



Belang en verkeersveiligheid oversteek N240

Inhoudsopgave

1. Aanleiding	2
2. Onze aanpak	4
2.1 Schouw	4
2.2 Interviews	4
2.3 Online enquêtes	5
3. Schouw	7
4. Resultaten	10
4.1 Disclaimer	10
4.2 Gebruik en beleving van de oversteek	11
4.2.1 Herkomst	11
4.2.2 Reisrichting	12
4.2.3 Motief	12
4.2.4 Frequentie van gebruik	13
4.2.5 Verkeersveiligheid	13
4.2.6 Beleving van de oversteek in de huidige vorm	14
4.3 Waarde van de oversteek voor de gebruikers	15
4.3.1 Waarom heeft de oversteek de voorkeur ten opzichte van de rotonde bij de Almereweg?	16
4.3.2 Oordeel belang (gemiddelde en verdeling per cijfer)	16
4.4 Wat moet er met de oversteek gebeuren?	17
4.4.1 Gevolgen mogelijke afsluiting	18
5. Conclusie	21



1. Aanleiding

De N240 ligt tussen Opperdoes en Medemblik. Aan de noordkant van Opperdoes en Medemblik ligt een fietspad (Oosteinde) welke de N240 kruist. De oversteek is eigendom en in beheer van de provincie Noord-Holland, het fietspad is aan beide zijden van de N240 in beheer en eigendom van de gemeente Medemblik. Na jaren zonder ongevallen zijn er in de afgelopen 1,5 jaar op de oversteek twee ernstige ongevallen gebeurd. Deze ongevallen hebben geleid tot voorstellen om de oversteek veiliger te maken of de oversteek te verwijderen.

Door middel van onderzoek met een camera is vastgesteld dat er per dag zo'n 200-400 oversteken gemaakt worden (Witteveen + Bos). Deze meting is uitgevoerd in maart 2024.

Het fietspad (Oosteinde) ligt geheel aan de noordkant van Opperdoes en Medemblik. Aan de zuidkant is er een mogelijkheid om de N240 via de rotonde Almereweg over te steken.

De provincie Noord-Holland en de gemeente Medemblik willen een afgewogen besluit nemen over de oversteek. De provincie heeft aan Goudappel gevraagd om te onderzoeken wat het belang van de oversteek in het netwerk is.



2. Onze aanpak

2.1 Schouw

Er is ter plekke een schouw uitgevoerd om een goed beeld te krijgen van de situatie en de aspecten die invloed hebben op verkeersveiligheid. Het belang van de te maken afweging wordt daarmee, los van de ongevallen, in het juiste perspectief geplaatst. Daarnaast hebben we tijdens het veldwerk de aard van de genomen risico's bij de oversteek (9% vertoont risicovol gedrag bleek uit cameraobservatie (Witteveen en Bos) en de kijk vanuit fietser en automobilist in relatie tot de infrastructuur en omgeving onderzocht.

2.2 Interviews

Er is een vragenlijst ontwikkeld. Deze bestaat uit drie delen:

- Deel één wordt ingevuld door de veldwerkers op basis van waarnemingen
 - Vervoermiddel
 - Leeftijdsgroep
 - Geslacht
 - Reisrichting
- Deel twee: korte vragen om belangrijkste informatie te verkrijgen
 - Herkomst en bestemming
 - Reden van de rit
 - Reden om voor deze oversteek te kiezen
 - Ervaring oversteek (veiligheid en gemak)
 - Wat moet er met de oversteek gebeuren
 - Gevolgen van een mogelijke afsluiting
- Deel drie: verdiepende vragen als er tijd voor is
 - Verkeersveiligheid op deze oversteek en bij de rotonde Almereweg
 - Frequentie gebruik oversteek

De vragenlijst is in nauwe afstemming met de provincie Noord-Holland, de gemeente Medemblik en de dorpsraden van Opperdoes en Twisk en de stadraad van Medemblik gefinaliseerd.

Op drie dagdelen hebben we interviews afgenomen vlakbij de oversteek.

- Zaterdag 9 november van 11:00 tot 14:00 uur
- Donderdag 14 november van 15:00 tot 18:00 uur
- Dinsdag 26 november van 7:30 tot 10:30 uur



Daarnaast waren we aanwezig bij de inloopavond voor de projecten N239 en de N240 bij Medemblik op dinsdag 19 november in de Torenschouw in Opperdoes. Deze avond hadden bewoners de gelegenheid om ontwerpen te bekijken en informatie te ontvangen over de procedure en planning van de projecten. Wij hebben met bewoners gesproken, nog enkele interviews afgenomen en de eerste resultaten gepresenteerd:

- Gebruik van de oversteek
- Hoe ervaren gebruikers de veiligheid van de oversteek
- Wat moet er met de oversteek gebeuren
- Welke ideeën zijn er om de oversteek te verbeteren



2.3 Online enquêtes

Aanvullend op de interviews op locatie is een online-enquête via sociale media verspreid om mensen die op het moment van de interviews niet passeerden de gelegenheid te geven om wel te reageren. De vragen zijn dezelfde als tijdens de interviews waarbij respondenten gevraagd is om de vragen te beantwoorden over de laatste keer dat ze gebruik maakten van de oversteek. Voor het programmeren van de enquête is LimeSurvey gebruikt.

De bedoeling van de enquête en interviews met gebruikers is om een beeld te vormen van wat er speelt. Het is niet de bedoeling om verdelingen in motieven en verdelingen in meningen vast te stellen. Meeste stemmen gelden gaat bij dit onderzoek niet op.



3. Schouw

Er is een aantal keer een schouw uitgevoerd bij de fietsoversteek. Op 16 oktober aan het einde van de middag, en tijdens de drie momenten waarop de vragenlijsten zijn afgenomen. De weeromstandigheden waren goed, het was droog en zonder overlast van wind.

Het fietspad is erg smal, met name aan de oostkant. Daar kunnen nauwelijks twee fietsen naast elkaar rijden, laat staan elkaar passeren. Borden waarschuwen voor een gevaarlijk kruising.

Het fietspad ligt laag ten opzichte van de weg. Het voordeel daarvan is dat de fietser op een fiets zonder trapondersteuning vrijwel stilstaat vlak voor de oversteek. Daardoor is de keuze om stil te staan en de tijd te nemen voor de oversteek een logisch gevolg. Fietsers met trapondersteuning (en waarschijnlijk ook 'sportieve' fietsers (racefiets en mountainbike)) komen met een hogere snelheid aan. De keuze om te remmen en stil te staan is minder vanzelfsprekend.

