

Aan

Gemeente Waterland
De heer H. Koldewijn
De heer N. Zwaag

Uw contactpersoon

T. van Egmond
BEL/VV

Doorkiesnummer 023-514 5233
egmond@noord-holland.nl

Betreft: Trajectstudie N518

Memo

30 april 2014

1|5

De N518 loopt van Monnickendam (rotonde Graaf Willemlaan) tot Marken en is een provinciale weg. De trajectbenadering N518 is opgenomen in de studiefase van het Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur. Het groot onderhoud staat gepland voor 2016. Er is een studie uitgevoerd om te kijken of er gelijktijdig met het groot onderhoud aanvullende maatregelen kunnen worden meegenomen om de verkeersveiligheid en/of bereikbaarheid te verbeteren.

De resultaten van de studie zijn inmiddels voorgelegd aan de gedeputeerde Mobiliteit en zijn er keuzes gemaakt over de uit te voeren maatregelen naast het groot onderhoud. Daarbij is rekening gehouden met de inmiddels door Provinciale Staten vastgestelde "investeringsstrategie Noord-Hollandse infrastructuur – Een programma voor doorstroming, verkeersveiligheid en leefbaarheid" (iNHi). In de iNHi zijn alle provinciale wegen verdeeld in trajecten en alle trajecten zijn geprioriteerd op basis van knelpunten in de doorstroming, verkeersveiligheid en leefbaarheid. De N518 scoort in deze prioritering zeer laag. Vanwege de beperkte financiële middelen is in sommige gevallen afgeweken van de adviezen uit het rapport.

Binnenkort wordt het project overgedragen aan de directie Beheer en Uitvoering om het project verder voor te bereiden en het groot onderhoud inclusief een aantal aanpassingen op de N518 in 2016 kan worden uitgevoerd.

N518 – VAN MONNICKENDAM NAAR MARKEN

De N518 loopt van Monnickendam naar Marken en is volgens de wegcategorisering aangewezen als erftoegangsweg (ETW), maar ingericht als gebiedsontsluitingsweg (GOW). Qua verkeersintensiteiten (tussen 2100 en 3400 mvt/etmaal) zou de weg ingericht kunnen worden als erftoegangsweg, maar aangezien de N518 de enige verbinding naar Marken is, onoverzichtelijke bochten heeft en er openbaar vervoer rijdt en is de weg niet zodanig ingericht.

Daarom is in de trajectstudie gekeken welke maatregelen er genomen moeten worden om de weg te laten voldoen aan de eisen van Duurzaam Veilig voor een GOW buiten de bebouwde komen en voor een ETW buiten de bebouwde kom.

VERKEERSVEILIGHEID

In de periode 2005–2009 hebben totaal 41 verkeersongevallen plaatsgevonden, waarvan 16 met letsel (22 gewonden en 2 doden). Er zijn twee ongevallencentralisaties:

- wegvak Dijkeinde – Zeedijk: 15 ongevallen
- wegvak Zeedijk – Marken: 2 dodelijke ongevallen

ERBI (EISEN EN RICHTLIJNEN BOUW- EN INFRAPROJECTEN)–CHECK

Voor de huidige situatie zijn de kruisingen, aansluitingen en wegvakken gecontroleerd op de ERBI-richtlijnen voor een GOW. De belangrijkste conclusies zijn:

- de kruispunten en aansluitingen (behalve de kruispunten met de Gouw en Bereklaau waar een plateau ligt) zijn slecht zichtbaar;
- er zijn diverse picknickplaatsen en parkeerplaatsen langs de N518;
- de weg is 6,30 – 6,40 m en voldoet niet aan de minimale breedte volgens de ERBI van 6,50 m;
- de bochtstralen zijn te krap en er is niet of nauwelijks sprake van bochtverbreding;
- dijk en taluds/watergangen en een gemaal liggen binnen de obstakelvrije zone;
- bussen halteren op de rijbaan, halteplaatsen zijn niet of nauwelijks ingericht.

