

Notitie

Onderwerp: Verkeersafwikkeling Agriport Venster West en deelgebied B1

Projectnummer: 373101

Referentienummer: SWNL0262609

Datum: 19-06-2020

1 Inleiding & vraagstelling

In de 'Omgevingsvisie Hollands Kroon' van de gemeente Hollands Kroon zijn uitbreidingsgebieden aangegeven voor de werklocatie Agriport A7. De Omgevingsvisie is in het voorjaar van 2017 door gemeente Hollands Kroon vastgesteld.

In de Omgevingsvisie is gesteld dat als er voldoende aantoonbare behoefte is aan nieuwe bedrijfsground, uitbreiding van het bestaande bedrijventerrein Venster-West in noordelijke richting voor de hand ligt. De daaraan grenzende percelen zijn in eerdere plannen aangeduid als deelgebied B (met onderverdeling voor de percelen, van zuid naar noord, B1 t/m B3). De uitbreidingsrichting en het deelgebied zijn weergegeven in bijlage 1 van deze notitie.

Ten behoeve van een bestemmingsplan voor uitbreiding van het bestaande bedrijventerrein Venster West met deelgebied B1 voor de functie datacenter is de bestaande en toekomstige verkeerssituatie beschreven en beoordeeld, waarbij onder andere is beoordeeld of een aanpassing van de huidige wegenstructuur noodzakelijk (dan wel gewenst) is.

2 Uitgangspunten

De uitgangspunten voor de beoordeling zijn weergegeven in bijlage 2 van deze memo. Er zijn robuuste uitgangspunten aangehouden. Voor de verkeerscijfers van de nieuwe functie zijn getallen gebruikt zoals na afstemming met gemeente Hollands Kroon en provincie Noord-Holland bij recente verkeerstudies voor de werklocatie ook zijn aangehouden voor functies op de werklocatie waaronder grote datacenters.

Voor beantwoorden van de te beoordelen aspecten is gebruik gemaakt van relevante vuistregels en gebruikelijke beoordelingsmethoden. Als planjaar voor de beoordeling is 2030 aangehouden.

3 Te beantwoorden vragen

In kader van het aspect verkeer voor het bestemmingsplan 'Uitbreiding Agriport A7, deelgebied B' zijn de volgende vragen te beantwoorden:

Vraag 1: Welke intensiteit kan de bestaande zuidelijke ontsluitingsroute van het bedrijventerrein Venster-West verwerken bij een uitbreiding van terrein B1? Bij deze uitbreiding is beoordeeld dat 100% van het verkeer van/naar B1 (zoals aangeduid in bijlage 1) naar het zuiden worden ontsloten via de bestaande wegstructuur (Westlanderweg).

Vraag 2: Welke effecten zijn er aanvullend te verwachten voor de bereikbaarheid van nood- en hulpdiensten en openbaar vervoer, voor de verkeersveiligheid, afwikkeling van het fietsverkeer en het agrarisch verkeer en voor de verkeersleefbaarheid.

4 Resultaten

Op basis van de uitgangspunten zijn allereerst voor de beide terreinen (Venster West en deelgebied B1) de huidige en mogelijk toekomstige verkeersstromen bepaald. Deze zijn in bijlage 3 samengevat. De vermelde mogelijk toekomstige verkeersstromen in planjaar 2030 zijn gebruikt voor onderstaande beantwoording van de vragen.

4.1 Antwoord op vraag 1:

De hoofdontsluitingsstructuur van de werklocatie Agriport is in het rood aangegeven in figuur 3 in bijlage 1. In het zuiden is de werklocatie ontsloten op de rijksweg A7 via de N239 en in het noorden via de provinciale weg N242¹.

De bestaande ontsluitingsstructuur aan de zuidzijde van het bestaande bedrijventerrein Venster-West is een erfontsluitingsweg: de Westlanderweg. De Cultuurweg blijft afgesloten voor (gemotoriseerd) doorgaand verkeer. De uitbreiding van deelgebied B1 wordt volledig via de Westlanderweg (Venster-West) ontsloten.

In bijlage 1, figuur 3, is in het geel aangegeven op welke wijze de Westlanderweg, via de Nieuwelandeweg, is aangesloten op het Wagenpad en vandaar op de hoofdontsluitingsstructuur van de werklocatie. De hoofdontsluitingsstructuur (in het rood) biedt de keuze om in noordelijke of in zuidelijke richting te rijden:

- naar het noorden via de hoofdontsluitingsweg Flevoweg naar de N242 en de aansluiting op rijksweg A7 bij Middenmeer; of
- naar het zuiden via de 'Agriport' weg via de N239 en de aansluiting op de rijksweg A7, Medemblik.

¹ Voor de aansluiting op de N242 is een aanpassing (aanleg rotonde) in voorbereiding, zie https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Verkeer_vervoer/Projecten_Verkeer_en_Vervoer/N242_Agriport_bij_Middenmeer

Voor nood- en hulpdienst zijn tevens andere routes mogelijk die in bijlage 1, figuur 3, geel gestippeld zijn weergegeven. Dit zijn routes die gebruik maken van bestaande wegen, zoals de Cultuurweg of Oudelandeweg.

De verkeersbelasting van het bedrijventerrein en een uitbreiding zoals in bijlage 1 is aangeduid met 'B1' bedraagt 320 voertuigen per etmaal, of 36 (8+28) voertuigen in het drukste uur van de ochtendspits². Dit komt neer op een gemiddelde van ongeveer 1 voertuig per 2 minuten in het drukste uur. De avondspits is iets rustiger met 7+25=32 voertuigen in het drukste uur.

Omdat het bedrijventerrein Venster West en daaraan liggend terrein deels nog moet worden ontwikkeld, en via de Cultuurweg geen doorgaand gemotoriseerd verkeer mogelijk is, is de huidige verkeersintensiteit op de Westlandeweg nihil. Met de ontwikkeling van Venster-West en deelgebied B1 blijft de verkeersintensiteit op de Westlandeweg en Wagenpad ruim onder de grenswaarden (2.500 voertuigen per etmaal) zoals opgenomen in de CROW-richtlijnen van het Handboek Wegontwerp (zie ook bijlage 4). Er worden derhalve geen verkeerskundige knelpunten verwacht als 100% van het verkeer gegeneerd door Venster-West plus deelgebied B1 (320 mvt/etmaal) van de nieuwe ontwikkelingen ontsluiten via deze zuidelijke route richting de hoofdontsluitingsroute.

