

Bijlagenboek 6.4

Notitie beoordeling verkeersveiligheid

Aan Erica Nijpels

Kopie aan

Van
Marieke Klaver

Datum
1 mei 2018

Documentnummer
AMMD-005942
(18.0214832)

Ten behoeve van de versterking Markermeerdijken tussen Hoorn en Amsterdam worden de aanwezig wegen , fietspaden en wandelverbindingen in het projectgebied op onderdelen aangepast en/of uitgebreid.

Door Goudappel Coffeng is een onafhankelijke toets uitgevoerd naar de verkeersveiligheid in het projectgebied zowel tijdens de bouw als na de realisatie.

In dit rapport d.d. 16 mei 2018 met kenmerk HHR009/Gth/0038.02 is een aantal aanbevelingen gedaan. In onderstaande tabel wordt aangegeven hoe de Alliantie met de aanbevelingen omgaat.

Nr.	Ontwerp principes	Actie/aanpassing
1.	Het begrip fietspad alleen gebruiken als sprake is van fysieke scheiding van het autoverkeer.	Het begrip fietspad wordt in de planproducten ook gebruikt om de doorgaande fiets/wandelverbinding aan te duiden. Dit wordt niet aangepast in de planproducten.
2.	Bij een duidelijke zichtrelatie tussen fietspad en rijbaan een visuele afscheiding maken tussen rijbaan en het niet verplichte fietspad, waardoor ook dat fietspad meers als een solitair fietspad wordt ervaren en niet als onderdeel van de weg.	Deze aanbeveling wordt in de verdere uitwerking meegenomen, wanneer het een duidelijke zichtrelatie tussen de rijbaan en het niet verplichte fietspad betreft en deze beide zijn gelegen op de binnenberm.
3.	Het gecombineerde fiets/voetpad ten zuiden van Hoorn doortrekken over het voorland.	Verkeerskundig is dit een correcte opmerking echter in het huidige ontwerp is dit gedeelte ingericht als natuur en vanuit dit oogpunt is hier geen fiets/wandelverbinding mogelijk.
4	Het gecombineerde fiets/voetpad ter hoogte van het Kinselmeer door trekken tot aan de komgrens Durgerdam.	Dit wordt nader uitgewerkt
Nr.	Aandachtslocaties	Actie/aanpassing
5.	Zorgen dat de doorgaande fietsers ter hoogte van het zwembad van Warder hun gedrag en snelheid aanpassen	Op het ontwerp hebben enkele aanpassingen plaatsgevonden. De op- en afrit wordt meer zuidelijk gepositioneerd

	aan de verblijfsomgeving van het zwembad, of anders gebruik maken van de dijkweg.	en veel flauwer aangelegd. Tevens wordt ter plaatse van het zwembad de inrichting meer als verblijfsgebied vormgegeven.
6.	De vormgeving van het kruispunt aan het einde van Warder en de benodigde helling verder uitwerken.	Ter plaatse van dit kruispunt is een buitenwaartse asverschuiving voorzien. Door de weg mee te verplaatsen met de kruin is hierdoor in de nieuwe situatie meer ruimte om dit op een verkeersveilige manier in te passen.
7.	Zo mogelijk de doorgaande fiets/wandelroute tussen de Hulk en Scharwoude niet laten terugbuigen naar de dijkweg. (zie ontwerp principes punt 3). Wanneer een terugbuiging van de route naar de bestaande dijk onvermijdelijk is, zal extra aandacht besteed moeten worden aan de oversteeklocaties, gezien het brede profiel van de dijkweg, het grote kruisingsvlak van de aansluiting van De Hulk en de hoge snelheid van het autoverkeer. Voor de voetgangers langs de dijkweg is het in alle gevallen gewenst een voetpad te realiseren op de dijk.	De oversteeklocaties worden nader uitgewerkt. De suggestie voor een (verhard) voetpad op de kruin van de Westfriesse Omringsdijk, een graspad is reeds aanwezig) wordt doorgegeven aan de gemeente Hoorn.

De aanbevelingen betreffende de ontwerpelementen die in het vormgevingsplan optimalisatie behoeven worden in de nadere uitwerking meegenomen.