Het risico van de neiging om door te rijden bestaat er uit dat het zicht op aankomend verkeer slecht is. Door de steile helling kost het oversteken relatief veel tijd voor de fietsers die tijdens de klim op de helling besluiten door te rijden. De oversteek kan dan meer dan 10 seconden duren. Een auto legt bij 80 km/uur 22,2 meter per seconde af. Dat betekent dat een auto op meer dan 220 meter gezien moet worden. Lastig is daarbij dat op die afstand de snelheid van een voertuig niet in te schatten is. Dat kan de maximumsnelheid van 80 km/uur zijn, maar er komen ook voertuigen voorbij met een snelheid tussen de 80 en 100 km/uur. Dan is de oversteektijd voor de fietser minder.

Het zicht bij de oversteek is slecht. Op het steile deel kijkt de fietser tegen de berm aan. Daardoor is het zicht op aankomend verkeer slecht. Een voertuig dat ver weg is wordt wellicht wel gezien, maar voertuigen die dichterbij zijn niet. Bovendien wordt zicht ontnomen als het gras hoog staat. En er is bovenaan bij de oversteek ernstige zichtbeperking door de slagbomen van de spoorlijn. Deze nemen bijna al het zicht weg op voertuigen die verder dan 50 meter van de oversteek rijden. Een vergissing in het zicht kan daardoor ernstige gevolgen hebben. Met name de fietser die de intentie heeft om snelheid te houden en door wil rijden neemt een snelle beslissing terwijl niet alle aankomende voertuigen goed gezien worden.



Zicht dat een fietser heeft bij nadering vanaf de westkant van de oversteek. De spoorbomen ontnemen een groot deel van het zicht op verkeer vlak voor de spoorweg.

Wellicht is het ook een nadeel dat het fietspad zo steil oploopt. Daardoor is het wegdek van de kruisende weg pas laat zichtbaar. De fietser die er voor het eerst passeert kan daardoor verrast worden. We verwachten echter dat het type fietser dat deze vergissing maakt met lage snelheid bij de oversteek aankomt.

Het is mogelijk dat een hogere snelheid bovenaan bij de oversteek risicoverhogend is: de verkeerde keuze om door te rijden wordt dan makkelijker gemaakt. Met de toename van het aantal elektrische fietsen neemt dit risico toe. Het is niet aan te tonen dat dit een bepalende rol is bij de oversteek. We adviseren dit mogelijke risico mee te nemen in de overwegingen voor de aanpak van deze oversteek omdat het een breuk is met het ongevallen beeld in de periode met minder fietsen met trapondersteuning.

De oversteek is niet goed verlicht. Dat attendeert het verkeer op de N-weg er niet op dat er een fietsoversteek is. Daardoor is aankomend verkeer minder voorbereid om in te grijpen als een fietser zich vergist bij het oversteken.

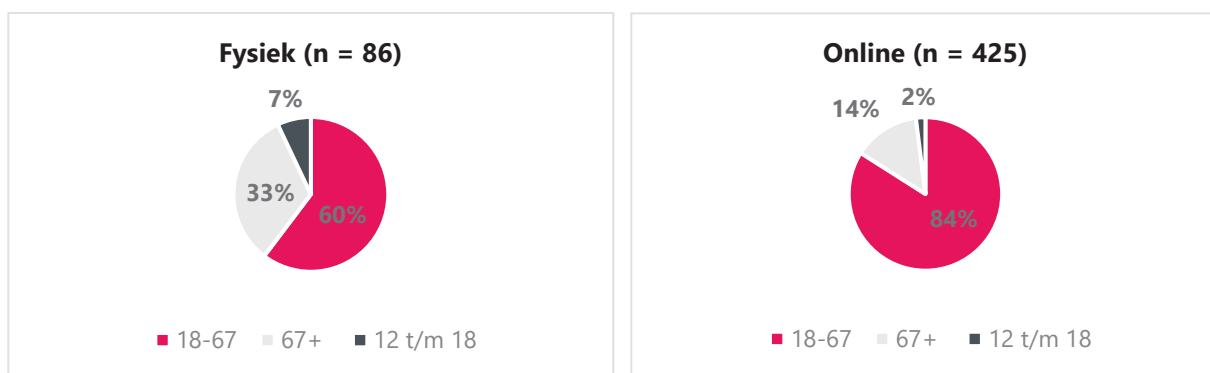
De oversteek wordt ook door voetgangers gebruikt. Om te wandelen of bijvoorbeeld de hond uit te laten. Voor hen speelt hetzelfde probleem ten aanzien van zicht, maar voetgangers hebben minder last van snelheidsverlies en zullen altijd stilstaan voordat ze oversteken. Ook omdat zij zich realiseren dat ze meer tijd nodig hebben om over te steken. Niet alle fietsers hebben het inzicht hoe lang een oversteek kan duren.



4. Resultaten

In totaal zijn er **86 passanten geïnterviewd**, waarvan 78 bij de oversteek zelf tijdens het veldwerk en 8 tijdens de inloopavond op 19 november. **425 respondenten** hebben de **online enquête** ingevuld. Op deze manier zijn **in totaal 511 personen** ondervraagd.

Van de geïnterviewden op locatie bevindt 60% zich in de leeftijdscategorie van 18 tot 67 jaar, 7% valt in de groep van 12 tot 18 jaar, en 33% is 67 jaar of ouder. Onder de mensen die de vragenlijst online hebben ingevuld, valt zelfs 84% in de leeftijdscategorie 18 tot 67 jaar. De leeftijdsgroepen 12 tot 18 jaar (2%) en 67 jaar of ouder (14%) zijn daarentegen relatief minder goed vertegenwoordigd in de online resultaten, ten opzichte van de veldwerkdagen.