Op de hoofdontsluitingsroute ontstaan ook geen knelpunten. Uit verkeerstellingen (zie bijlage 3) blijkt dat er ruim voldoende restcapaciteit is op de hoofdontsluitingsroute Flevoweg (richting noorden) en Agriport (richting zuiden).

Voor de beoordeling van de effecten van de extra verkeersgeneratie op de aansluitingen met de provinciale wegen is in bijlage 3 ook inzichtelijk gemaakt wat de *extra* verkeersintensiteiten zijn tijdens het drukste uur. Op basis van deze analyse en de conclusie in voorgaande alinea, is het ook duidelijk dat deze toename van verkeer geen knelpunten gaat opleveren op de omliggende hoofdwegenstructuur (N239, N242 en A7, zie tevens evaluatie bijlage 3). Daarbij, de verbindingen vanuit verder weg gelegen woonkernen via de A7 zijn goed.

Op basis van voorgaande is de conclusie dat de relatieve toename van het verkeer beperkt is, ook ten opzichte van de overige intensiteiten op de kruisingen met de hoofdwegenstructuur. Daarmee worden geen knelpunten verwacht op de bestaande wegen en kruisingen.

4.2 Antwoord op vraag 2:

Met de beantwoording van vraag 1 zijn de belangrijkste aspecten voor de verkeersafwikkeling van bestemmingsverkeer beschreven en beoordeeld. Naast deze aspecten zijn nog enkele verkeerskundige aspecten beoordeeld: de bereikbaarheid, de verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid.

4.2.1 Bereikbaarheid

Aanvullend op de behandeling van de autobereikbaarheid (zie beantwoording vraag 1) wordt in deze paragraaf de bereikbaarheid van nood- en hulpdiensten, openbaar vervoer, agrarisch - en fietsverkeer beschreven.

² Zie bijlage 2 en 3

4.2.1.1 Nood- en hulpdiensten

De huidige verkeersstructuur verandert niet bij uitbreiding van deelgebied B1. Deelgebied B1 is op dezelfde manier bereikbaar als het bestaande bedrijventerrein Venster-West. Aanvullend wordt de huidige afsluiting van de Cultuurweg ter hoogte van de Wagentocht, die niet passeerbaar is, vervangen door een afsluiting die wel passeerbaar is voor nood- en hulpdiensten. Hiermee verbetert de bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten.

4.2.1.2 Openbaar vervoer

Langs de N242, nabij de rotonde bij Middenmeer, zijn bushaltes. Hier stoppen diverse bussen vanuit de richtingen van Leeuwarden (station), Alkmaar (station) en Hoorn (station). Middenmeer is dus per bus bereikbaar vanuit een wijde omgeving. Het ontwikkelingsgebied ligt op grote afstand (hemelsbreed circa 2,7 kilometer) van deze rotonde en bushaltes. Deze afstanden zijn te groot om te voet af te leggen. Er zijn daarom voorzieningen nodig om deze openbaar vervoer verbinding (optimaal) uit te kunnen nutten. Het gebruik van de fiets via de Cultuurweg ligt voor de hand. Er zijn nabij de bushalte (ten noorden van de N242) fietsparkeervoorzieningen beschikbaar³.

4.2.1.3 Fietsverkeer

De Cultuurweg maakt deel uit van een fietsroute voor schoolgaande fietsers en recreanten. Schoolgaande fietsers zijn fietsers woonachtig in de kernen in West-Friesland (zoals Abbekerk) die naar de middelbare school gaan in Wieringerwerf. Deze volgen de ANWB-routes door de Wieringermeerpolder. Recreanten volgen de fietsroutes, met bordjes aangegeven, via Wagenpad en Cultuurweg (zie ook bijlage 5).

Bij de realisatie van deelgebied B1 blijft de huidige bereikbaarheid voor fietsverkeer onveranderd via de bestaande ontsluitingsstructuur (zoals bestaande aangrenzende bedrijventerrein Venster-West nu ook bereikbaar is).

De ontwikkeling van deelgebied B1 leidt naar verwachting tot meer woon-werk fietsverkeer tussen deze locatie en onder andere (de fietsroutes langs) woonkern Middenmeer. Er zijn nu twee mogelijkheden om de N242 te kruisen:

- een onderdoorgang van de Alkmaarsebrug voor voetgangers en fietsers, aan de oostzijde van de Westfriesche vaart;
- een voetgangersoversteekplaats bij de rotonde prof. Ter Veeweg- N242-Cultuurweg. Fietsers kunnen hier ook (met de fiets aan de hand) oversteken.

Het is aan te bevelen om te onderzoeken of het vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid gewenst/vereist is om deze oversteek ook voor fietsverkeer (in twee richtingen) geschikt te maken.

Aanvullend kan uitbreiding of kwaliteitsverbetering van de stallingsvoorzieningen nabij de bushalte aan de zuidzijde van de N242 bijdragen aan de bevordering van de bereikbaarheid met fiets (en openbaar vervoer).

Al met al verandert de fietsbereikbaarheid van Agriport niet, vanuit omliggende woonkernen, door de ontwikkeling van deelgebied B1.

³ In voorgaande jaren is ook de ontsluiting voor openbaar vervoer aan de zuidzijde van de werklocatie (langs de N239) beoordeeld. Indien voldoende behoefte hiervoor kan worden vastgesteld zal de zuidzijde van de werklocatie op een (voor aansluitend fietsverkeer) geschikte locatie ook een halte wordt ingepast..

De bestaande en toekomstige fietsroutes zijn indicatief aangegeven in de kaart bijlage 5. Bij de ontwikkeling van de uitbreidingsgebieden zijn er mogelijkheden om deze bestaande fietsinfrastructuur nog te verbeteren en dit kan in de uitvoeringsfase van de ontwikkeling worden uitgewerkt.

4.2.1.4 Afwikkeling agrarisch verkeer

Omdat er geen wijzigingen plaatsvinden aan de wegen voor agrarisch verkeer, blijft de bereikbaarheid voor deze doelgroep onveranderd.

4.2.1.5 Gezamenlijke vervoersalternatieven

Op de locatie wordt gebruik gemaakt van gezamenlijke vervoersalternatieven. Werkgevers halen werknemers op in bussen of stellen werknemers auto's beschikbaar om gezamenlijk te pendelen van verblijf naar werkplaats. Voor personeel wordt carpooling ook aangemoedigd. Naar behoefte kunnen dergelijke gezamenlijke vervoersmogelijkheden verder worden geoptimaliseerd, waarbij in deze notitie (mede gegeven de hygiënemaatregelen) is aangenomen dat persoonlijk vervoer mogelijk is en in hoofdzaak gebruikt zal worden.

