan voor deze locatie. Daarin moet parkeren een belangrijke functie zijn, maar kunnen ook andere aspecten meegenomen worden, zoals het voormalige waddenkarakter, de buitentalud van de Westfriesche Omringdijk, de verbinding met Gemaal Lely, de wandelroute naar en zicht op de stad, en de ecologische betekenis van de scheidslijn tussen WestFriesland en de Wieringermeer.



ZUIDERZEE



HISTORISCH MEDEMBLIK



WIERINGERMEER

3 ANALYSE CONTEXT EN DETAILINFORMATIE

3.1 Beknopte analyse

Onderbouwend voor het ontwerp is een beknopte analyse uitgevoerd van de locatie. Naast de historische context ook de landschappelijke en ruimtelijke context, de positie in de regionale natuurstructuur en de positie in recreatiestructuren. Daarnaast de detailinformatie van de locatie, wat betreft maaiveldhoogtes, bodemtypen, waterstructuur, verkeersstructuur en kabels en leidingen.

3.2 Historische context

kaartenreeks 1600 – 2020

Hierin zien we de positie van Medemblik en het plangebied veranderen.

Medemblik in de gouden eeuw als welvarende stad op de noordkaap van Westfriesland, met een handels-, maar vooral ook een militaire betekenis, in de vorm van Kasteel Radbout.

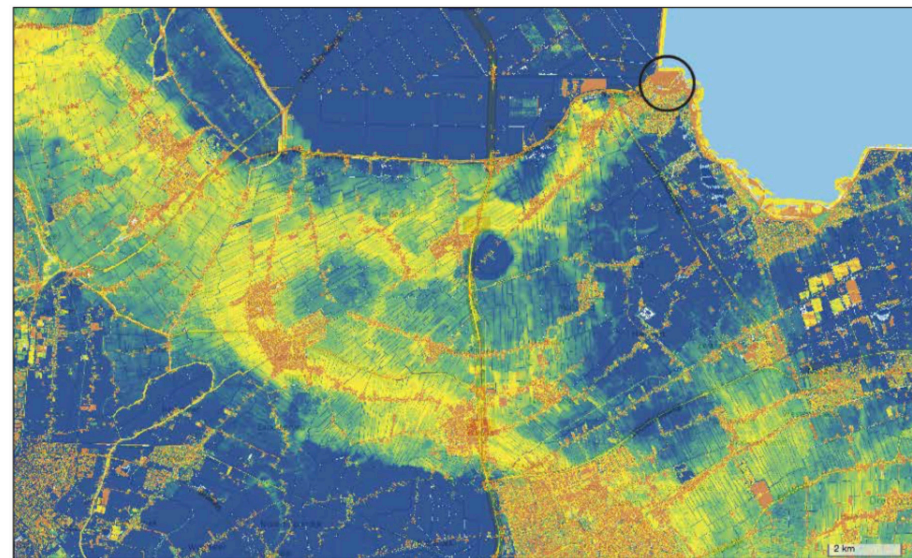
Vervolgens de bescheiden vissersstad aan de noordelijke Zuiderzee, met begin 20ste eeuw de ontwikkeling van de stoomtrein en het stationsgebied.

Vervolgens in de jaren '25 de basis voor het Zuiderzeeproject, met de start van de aanleg van de Zuiderdijk, gericht op de toren van de Bonifaciuskerk, en de bouw van het Lelyge-maal. Vervolgens het graven van de spin van kanalen in de polder, en na drooglegging ook de doorkoppeling van de Medemblikse bin-nenhaven naar de Westfrieschevaart, ook ge-richt op de Bonifaciuskerk, en andere kanalen van de Wieringermeer.

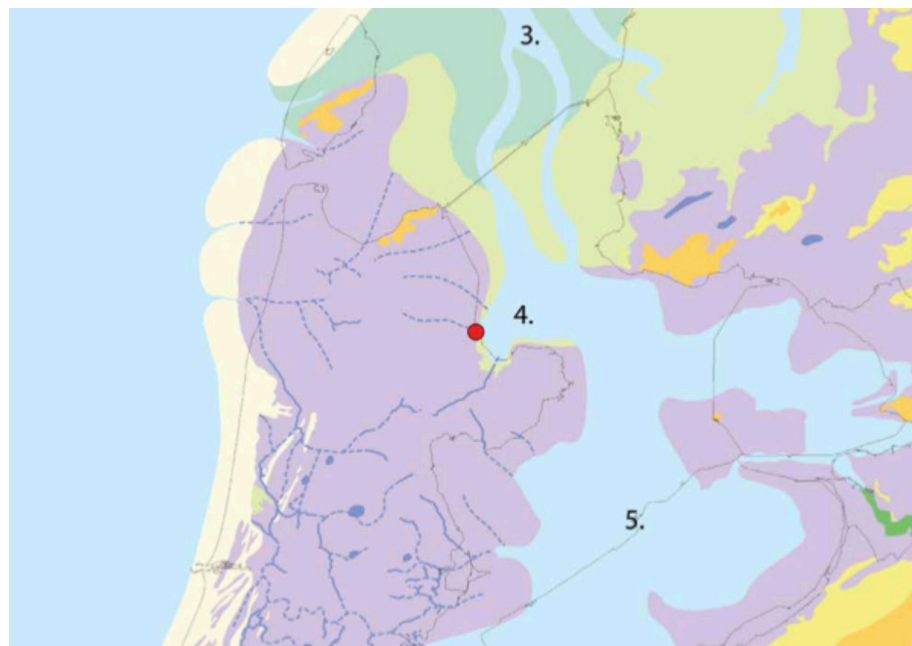
Daarna geleidelijke uitbouw van de stad, de bedrijvigheid en de infrastructuur. Met op dit moment grote delen van de Wieringermeer verdicht met bedrijventerrein, glastuinbouw, datacentra en windturbines. De oostelijke flank is daarbij relatief nog vrijwel oorspronkelijk en open. Dit is belangrijk voor het ontwerp.



Afbeelding 6.1. Een mogelijke reconstructie van Medemblik rond 900 n.Chr. De Medemolaca stroomde grofweg langs de zuidkant van de Oude Haven (donkerblauw). Waarschijnlijk had de nederzetting al een kleine kerk. In totaal zijn tot nu toe drie huisplattegronden opgegraven die waarschijnlijk in de 9^e eeuw dateren (donkergrijs). Deze lagen een aantal meter ten zuiden van de veenstroom. Op enkele plaatsen zijn ook waterputten (oranje) en een greppel (lichtblauw) gevonden. Waarschijnlijk liep de bewoning in ieder geval door tot aan de Nieuwstraat (lichtgrijs). Mogelijk waren naast een havengebied ook een administratieve (rood) en een "militaire" zone (groen) in de nederzetting aanwezig. In de reconstructies is de overzijde van de veenrivier leeg gelaten. Het is echter mogelijk dat ook deze was bebouwd.



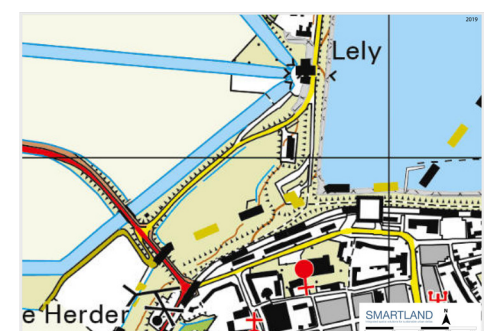
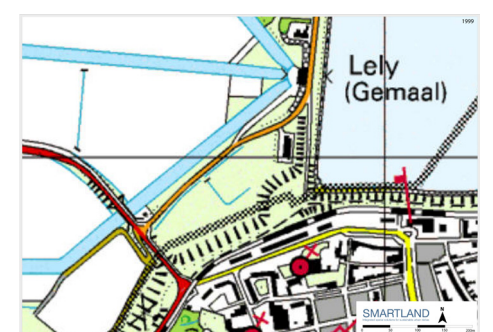
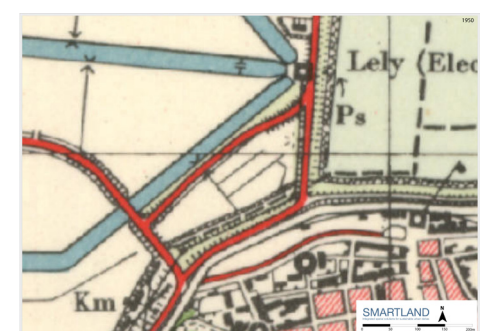
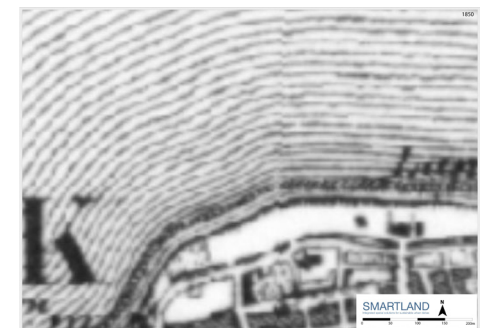
Afbeelding 1.2. Medemblik (zwarte cirkel) is ontstaan op het uiteinde van een voormalige getijdengeul, ook wel de Kreekrug van Abbekerk genoemd.



Oorsprong Medemblik



Tijdreeksen





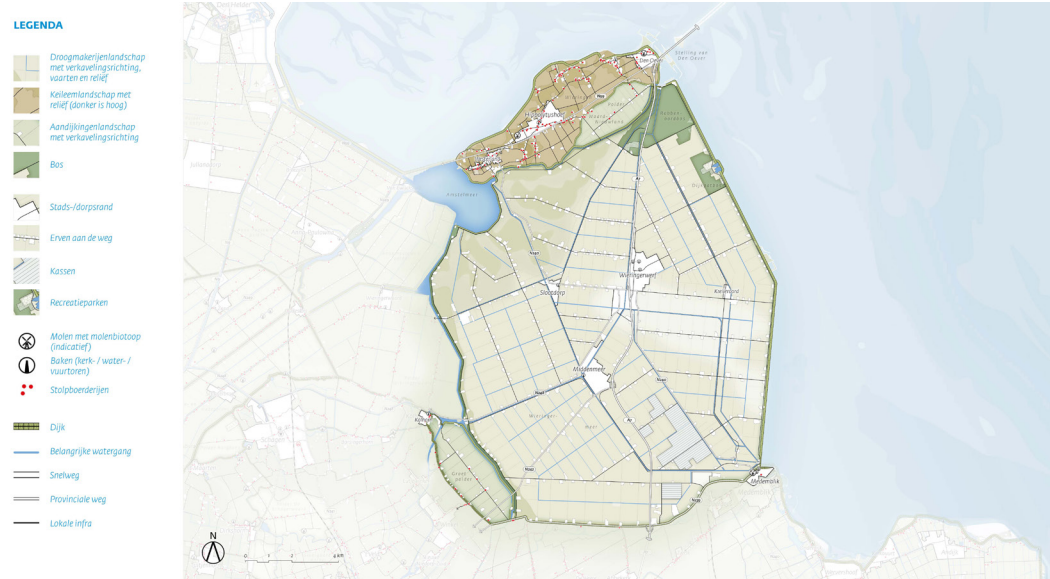
Medemblik. Zuiderzeewerken. Gezicht op de drooggevalen Wieringermeerpolder.

3.3 Ruimtelijke context

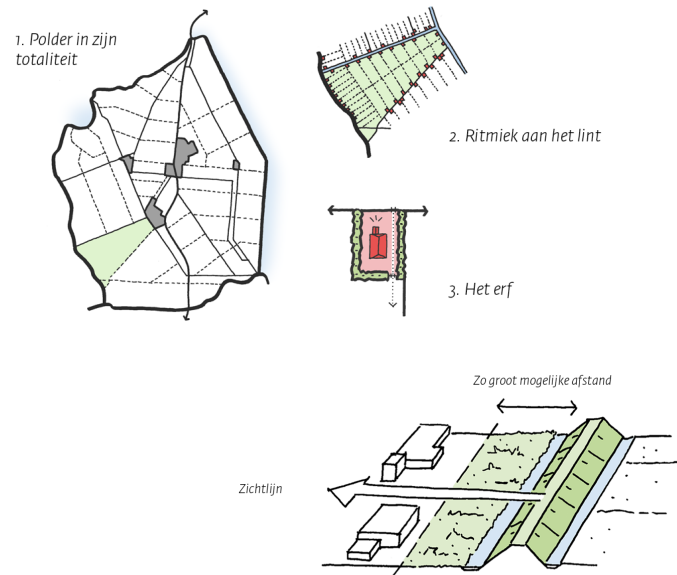
Zoals gezegd bevindt het plangebied zich op een bijzonder punt. Hiervoor zijn verschillende aanbevelingen opgeschreven vanuit de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie PNH. Het gaat met name over de waardevolle landschappelijke structuur Westfriese Omringdijk het ensemble Wieringermeerpolder.

Aanbevelingen Westfriese Omringdijk (WFO). Hier zijn vooral relevant de openheid en ruimtebeleving. Door zijn hoogte is de dijk op veel plaatsen markant aanwezig in het landschap. Vanaf de dijk is er vaak weids zicht op het landschap en vanuit de omgeving is de dijk veelal goed zichtbaar. Het (meestal) vrije zicht aan weerszijden van de dijk en het contact met het water geven nog steeds het eilandgevoel en ondersteunen het autonome karakter van de dijk. Daar waar de dijk grenst aan het IJsselmeer is de openheid langs de dijk groot, tenzij de voorlanden bebouwd of hoog begroeid zijn. Ook is er weids zicht op de Wieringermeerpolder. Aanbevelingen zijn mede gebaseerd op het Beeldkwaliteitsplan voor de Westfriese Omringdijk (2009). In het Beeldkwaliteitsplan zijn twee zones aangewezen die bepalend zijn bij het waarborgen van de openheid en de ruimtelijke relaties. De 'kwaliteitszone': een zone rondom de dijk tot maximaal 200 meter van de dijk. Ontwikkelingen die de openheid aantasten worden bij voorkeur niet in deze zone geplaatst. Als er toch ontwikkelingen plaatsvinden moeten deze een bijdrage leveren aan de ruimtelijke kwaliteit van de dijk. De maat van deze zone wordt gemotiveerd vanuit de visuele beleving van openheid vanaf de dijk en vanaf het landschap naar de dijk toe. Daarnaast de 'panoramazone'. Deze benoemt belangrijke ruimtelijke relaties tussen dijk en de omgeving buiten de kwaliteitszone. Ontwikkelingen in deze zone hebben invloed op de manier waarop de dijk beleefd wordt. Het is belangrijk om hiermee rekening te houden.