Grafiek: Respondenten naar leeftijdscategorie

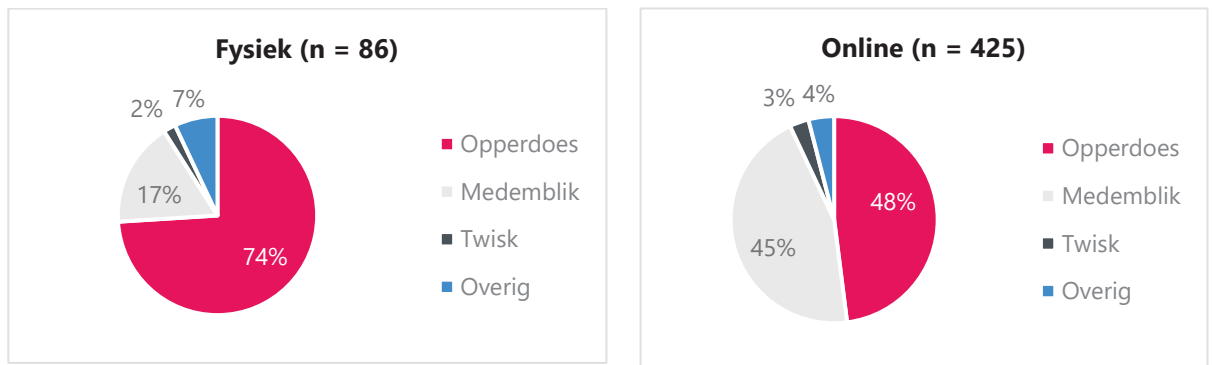
4.1 Disclaimer

Let op! Dit onderzoek is gericht op mensen die gebruik maken van de oversteek. Mensen die dat niet doen omdat ze de oversteek onveilig vinden troffen we uiteraard niet bij de oversteek. Zij hebben wel de kans gehad via de online enquête een reactie te geven, maar zijn niet direct daarvoor benaderd. De verhouding in het onderzoek tussen gebruikers van de oversteek en de mensen die deze bewust niet gebruiken is zeer waarschijnlijk geen goede representatie van de werkelijkheid. Vanwege de insteek van het onderzoek is dat geen probleem. De meningen en belangen van de groep die wel gebruik maakt van de oversteek en de gevolgen van een mogelijke sluiting voor hen staan centraal in dit onderzoek.

4.2 Gebruik en beleving van de oversteek

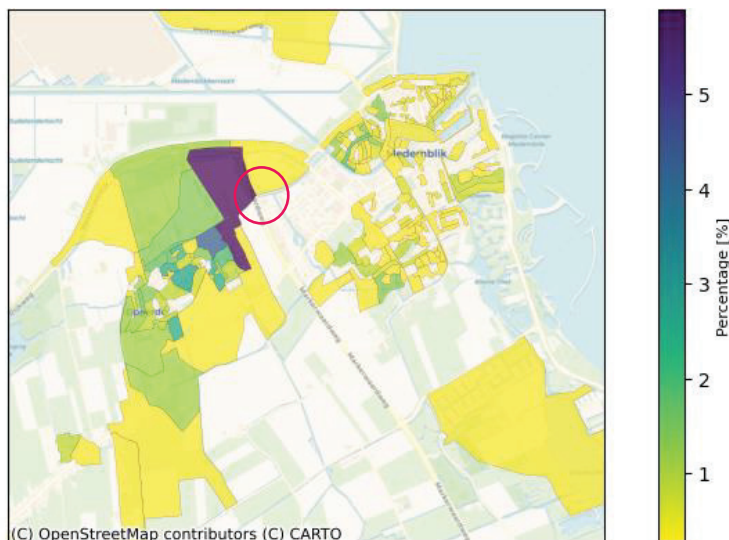
4.2.1 Herkomst

Om een beeld te krijgen van de herkomst van de respondenten, hebben we respondenten gevraagd naar hun woonplaats. Van de mensen die we bij de oversteek en de bewonersavond hebben gesproken, komt 74% van de mensen uit Opperdoes en 17% uit Medemblik. Daarnaast komt 2% uit Twisk. De overige mensen komen uit omliggende dorpen in de omgeving. Bij de online vragenlijst is er een meer evenredige verdeling tussen de inwoners van Opperdoes (48%) en de inwoners van Medemblik (45%).



Grafiek: Respondenten naar woonplaats

Op basis van de woonplaats van de respondenten is niet te concluderen hoe de verdeling van de woonplaatsen is ten aanzien van het gebruik van de oversteek. Het is een mix van belang van de oversteek die invloed heeft op de motivatie om de vragenlijst in te vullen en de kans op gebruik van de oversteek die hoger is als mensen dichtbij wonen. We concluderen dat er voldoende respons is door de doelgroep die in de buurt van de oversteek woont en de oversteek voldoende goed kent. Onderstaande kaart geeft in percentages de woonplaats van de totale groep respondenten weer op basis van postcode. De cirkel op de kaart verwijst naar de (fiets)oversteek.



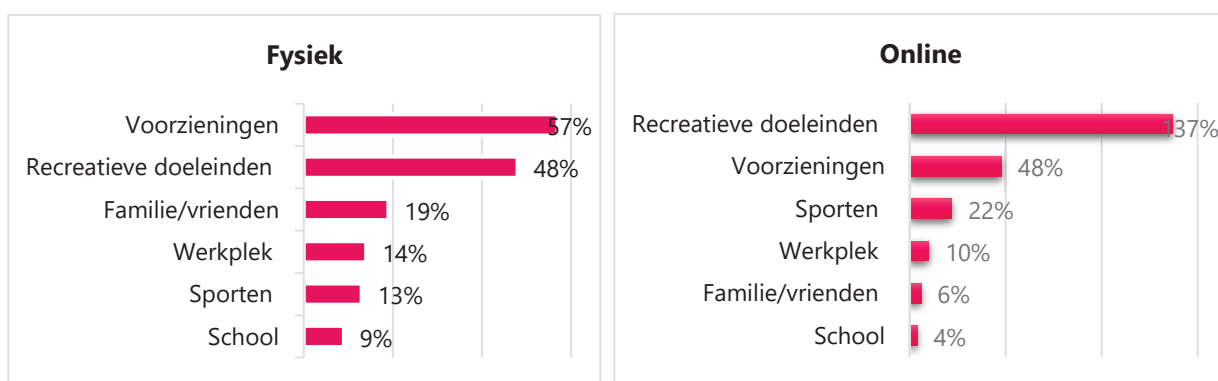
Herkomsten van respondenten PC6 totaal (n=367)

4.2.2 Reisrichting

Tijdens het veldwerk hebben we gekeken in welke richting respondenten reisden. 61% reisde richting Medemblik en 39% richting Oppendoes. Het moment van het veldwerk maakte hierbij ook nog een verschil. Donderdagmiddag reisden meer mensen richting Oppendoes en dinsdagochtend meer mensen richting Medemblik.

4.2.3 Motief

In de vragenlijst hebben we de deelnemers gevraagd wat de reden is dat zij van de oversteek gebruik maken. Respondenten konden hier meer dan één (maar een maximum van drie) motieven opgeven voor het gebruikmaken van de oversteek. De percentages zijn dus op basis van het aantal keer dat de motieven genoemd zijn, niet het aantal



respondenten.