4.2.2 Verkeersveiligheid

Op het bestaande bedrijventerrein Venster-West zijn de wegen duurzaam veilig ingericht. Dat geldt eveneens voor de zuidelijke ontsluitingsstructuur, waarbij langs de Flevoweg een vrijliggend fietspad is aangelegd. Momenteel maken fietsers ter hoogte van deelgebied B1, samen met het overige verkeer, ook gebruik van de Cultuurweg. De Cultuurweg is (en blijft) afgesloten voor gemotoriseerd doorgaand verkeer.

Op de erftoegangswegen in en rondom het plangebied blijven de verkeersintensiteiten ruim binnen de grenswaarden die gelden voor erftoegangswegen. Op basis van de intensiteiten zijn ondanks de licht veranderende verkeersintensiteiten geen problemen te verwachten met betrekking tot verkeersveiligheid op de wegvakken. Het valt te overwegen om nabij de rotonde Middenmeer een fietsoversteek nader te onderzoeken.

De nieuw te ontwikkelen gebieden leiden tot meer verkeer waaronder een deel vrachtverkeer. Doordat op erftoegangswegen fietsers gebruik maken van dezelfde rijbaan, kan dit mogelijk tot een toename van conflicten leiden. Omdat de toename van verkeer klein is, verandert de verkeersveiligheid niet kwantificeerbaar. Wel kan het gevoel van onveiligheid toenemen (subjectieve veiligheid). In de uitvoeringsfase kan waar nodig (zoals voor de Cultuurweg) bij de weginrichting hiermee rekening worden gehouden.

Met het oog op de verwachte intensiteiten worden geen knelpunten verwacht ten aanzien van de verkeersveiligheid op de ontsluitende wegen.

4.2.3 Verkeersleefbaarheid

De verkeersintensiteiten op de wegen in het plangebied zijn dermate laag dat geen problemen worden verondersteld met betrekking tot de verkeersleefbaarheid.

In de oorspronkelijke plannen is het verkeer vanuit Venster-West al toegerekend aan de verkeersinfrastructuur die inmiddels is gerealiseerd. Hierbij zijn destijds hogere kencijfers gehanteerd. Bij realisatie van fase B1 is de verkeerstoename gering en past binnen de berekeningen die voor de werklocatie Agriport A7 worden gehanteerd. Bij de beantwoording van vraag 1 is dit ook cijfermatig aangetoond.

De effecten van de 'uitbreiding deelgebied B1' op de in dit hoofdstuk besproken thema's zijn daarmee zeer beperkt en leiden niet tot verkeerskundige knelpunten.

Verantwoording

Titel	Verkeersafwikkeling Agriport deelgebied B1
Projectnummer	373101
Referentienummer	SWNL0262609
Revisie	D01
Datum	19-06-2020

Auteur	Ross Ruiter
E-mailadres	Ross.ruiter@sweco.nl

Gecontroleerd door	Reza Kamerbeek
--------------------	----------------

Paraaf gecontroleerd



Goedgekeurd door

Linda van Soerland

Paraaf goedgekeurd

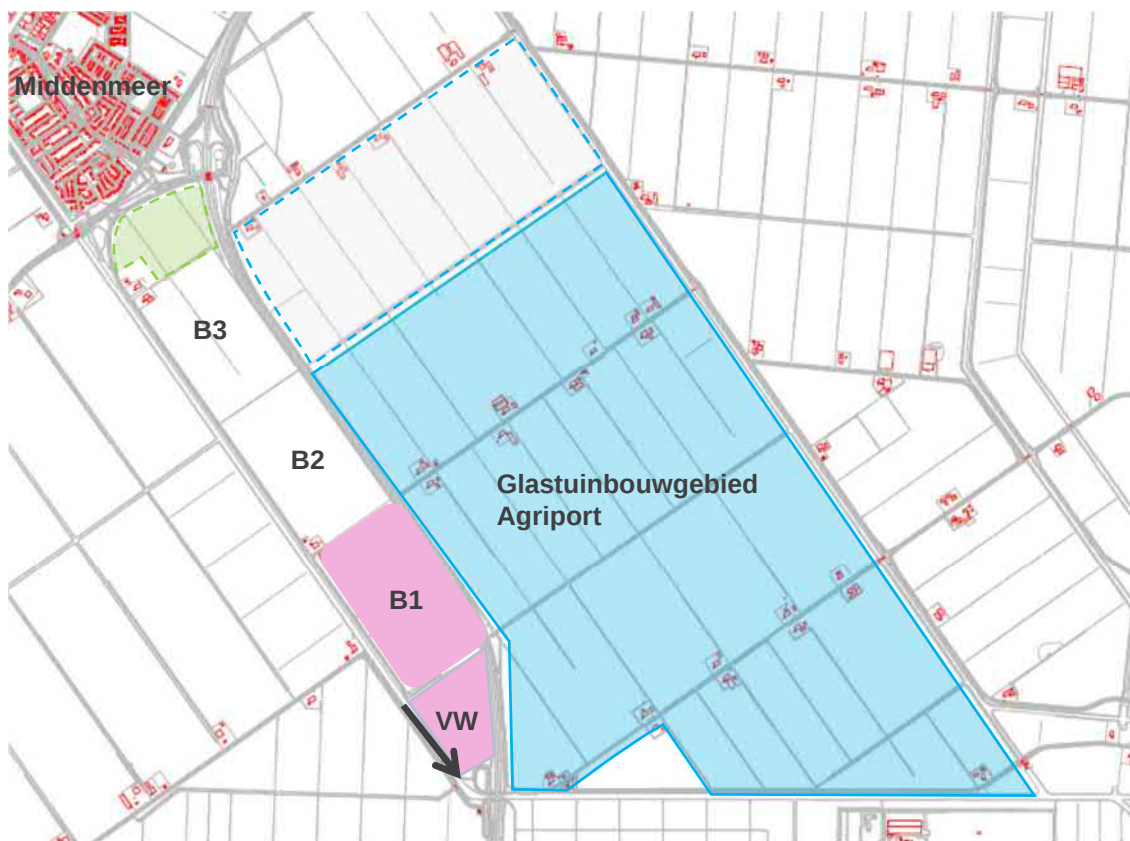


Bijlage 1. Situatie studiegebied en kruisingen



Figuur: Uitbreidingsgebieden Agriport A7.

Figuur 1. In de linker figuur is de uitbreidingsrichting van het bestaande bedrijventerrein Venster West weergegeven (Bron: Omgevingsvisie Hollands Kroon).