OPENBAAR VERVOER

Op de N518 lopen twee scholierenlijnen en R-netlijn 311, die in de ochtendspits 4 x per uur rijdt en de rest van de dag 2 x per uur. Door het bochtige tracé is het voor de bus niet mogelijk om 80 km/uur te rijden.

FIETS

Langs de weg ligt een fietspad dat gedeeltelijk bij de gemeente en het hoogheemraadschap in beheer en eigendom is. Alleen het fietspad op de dam naar Marken is eigendom van de provincie.

Tussen 1 oktober en 1 april is het toegestaan om op de N518 te fietsen; dit in verband met de harde wind op het op de dijk gelegen fietspad.

HOOGWATERBESCHERMINGSPROJECT (HWBP)

In het kader van het hoogwaterbeschermingsproject is de dijk langs de N518 vorig jaar afgekeurd. Dit betekent dat de dijk versterkt moet worden en bij voorkeur gebeurt dit binnendijks waar het probleem is. De effecten voor de N518 zijn onbekend en de uitvoering is op z'n vroegst over 10 jaar.

ERFTOEGANGSWEG OF GEBIEDSONTSLUITINGSWEG

De N518 heeft niet alle functionele en inrichtingskenmerken van een ETW of GOW, zoals uit onderstaande tabel blijkt.

	Erftoegangsweg	Gebiedsontsluitingsweg
Gebruik en functie		
Verkeersbelasting		
R-net		
Ontsluiting kernen		
Erven ontsluiten op de weg		
Huidige inrichting		
Voorrangssituaties		
Landbouwverkeer op rijbaan		
Fiets op rijbaan		
Asmarkering		
Wegbreedte		
Bermen		
Bushalte op rijbaan		
As weg (bochten)		
Wegbeeld		

Om een afweging te maken voor een consequente inrichting van de N518 is voor beide varianten een globale uitwerking gemaakt.

Bij een reconstructie tot volwaardige gebiedsontsluitingsweg is een verbreding van het dwarsprofiel met circa 7 meter noodzakelijk en de bochten moeten worden verruimd. Dit zou betekenen dat binnendijs de weg moet worden aangelegd in Weidevogelgebied. De kosten van deze oplossing zijn geraamd op ca. € 30 mln, exclusief BTW. Vanwege de hoge kosten en ruimtelijke inpassing is deze variant niet verder uitgewerkt.

De grootste knelpunten bij een inrichting van de N518 als ETW zijn:

- Het ontbreken van asmarkering in de onoverzichtelijke bochten. Een mogelijke oplossing is het aanleggen van asmarkering in de bochten, maar dit levert een onduidelijk en rommelig wegbeeld op.
- Gelijkwaardige kruispunten zijn nadelig voor de snelheid van het R-net busverkeer (afremmen, voorrang verlenen).
- Inrichting als ETW is niet logisch binnen de wegenstructuur, omdat het deel binnen de bebouwde kom is ingericht als GOW.

Door met name de negatieve gevolgen voor de verkeersveiligheid in de bochten en de aanwezigheid van een R-net lijn, wordt een inrichting als ETW afgeraden. Geadviseerd wordt de N518 in te richten als maatwerk GOW met op onveilige delen een maximumsnelheid van 60 km/uur.

VOORKEURSOPLOSSING

MAXIMUMSNELHEID

Er is gekozen om op het smalle, bochtige traject van de N518 tussen de bebouwde kom Monnickendam en de dam naar Marken een maximumsnelheid van 60 km/uur in te stellen. Op de dam naar Marken is deze snelheid niet realistisch en wordt de maximumsnelheid van 80 km/uur gehandhaafd.

Voor het verlagen van de maximumsnelheid dient te zijner tijd een verkeersbesluit te worden genomen, waartegen bezwaar mogelijk is.