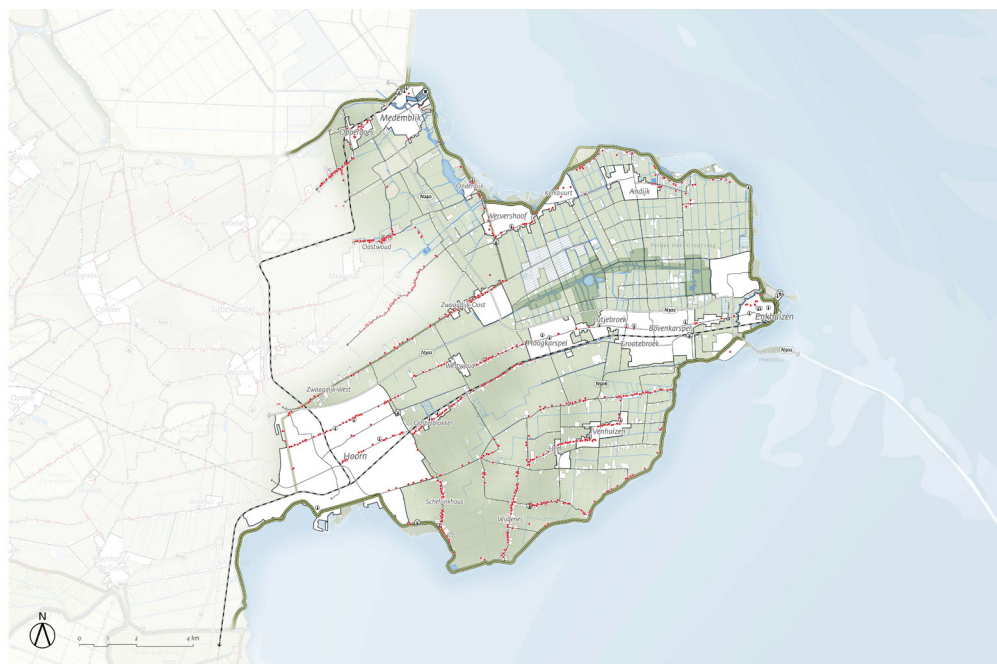
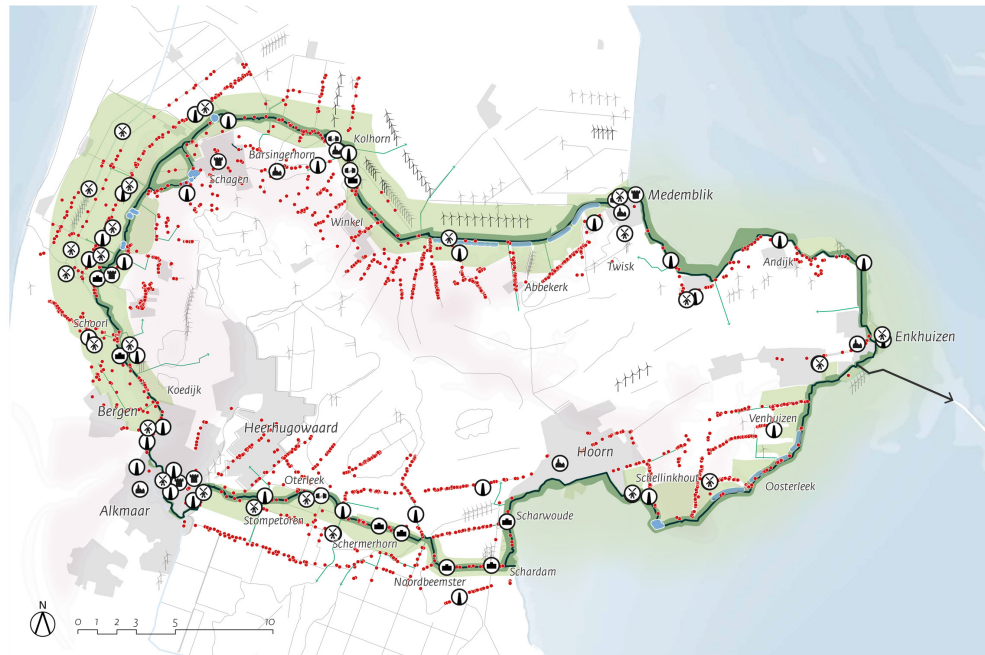
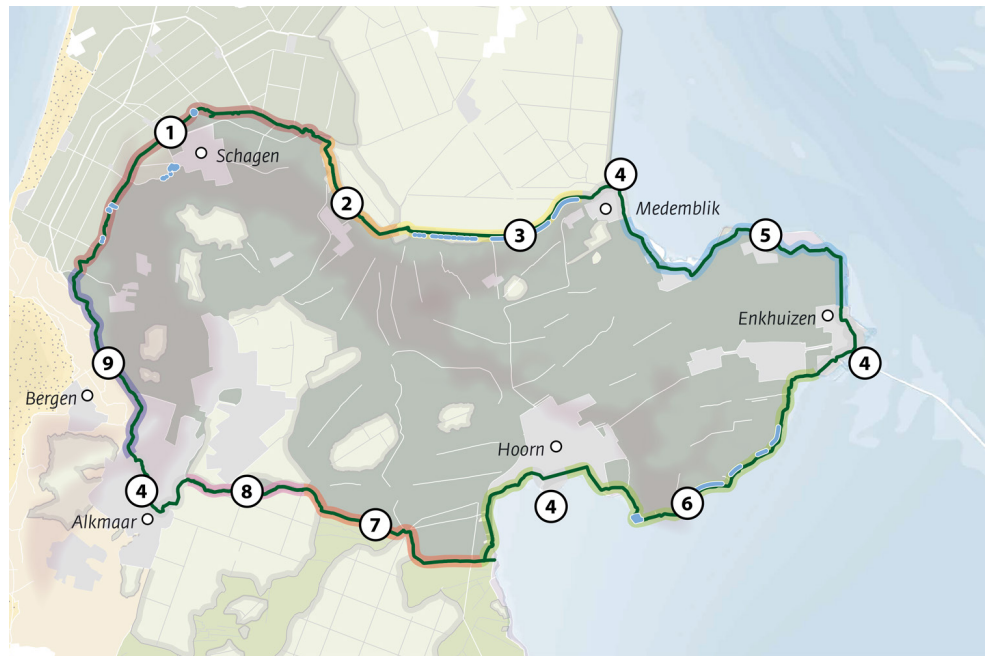
Aanbevelingen Wieringermeerpolder
De Wieringermeerpolder is ontworpen vanuit een totaalconcept. De ruimtelijke ontwikkelingen als windmolens, glastuinbouw, datacentra en agrarische schaalvergroting vragen om een



Versterken van randen
Wieringermeer tot
landschappelijke, recreat-
zones



Beelden Leidraad Landschap en Cultuurhistorie PNH



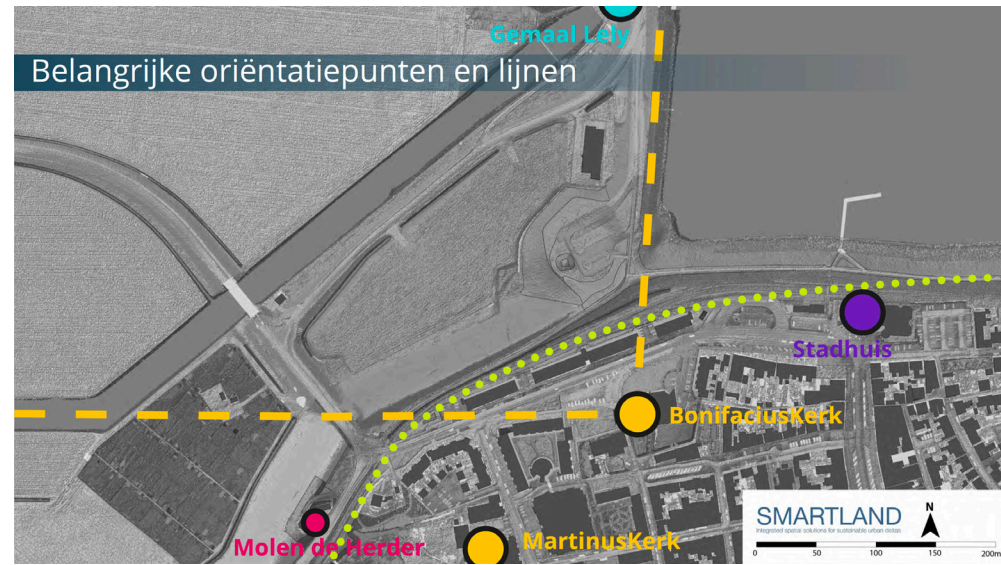
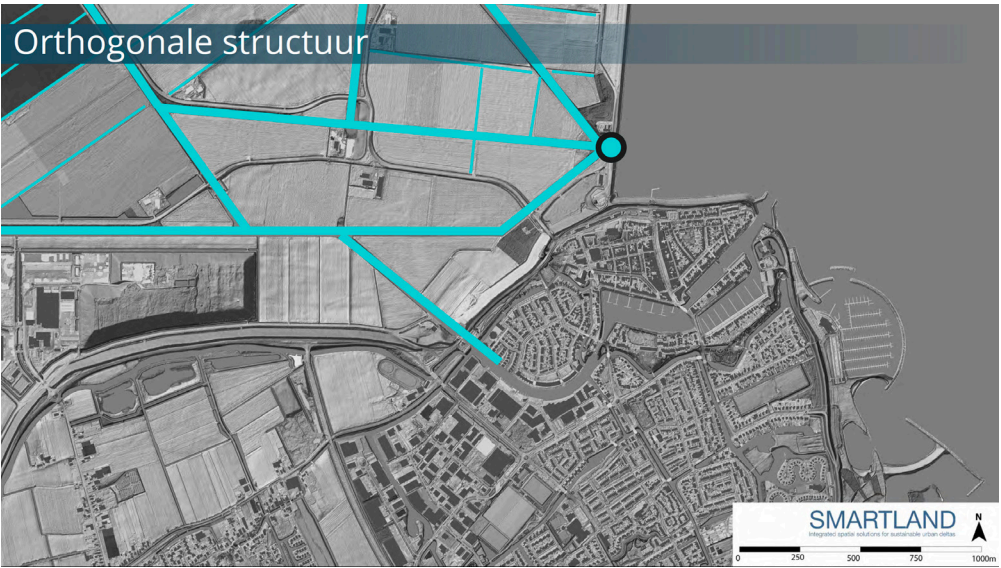
nieuw ruimtelijk raamwerk voor de polder als gehele compositie (totaalontwerp), met respect voor het idee van het oorspronkelijk ontwerp. Ontwikkel de randen van de Wieringermeer tot landschappelijke zones, voortbouwend op hun eigen karakteristiek. Houd daarbij ruimte vrij tussen de randen en de grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen en investeer op zodanige wijze in oa de randen dat dit kansen oplevert voor recreatie, natuurontwikkeling en waterberging. De rand Westfriese Omringdijk maakt onderdeel uit van de open 'panoramazone' langs de Westfriese Omringdijk. De nadruk ligt hier op cultuurhistorie: 'Oud zeeleigebied ontmoet nieuw land'. Rond de Zuiderzeestad Medemblik liggen ontwikkelingskansen in het samenkomen van oud/nieuw en land/water. Betrek de IJsselmeerkust ten noorden van Medemblik bij deze watersport- en de historische Zuiderzeestad.

Ruimte, lijnen en elementen in het plangebied. In meer detail bevindt het plangebied zich binnen de 200m kwaliteitszone van de Westfriese Omringdijk, in de randzone van de Wieringermeer, en feitelijk ook in de invloedssfeer van de historische stad Medemblik.

Een aantal relevante ruimtelijke elementen is aanwezig. Ten eerste de oude elementen van de stad, zoals de Bonifaciuskerk en Molen de Herder, daarnaast nieuwere elementen als het voormalige stadhuis van architect Kropholler. In de polder is Gemaal Lely zeer relevant, in combinatie met de beheerderswoningen en bosje aan de Zuiderdijk.

Ook een aantal markante zichtlijnen is aanwezig. Zoals de aslijn van de Zuiderdijk die gericht is op de oude Bonifaciuskerk van Medemblik. Ook de hartlijn van de Westfriesche vaart is exact gericht op deze kerktoeren, waarna deze naar het Lelygemaal toe knikt. Mooie verwijzingen naar eenvoudige keuzen in de landmeetkunde van het gemaakte landschap van de Wieringermeer.

Ten slotte is ook het open landschap van de Wieringermeer van belang. Juist dit zuidwestelijke segment is relatief nog zeer oorspronkelijk en open. Het toont nog heel goed het oor-



spronkelijk ruimtelijk concept van de eilanden (boerderijen+erfbeplanting) in de ruimte van de polder. Dit zicht is een belangrijke kwaliteit van het plangebied, zoals ook het zicht op de dijk en stad hier vanaf de Zuiderdijkweg, en verder weg vanaf de Medemblikkerweg, een belangrijke kwaliteit is.