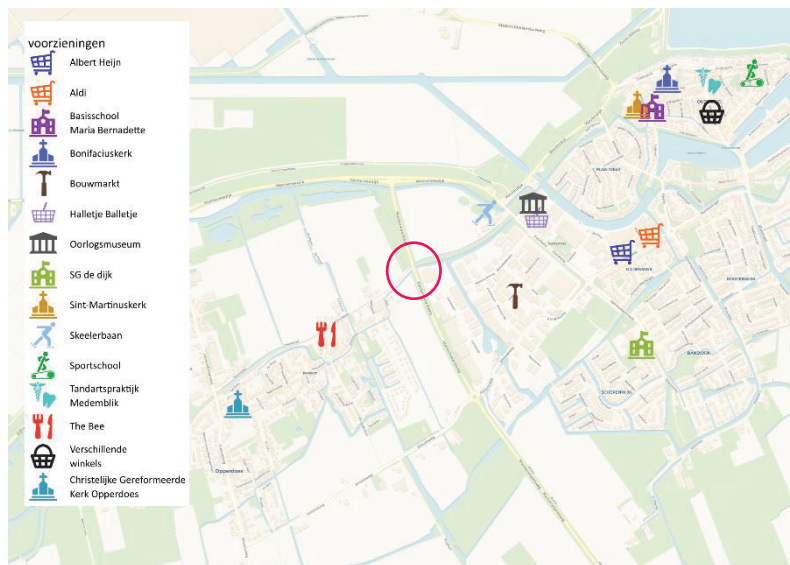
Grafiek: Motieven voor het gebruik van de oversteek

De mensen die we fysiek bij de oversteek hebben gesproken, geven aan dat het 'bereiken van voorzieningen' (57%) de voornaamste reden is om van de oversteek gebruik te maken, gevolgd door recreatieve doeleinden (48%).

Tijdens ons onderzoek naar de motieven voor het gebruik van de oversteek zijn er verschillen in de categorisering van antwoordopties tussen de online en fysieke vragenlijsten aan het licht gekomen. In de fysieke vragenlijst was 'recreatieve doeleinden' een brede categorie, terwijl in de online vragenlijst 'wandelen/fietsen' als afzonderlijke optie werd opgenomen. Dit verschil in opzet heeft geleid tot een discrepantie in de resultaten: online gaf 65% van de respondenten aan de oversteek te gebruiken voor 'wandelen/fietsen', terwijl in de fysieke vragenlijst slechts 1% onder 'wandelen/fietsen' viel, en de rest onder recreatief.

Om deze verschillen te corrigeren en een beter vergelijkbaar en samenhangend beeld te schetsen, hebben we ervoor gekozen om alle antwoorden die betrekking hebben op wandelen/ fietsen, hond uitlaten en andere recreatieve activiteiten samen te voegen onder één overkoepelende categorie: **'recreatieve doeleinden'**.

Deze keuze stelt ons in staat om de gegevens eenduidig te interpreteren en voorkomt dat verschillen in vraagstelling onterecht invloed hebben op de uiteindelijke analyse en conclusies.

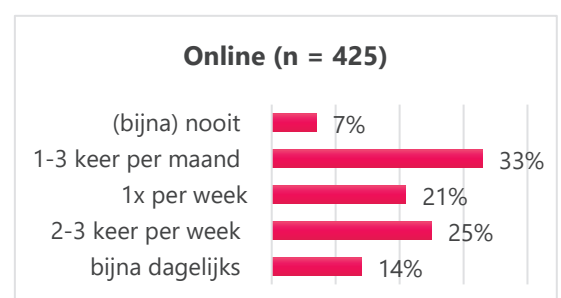
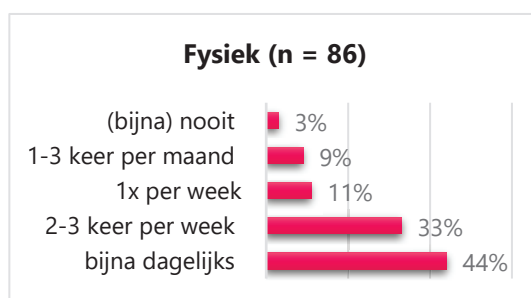


Bestemmingen van respondenten

Bovenstaande kaart geeft de voornaamste bestemmingen weer waarvoor mensen van de oversteek gebruik maken.

4.2.4 Frequentie van gebruik

Een groot deel van de fysieke respondenten geeft aan **bijna dagelijks** (44%) of **2-3 keer per week** (33%) van de oversteek gebruik te maken. Bij de online respondenten komt **1-3 keer per maand** het vaakst voor (33%), gevolgd door **2-3 keer per week** (25%). De groep die **bijna dagelijks** gebruik maakt, is veel kleiner (14%) vergeleken met de fysieke respondenten. De frequentie van gebruik ligt relatief hoger bij de mensen die we bij de oversteek hebben gesproken, vergeleken met de online groep. Hierbij is het belangrijk om te benadrukken dat er fysiek minder mensen zijn geïnterviewd, waardoor deze groep procentueel zwaarder kan wegen in de vergelijking.

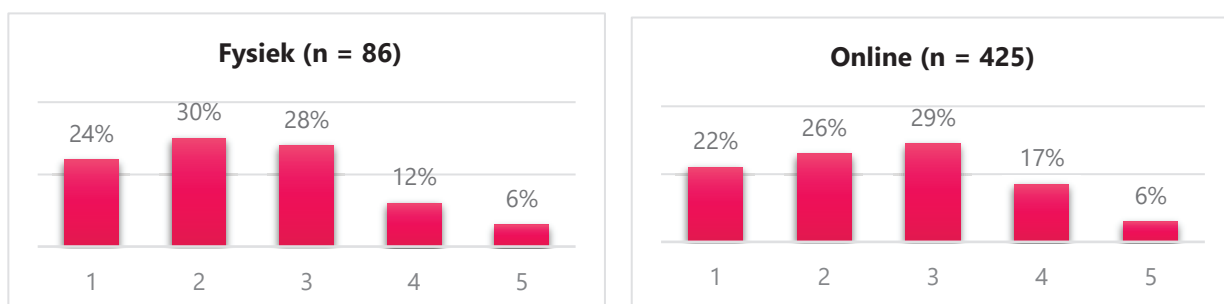


Grafiek: Frequentie van gebruik van oversteek

4.2.5 Verkeersveiligheid

Om een beeld te krijgen van hoe de mensen de oversteek ervaren op het gebied van veiligheid hebben we de deelnemers gevraagd een cijfer te geven van 1 tot en met 5 (waarbij 1 = *heel slecht* en 5 = *heel goed*).

Zowel de respondenten bij de oversteek, bezoekers van de bewonersavond en de online respondenten geven de oversteek over het algemeen een laag cijfer op het gebied van verkeersveiligheid. De mensen die zijn gesproken tijdens de veldwerkdagen en op de bewonersavond geven gemiddeld een **2,5** aan de verkeersveiligheid van de oversteek. Uit de online vragenlijst is een gemiddelde naar voren gekomen van een **2,6**. De meerderheid van de fysieke respondenten geeft de oversteek een 2 (30%) of een 3 (28%). Een kleinere groep kiest voor een 1 (24%). Het cijfer 4 (12%) en 5 (6%) worden minder gegeven. Ook bij de online groep wordt de verkeersveiligheid vooral matig beoordeeld, met de meeste beoordelingen rond 2 (26%) en 3 (29%). Vergeleken met de fysieke groep geven online respondenten iets vaker hogere scores.