INRICHTING WEG

Aangezien het dwarsprofiel smal is, wordt in het rapport geadviseerd om aanvullende maatregelen te nemen om de verkeersveiligheid te verbeteren:

- Bermverharding op het 60 km/uur gedeelte aan de niet-dijkzijde.
- Bermverharding op het 80 km/uur gedeelte aan de fietspadzijde en aan de waterzijde als de berm niet draagkrachtig is.
- Geleiderail bij het gemaal (foto) en de ongevalsconcentratie



Vanwege de hoge kosten is gekozen om geen bermverharding langs de hele weg te realiseren, maar dit alleen toe te passen in krappe bochten en op locaties waar berm schade is.

INRICHTING KRUISINGEN

In het rapport wordt geadviseerd de volgende aanpassingen aan de kruispunten uit te voeren.

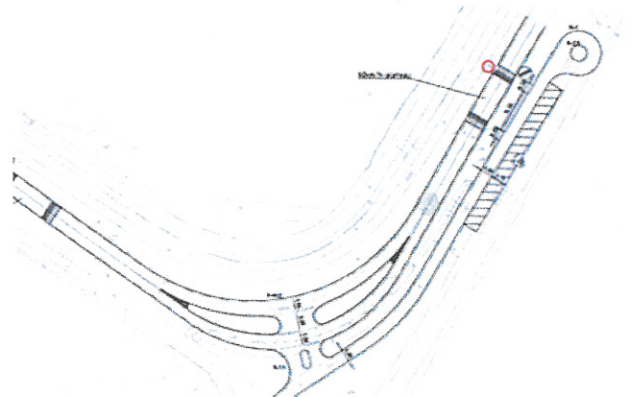


- Kruispunt N518–Hemmeland (1): verhogen en verharden middengeleider
- Voetgangersoversteek t.h.v. bebouwde komgrens (3): accentueren met smalle middengeleider en aanbrengen kanalisatiestrepen i.p.v. zebrapad
- Kruispunten Bereklaauw (4): plateau minder steil maken
- Kruispunten Dijkeinde (6) en Zeedijk (7): aanbrengen plateau zodat op alle kruispunten een plateau ligt.
- Langzaam verkeer oversteek Marken: aanbrengen van een middengeleider zodat de oversteek beter zichtbaar is voor het gemotoriseerd verkeer en fietsers in twee fasen kunnen oversteken.

Besloten is om bij de fietsoversteek Marken vanwege de kosten en het verleggen van kabels en leidingen geen middengeleider te realiseren. De oversteek kan geaccentueerd worden door rood asfalt of markering.

PARKEERPLAATSEN

In het rapport wordt geadviseerd de parkeerplaatsen op de dam te vervangen door pechhavens. De overige gesignaleerde afwijkingen worden niet aangepakt omdat het probleem niet groot is en de oplossingen niet eenvoudig te realiseren zijn. Voor de parkeerhaven na de scherpe bocht op de dam (7) is een ontwerp gemaakt om de verkeersveiligheid te verbeteren door de parkeerplaatsen af te scheiden van de rijbaan en een inrit in de bocht te realiseren.



Besloten is om de bocht bij het windmolenpark vanwege de kosten en het feit dat er weinig ongevallen gebeuren niet te realiseren.

RESUMÉ

Op de N518 worden gelijktijdig met het groot onderhoud in 2016 de volgende maatregelen uitgevoerd:

- verlagen maximumsnelheid van 80 naar 60 km/uur op het bochtige gedeelte van de N518
- aanbrengen bermverharding in krappe bochten en op locaties waar berm schade is
- plaatsen geleiderail bij het gemaal en op ongevalslocatie
- aanpassen kruising Hemmeland
- accentueren komgrens en voetgangersoversteekplaats
- verlagen plateau N518–Berenklaauw
- aanbrengen plateau N518–Dijkeinde en N518–Zeedijk
- ombouw parkeerhaven tot vluchthaven