3.4 Positie in de natuurstructuur

De scheiding tussen oud en nieuw land is aanleiding voor de regionale natuurstructuur. Dit gaat om een serie van kleiputten, waarvan enkele oorspronkelijk zijn gegraven voor aanleg en onderhoud van de Westfriesse Omringdijk. Dit zijn vooral kleine wetlands bestaand uit voedselrijke rietlanden met waterriet en zoetwaterecosystemen. Dit is de basis voor voornamelijk rietvogels en poldervissen, maar bijvoorbeeld ook voor de waterspitsmuis. De Westfriesse Vaart is vervolgens de lijn die deze natte structuren verbinden met de IJsselmeeroever.

De Omringdijk is formeel geen onderdeel van deze structuur, maar bekleedt uiteraard voor dijkflora en insecten wel een verbindende rol als relatief snel opwarmende droge groene lijn in het landschap.

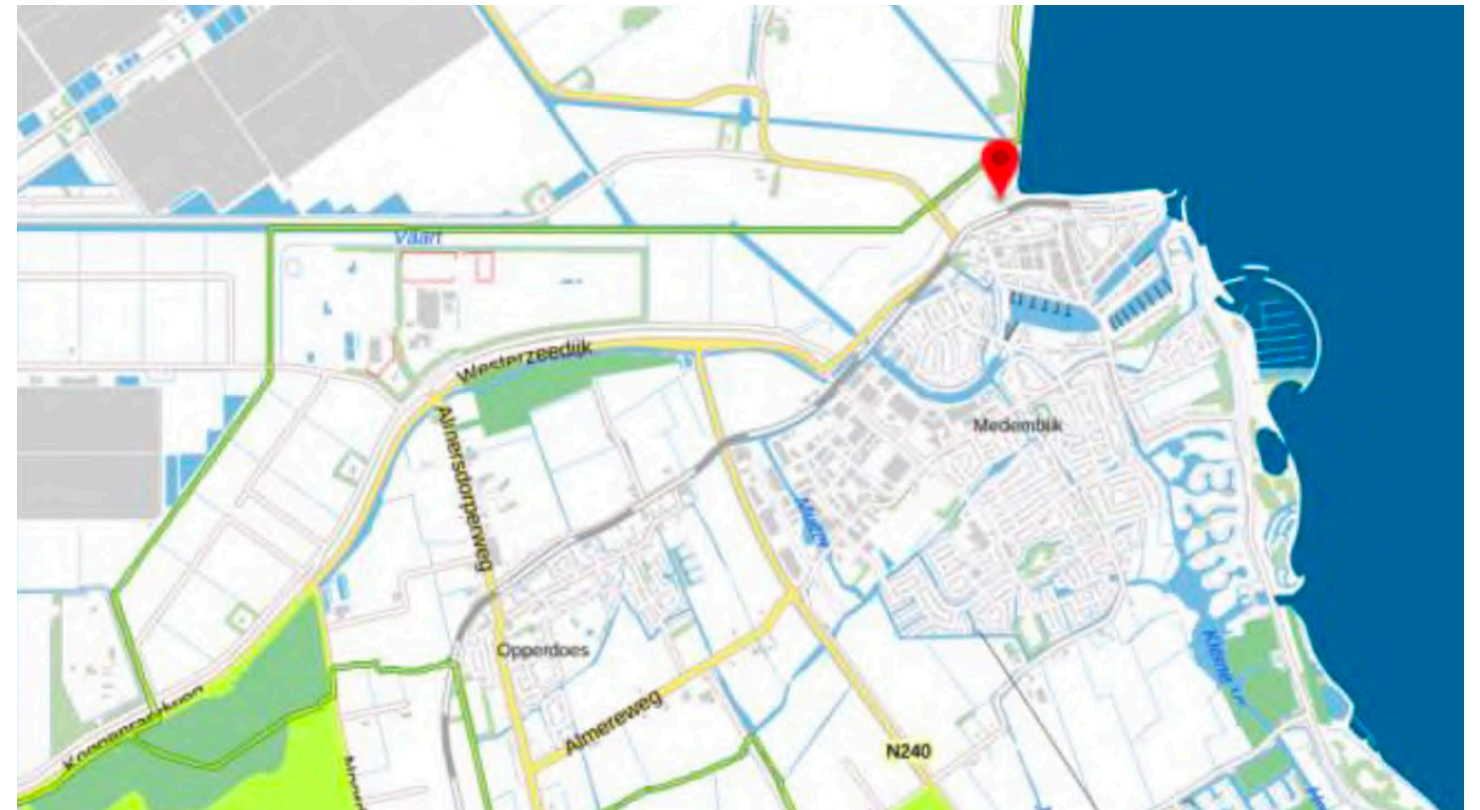
Het IJsselmeer is Natura-2000 gebied. Hiervoor gelden specifieke natuurdoelen, met name gericht op vissen en vogels. Maar goede land-waterovergangen met ondiep water en rietoevers zijn hiervoor een belangrijke voorwaarde. In het project Wieringerhoek wordt hieraan invulling gegeven vanuit de Programmatiese Aanpak Grote Wateren. Nabij Medemblik echter zijn geen concrete voornemens om de natuur van het IJsselmeer te versterken.

3.5 Positie in de recreatiestructuur

De locatie heeft een centrale positie in het recreatief netwerk ten noorden van Medemblik. Het Toeristisch Overstap Punt (TOP) Lely is een belangrijke knoop in het netwerk. De fietsroutes lopen echter over de Zuiderdijkweg en schieten dus feitelijk fysiek aan dit punt voorbij. De wandelroutes lopen wel echt via dit punt als knoop in het wandelnetwerk. De kwaliteit van

de TOP is overigens standaard en niet heel aantrekkelijk.

Naast deze recreatiestructuren is ook belangrijk te noemen het Treinstation van de Historische Stoomtram naar Hoorn, en de aanlegsteiger voor de Stoomboot, samen met de tram onderdeel van de 'Historische driehoek' Hoorn-Enkhuizen-Medemblik. Ook Rivercruiseschepen meren hier aan, een belangrijke inkomstenbron voor de stad. Het plangebied ligt feitelijk direct aan dit station en deze aanlegsteiger, en zou een functie kunnen hebben in het koppelen van deze elementen met het genoemde Toeristisch Overstap Punt. Hierbij zou ook het Lelygemaal betrokken kunnen worden.



Regionale natuurstructuur: Rietlanden, natte en droge verbindingen, Natura2000 IJsselmeer

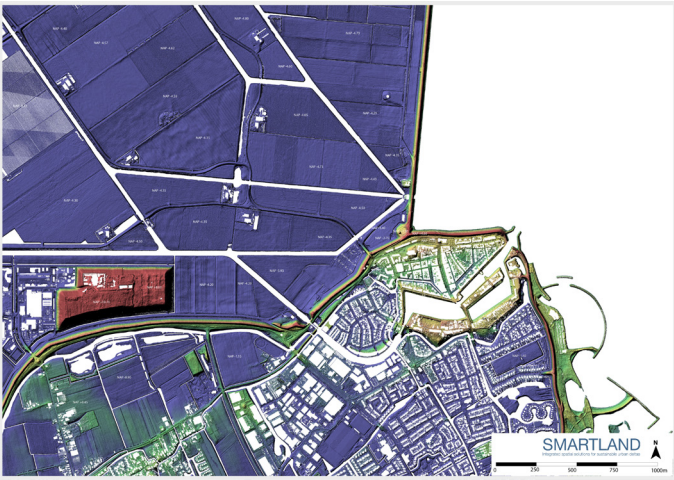


3.6 Reliëf, Bodem en Water

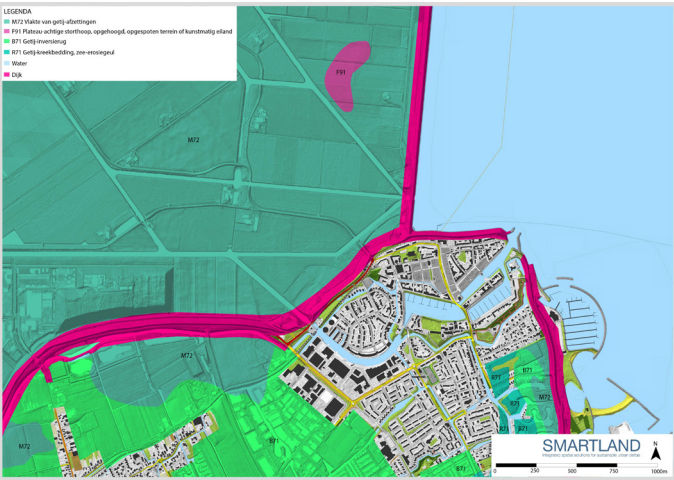
Het beeld van het reliëf van het plangebied laat enkele opvallende vormen zien. Uiteraard de Westfriesche Omringsdijk, met aan de westzijde van het plangebied een doorsnijding door de dijk voor de Medemblikkerweg naar het noorden. Daarnaast de Zuiderdijk van de Wieringermeerpolder, met gemaal Lely en de verschillende kanalen. In de oksel tussen de twee dijken is in de jaren '70 een grondvolume aangebracht. Naar opgave van de gemeente is deze grond vrijgekomen bij diverse bouwwerken in de stad, maar in principe niet vervuild. Het plangebied zelf is een vrij vlak gebied, de oude zeebodem direct aan de dijk, die wel vrij sterk afloopt naar de Zuiderdijkweg en Westfriesche Vaart.

Vanuit de oorsprong als oude zeebodem volgt ook het bodemtype. De gronden in de Wieringermeer hebben een eigen status in de bodemclassificatie, namelijk Wieringermeergronden. Zeer kalkrijke kleigronden met schelpresten.

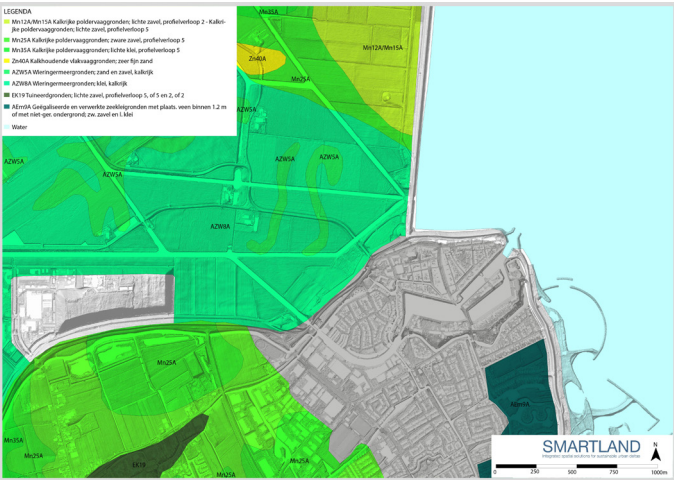
Het dijkprofiel is na drooglegging van de polder veranderd. De Noordse stenen zijn als oude dijkbekleding verwijderd, waarmee het talud kon worden gebruikt als schapenweide. Dit was overigens een vergissing, omdat bij de inundatie van 1945 de dijk hierdoor zeer kwetsbaar bleek voor golferosie. Naast het verwijderen van de stenen is direct aan de teen van de dijk een kwelsloot gegraven. Deze sloot is echter in een latere fase dichtgeschoven, wellicht omdat de hellingshoek van het weiland groot genoeg was voor een natuurlijke afwatering richting Zuiderdijkweg en Westfriesche Vaart. Wel werden er kwelsloten gegraven rond het genoemde grondvolume en langs het talud van de Medemblikkerweg.