Grafiek: Oordeel over verkeersveiligheid van oversteek (schaal 1-5, 1=heel slecht en 5=heel goed)

4.2.6 Beleving van de oversteek in de huidige vorm

Er is uitgevraagd hoe de bewoners de oversteek ervaren op het gebied van *veiligheid* en *gemak*. Het grootste gedeelte van de mensen geeft aan de oversteek als **onveilig** te ervaren. Hiervoor worden de volgende redenen gegeven:

- Het gras staat vaak te hoog, hierdoor is het moeilijk om te zien of er verkeer aankomt
- Het is lastig in te schatten hoe snel het autoverkeer dichterbij komt. Auto's rijden heel hard, vaak meer dan 80 km/u. Dit geldt ook voor zware voertuigen zoals landbouwverkeer en vrachtwagens.
- Het is niet duidelijk voor auto's dat hier een oversteek is
- Je moet in één keer oversteken
- Slechte zichtbaarheid, zowel voor fietser/voetganger als voor de auto's.
 - De hekken van de spoorzomen en de borden belemmeren het zicht
 - Het pad is heel donker en hierdoor ben je slecht zichtbaar als fietser/voetganger
- Steile helling
 - Je komt van lager en hebt pas 'boven' op de helling goed zicht, terwijl je dan al praktisch op de weg staat.
 - Je staat schuin. Dit maakt het lastiger om weer op te kunnen stappen en vaart te maken.

Over het algemeen geven mensen aan dat de oversteek veiliger is van Opperdoes naar Medemblik dan van Medemblik naar Opperdoes. Redenen die hiervoor worden gegeven zijn dat je 'open zicht' hebt vanaf de Opperdoes kant, wat aan de Medemblik kant minder het geval is.

Daarnaast geeft een grote groep aan dat het ook een kwestie is van goed uitkijken, stoppen, afstappen (in het geval van de fiets) en geduld hebben totdat je kunt oversteken. De oversteek is volgens deze groep niet onveiliger dan andere oversteken bij een soortgelijke weg. Het zorgen voor veiligheid wordt in die zin toegeschreven aan de oversteker zelf.

Wat regelmatig wordt genoemd is dat de oversteek onveiliger is voor *kinderen en oudere mensen*. Over jongeren wordt gezegd dat zij het verkeer wellicht minder goed kunnen inschatten en vaak nog denken 'even' snel voor de auto's langs te kunnen gaan. Ouderen gaven aan er, over het algemeen, langer over te doen om weer op te stappen (in het geval van de fiets) wat het ook lastiger maakt.

4.3 Waarde van de oversteek voor de gebruikers

Uit zowel de persoonlijke gesprekken en de antwoorden op de vragenlijsten komt naar voren dat het belang van de oversteekplaats voornamelijk is verbonden aan drie factoren: de omgeving, het gemak en de hechting:

1. **De omgeving:** de fietsroute maakt deel uit van een omliggend natuurgebied. Naast het feit dat dit zorgt voor aantrekking van recreatieve fietsers uit de omgeving, ervaren mensen die de route eigenlijk niet voor recreatieve doeleinden gebruiken ook plezier uit de omgeving. Dit wordt regelmatig aangehaald door respondenten die het fietspad beschrijven als: "mooi", "fijn", "gezellig", "leuk", "bijzonder stuk door de natuur", "prachtig". Volgens respondenten zijn er in de directe omgeving B&B's. Voor de gasten hiervan is de oversteek een belangrijk punt in een wandelroute in de omgeving van hun verblijfplaats.
2. **Het gemak:** voornamelijk Opperdoezers geven aan baat te hebben bij de fietsoversteek, omdat deze "korter", "snel", "logischer", "rustiger" en "beter beschermt (tegen wind)" is dan de oversteek bij de Almereweg.
3. **De hechting:** een groot deel van de lokale gebruikers benadrukt het "historisch" belang van de oversteek. Dit duidt dat de emotionele waarde van het pad ook een belangrijke rol speelt in het belang ervan. Zo benoemen respondenten: "route die waardevol is", "ik maak al zo'n 60 jaar gebruik", "het is gewoon het Opperdoezer paadje", "oudste verbinding, komt voor op kaarten van honderden jaren terug", "Ik ben erg gehecht aan deze oversteek, ik kom hierdoor ook vaker door het centrum van Opperdoes zelf. Daarnaast ligt er minimaal 400 jaar een pad rond deze locatie." Het onderwerp ligt vrij gevoelig bij bewoners. Ze laten blijken dat ze de oversteek belangrijk vinden, door initiatief te nemen om enkel voor de vragenlijst naar de oversteek of bewonersavond te komen. Zo krijgen we regelmatig als terugkoppeling: "Goed dat jullie dit doen. Het is heel belangrijk!"

4.3.1 Waarom heeft de oversteek de voorkeur ten opzichte van de rotonde bij de Almereweg?

In ons onderzoek hebben we gevraagd waarom de bewoners op het moment gebruik maakten van de oversteek bij Oosteinde, ten opzichte van de oversteek aan de zuidkant (de rotonde bij de Almereweg). De bewoners die de vragenlijst online hebben ingevuld, hebben aangegeven waarom ze tijdens de **laatste keer** dat ze gebruik maakte van de oversteek, kozen voor Oosteinde ten opzichte van de Almereweg.

De meest genoemde antwoorden kunnen gecategoriseerd worden als volgt:

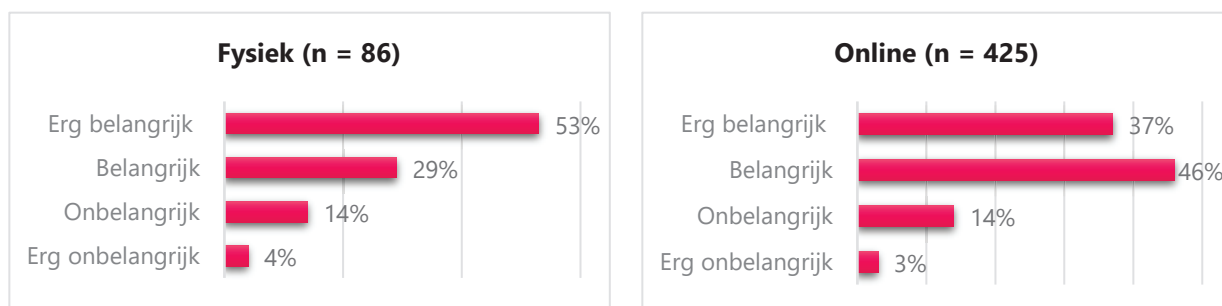
- Omfietsen/ -lopen vermijden
 - Start- en/of eindpunt ligt dichterbij Oosteinde (noordelijke gedeelte van Medemblik of Opperdoes).
 - De route binnen het dorp door is niet prettig.
- Leukere (fiets)route
 - Recreatief fietsen of wandelen
 - Fijner voor een rondje wandelen (met de hond) of hardlopen
 - Mooi, groen, nostalgisch
 - Rtonde is kaal en industrieel
- De rotonde is niet toegankelijk voor voetgangers
 - Er is geen stoep
- Weersomstandigheden
 - Oosteinde is beter beschut tegen slechte weersomstandigheden
 - "Uit de wind fietsen"
 - Almereweg is te "open". Niet te doen met slechte weersomstandigheden
- Veiligheid, de (route naar) rotonde kan gevaarlijk zijn
 - Fietzers hebben geen voorrang op de rotonde maar krijgen soms wel voorrang, dat kan verwarrend zijn
 - Auto's rijden heel hard
 - De middenberm (met hoge begroeiing) maakt de rotonde onoverzichtelijk
 - Auto's geven niet altijd goed richting aan
- De route naar de rotonde toe is te druk. Vooral lastig met kinderen.

Een groot gedeelte van de mensen gaf aan ook regelmatig van de Almereweg gebruik te maken, omdat ze een rondje maken of expres kiezen voor afwisseling in hun route. Daarnaast gaven de bewoners aan dat het te maken heeft voor welke bestemming ze naar de overkant moeten gaan. Zo is er een aantal bestemmingen opgenoemd die aan het Noordelijke gedeelte van respectievelijk Medemblik of Opperdoes liggen: de sportschool, volkstuinten, centrum (winkels), skatebaan, haven, het oorlogsmuseum, de bouwmarkt, familie en vrienden, The Bee, de kerk. Voor sommige bestemmingen is de rotonde op de Almereweg een logischere keuze, bijvoorbeeld voor de Albert Heijn of Aldi.

4.3.2 Oordeel belang (gemiddelde en verdeling per cijfer)

Het belang van de oversteek hebben we in kaart gebracht door te vragen hoe belangrijk deze oversteek voor de mensen is. Hiervoor hebben we de volgende schaalvraag gesteld:

"Hoe belangrijk is deze fietsoversteek voor u?" 1 refereerde aan *erg belangrijk* en 4 gaf aan *erg onbelangrijk*. De resultaten van het veldwerk laten zien dat hieruit een gemiddeld cijfer naar voren is gekomen van een **1,7**, wat laat zien dat de deelnemers de oversteek als belangrijk ervaren. Als we kijken naar het belang van de oversteek, komt het bij de online vragenlijst uit op een **1.8**. Onderstaande grafieken geven weer hoe belangrijk de oversteek wordt ervaren door de respondenten. **Van de fysieke respondenten geeft 53% aan het 'erg belangrijk' te vinden, gevolgd door 29% die het 'belangrijk' vindt.** Het percentage dat het onbelangrijk of erg onbelangrijk vindt, is vergelijkbaar voor beide groepen (14% en 4% fysiek, 14% en 3% online). Fysieke respondenten vinden het onderwerp vaker erg belangrijk, terwijl online respondenten het eerder als belangrijk beoordelen.

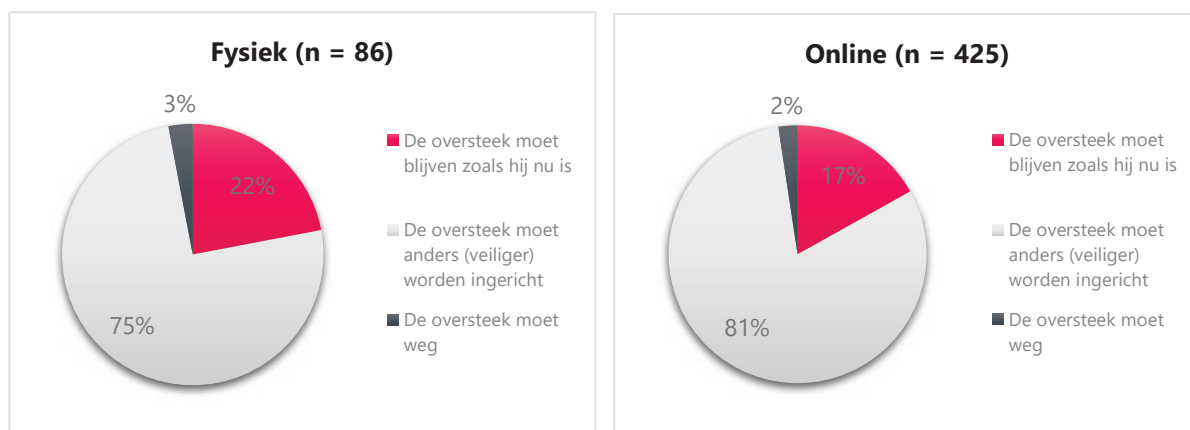


Grafiek: oordeel over belang van oversteek (schaal 1-4)

4.4 Wat moet er met de oversteek gebeuren?

Er is aan gebruikers van de oversteek gevraagd wat er volgens hen met de oversteek moet gebeuren. Van de mensen die we tijdens het veldwerk hebben gesproken geeft 75% aan dat de oversteek moet blijven, maar anders (veiliger) moet worden ingericht. 22% vindt dat de oversteek moet blijven zoals hij nu is. 3% van de mensen geeft aan dat de oversteek weg zou moeten.

In de online vragenlijst geeft 81% aan dat de oversteek moet blijven maar veiliger moet worden ingericht, 17% van de mensen vindt dat de oversteek gewoon moet blijven zoals hij nu is en 2% zegt dat de oversteek beter weg kan.



Grafiek: Gewenste acties voor de oversteek

Respondenten die vinden dat de oversteek moet blijven maar veiliger moet worden ingericht noemen een aantal ideeën:

- De auto's zouden minder hard moeten rijden
 - Drempels op de autoweg zou een oplossing kunnen zijn
- Plaatsen van hekken, hierdoor moeten fietsers verplicht stoppen
- Attendering op (fiets)oversteek
- Pad verbreden aan de kant van Medemblik
- Fietspad verhogen
 - Dit om ervoor te zorgen dat je na de 'aanloop' niet direct op de weg staat
- Vluchtheuvel in het midden
- Witte onderbroken strepen op de weg
- Frequenter het gras maaien
- Meer verlichting

Daarnaast werden er door best een aantal gebruikers geopperd om er een fiets/voetgangerstunnel van te maken. Echter waren er ook redelijk wat mensen die aangaven dat dit geen optie is, aangezien dit mogelijk overlast zou kunnen veroorzaken. Daarnaast werd er aangegeven dat ze bang waren dat er vuurwerk zou worden afgestoken in deze tunnel en dit voor een onveilig gevoel zou kunnen zorgen.