Figuur 2. Glastuinbouwgebied Agriport en bestaande bedrijventerrein Venster-West (VW) met aangrenzende deelgebied B (bestaande uit gebieden B1 t/m B3).. Indicatief is deelgebied B1 aangegeven als uitbreiding van het bestaande bedrijventerrein Venster-West. Zie figuur 3 voor ontsluiting VW en B1.



Figuur 3. Ontsluitingsroutes werklocatie Agriport en Venster-West plus deelgebied B1

Bijlage 2. Uitgangspunten

Ten behoeve van het beantwoorden van de vragen in het hoofddocument, zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd⁴:

1. Bedrijventerrein Venster-West heeft een oppervlak van 14 ha bruto (exclusief water). Hiervan is circa 2 ha ingericht en nog 12 ha beschikbaar is. Voor het terrein is bij de ontwikkeling rekening gehouden met een verkeersgeneratie van 17 mvt/ha (netto) per etmaal. De vormgeving van de wegenstructuur is hierop ontworpen en voor de ontsluiting is hier al rekening mee gehouden. Voor deze beoordeling wordt voor het bestaande bedrijventerrein Venster West een verkeersgeneratie aangehouden van 5 mvt/ha(bruto) per etmaal⁵ voor de gehele 14 ha bruto. We gaan uit van een verkeersgeneratie van 70 voertuigen per etmaal.
2. In het uitbreidingsgebied B1 (zoals aangeduid in bijlage 1) zal waterberging moeten worden gerealiseerd als compensatie voor verharding. Deze waterberging (circa 5 ha) leidt tot minder uitgeefbare grond. Met dit verlies aan uitgeefbaar gebied wordt vooralsnog geen rekening gehouden voor het bepalen van de verkeersintensiteit als gevolg van de ontwikkeling van deze uitbreidingsgebieden. In de praktijk zal de verkeersgeneratie van gebied B1 dus lager uitvallen.
3. Uitbreidingsgebied 'B1' heeft een bruto oppervlakte van circa 50 ha (inclusief water). Voor deze stap wordt rekening gehouden met een maximale verkeersgeneratie van 5 mvt/ha (bruto) per etmaal, dus 250 mvt/etmaal.
4. In eerdere afspraken is reeds rekening is gehouden met een ontwikkeling van 6,3 netto hectare met een verkeersgeneratie van 17 mvt/ha per etmaal. Dit komt neer op 107 mvt/etmaal die reeds zijn opgenomen in de afspraken omtrent de aansluiting met de N239⁵. Ten aanzien van de gemaakte afspraken is er dus een feitelijke toename van $70+250-107 = 213$ mvt/etmaal
5. Als extra robuustheid wordt voor de verkeergeneratie van B1 aangenomen geheel in de dagdienst afgewikkeld te worden. In de praktijk wordt echter een andere verkeersverdeling verwacht van 200 (dag), 25 (avond) en 25 (nacht) voor een groter datacenter.

⁴ In het verkeersonderzoek voor o.a. milieueffectrapportages zijn verkeerscijfers voor de locatie opgenomen. Deze gegevens zijn geëvalueerd (o.a. op basis van tellingen) en samengevat in een rapport opgesteld voor een recent uitgevoerd onderzoek, zie 'Uitgangspunten en randvoorwaarden, verkeersstudie N239', RHDHV, 03-10-2016. De daarin opgenomen verkeerscijfers, o.a. voor grotere datacenters, zijn afgestemd met gemeente Hollands Kroon en provincie Noord-Holland. Deze samenvatting is tevens gebruikt voor de samenvatting van uitgangspunten in deze bijlage en de gegevens en evaluatie opgenomen in bijlage 3.

⁵ Functies op de werklocatie Agriport die mogelijk ontwikkeld zouden kunnen worden in het betrokken gebied hebben een verwachte verkeersgeneratie van 4 tot 5 mvt/ha(bruto) per etmaal. Voor een robuuste beoordeling is 5 mvt/ha(bruto) per etmaal aangehouden.

6. De Cultuurweg is in de huidige situatie afgesloten voor doorgaand verkeer. Dit blijft gehandhaafd en 'B1' zal volledig via de Westlanderweg worden ontsloten richting de hoofdontsluitingsstructuur.
7. Voor de volgende benodigde gegevens maken wij gebruik van de gegevens zoals eerder aangehouden voor verkeer van/naar de werklocatie Agriport:
 - a. Spits woon-/werkverkeer gelijktijdig. De 2 uur spitsintensiteit ochtend 20% en avond 18% van de etmaalintensiteit. De maximale 1-uur spits is (voor ochtend en avond) 55% van 2 uur spitsintensiteit. De 1-uur spits bedraagt hiermee concreet 11% voor de ochtend en 10% in de avond.

Bijlage 3. Verkeersstromen van en naar Agriport A7

De in bijlage 1 en 2 samengevatte uitgangspunten leiden tot de volgende verkeersstromen:

Venster West (VW):	Nieuw	Eerdere afspraken*
Bruto ha	14	6,3 (netto)
Verkeersgeneratie [mvt/etmaal]	5	17
Intensiteit [mvt/etmaal]	70	107
Intensiteit ochtendspitsuur (11%)	8	12
Intensiteit avondspitsuur (10%)	7	11

*zie bijlage 2 punt 4

Deelgebied B1:	Nieuw
Bruto ha	50
Verkeersgeneratie [mvt/etmaal]	5
Intensiteit [mvt/etmaal]	250
Intensiteit ochtendspitsuur (11%)	28
Intensiteit avondspitsuur (10%)	25

Gebied	Mvt/etmaal
Venster-West	70
Deelgebied B1	250
Eerdere afspraken VW	-107
Feitelijke toename	213

Intensiteiten hoofdontsluitingsroute

Uit verkeerstellingen in de afgelopen jaren (bron: zie voetnoot 4) blijkt:

- dat in 2015 de intensiteit op de Flevoweg 1.075 ritten per gemiddelde werkdag was. Rekening houdend met autonome groei van 1,5% zou dit anno 2030 circa 1.300 ritten per gemiddelde werkdag zijn. Indien we aannemen dat in 2030 de werklocatie volledige is bebouwd en in gebruik is zal dit circa 1.400 mvt per etmaal zijn.
- dat de intensiteit op de Agriport richting en ter hoogte van de aansluiting N239 in 2015 is bepaald op 2.641 ritten per gemiddelde werkdag zijn. Rekening houdend met autonome groei van 1,5% zijn dit anno 2030 circa 3.300 ritten per gemiddelde werkdag, wat goed

overeenkomt met de situatie dat de gehele locatie in gebruik is waarvoor een etmaal intensiteit van maximaal 3.232 mvt per etmaal (richting de N239) is bepaald.