Reliëf



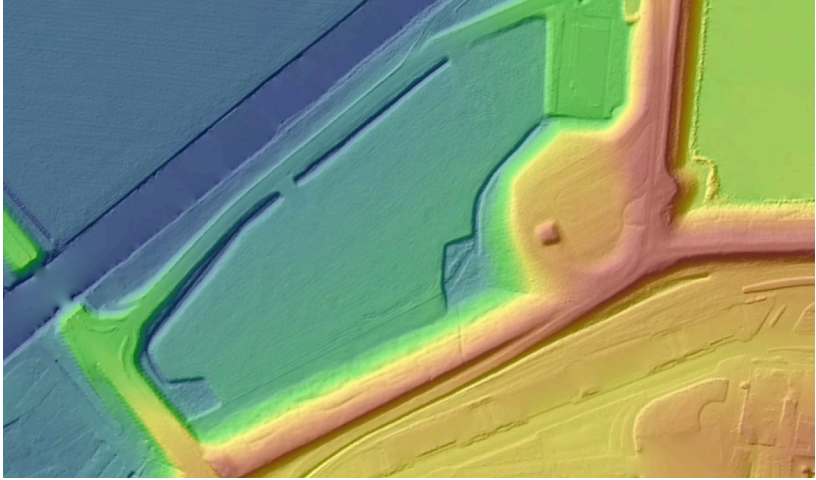
Morfologie



Bodem



Waterstructuur



WestFriescheOmringsdijk

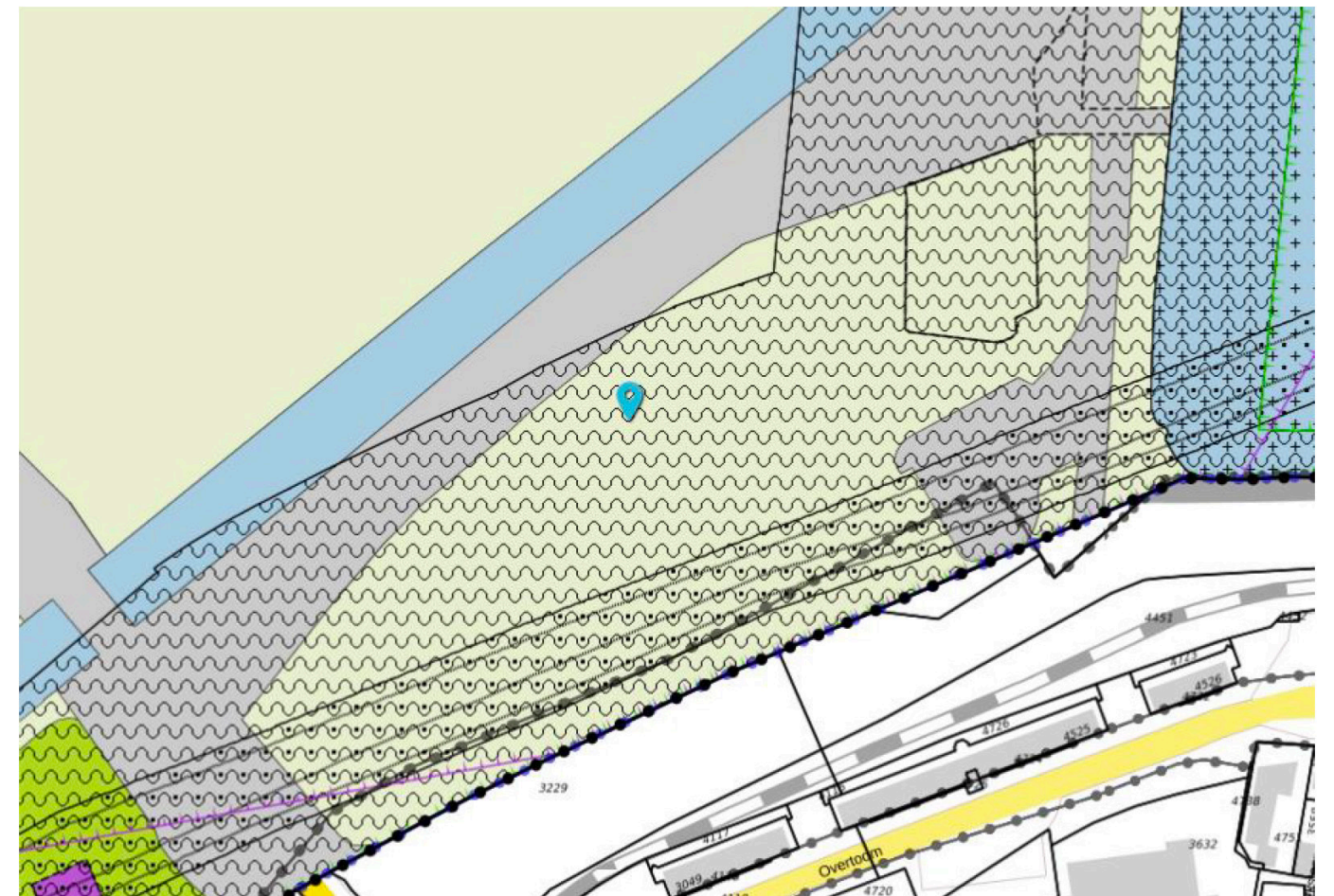
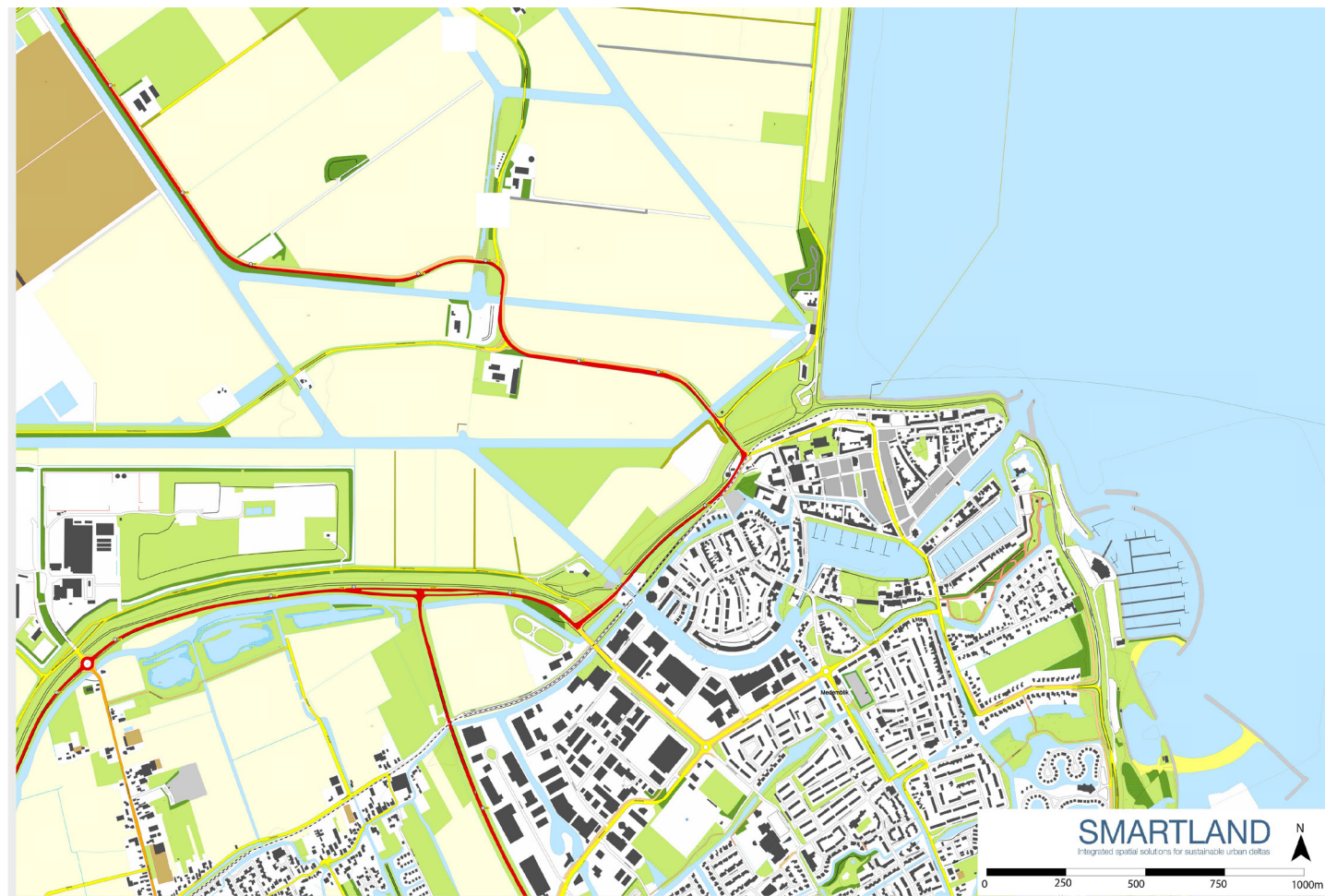
3.7 Infrastructuur, Kabels en Leidingen

Qua infrastructuur zijn de Medemblikkerweg en de Zuiderdijkweg belangrijk. Gezamenlijk vormen ze de autoverbinding met zowel de bebouwde kom als met de provinciale en rijks-wegen verder naar het westen. Aan de Zuiderdijkweg liggen tevens het Liander onderstation en de grondoverslag. Qua langzaam verkeer is het gebied verbonden met de oude stad via een tweetal wandelpaden.

Onder het plangebied, en met name ook onder het grondvolume lopen enkele gasleidingen. Daarnaast lopen rond en vanaf het Liander onderstation enkele kabels van middenspanning. In het plan dient hier rekening mee gehouden te worden.



Figuur 3. uitsnede bestemmingsplan Medemblik - Binnenstad



Figuur 4. Uitsnede bestemmingsplan 'Buitengebied 2009'

4 BESCHRIJVING ONTWERP

4.1 Drie elementen

Mede gebaseerd op de basisopgave en de vervolgens in fasen uitgebreide ambitie, is het ontwerp in hoofdlijn opgebouwd uit drie elementen:

- een centraal iconisch element,
- een groene openbare ruimte en
- een publieke parkeervoorziening.

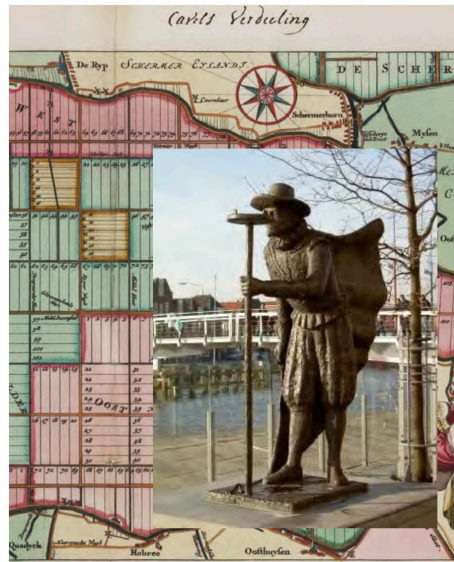
4.2 Centraal iconisch element

Op het punt waar de zuiderdijk van de Wieringermeerpolder aansluit op de Westfriesche Omringdijk rond Medemblik is in het ontwerp een centraal element voorgesteld en op schetsniveau ontworpen, de 'Hollandse Cirkel', of wellicht kan ook een minder serieuze naam als 'Blikopener' gekozen worden. Dit is een iconisch zicht- en informatie-element dat een positie inneemt in een serie iconische elementen rond het IJsselmeer/Markermeer, gekoppeld aan het Zuiderzeeproject. Zoals, met de klok mee, het Lelygemaal, het Monument op de Afsluitdijk, de nieuwe Vismigratierivier Kornwerderzand, en meer zuidelijk Exposure, of de Hurkende Man, bij Lelystad, de Steltloper, uitzichttoren op de Marker Wadden en het Naviduct bij Enkhuizen.

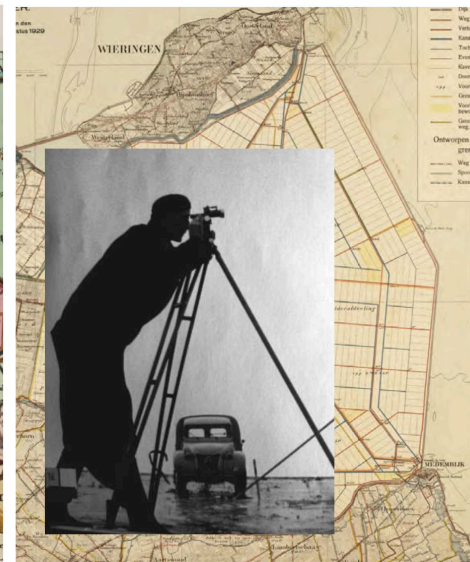
Het element bij Medemblik is in gezamenlijkheid ontworpen door Smartland landscape architects en de kunstenaarsgroep Observatorium. Het verbindt feitelijk de drie verhaallijnen Zuiderzee, Historische Stad en Nieuwe Polder. Wat in deze lijnen overeenkomt is de compassroos, als oriëntatie op zee en historische zeekaarten, als trots icoon op gevelstenen in de oude stad en als landmeetinstrument in het aanleggen van nieuwe polders. Centraal in deze tijdspanne, in de gouden eeuw, is een navigatie- en landmeetinstrument ontwikkeld genaamd 'de Hollandse Cirkel'. Een messinggen precisie-instrument dat het mogelijk maak-



ZUIDERZEE



GOUDEN EEUW



WIERINGERMEER



CONCEPT

DE HOLLANDSE CIRKEL

GENEREERT BEWUSTZIJN VAN VERLEDEN/HEDEN/TOEKOMST



Medemblik Handelsstad
en Bastion
Dijkenbouwers
Graan voor Visch
Zout wordt zoet

LEER VAN HET RIJKE VERLEDEN



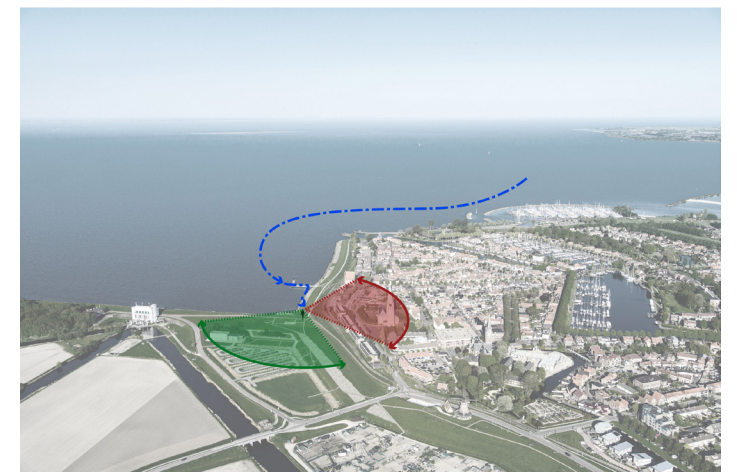
Verre zichten en horizon
Wind en ruimte
Landmarks en blikvelden
Nuance in het Vlakke land

ZIE DE SCHOONHEID VAN VANDAAG



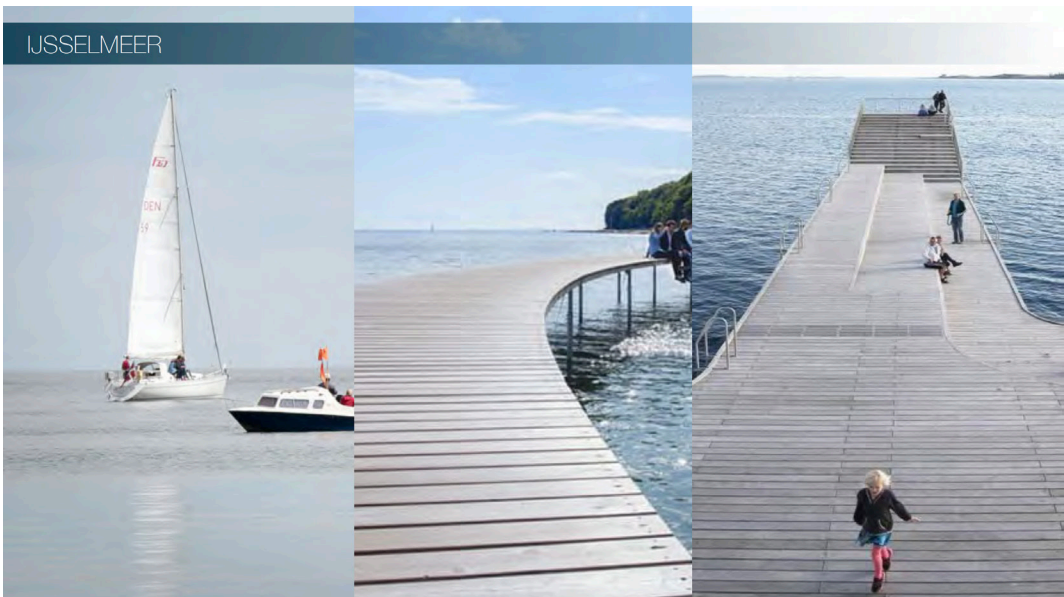
Lokaal Duurzaam voedsel / KMO
Energietransitie/windturbines
Duurzaam toerisme
Natuurinclusieve functies
Groene verblijfsruimte voor de stad.