"Degene die moeite heeft met de oprit, of vindt dat de oversteek te gevaarlijk is, heeft de mogelijkheid ergens anders over te steken. Op de kruising N239 en N240 gebeuren veel meer ongelukken en ook ernstige. Deze kruising wordt ook niet gesloten."

De personen die aangeven dat de oversteek weg moet, bieden als argument dat er een goede alternatieve route is. Het Oosteinde is een *"onnodige en onveilige"* oversteek. "De oversteek is op geen enkele manier veilig te maken"

4.4.1 Gevolgen mogelijke afsluiting

Om erachter te komen wat het voor de mensen zou betekenen als de (fiets)oversteek er niet meer zou zijn, hebben wij ze gevraagd wat de precieze gevolgen zouden zijn. De volgende antwoorden werden gegeven door de gebruikers van de oversteek:

- Dan moet ik (heel) ver omfietsen
 - De kans is dan groter dat ik de auto pak
 - Ik denk dat de verkeersdrukte daar zal toenemen
- Dan zal ik vaker gebruik maken van rotonde bij Almereweg (minder fijne route)
 - De auto's rijden daar heel hard
- Dat zorgt voor een slechtere verbinding tussen Opperdoes en Medemblik
- Minder kunnen genieten van de natuurlijke en mooie route
- Dan kan ik geen rondje meer maken
- Het is een historisch pad, zou extreem zonde zijn als hij weggaat

- Dat haalt de charme uit de regio
- Dan zit ik opgesloten in Opperdoes

Daarnaast zijn mensen bang dat als de oversteek weg gaat, een deel van de mensen toch blijft oversteken.

Een deel van de respondenten geeft aan dat een afsluiting invloed zal hebben op hun beweging. Zo zegt een aantal dat ze dan minder vaak zullen wandelen; eerder de auto zullen gebruiken (i.p.v. de fiets); of minder vaak naar Medemblik/Opperdoes zullen gaan. Verder merken respondenten op dat er “alleen maar concessies naar het snelverkeer gedaan worden” en er niet bij wordt stilgestaan dat dit één route minder zal zijn voor mensen die willen sporten, fietsen, of wandelen.

“Bizar dat er überhaupt over afsluiting wordt gesproken. Geeft mijns inzien weinig begrip van lokale aangelegenheden. De afgelopen jaren zijn de voorzieningen verdwenen. De supermarkt is verdwenen, de bus rijdt nog amper en het verzorgingshuis is verdwenen. Deze oversteek ontsluit een groot deel van Opperdoes op de voorzieningen van Medemblik. De supermarkt, de binnenstad. Anders gezegd, het is vrij fundamenteel dat deze oversteek open blijft.”



5. Conclusie

Op basis van de totale respons op de vragenlijst is bepaald of de ondervraagde groep representatief is voor alle passanten van de oversteek. Dit is vergeleken met de uitkomsten van het camera onderzoek uit het rapport van Witteveen en Bos. Hierbij moet opgemerkt worden dat het camera onderzoek in maart is uitgevoerd bij betere weeromstandigheden. We concluderen dat op basis van ons aantal respondenten en de frequentie van reizen per week er op dag basis ongeveer 180 passanten bij de fietsoversteek komen. Bij het cameraonderzoek is er een gemiddelde van 264 passanten vastgesteld. Dit betreft hoogstwaarschijnlijk voor een groot deel passanten die zowel op de heenweg als op de terugweg (op een gehele dag) voorbij komen.

Ons aantal passanten is aan de hoge kant in vergelijking met het cameraonderzoek. Dat is logisch omdat de online enquête de kans geeft voor meer respondenten dan er op een dag passeren. Voor duiding en betekenis van de resultaten gaan we uit van de resultaten van de vragenlijst die op locatie is afgenomen.

Voor dit onderzoek is de mening van 511 respondenten opgehaald wonende te Opperdoes, Medemblik of één van de omliggende plaatsen. Het onderzoek heeft zich gericht op mensen die van de oversteek gebruik hebben gemaakt. Mensen die de oversteek nooit hebben gebruikt, zijn niet meegenomen in het onderzoek. Mensen die de oversteek expres niet gebruiken, zijn onder vertegenwoordigd. Aangezien het gaat over de meningen en belangen van de groep die wel gebruik maakt van de oversteek kunnen we stellen dat de juiste mensen zijn gesproken om zicht te krijgen op het gebruik van de oversteek.

De oversteek wordt veel gebruikt en is vooral voor Opperdoes belangrijk

De oversteek wordt voornamelijk gebruikt door de bewoners van Opperdoes en Medemblik, zowel door fietsers als voetgangers. Een grote meerderheid gebruikt de fietsoversteek minimaal een keer per week.

De grote belangstelling voor het onderzoek – mensen die speciaal voor de vragenlijst naar de oversteek zijn gekomen en het aantal respondenten – geeft een indruk welk belang er gehecht wordt aan de oversteek. De oversteek vervult een belangrijke verbindingfunctie tussen de gemeenschappen van Opperdoes en Medemblik onder andere voor het bereiken van werk/school, voorzieningen en sociale activiteiten. Daarnaast wordt deze route als rustiger, en mooier ervaren dan de oversteek bij de Almereweg. Het verdwijnen van de oversteek zou bijdragen aan het verliezen van een historisch onderdeel van de omgeving en kan ertoe leiden dat vooral mensen uit Opperdoes zich afgesloten voelen, om moeten rijden of vaker de auto moeten pakken.