Evaluatie intensiteiten aansluiting N239 (en N242):

In eerdere studies voor de werklocatie zijn verkeersintensiteiten bepaald voor de diverse functies en deelgebieden van de werklocatie⁶. Dit is mede gebruikt voor het bepalen van de piekbelasting van de ontsluitingen van de werklocatie op de N239 (of N242). Hieronder wordt kort toegelicht op welke wijze de uitbreiding van Venster West met deelgebied B1 voor de functie datacenter hierop van invloed is:

- In eerdere studies voor de aansluiting op de N239 en N242 is voor de berekeningen afgesproken dat het verkeer, gegeneerd door de functies tussen de Westfriesche vaart en de Tussenweg, voor 60% afwikkelt naar het zuiden (via N239) en voor 40% naar het noorden (via N242).
- In eerdere studies is voor het bestaande bedrijventerrein Venster-West gerekend met 6,3 ha netto uitgeefbaar bedrijventerrein en 17 mvt/ha (netto) per etmaal. Oftewel een etmaalintensiteit van 107 motorvoertuigen. De huidige wegen en kruisingen zijn hierop, plus een extra robuustheid, ontworpen en aangelegd. Uitgaande van de eerdergenoemde verdeling leidt dit tot:
 - 64 mvt/etmaal in zuidelijke richting (60%) en
 - 43 mvt/etmaal in noordelijke richting (40%).
- Hiervoor is berekend dat voor het bestaande bedrijventerrein Venster West plus de uitbreiding met deelgebied B1 in de eindsituatie 320 (70+250) mvt/etmaal worden gegeneerd. Uitgaande van de eerdergenoemde verdeling leidt dit tot:
 - 192 mvt/etmaal in zuidelijke richting (60%) en
 - 128 mvt/etmaal in noordelijke richting (40%).
- Op basis van deze cijfers is af te leiden dat de uitbreiding van deelgebied B1 leidt tot 213 mvt/etmaal (320 minus 107 mvt/etmaal), bovenop de voor Venster West al voorziene intensiteiten. Uitgaande van de eerdergenoemde verdeling leidt dit tot:
 - 128 mvt/etmaal extra verkeer in zuidelijke richting (60%) en
 - 85 mvt/etmaal extra verkeer in noordelijke richting (40%).
- Omgerekend naar de spitsuren (11%, zie bijlage 2 voor onderbouwing) leidt dit tot de volgende intensiteiten:
 - 13 mvt/ochtendspitsuur extra verkeer op de kruising bij de N239 (gemiddeld 1 auto per 4,5 minuten) en
 - 9 mvt/ochtendspitsuur extra verkeer op de kruising bij de N242 (gemiddeld 1 auto per 6,5 minuten).
- Uit de kruispuntstromen van eerdere studies blijkt dat de toename van 13 mvt/ochtendspits in 2030 in alle scenario's zeer beperkt (minder dan 4 procent) bedraagt aan de belasting (indien we er vanuit gaan dat alle 13 motorvoertuigen vanaf de N239 richting Agriport rijden)
- Ten slotte wordt opgemerkt:
 - Dat hierboven al aangegeven is dat het uitgeefbaar terrein in deelgebied B1 minder zal zijn dan in de berekening aangehouden en tevens een deel van het verkeer voor een datacenter in de avond of nacht plaatsvindt. Hierdoor zal de beperkte toename

⁶ Zie tevens voetnoot 4 bijlage 2

van piekbelasting nog circa 30% lager zijn dan vermeld (circa 10% minder voor de terreinbenutting en 20% voor de verkeersverdeling over het etmaal);

- Dat in het ontwerp van de ontsluiting op de N239 rekening is gehouden met robuuste aannames, een robuustheidsopslag en onzekerheidsopslagen. (overeenkomend met robuustheidsopslag van tenminste 10-20% (300-500 mvt/etmaal) op de N239. De bovengenoemde 'worst case' 128 mvt/etmaal voor deelgebied B1 (die zeer waarschijnlijk dus nog lager zal zijn) valt ruim binnen deze marge;
- Dat de piekstromen van Agriport en het 'reguliere' verkeer op de N239 en N242 in de ochtendspits niet samenvallen. Uit de eerdere studie blijkt dat de piek van Agriport in de ochtend 1 uur eerder is. Dan het reguliere verkeer. Met andere woorden, het ligt niet in de lijn der verwachting dat alle 13 extra motorvoertuigen in de spits voor deelgebied B1 tijdens de piekdrukke gebruik maken van de aansluiting N239-Agriport (of de aansluiting N242-Flevoweg).

Bijlage 4. Input en resultaten verkeerskundige vuistregels

In de richtlijnen voor wegontwerp van het CROW zijn geen hele harde grenzen gesteld ten aanzien van acceptabele hoeveelheden verkeer voor verschillende typen wegen. Bij erftoegangswegen worden deze grenzen vaak aangegeven bij het wel of niet toepassen van fietsvoorzieningen.

Ook hierbij is het dan weer van belang om welk type erftoegangsweg het gaat. De wegen bij de zuidelijke ontsluiting van Venster-West betreffen type 1 wegen.