HOUD ZICHT OP EEN DUURZAME TOEKOMST

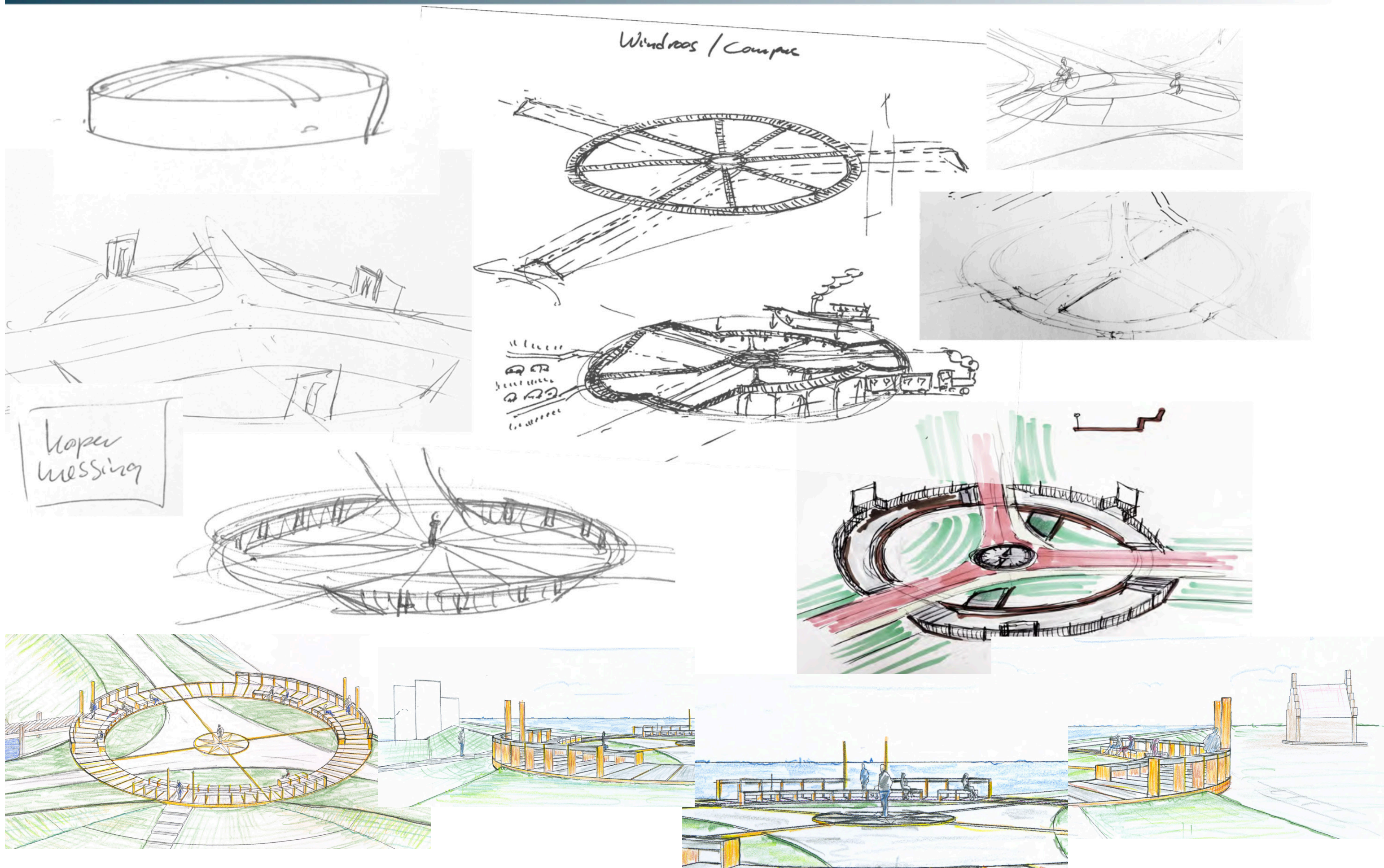


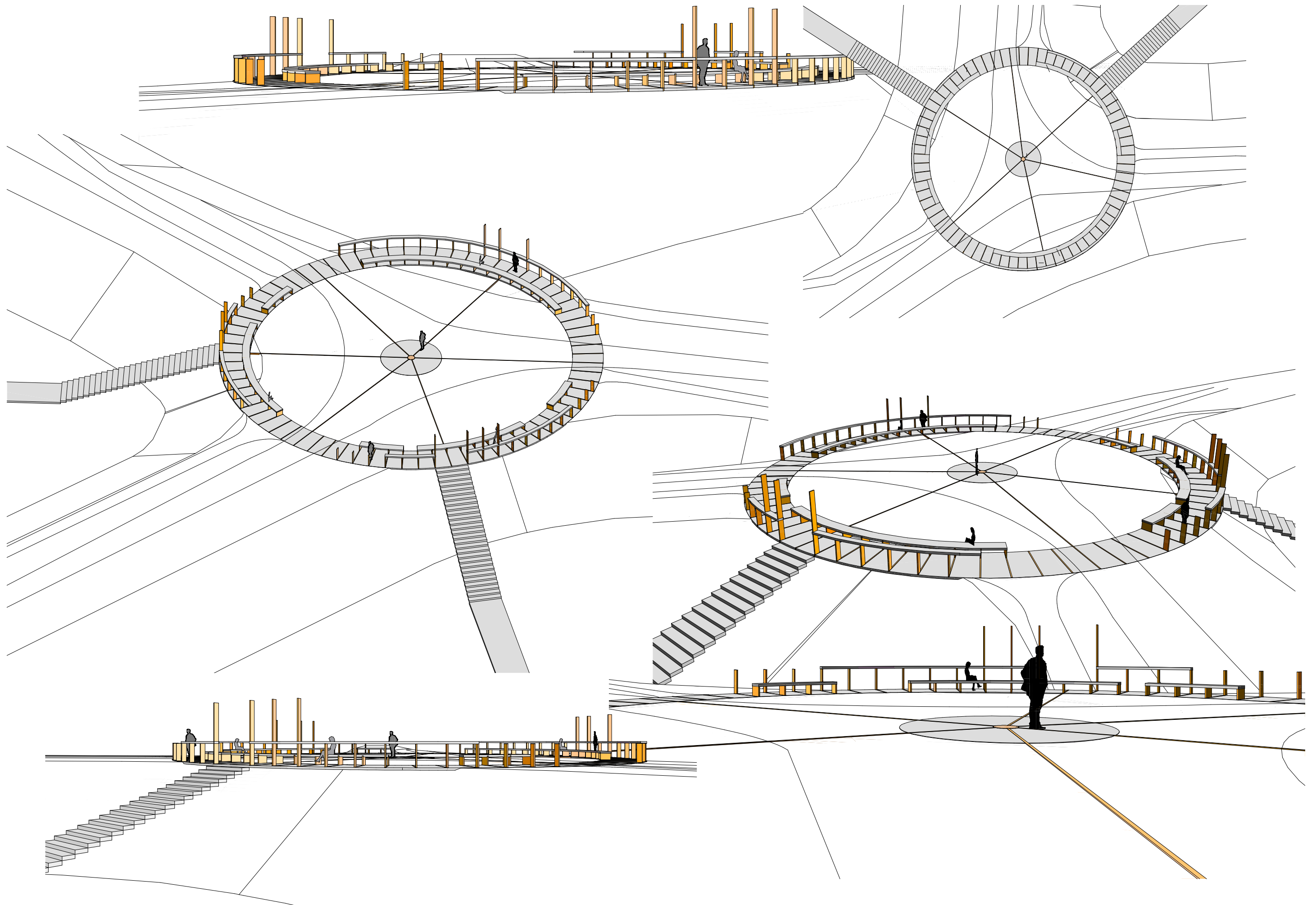
te in de drooggelegde meren zoals Beemster en Schermer loepzuivere orthogonale structuren uit te zetten. Wij hebben dit instrument en gegeven vertaald naar de locatie, en hieruit een horizontaal landmark ontworpen, dat enerzijds terughoudend is om de bestaande landmarks als de Bonifaciuskerk en het Lelygemaal niet te verstoren, maar daarnaast maximaal horizontaal aanwezig en gericht is op beleving van de genoemde drie werelden van zee, stad en polderland.

De rand- en zitelementen bieden informatie over de verschillende landschappen, en over de verschillende elementen daarin. Tevens biedt het informatie over verleden, heden en toekomst, waarin bijvoorbeeld de duurzame windenergie van de polder wordt belicht, maar ook de klimaatbestendige stad en de natuurontwikkeling in het IJsselmeer met eilanden en natuuroevers. Het vormt daarmee een sterke recreatieve en toeristische uitvalsbasis aan de noordzijde van Medemblik.



SCHETSSESSIES OBSERVATORIUM - SMARTLAND





4.3 Groene openbare ruimte

Naast dit centrale element zelf is het genoemde halfverhoogde grondlichaam getransformeerd tot een groene multifunctionele openbare ruimte, het 'Blikveld'. Samen met het centrale horizontale element een groen plein voor de stad, waar gepicknickt kan worden en vrijmarkten en kleine evenementen kunnen worden georganiseerd. Het grasveld is bereikbaar via een lome trap als radiaal vanuit het centrale element. Het pad loopt door tot de rand van de verhoging vanaf waar ronde zitranden een nader uitzicht bieden op het polderlandschap van de Wieringermeer. Het grond-overslagpunt wordt zo mogelijk verwijderd, en het nieuwe onderstation van Liander is zo geplaatst dat het minimaal storend is in de zichtlijnen naar de polder en naar Gemaal Lely.

Vanuit het centrale punt zijn ook andere radialen te realiseren die de andere landschappen benadrukken. Eén radiaal daalt af als trap en aanlegsteiger in het IJsselmeer, ten behoeve van de toeristenschepen, en is verbonden met een vlonder als belevingsroute door een te ontwikkelen brede rietoever. Eén radiaal is een zicht-as op de Bonifaciuskerk, die eindigt in een aantal zitbanken op het voorhof van de kerk, ter plaatse van de oorspronkelijke Medemelacha. Voor de nog iets ruimere context realiseren we wandelpaden over de dijkkrui naar het Lelygemaal, langs de Westfriesche Vaart en via de Westfriesche Omringdijk naar Molen de Herder, op de oorspronkelijke westhoek van de noordelijke stadswal.



Groene openbare ruimte rond de historische stad meer in balans



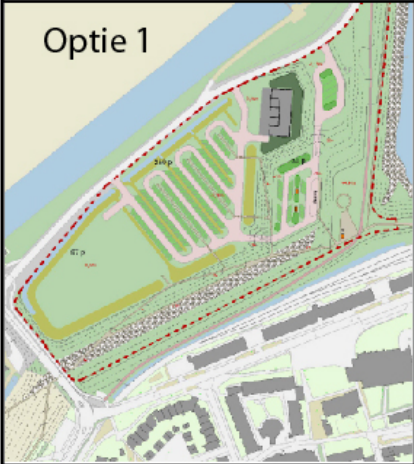
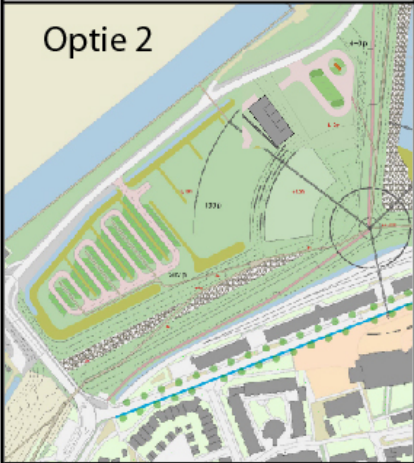
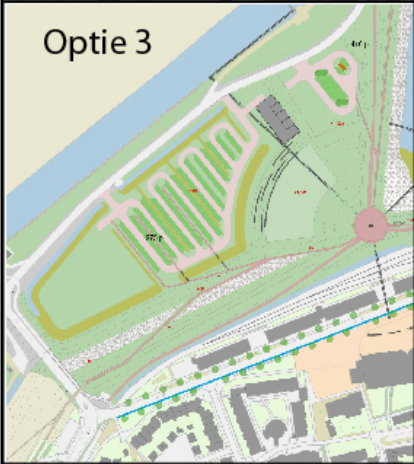
Herstel bekleding Noordse Steen WFO voor sterker buitendijks karakter groene ruimte