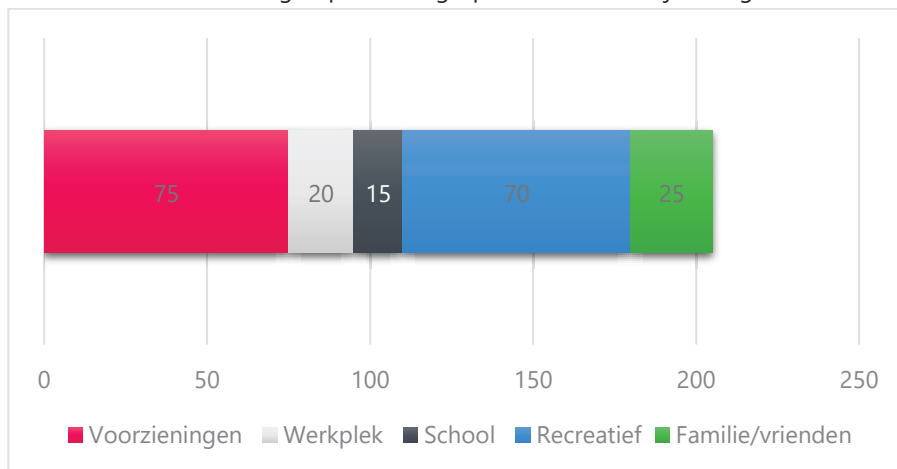
Aantal passanten per dag

De respons rate van het aantal passanten is hoog. We hebben op basis van het aantal passanten, het aantal ingevulde vragenlijsten en op basis van de opgegeven frequentie van reizen het aantal passanten vergeleken met het cameraonderzoek. Er zijn uit de vragenlijst afgenomen op locatie omgerekend ongeveer 50 passages per dag (aantal passanten x

frequentie van passeren). Uit het cameraonderzoek is het gemiddeld aantal passanten 264. Dit is een aantal waar een groot deel zowel een heen- als terugreis maken. Omdat wij een deel van de dag op locatie hebben gestaan zijn in onze tellingen minder personen die twee keer voorbij kwamen. Een deel zal later op de dag de terugweg fietsen of lopen. We corrigeren bovendien voor de weersomstandigheden (de cameraobservatie was in maart, de interviews in november) en gaan uit van een aantal passages per dag van 180. De aantallen motieven waarvoor de passanten reizen vermenigvuldigen we daarom met een factor 4. Dit is een grove schatting van het aantal ritten per dag met een bepaald motief.

Waar wordt de oversteek voor gebruikt?

De resultaten uit het onderzoek hebben we vertaald naar het aantal ritten per motief op een dag. Als basis voor de berekening hebben we de resultaten genomen van de interviews met de passanten van de oversteek. Het aantal respondenten is lager dan bij de online vragenlijst (waardoor de uitkomsten een ruimere marge hebben), maar de antwoorden zijn betrouwbaarder omdat de passanten 'in de actie' ondervraagd zijn. We hebben het aantal passanten, de frequentie van passeren per week en de motieven waarvoor gereisd wordt gecombineerd en doorgetrokken naar het gemiddeld aantal passanten per dag. De bovenstaande grafiek geeft een overzicht van het aantal ritten *per dag* per motief. De oversteek wordt het meest gebruikt voor het bereiken van voorzieningen, gevolgd door recreatieve doeleinden. Van de mensen die wij hebben gesproken, wordt de oversteek relatief weinig gebruikt voor het bereiken van school. Dit kan er ook mee te maken hebben dat we een relatief kleine groep hebben gesproken in de leeftijdscategorie 12-18.



Schatting aantal passanten per motief per dag

Tevreden over algehele route Zwartepad/Oosteinde

De mensen die van de oversteek bij Zwartepad/Oosteinde gebruik maken, zijn over de route over het algemeen heel tevreden. De route is groen, rustig en zorgt voor een goede verbinding tussen Opperdoes en Medemblik. De oversteek zelf wordt daarentegen wel als gevaarlijk ervaren. De oversteek bij de Almereweg wordt door velen als iets veiliger gezien, maar de algehele route op dit stuk wordt minder prettig gevonden. Dit komt door het vele landbouwverkeer, het ontbreken van voorrang voor fietsers op de rotonde en het feit dat men moet omrijden om het centrum van Medemblik te bereiken. Daarnaast maken mensen

zich zorgen dat het afsluiten van de oversteek bij de Zwarteweg/Oosteinde zal leiden tot meer verkeersdrukte bij de Almereweg, wat de veiligheid kan verlagen.

Zijn er zwaarwegende argumenten voorbij gekomen waarom de oversteek moet sluiten?

De twee recente ongevallen zijn ernstig. Er zijn zorgen over de veiligheid van de oversteek. Uit het onderzoek blijkt dat de oversteek door sommigen bewust gemeden wordt vanwege de onoverzichtelijkheid (gebrek aan zicht op aankomend verkeer) en de snelheid van het verkeer op de N240. Er moet rekening mee worden gehouden dat het type ongevallen dat onlangs is gebeurd in de toekomst vaker kan voorkomen. Dat heeft er mee te maken dat een hoger aandeel fietsen snelheid behoudt tijdens de 'klim' naar de oversteek. De neiging onder deze omstandigheden door te rijden in combinatie met slecht zicht is een risico dat in toenemende mate kan voorkomen.

Gevolgen van sluiting vooral merkbaar voor Opperdoes

Bij sluiting van de oversteek zullen bewoners te maken krijgen met langere reistijden en worden zij verplicht gebruik te maken van de oversteek bij de Almereweg, die door veel bewoners als minder prettig wordt ervaren. Bovendien verslechtert de verbinding tussen Opperdoes en Medemblik, wat vooral nadelig is voor de inwoners van Opperdoes, gezien het gebrek aan voorzieningen in hun dorp. Veel respondenten geven dan ook aan dat sluiting van de oversteek voor hen geen acceptabele optie is.

Daarnaast is het belangrijk om bij de overwegingen mee te nemen dat een eventuele afsluiting van de oversteek kan leiden tot meer verkeersdrukte op alternatieve routes, waaronder de Almereweg. Dit kan zorgen voor onvrede bij omwonenden, aangezien de route al niet als prettig wordt ervaren.

Is er een eenvoudige oplossing om verkeersveiligheid te verbeteren?

Eenvoudige oplossingen die aangedragen worden om de verkeersveiligheid bij de oversteek te verbeteren zijn het **zicht verbeteren** (*fietspad verhogen, meer verlichting, betere bebording en het vaker maaien van het gras*), **de snelheid op de N-weg verlagen** (*drempels op de autoweg en de maximumsnelheid verlagen*) of **afdwingen dat de fietser stil staat** voor de oversteek en tijd neemt om in te schatten of overgestoken kan worden (*bijvoorbeeld door hekken te plaatsen aan de kant van het fietspad*).

De oversteek in de toekomstige plannen meenemen

Er is plan gepresenteerd waarin de oversteek en parallelweg aangepast wordt. Dit plan wordt in de komende jaren uitgevoerd. Het is van belang om te kijken of de oversteek in die nieuwe situatie veilig(er) is. Als dat het geval is dan kan met een tijdelijke oplossing de huidige situatie veiliger gemaakt worden en bij de definitieve aanpassing voor extra veiligheid worden gezorgd.



Goudappel Groep BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0071 06 798 B01
KVK 3802 3224
IRAN NL 71 INGB 0701 2167 86