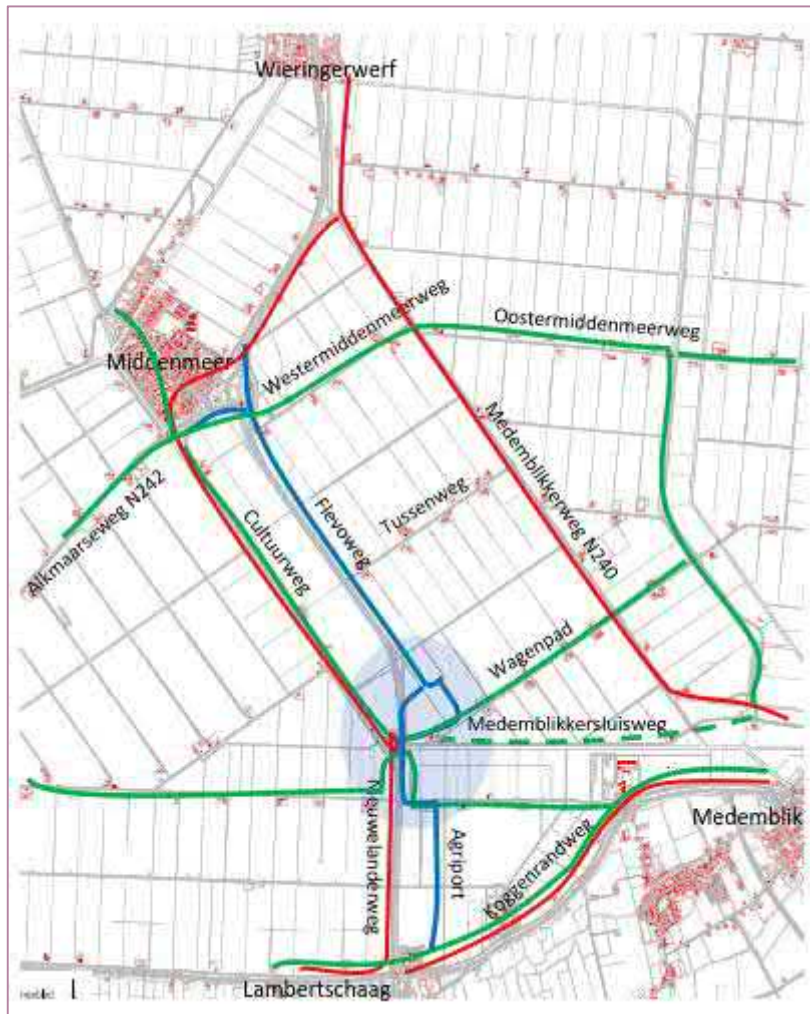
In het handboek Wegontwerp – erftoegangswegen wordt de intensiteit hoog genoemd bij een intensiteit van 5-6.000 mvt/etmaal op een erftoegangsweg type 1. Bij de laagste type erftoegangsweg (type 2) worden voorzieningen voor de fiets als wenselijk benoemd bij intensiteiten tot 2.500 mvt/etmaal.

Volgens de uitgangspunten betreft de etmaalintensiteit op de zuidelijke ontsluiting via de Westlanderweg bij Venster West circa 320 voertuigen per etmaal (70+250). Deze waarde ligt duidelijk lager dan de hoge intensiteit zoals hierboven genoemd.

Volgens de tellingen (zie bijlage 3) blijkt dat ook op de hoofdontsluitingsroute ruim voldoende restcapaciteit aanwezig is om het extra verkeer af te wikkelen

320 voertuigen per etmaal leidt tot circa 36 voertuigen in het drukste uur van de ochtendspits. Dit komt neer op gemiddeld 1 voertuig per 2 minuten.

Bijlage 5. Kaart met fietsroutes



Rood: ANWB lange afstand fietsroutes en tevens routes voor schoolgaande fietsers vanuit Medemblik of Lambertuschaag/Abbekerk van/naar middelbare school Wieringerwerf.

Groen: Recreatieve fietsknooppuntenroutes. De route via Wagenpad kent ook een (niet bewegwijzerd) alternatief via de Medemblikkersluisweg.

Blauw: De utilitaire fietsroute voor de locatie Agriport op/langs de hoofdontsluitingswegen voor de locatie. Langs deze route ligt grotendeels een vrijliggend fietspad.

Notitie

Onderwerp: Oversteekbaarheid N242 voor fietsverkeer van en naar Agriport A7

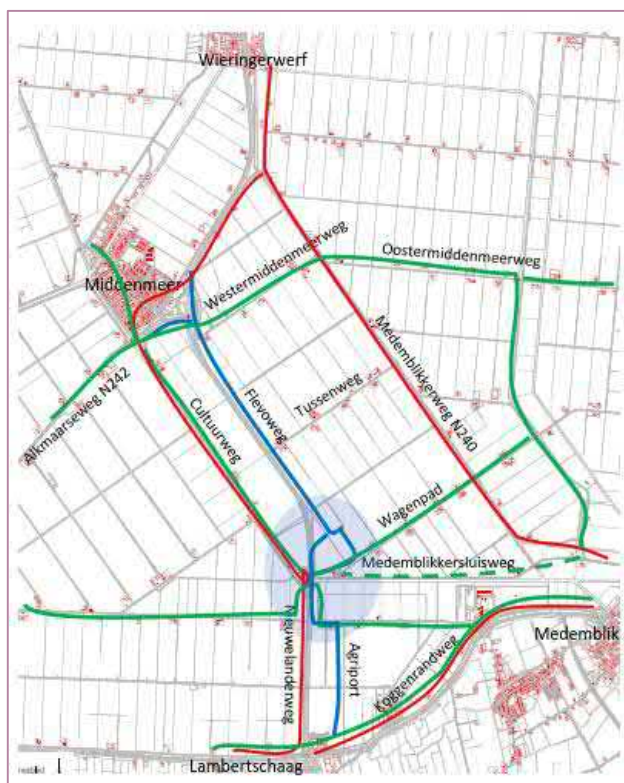
Projectnummer: 373101

Referentienummer: SWNL0268515

Datum: 09-11-2020

1 Inleiding & vraagstelling

De N242 ligt als provinciale weg tussen de woonkernen Wieringerwerf/Medemblik en de werklocatie Agriport A7. Fietsers tussen beide herkomsten/bestemmingen kruisen deze belangrijke provinciale weg. In de notitie 'Verkeersafwikkeling Agriport Venster West en deelgebied B1', Sweco, van 17 april 2020 is een eerste beoordeling gegeven van de oversteekbaarheid van de N242 voor fietsverkeer tussen Middenmeer en de werklocatie Agriport A7 (hierna AA7). Daarin is ook onderstaande kaart met fietsroutes aangegeven.



Legenda:

Rood: ANWB lange afstand fietsroutes en tevens routes voor bijvoorbeeld schoolgaande fietsers vanuit Medemblik of Lambertschaag/Abbekerk van/naar middelbare school Wieringerwerf.

Groen: Recreatieve fietsknooppuntenroutes. De route via Wagenpad kent ook een (niet bewegwijzerd) alternatief via de Medemblikersluisweg.

Blauw: De utilitaire fietsroute voor de locatie Agriport op/langs de hoofdontsluitingswegen voor de locatie. Langs deze route ligt grotendeels een vrijliggend fietspad.

In onderhavige notitie gaan we specifiek in op de routes die fietsers en voetgangers volgen om vanuit Middenmeer bij AA7 te kunnen komen. De focus ligt hierbij op de kern Middenmeer omdat dit de meest nabijgelegen woonkern is voor werknemers werkzaam op AA7 en bij deze kern de hoofdwegen N242 en Rijksweg A7 gekruist moeten worden.