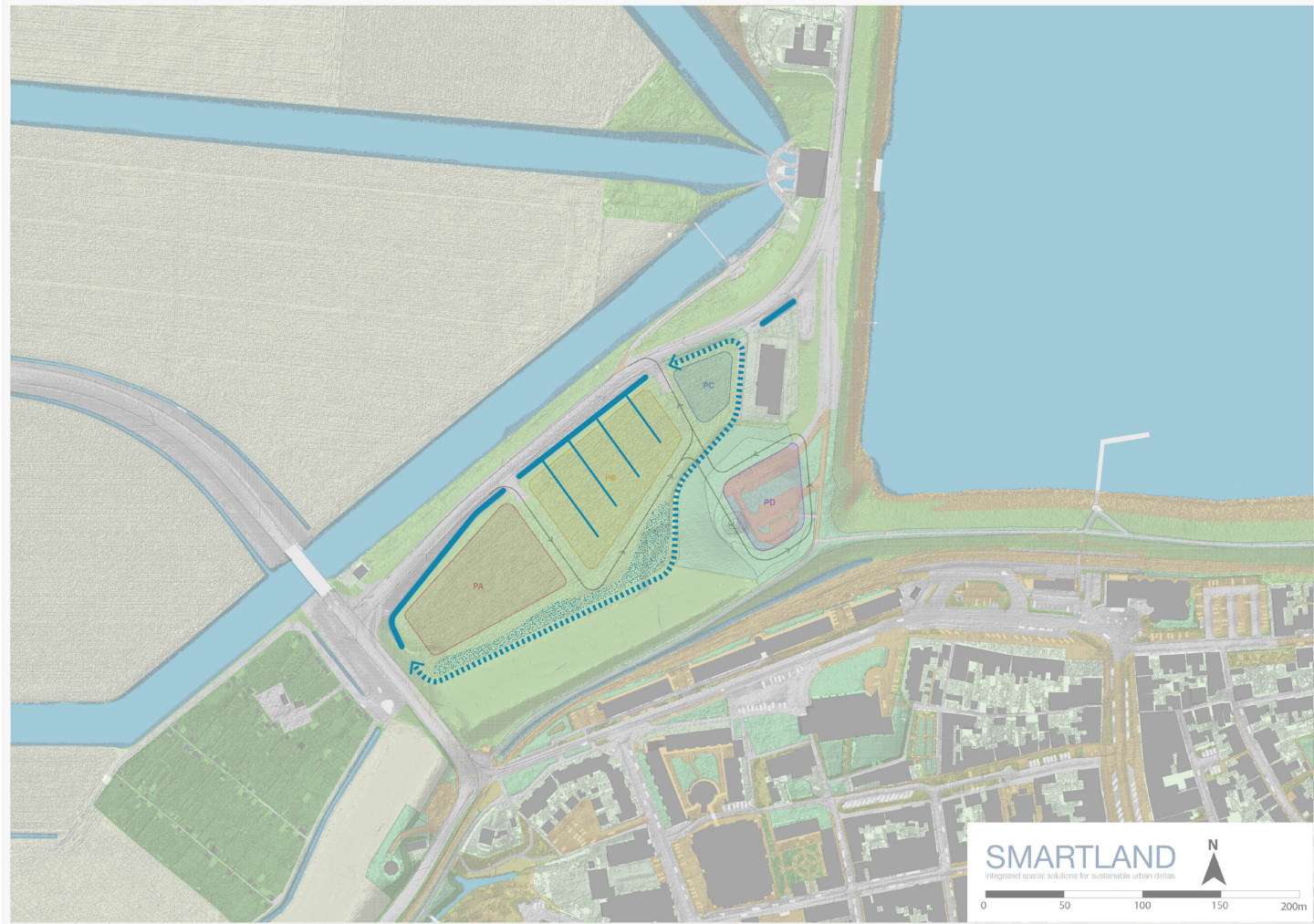


4.4 Publieke parkeervoorziening

De parkeerplaats zelf, de ‘Blikvanger’, realiseren we in het lage graslandperceel. Het is voor auto’s bereikbaar vanaf de Medemblikkerweg en Zuiderdijkweg. Voor voetgangers is de parkeerplaats bereikbaar via meerdere looproutes, vanuit de oude binnenstad via het centrale landmark, en vanuit de westelijke stad over het buitentalud van de WestFriesche Omringdijk. Deze dijk krijgt daarbij haar oude steenbekleding van Noordse stenen terug. Deze versterkt het buitendijkse karakter van de locatie en verhoogt tevens de biodiversiteit via bloemrijke vegetaties tussen de snel opwarmende stenen. Geïntegreerde verlichting van het landmark en halfhoge verlichting van de trappen en paden zorgen voor sociaal veilige looproutes van en naar de parkeerplaats. Naast wandelpaden worden ook fietspaden vanuit de drie zijden naar het landmark geleid. Deze zal als shared space ook voor fietsers stapvoets te betreden zijn, en daarmee functioneren als vernieuwd opstappunt en TOP voor regionale recreanten en toeristen.



	Objectief	Voors	Tegens
	- Loopafstand vanaf Medemblik Historisch Centrum (8 min) - Loopafstand vanaf Medemblik Graaf Florislaan (8 min)	- Gelijke gemiddelde loopafstand vanaf Medemblik Historisch Centrum en Graaf Florislaan - Afzetpunt toeristenbussen dicht bij stad - Groene parkeerplaats	- Direct zicht op geparkeerde auto's en infrastructuur vanuit centraal recreatief punt - Recreatieve ruimte en evenementen niet gekoppeld aan centrum - Grotere investering in interne verharding
	- Loopafstand vanaf Medemblik Historisch Centrum (9 min) - Loopafstand vanaf Medemblik Graaf Florislaan (7 min)	- Recreatieve ruimte en evenementen direct verbonden met, en goed bereikbaar vanuit stadshart - Goede mogelijkheden voor lokale rondjes vanuit centraal recreatief punt - Verbreding groene openbare ruimte en maximale koppeling met de drie landschappen stad/zee/polder - Iets kleinere loopafstand vanaf Medemblik Graaf Florislaan.	- Iets grotere loopafstand vanaf Medemblik Historisch Centrum
	- Loopafstand vanaf Medemblik Historisch Centrum (8 min) - Loopafstand vanaf Medemblik Graaf Florislaan (8 min)	- Gelijke gemiddelde loopafstand vanaf Medemblik Historisch Centrum en Graaf Florislaan - Recreatieve ruimte bij centraal recreatief punt - Verbreding groene openbare ruimte en betere koppeling met de drie landschappen stad/zee/polder - Groene parkeerplaats	- Parkeren centraal en daardoor dominant in de ruimte - Zicht op geparkeerde auto's vanuit centraal recreatief punt - Evenementen minder gekoppeld aan centrum





AFSCHERMING VANAF BUITENZIJD



BEGELEIDING ROUTES EN AFWATERING



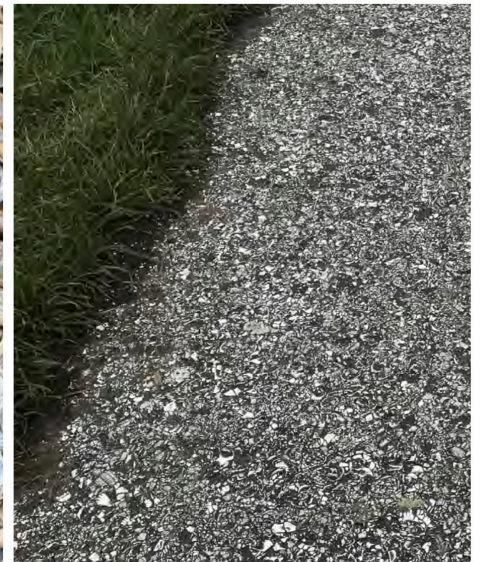
COMPARTIMENTERING ZONES



OUDE ZEEBODEM



SCHELPEN ALS WANDELPADEN



SCHELPEN-ASFALT



DUINDOORN



DUINDOORNBESSEN



ABELEN



OORSPRONKELIJKE DIJKBEKLEDING



NOORDSE STEEN WESTFRIESCHE DIJK

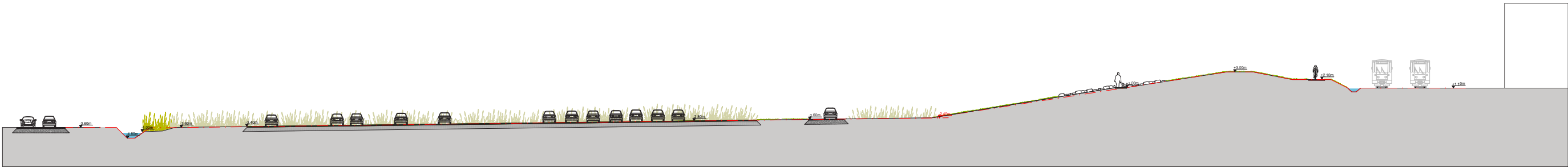


SPOREN OP DE LOCATIE

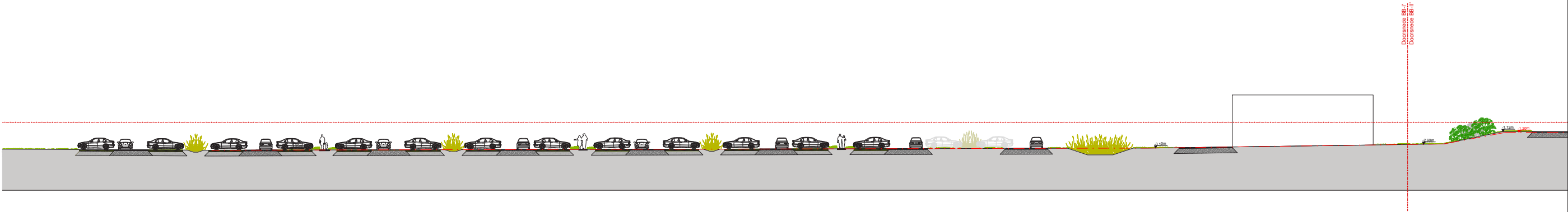


1. Rood metaalwerk, donkere pilt
2. Donk metaalwerk, donkere pilt
3. Zwartgrijs gemetiseerd metaalwerk
4. Rood metaalwerk, moderne variant
5. Verticale houten gewelbeglijding
6. Betonelementen

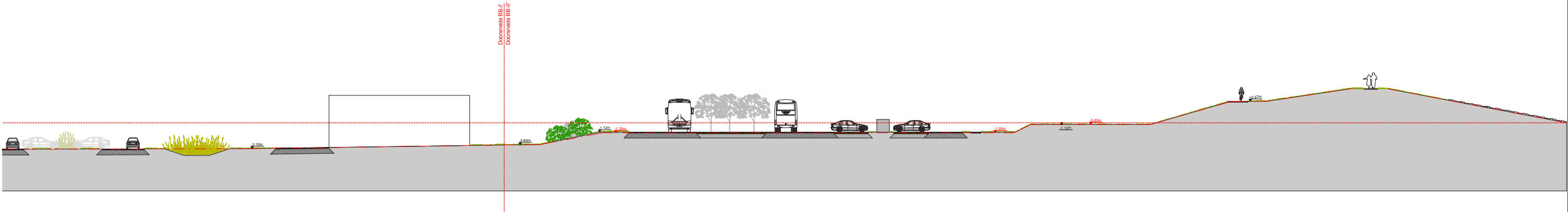




Doorsnede AA'



Doorsnede BB-I'



Doorsnede BB-II'

Parkeren
Medemblik

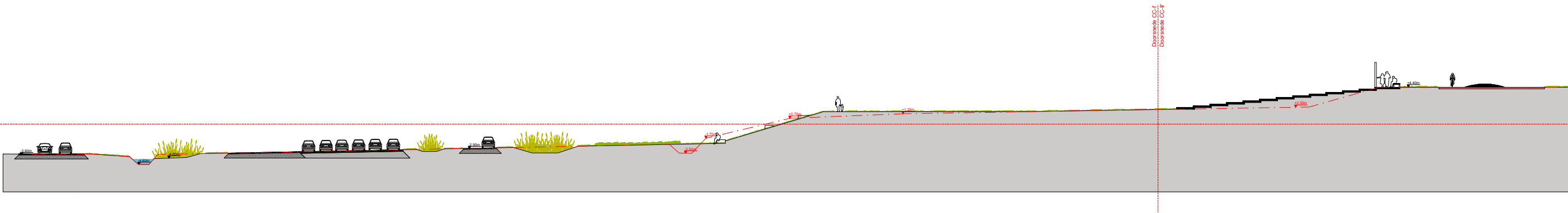
Medemblik gemeente

2029-MED-VO SE001
Doorsnede

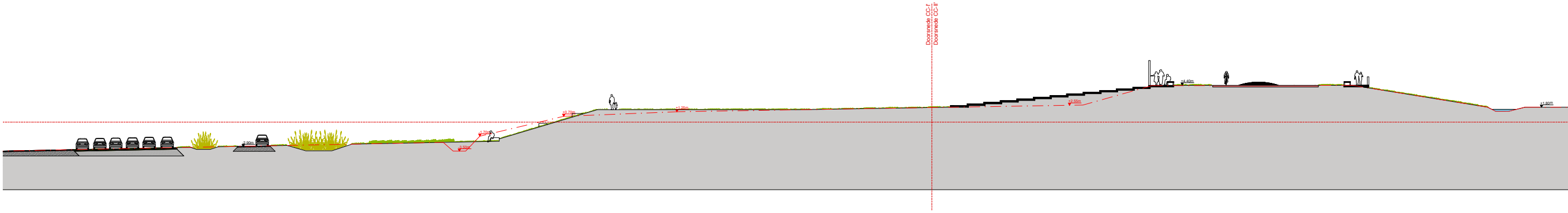
Ontwerp: SMARTLAND
Getek: M. Sanz
Gecontr: L. Emmen

Proj.Nr: 2029-MED
Blad: 1/2
Datum: 11-03-2022

Maatvoering: m
Schaal: 1 : 250
Papierformaat: ISO A1



Doorsnede CC-I'



Doorsnede CC-II'

**Parkeren
Medemblik**

Medemblik gemeente

2029-MED-VO SE002
Doorsnede

Ontwerp: SMARTLAND
Getek: P. Acuna
Gecontr: L. Emmen

Proj.Nr: 2029-MED
Blad: 2/2
Datum: 11-03-2022

Maatvoering: m
Schaal: 1 : 250
Papierformaat: ISO A1

Als onderdeel van de structuur van de parkeerplaats is gezocht naar een zo groen mogelijke landschappelijke inpassing, die past bij de locatie, en die de zichten op de polder en op de dijk open houdt. Gekozen is voor een orthogonale structuur van rietzones en schelpenpaden, loodrecht op de Westfriesche vaart en Zuiderdijkweg en dus gericht op het open polderland. Deze beplanting en materialen passen bij het buitendijkse karakter en de voormalige zeebodem als ondergrond. De rietzones dienen tevens een waterzuiverend en ecologisch doel, als stapsteen in de ecologische groenstructuur tussen noordelijk Westfriesland en de IJsselmeerkust. Hiertussen parkeren ca 300 voertuigen op groene parkeervakken.

Het westelijk deel van het graslandperceel wordt ingericht als open veld met versterkte grasmatten, ten behoeve van overloopparkeren of grotere evenementen. Ook dit wordt omringd door een brede rietzoom als waterberging en als ecologisch element. Een separaat oostelijk deel ten slotte, ten oosten van het nieuwe, en ter plaatse van het huidige Liandergebouw, wordt ingericht als standplaats voor touringcars en als oplaadlocatie voor elektrische voertuigen. Passende opgaande beplanting, gebaseerd op erfbeplanting in de polder, zorgt hier voor goede landschappelijke inpassing van de touringcars, in combinatie met landschappelijke inpassing van het nieuwe onderstation.

Met de realisatie van deze drie niveau's en elementen realiseert Medemblik niet alleen de gezochte verlichting van de parkeerdruk in de binnenstad. Het vervolmaakt bovendien haar structuur van integrale groene buitenruimtes en voegt ten slotte een toeristisch icoon toe op de rand van het IJsselmeergebied, dat de stad nog beter op de kaart zal zetten.





Bijlage 3 Ecologische inventarisatie

Ecologische inventarisatie parkeerterrein Medemblik Noord

projectnummer: 807.00.00.06.00

Onderwerp: Ecologische inventarisatie

Datum: 31-10-2019

KADER

De initiatiefnemer is voornemens om een bestaand parkeerterrein in de gemeente Medemblik uit te breiden en twee nieuwe parkeerterreinen aan te leggen met in totaal 380 parkeerplaatsen. Om de uitvoerbaarheid van het plan te toetsen, is een inventarisatie van natuurwaarden uitgevoerd.

Het doel hiervan is om na te gaan of aanvullend onderzoek in het kader van de Wet natuurbescherming (Wnb)¹ of het provinciaal ruimtelijk natuurbeleid noodzakelijk is. Naast het raadplegen van bronnen is het plangebied ten behoeve van de inventarisatie op 16 oktober 2019 bezocht door een ecooloog van BügelHajema Adviseurs. De weersomstandigheden tijdens het veldbezoek waren: bewolkt, circa 11 °C en een matige wind.

PLANGEBIED

Het plangebied ligt op de grens van de gemeentes Medemblik en Hollands Kroon (figuur 1). Het grenst aan de Zuiderdijkweg in het noorden en de stad Medemblik in het zuiden. In het westen grenst het aan de Rijksweg N240 Medemblikkerweg en in het oosten aan het IJsselmeer. Het oostelijke gedeelte van het plangebied omvat de uit te breiden parkeerplaats, grotendeels verhard door klinkers. Het westelijke gedeelte bestaat uit grasland. Opgaande begroeiing is niet aanwezig in het plangebied. De huidige parkeerplaats bevindt zich op een verhoging van grond en wordt van het overige gedeelte van het plangebied gescheiden door een watergang. Langs de noordelijke en westelijke grenzen loopt ook een watergang.

¹ De Wet natuurbescherming is op 1 januari 2017 in werking getreden en betreft zowel soortenbescherming als bescherming van (Europese) natuurgebieden.



Figuur 1. Locatie van het plangebied (rood).



Figuur 2 en 3 (boven). Impressie van het westelijke deel van het plangebied (links) en het middelste deel van het plangebied (rechts). Figuur 4 en 5 (onder). Impressie van het oostelijke deel van het plangebied met bestaande parkeerplaats (links), locatie voor de nieuwe parkeerplaatsen op de rechter foto. (16 oktober 2019)

Soortbescherming

Onderdeel van de Wnb is soortenbescherming van planten en dieren. Dit betreffen:

- alle van nature in Nederland in het wild voorkomende vogels die vallen onder de Vogelrichtlijn (Wnb art. 3.1-3.4);
- dier- en plantensoorten die beschermd zijn op grond van de Habitatrichtlijn en de verdragen van Bern en Bonn (Wnb art. 3.5-3.9);
- nationaal beschermde dier- en plantensoorten genoemd in de bijlage van de wet (Wnb art. 3.10-3.11).

Van deze laatst genoemde groep beschermde soorten mogen provincies een zogenaamde 'lijst met vrijstellingen' opstellen (Wnb art. 3.11). Voor de soorten op deze lijst geldt een vrijstelling van de verboden genoemd in art. 3.10 eerste lid van de Wnb.

INVENTARISATIE

Uit het raadplegen van de Nationale Database Flora en Fauna ² (NDFF) via Quickscanhulp.nl³ (©NDFF - quickscanhulp.nl 15-10-2019 14:20:19) blijkt dat binnen een straal van een kilometer rond het plangebied diverse beschermde diersoorten aanwezig zijn. Het betreffen vogels met jaarrond beschermde nesten, zoogdieren en amfibieën.

Op het terrein van de huidige parkeerplaats en de te realiseren parkeerterreinen zijn algemene grassoorten, zoals Engels raaigrassen andere algemene plantensoorten van veel gemaaid graslanden, zoals madeliefje, rode klaver, brede weegbree en duizendblad aangetroffen. Deze soorten duiden op voedselrijke tot zeer voedselrijke omstandigheden.

In de watergangen groeit riet en kroos. De oevervegetatie van de watergangen wordt gedomineerd door algemeen voorkomende grassoorten en riet. In het plangebied komt geen opgaande beplanting voor. Beschermde plantensoorten zijn in de directe omgeving niet bekend (Quickscanhulp.nl). Gezien de terreingesteldheid en voedselrijkdom zijn deze plantensoorten ook niet in het plangebied te verwachten.

Nesten van broedvogels met een jaarrond beschermd nest zijn niet aangetroffen en worden door de terreingesteldheid ook niet verwacht. Het plangebied zal door de inrichting mogelijk wel een onder-

² Nationale Databank Flora en Fauna (NDFF). De NDFF is de meeste complete natuurdatabank van Nederland. De NDFF geeft informatie over waarnemingen van beschermde en zeldzame planten en dieren en bevat uitsluitend gevalideerde gegevens.

³ Quickscanhulp.nl is een online applicatie waarmee een afgeleide van data uit de NDFF wordt weergegeven. Het is daarmee een hulpmiddel voor ervaren ecologen om te bepalen of een beschermde soort wel of niet in het plangebied kan voorkomen. Quickscanhulp.nl geeft aan op welke afstand waarnemingen van beschermde soorten in relatie tot het plangebied zijn aangetroffen. Voor Quickscanhulp.nl worden alleen gevalideerde waarnemingen gebruikt.

deel vormen van het foerageergebied van vogels met jaarrond beschermde nesten, zoals uit de directe omgeving bekende buizerd (Quickscanhulp.nl). In de sloten kunnen algemene vogels, zoals wilde eend, tot broeden komen. Nesten van de genoemde soorten zijn alleen tijdens de broedperiode beschermd.

Doordat er geen opgaande beplanting of gebouwen in het plangebied aanwezig zijn kunnen verblijfplaatsen van vleermuizen uitgesloten worden.

Wel kan het plangebied onderdeel vormen van het foerageergebied van soorten als gewone dwergvleermuis en ruige dwergvleermuis, die uit de directe omgeving van het plangebied bekend zijn (Quickscanhulp.nl). Het plangebied biedt geen groenstroken die een onderdeel kunnen vormen van een doorgaande structuur van opgaande beplanting die dienst kunnen doen als essentiële vliegroute.

De wat ruigere grasvegetaties vormen geschikt leefgebied voor een aantal grondgebonden zoogdiersoorten, zoals de uit de omgeving bekende soorten haas, egel en veldmuis (Quickscanhulp.nl). Voor deze soorten geldt in de provincie Noord-Holland een vrijstelling van de verbodsartikelen van de Wnb.

In de directe omgeving van het plangebied is het voorkomen van niet-vrijgestelde waterspitsmuis bekend (Quickscanhulp.nl). De waterspitsmuis komt voor in en langs schoon, niet te voedselrijk, vrij snel stromend tot stilstaand water met een behoorlijk ontwikkelde watervegetatie en ruig begroeide oevers. Gezien de afwezigheid van rietruigte begroeide oevers van de watergangen kan de aanwezigheid van waterspitsmuis worden uitgesloten.

De watergangen vormen geschikt biotoop voor enkele algemene amfibieënsoorten, zoals gewone pad en kleine watersalamander (Quickscanhulp.nl). Voor deze soorten geldt in de provincie Noord-Holland een vrijstelling van de verbodsartikelen van de Wnb. Niet-vrijgestelde amfibieënsoorten zijn door het ontbreken van geschikt biotoop en/of waarnemingen uit de omgeving niet te verwachten in het plangebied.

Overige beschermde soorten uit de soortgroepen vissen, reptielen en ongewervelden zijn in de directe omgeving niet bekend (Quickscanhulp.nl). Het plangebied biedt deze soortgroepen ook geen geschikt leefgebied. Gezien dit gegeven kan de aanwezigheid van vissen, reptielen en ongewervelden worden uitgesloten.

TOETSING

Er gaan geen jaarrond beschermde vogelnesten verloren als gevolg van de werkzaamheden in het plangebied. Bij uitvoering van het plan verandert het plangebied als foerageergebied voor vogels met jaarrond beschermde nesten, maar zal niet geheel ongeschikt worden. Bovendien is in de directe omgeving van het plangebied in ruime mate alternatief en deels hoogwaardiger foerageergebied aanwezig. Negatieve effecten op vogels met jaarrond beschermde nesten treden niet op.

Indien werkzaamheden tijdens het broedseizoen worden uitgevoerd, kunnen in gebruik zijnde nesten van algemene vogelsoorten worden verstoord of vernietigd. Dit is bij wet verboden. Vernietiging of verstoring van in gebruik zijnde nestplaatsen kan voorkomen worden door bij de planning en uitvoering van de werkzaamheden rekening te houden met het broedseizoen. Een standaardperiode voor het broedseizoen is er niet; van belang is of een broedgeval aanwezig is, ongeacht de periode. Voor de meeste vogels geldt dat het broedseizoen ongeveer van 15 maart tot 15 juli duurt.

Met de uitbreiding en aanleg van de parkeerterreinen gaan geen vleermuisverblijfplaatsen verloren. Het plangebied zal naar verwachting na de herinrichting niet ongeschikt worden voor de te verwachten vleermuissoorten die rondom graslanden foerageren. Bovendien is in de directe omgeving van het plangebied in ruime mate alternatief foerageergebied aanwezig. Negatieve effecten op het foerageergebied van vleermuizen treden niet op.

Als gevolg van de ontwikkelingen kunnen enkele verblijfplaatsen van algemene zoogdiersoorten worden verstoord en vernietigd. Ook kunnen hierbij enkele exemplaren worden gedood. De te verwachten algemene soorten worden niet in hun voortbestaan bedreigd en vallen in de vrijstellingsregeling bij ruimtelijke ontwikkelingen van de provincie Noord-Holland. Voor deze soorten hoeft geen ontheffing te worden aangevraagd. Wel geldt voor deze soorten de zorgplicht van de Wnb.

Gebiedsbescherming

Voor onderhavig plangebied is de volgende wet- en regelgeving op het gebied van gebiedsbescherming relevant: de Wnb en de provinciale structuurvisie en verordening.

WET NATUURBESCHERMING

In de Wnb is de bescherming van Natura 2000-gebieden geregeld. Plannen en projecten met negatieve effecten op deze gebieden zijn vergunningsplichtig. Relevant daarbij is dat de Wnb een externe werking kent. Van externe werking is sprake als activiteiten buiten een Natura 2000-gebied van invloed zijn op de natuurwaarden in een Natura 2000-gebied.

NATUURNETWERK NEDERLAND

Het Natuurnetwerk Nederland (NNN – de voormalige Ecologische Hoofdstructuur) is een samenhangend netwerk van bestaande en nog te ontwikkelen belangrijke natuurgebieden in Nederland, dat voldoende robuust is voor een duurzame verbetering van de omstandigheden voor de wilde flora en fauna en voor natuurlijke leefgemeenschappen. Het NNN is als beleidsdoel opgenomen in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. De begrenzing en ruimtelijke bescherming van de provinciale NNN is voor Noord-Holland uitgewerkt in de Structuurvisie Noord-Holland 2040 en de bijbehorende Provinciale Ruimtelijke Verordening.

WEIDEOGELLEEFGEBIED

Vanuit het provinciaal ruimtelijk natuurbeleid wordt buiten de NNN-gebieden bij ruimtelijke plannen specifiek ingezet op de bescherming van weidevogelleefgebied. Hiertoe zijn specifieke gebieden aangewezen.

INVENTARISATIE

Het plangebied grenst in het noordoosten op een afstand van 100 meter aan het, in kader van de Wnb beschermde, Natura 2000-gebied 'IJsselmeer'. De graslanden op drie kilometer afstand ten zuiden en westen van het plangebied zijn aangewezen als weidevogelleefgebied en zijn tevens deels NNN.