In de huidige situatie zijn er drie 'kruisingen' met de N242 en de Rijksweg A7 (zie ook de onderstaande kaart):

1. Onder de N242 en Alkmaarse brug.
2. Onder de A7.
3. Nabij de bestaande rotonde bij de Prof. Ter Veenweg.

Locaties 1 en 2 zijn fietstunnels onder de respectievelijk N242 en A7. Locatie 3 is nu nog geen fietsoversteekplaats, maar een voetgangersoversteekplaats bij de bestaande rotonde. In paragraaf 3.3 beschrijven we wat er nodig is om hier een veilige fietsoversteekplaats te realiseren.



2 Uitgangspunten

Bij de beoordeling van de fietsoversteekplaatsen hanteren we de volgende uitgangspunten:

- Verkeersintensiteiten N242 volgens de meest recente telgegevens van de provincie Noord-Holland (werkdagemaalintensiteit):
 - Ten westen van rotonde N242 - prof. Ter Veenweg / Cultuurweg: 8.200 motorvoertuigen (geteld 2019).
 - Tussen rotonde N242 - prof. Ter Veenweg / Cultuurweg en westelijke op-/afrit A7: 11.300 motorvoertuigen (geteld 2019).
 - Tussen westelijke en oostelijke op-/afrit A7: 11.000 motorvoertuigen (inschatting provincie).
- Verkeersintensiteiten op parallelweg N242 zijn niet bekend.
- Vigerende ERBI van de provincie Noord-Holland (versie 2019-V2.0).
- Fietsroutes zoals weergegeven in het figuur op bladzijde 1 van deze notitie.
- Fietsvoorzieningen zoals beschikbaar onder andere op AA7:
 - (Vrijliggend) fietspad, in twee richtingen bereden, langs de Flevoweg (in principe geheel vrijliggend tot aan de fietstunnel onder de rijksweg A7, zie ook hieronder).
 - Cultuurweg blijft afgesloten voor (gemotoriseerd) doorgaand verkeer.
- Fietsongevallen zijn opgevraagd uit ViaStat voor de periode 2014-2019. ViaStat is een landelijke database met alle geregistreerde ongevallen in Nederland.
- Bij de oostelijke toe-/afrit van de A7 wordt een nieuwe rotonde gerealiseerd conform onderstaande figuur. (bron: website provincie Noord-Holland, 2019). Met een rode stippellijn is aangegeven dat in deze plannen het bestaande vrijliggend fietspad langs de Flevoweg wordt doorgetrokken tot aan de fietstunnel onder de A7 (zie locatie 2 in het figuur op pagina 1).



3 Resultaten analyse

3.1 Locatie 1: fietstunnel N242

Locatie 1 betreft een fietstunnel onder de N242, uitsluitend geschikt voor fietsverkeer en voetgangers. Aan de zuidzijde sluit dit fietspad aan op de zuidelijke parallelweg Alkmaarseweg (erftoegangsweg 60 km/u). Aan de noordzijde sluit dit fietspad aan op de 30-zone in de straat Schorrekruid of de noordelijke parallelweg Alkmaarseweg (erftoegangsweg 60 km/u).

Op en langs de erftoegangswegen zijn geen fietsvoorzieningen aanwezig. Dit komt overeen met de vigerende ontwerprichtlijnen van het CROW.

Deze route bestaat al lange tijd en is derhalve bekend bij de lokale gebruikers. Voordeel van deze route is dat deze leidt over 30 km/u-wegen, vrijliggende fietspaden en 60 km/u-wegen met lage intensiteiten. Deze wegen zijn bedoeld om het verkeer 'te mengen'.

In de periode 2014-2019 zijn geen ongevallen op deze locatie geregistreerd waarbij (brom)fietsers betrokken waren.



3.2 Locatie 2: fietstunnel A7

Locatie 2 betreft een fietstunnel onder de A7, uitsluitend geschikt voor fietsverkeer (en voetgangers). Aan de oostzijde sluit dit fietspad aan op het (toekomstige) vrijliggende fietspad langs de Flevoweg. Aan de westzijde bij de Hoornseweg in de woonkern Middenmeer. Bij de Hoornseweg heeft de fietser de keuze om over te steken naar het vrijliggende fietspad langs de Hoornseweg te volgen of om de 30-zone in de Dr. Hoogkamerlaan in te rijden.

Voor deze route geldt nagenoeg hetzelfde als voor de route via oversteeklocatie 1. Ook deze route bestaat al geruime tijd en is derhalve bekend bij de lokale gebruikers. Waar de vorige route via de westzijde loopt, gaat deze via de oostzijde van Middenmeer. Het voordeel van de vorige route is dat deze route bijna geheel via vrijliggende fietspaden loopt. Er is dus geen menging met andere verkeersoorten. Daarmee is de conclusie van deze route dat deze veiliger is dan de eerste route.

In de periode 2014-2019 zijn geen ongevallen op deze locatie geregistreerd waarbij (brom)fietsers betrokken waren.



3.3 Locatie 3: huidige oversteekplaats voetgangers N242 – prof. Ter Veenweg

Locatie 3 is nu nog geen fietsoversteek. Er zijn ook geen fietspaden aanwezig aan beide zijden van deze oversteek. Deze oversteekplaats is uitsluitend voor voetgangers, met name bedoeld voor het kunnen bereiken van de bushalte aan de zuidzijde van de N242 en onderdeel van de wandelroute langs de Cultuurweg¹.

Oversteken op deze locatie leidt tot de kortste verbinding tussen Middenmeer en AA7 (Cultuurweg). En omdat er al een verhard voetpad is aangelegd, wordt aangenomen dat deze route wel al gebruikt wordt door fietsers die:

- de fiets gebruiken om bij de (fietsenstallingen bij de) openbaar vervoer haltes te komen, dan wel
- niet om willen fietsen via route 1 en 2.

Aan de noordzijde rijden de fietsers grotendeels via een vrijliggende fietspad van/naar deze locatie. Aan de zuidzijde van de N242 leidt deze route via de Cultuurweg (60 km/u).

In de periode 2014-2019 zijn geen ongevallen op deze locatie geregistreerd waarbij (brom)fietsers betrokken waren.

De rotonde voldoet aan de vigerende ontwerprichtlijnen van de provincie Noord-Holland (ERBI versie 2019-v2.0): de middengeleiders zijn 4 meter breed. De oversteekplaats ligt, volgens de intensiteitsgegevens van de provincie, aan de tak met de laagste intensiteiten op de N242 (zie ook de uitgangspunten).