Figuur 6. Beschermde gebieden langs het plangebied (rood). Lichtgroen: Weidevogelleefgebied. Donkerder groen: NNN. Blauw: Natura 2000-gebied. (bron kaartondergrond: ruimtelijkeplannen.nl)

TOETSING

Gezien de relatief grote afstand tot het Natura 2000-gebied en de aard van het plan kunnen de meeste effecten op in het kader van de Wnb beschermdatum de gebieden op voorhand worden uitgesloten.

Er kan echter in potentie wel sprake zijn van een toename van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden. Daarom dient een AERIUS-berekening te worden gemaakt waaruit blijkt of tijdens de aanleg- en gebruiksfase al dan niet sprake is van stikstofdepositie boven 0.00 mol N/ha/ja in stikstofgevoelige habitattypen van Natura 2000-gebieden.

Het NNN in Noord-Holland kent geen externe werking. Met de uitvoering van de plannen gaat geen NNN verloren, waardoor negatieve effecten hierop kunnen worden uitgesloten. Weidevogelleefgebieden zullen eveneens geen verstoring ondergaan, gezien de relatief grote afstand tot het plangebied.

Conclusie

Op basis van de uitgevoerde ecologische inventarisatie is gezien de aangetroffen terreinomstandigheden en de aard van het plan een voldoende beeld van de natuurwaarden ontstaan.

Van het doen van aanvullend onderzoek en de aanvraag van een ontheffing op grond van de Wnb is in voorliggende situatie geen sprake. Wel dient rekening te worden gehouden met het broedseizoen van vogels.

Negatieve effecten ten aanzien van in het kader van de Wnb beschermde Natura 2000-gebieden kunnen op treden. Een aeries-berekening moet uitwijzen of de stikstofdepositie al dan niet boven de 0.00 mol N/ha/ja uitkomt Het plan is niet in strijd met het provinciaal ruimtelijk natuurbeleid.

Bijlage 4 AERIUS-berekening

Projectberekening

Dit document geeft een overzicht van de invoer en rekenresultaten van een Projectberekening met AERIUS Calculator. De berekening is uitgevoerd binnen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden, op rekenpunten die overlappen met habitattypen en/of leefgebieden die aangewezen zijn in het kader van de Wet natuurbescherming, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant, en waar tevens sprake is van een overbelaste of bijna overbelaste situatie voor stikstof.



- Overzicht
- Samenvatting situaties
- Resultaten
- Detailgegevens per emissiebron

*Meer toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via:
www.aerius.nl/handleidingen-en-leeswijzers*



Contactgegevens

Rechtspersoon
Inrichtingslocatie

Activiteit

Omschrijving
Toelichting

Berekening

AERIUS kenmerk
Datum berekening
Rekenconfiguratie

Totale emissie

Situatie 1 - Beoogd

Resultaten

Situatie 1 - Beoogd
Gekarteerd oppervlak met toename (ha)
Gekarteerd oppervlak met afname (ha)
Grootste toename van depositie
Grootste afname van depositie

Gemeente Medemblik
Zuiderdijkweg,
1771 SH Medemblik

Parkeerterrein noordzijde
Aanleg en gebruik van 1,2 ha parkeerterrein

RStACvzdDK1b
28 september 2022, 14:28
Wnb-rekengrid

Rekenjaar	Emissie NH ₃	Emissie NO _x
2023	55,3 kg/j	793,7 kg/j

Hoogste depositie	Hexagon	Gebied
-	-	-
-	-	-
-	-	-
-	-	-

Situatie 1 (Beoogd), rekenjaar 2023

Emissiebronnen

		Emissie NH ₃	Emissie NO _x
	Mobiele werktuigen Bouw, Industrie en Delfstoffenwinning		
	Mobiele werktuigen	1,6 kg/j	53,1 kg/j
	Verkeersnetwerk	53,7 kg/j	740,6 kg/j

The map shows the study area in Medemblik, The Netherlands. A red '1' marks the location of the water treatment plant. The map includes labels for various streets and waterways, such as Zuiderdijkweg, Overtoom, Westersingel, and the Friesche Vaart. A scale bar indicates 500 meters.

- | | | | |
|---|----------------------------------|---|--------------------------------|
|  | Habitatrichtlijn |  | Grootste afname van depositie |
|  | Vogelrichtlijn |  | Grootste toename van depositie |
|  | Vogelrichtlijn, Habitatrichtlijn | | |
|  | Niet bepaald |  | Hoogste totale depositie |

De bronnen op de kaart horen bij de Beoogde situatie.

Resultaten stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden situatie "Situatie 1" (Beoogd) incl. saldering e/o referentie

	Berekend (ha gekarteed)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteed)	Grootste toename (mol N/ha/jr)	Met afname (ha gekarteed)	Grootste afname (mol N/ha/jr)
Totaal	-	-	-	-	-	-

Situatie 1, Rekenjaar 2023

1 Mobiele werktuigen | Bouw, Industrie en Delfstoffenwinning

Naam	Mobiele werktuigen	NO _x NH ₃	53,1 kg/j 1,6 kg/j			
Naam	Stageklasse	Brandstofverbruik	Draaiuren	AdBlue verbruik	Stof	Emissie
Graafmachine 100 kW	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	753 l/j	74 u/j	45 l/j	NO _x	4,5 kg/j
					NH ₃	0,2 kg/j
Kiepwagen100 kW	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	753 l/j	74 u/j	45 l/j	NO _x	4,5 kg/j
					NH ₃	0,2 kg/j
Trilplaat 20 kW	Stage-IV, 2014-2018, <= 56 kW, diesel, SCR: nee	618 l/j	247 u/j		NO _x	13,6 kg/j
					NH ₃	4,6 g/j
Asfaltmachine 100 kW	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	2515 l/j	247 u/j	150 l/j	NO _x	15,2 kg/j
					NH ₃	0,6 kg/j
Wals 90 kW	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	2515 l/j	247 u/j	150 l/j	NO _x	15,2 kg/j
					NH ₃	0,6 kg/j

2 Wegverkeer | Weg

Naam	Werkverkeer	Links	Rechts	NO _x	3,2 kg/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Type scherm	-	-	NO ₂ 0,2 kg/j
Rijrichting	Beide richtingen	Hoogte	-	-	NH ₃ 73,3 g/j
Tunnelfactor	1	Afstand tot de weg	-	-	
Type hoogte ligging	Normaal				
Weghoogte	0 m				
Beschrijving	Voertuigtype/euroklasse	Voertuigen	In file		
Voorgeschreven factoren	Licht verkeer	600 p/jaar	0,0 %		
Voorgeschreven factoren	Middelzwaar vrachtverkeer	150 p/jaar	0,0 %		
Voorgeschreven factoren	Zwaar vrachtverkeer	450 p/jaar	0,0 %		
Voorgeschreven factoren	Busverkeer	0 p/jaar	0,0 %		

3 Wegverkeer | Weg

Naam	Verkeersgeneratie	Links	Rechts	NO _x	737,4 kg/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Type scherm	-	-	NO ₂ 158,4 kg/j
Rijrichting	Beide richtingen	Hoogte	-	-	NH ₃ 53,7 kg/j
Tunnelfactor	1	Afstand tot de weg	-	-	
Type hoogte ligging	Normaal				
Weghoogte	0 m				

Beschrijving	Voertuigtype/euroklasse	Voertuigen	In file
Voorgeschreven factoren	Licht verkeer	6032 p/etmaal	0,0 %
Voorgeschreven factoren	Middelzwaar vrachtverkeer	0 p/etmaal	0,0 %
Voorgeschreven factoren	Zwaar vrachtverkeer	0 p/etmaal	0,0 %
Voorgeschreven factoren	Busverkeer	0 p/etmaal	0,0 %

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van

AERIUS versie 2021.2_20220921_8d32626ee9
 Database versie 2021.2_8d32626ee9

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:
<https://www.aerius.nl/>

Bijlage 5 Watertoets BP Buitendijks Parkeren

Aanvraagformulier

Vragen en antwoorden uit de aanvraag

Wat is de naam van het plan waarvoor u een advies aanvraagt?	Buitendijks Parkeren Medemblik
Gaat u de aanvraag voor u zelf of namens een ander doen?	namens mijzelf
Wat is de bedrijfsnaam?	Gemeente Medemblik
Wie is de contactpersoon?	Anna Nieuwendijk
Wat is het telefoonnummer van de contactpersoon?	0229856000
Wat is het e-mailadres van de contactpersoon?	anna.nieuwendijk@medemblik.nl
Omschrijving van het plan	Een parkeerterrein met diverse voorzieningen aanleggen zoals reeds overlegd met Stan de Waard en eerder Joris Wessels van HHNK. Er zijn meer stukken beschikbaar die op aanvraag gemaild kunnen worden.
Wij verzoeken u zoveel mogelijk informatie over het plan toe te voegen (bijvoorbeeld een situatietekening). Wilt u een bestand uploaden?	Ja
Upload hier extra gegevens van uw plan, bijvoorbeeld een tekening of uitgebreide planbeschrijving	bestandsnaam: Buitendijks parkeren Medemblik 1.JPG
Wilt u nog een document toevoegen?	Ja
Upload hier extra gegevens van uw plan	bestandsnaam: Buitendijks parkeren Medemblik 2.JPG
Wilt u nog een document toevoegen?	Nee
Adres plangebied	huisnummer: 22, huisletter: , huisnummertoevoeging: , postcode: 1771SH, straatnaam: Zuiderdijkweg, woonplaats: Wieringerwerf

Op basis van de check is onderstaande nodig

1. normale procedure

Wat moet ik doen?

Uw plan heeft invloed op het watersysteem, waterkeringen en/of afvalwaterketen. Het waterschap wil graag met u overleggen wat deze invloed is en welke maatregelen wellicht genomen kunnen worden in uw plan. Wij streven ernaar binnen drie weken contact met u op te nemen om nadere afspraken te maken en advies te geven over de nog openstaande waterbelangen. Als u eerder een afspraak wilt maken, dan kunt u contact met ons opnemen via ons algemene nummer 072 582 8282 en vragen naar de contactpersoon voor de gemeente waarin uw plan zich bevindt. Naast de reeds gegeven deeladviezen kunt u op onze website meer informatie vinden over de watertoets in het algemeen: <https://www.hhnk.nl/watertoets/>.

LET OP: Het (concept)wateradvies is geen aanvraag voor een Watervergunning. Onze conclusie en wateradvies mogen alleen gebruikt worden tijdens de (ruimtelijke) planvormingfase. U dient zelf na te gaan welke vergunningen nodig zijn om het plan te realiseren. Bij het hoogheemraadschap dient u wellicht een Watervergunning aan te vragen of een melding te doen. Meer informatie over de Watervergunning vindt u op <https://www.hhnk.nl/vergunningen>.

Gebruik alstublieft de knop ""**DIRECT AANVRAGEN**"" om uw aanvraag voor een digitale watertoets daadwerkelijk naar het hoogheemraadschap te versturen. Hiervoor is een eenmalige registratie benodigd.

2. Advies grootschalige plannen

Wat moet ik doen?

Het hoogheemraadschap wil bij dergelijke grootschalige plannen altijd betrokken worden. Het hoogheemraadschap verkent binnen dergelijke plannen graag zijn eigen doelen, belangen en eventuele samenwerkingsmogelijkheden.

3. Advies verharding en compenserende maatregelen >2000

Wat moet ik doen?

Een dusdanige toename van het verharde oppervlak heeft negatieve gevolgen voor het watersysteem. Het hemelwater stroomt versneld af en komt direct tot afvoer. Compensatie in de vorm van waterberging of infiltratie is noodzakelijk om deze negatieve effecten op te heffen. Bij een verhardingstoename van meer dan 2000 m² berekent het hoogheemraadschap aan de hand van diverse plangebiedkenmerken een specifiek compensatiepercentage.

Ruimtelijke adaptatie

Wij adviseren u om in het ontwerp van het plan het principe van ruimtelijke adaptatie op te nemen. Zo zou kunnen worden gedacht aan het aanbrengen van 'groene daken' op nieuwe gebouwen, eventueel met meervoudig ruimtegebruik en waterberging capaciteit. Ook kan bij bijvoorbeeld de aanleg van nieuwe parkeerplaatsen gebruik worden gemaakt van waterdoorlatende verharding met bijbehorende afvoer vertragende onderlaag of waterberging op straat en in verlaagde groenstroken.

Zie voor uitleg en inspiratie hierover: <http://www.ruimtelijkeadaptatie.nl>, <https://www.deltaprogramma.nl/themas/ruimtelijke-adaptatie>, <https://hhnk.klimaatatlas.net/> en <https://www.urbangreenbluegrids.com/>.

4. Waterkwaliteit en riolering (niet gemengd stelsel zd opw)

Wat moet ik doen?

In het plan wordt een gescheiden riolering aangelegd, waarbij het hemelwater wordt afgekoppeld van de riolering. Dit komt overeen met de basisdoelstelling van het hoogheemraadschap om het hemelwater van nieuwe oppervlakken zoveel mogelijk te scheiden van het afvalwater. Voorwaarde is wel dat het hemelwater als schoon kan worden beschouwd. Bij voorkeur wordt afstromend hemelwater van verharde oppervlakken eerst voorgezuiverd door een berm, wadi of bodempassage.

5. Geen verontreiniging

Wat moet ik doen?

U heeft aangegeven dat er binnen het plan geen sprake is van activiteiten die als gevolg kunnen hebben dat vervuild hemelwater naar het oppervlaktewater afstroomt. Het hemelwater kan dus als schoon worden beschouwd. Het is daarom niet doelmatig om het af te voeren naar de rioolwaterzuiveringsinrichting (RWZI). Dit betekent dat we voor de nieuwe ontwikkeling adviseren om een gescheiden stelsel aan te leggen.