Op deze locatie is nu nog geen oversteekplaats voor fietsers maar wordt vermoedelijk wel gebruikt door fietsers. Wanneer nader onderzoek dit zou uitwijzen, is deze rotonde te reconstrueren tot fietsoversteekplaats conform ERBI. Dit is in bijlage 1 beschreven.



¹ Zie tevens <https://middenmeerinbeweging.nl/>.

3.4 Fietsroutes tussen N242 en AA7

Er zijn twee fietsroutes tussen de N242 en AA7. Dit zijn de Cultuurweg en het (toekomstige) fietspad langs de Flevoweg. Beide routes worden nu ook al gebruikt en dit verandert niet:

- De Cultuurweg maakt deel uit van een fietsroute voor schoolgaande- en recreatieve fietsers. Schoolgaande fietsers zijn fietsers woonachtig in de kernen in West-Friesland (zoals Abbekerk) die naar de middelbare school gaan in Wieringerwerf. Deze volgen de ANWB-routes door de Wieringermeerpolder. Recreanten volgen de fietsroutes, met bordjes aangegeven, via Wagenpad en Cultuurweg. De Cultuurweg is en blijft afgesloten voor (gemotoriseerd) doorgaand verkeer.
- De Flevoweg is een tweede route. In tegenstelling tot de Cultuurweg ligt deze ten oosten van de A7. Ten zuiden van de kruising met de Cultuurweg is deze reeds voorzien van een vrijliggend fietspad. Deze route wordt ook gebruikt door fietsers van/naar Wieringerwerf. Met de aanleg van een nieuw vrijliggend fietspad tussen de Cultuurweg en de fietstunnel onder de A7 heeft deze route tussen Middenmeer en AA7 over het gehele traject een vrijliggend fietspad.

Mogelijk neemt het aantal fietsers toe als gevolg van de toename van het aantal werknemers op AA7. Op basis van het huidige gebruik en de ligging van de oversteeklocaties 1, 2 en 3 ten opzichte van de routes via de Cultuurweg is het aannemelijk dat:

- Fietsers die tussen Middenmeer en AA7 rijden via de route Flevoweg, altijd via de fietstunnel onder de A7 rijden.
- Fietsers die tussen Middenmeer en AA7 rijden via de route Cultuurweg, altijd via de fietstunnel onder de N242 bij de Alkmaarse brug (of eventueel 'illegaal' via de voetgangersoversteekplaats bij de rotonde) rijden.

4 Conclusie

Op basis van het voorgaande wordt geconcludeerd dat er twee veilige fietsroutes met fietstunnels zijn (en blijven) tussen Middenmeer en AA7. Aangezien er qua aantallen fietsers niet hele grote verschuivingen verwacht worden, is dit voldoende voor de relatie Middenmeer-AA7.

Verantwoording

Titel	Oversteekbaarheid N242 voor fietsverkeer van en naar Agriport
Projectnummer	373101
Referentienummer	SWNL0268515
Revisie	Definitief
Datum	09-11-2020

Auteur	Reza Kamerbeek
E-mailadres	Reza.kamerbeek@sweco.nl

Gecontroleerd door	
Paraaf gecontroleerd	Ross Ruiter

Goedgekeurd door	
Paraaf goedgekeurd	Willem Scheper

Bijlage 1 Opwaarderen oversteekplaats bij rotonde?

Aan de oostzijde van de rotonde N242 prof. Ter Veenweg is nu alleen een voetgangersoversteekplaats (zie ook onderstaand figuur). Het is niet bekend of deze nu al door fietsers gebruikt wordt als oversteekplaats. Dat is niet ondenkbaar, omdat het een directe en korte route is tussen Middenmeer en de Cultuurweg, AA7 en de bushaltes langs de N242.

Wanneer ooit overwogen wordt om deze oversteekplaats ook geschikt te maken voor fietsers is een aanpassing nodig van de oostelijke tak. Hierbij moeten de richtlijnen van de ERBI gevolgd worden. Het optimaliseren van de bereikbaarheid van deze haltes voor fietsers kan het positieve effect hebben van een toename van het openbaar vervoer gebruik.

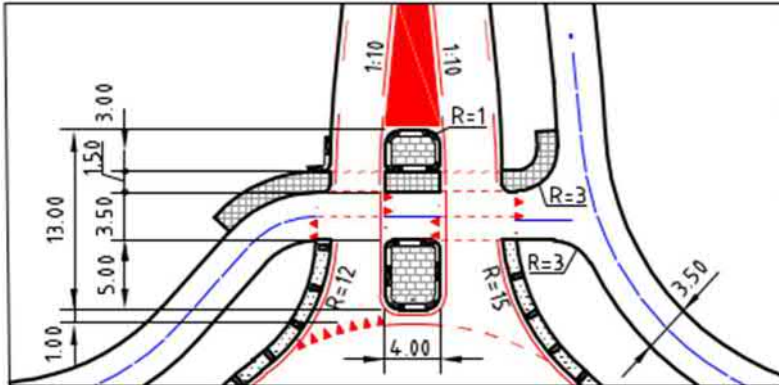
In deze bijlage staat beknopt aangegeven welke aanpassingen nodig zijn, om een fietsoversteekplaats te realiseren conform de huidige ERBI-richtlijnen.

Welke aanpassingen zijn dan nodig?

De middengeleider op de rotonde voldoet qua breedte aan de vigerende ontwerprichtlijnen van de provincie Noord-Holland. Wat ontbreekt is voldoende lengte van de middengeleider en fietspaden van en naar deze oversteekplaats. Zie ook blauwe pijlen in nevenstaande figuur.



In de ERBI staat het volgende principe voor de toe te passen oversteekplaats:



De breedte van de middengeleider N242 voldoet hieraan. De lengte van de middengeleider voldoet niet. Deze bedraagt nu circa 9 meter. Deze moet worden aangepast naar bovenstaande figuur.

Wanneer deze principe-vormgeving strikt wordt gevolgd betekent dit dat de middengeleider 5 meter langer moet worden. Gevolg hiervan is dat de N242 over een nader te bepalen lengte verbreed moet worden. Dit heeft tevens gevolgen voor de bestaande bushalte (zie linker principeschets hieronder). Dit kan voorkomen worden wanneer de extra lengte 'gevonden' kan worden in het huidige puntstuk (zie rechter principeschets hieronder). De mogelijkheden en wenselijkheid hiervan moeten in overleg met de provincie Noord-Holland vastgesteld worden.

