



Modelaanpak Veilig Fietsen

Gemeente Waterland

projectnummer 0409305.00
Revisie 02
14 november 2016

Modelaanpak Veilig Fietsen

Gemeente Waterland

projectnummer 0409305.00
revisie 02
14 november 2016

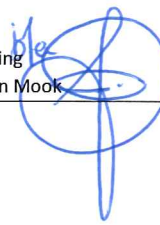
Auteurs

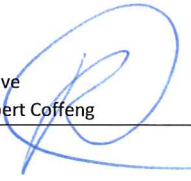
Hans van Mook
Jacob Tiellemans

Opdrachtgever

Gemeente Waterland
Postbus 1000
1140 BA Monnickendam

datum vrijgave	beschrijving revisie
15/11/2016	Eindrapportage

goedkeuring
 Hans van Mook

vrijgave
 Robert Coffeng

Inhoudsopgave

Blz.

1	Inleiding	1
1.1	Modelaanpak Veilig Fietsen	1
1.2	Fietsen in Waterland	1
1.3	Proces	3
2	Algemene aandachtspunten	4
2.1	Verlichting	4
2.2	Bellen op de fiets	5
2.3	Breedtes fietspaden	5
2.4	Gebruik fietspaden (e-bikes, fiets, speed pedelec)	6
2.5	Beleidskader Stadsregio Amsterdam	6
3	Specifieke aandachtspunten	8

1 Inleiding

1.1 Modelaankpak Veilig Fietsen

De fiets is niet weg te denken uit het Nederlandse wegbeeld. Nederland is een fietsland, fietsen is populair onder jong en oud. Jaarlijks neemt het fietsgebruik toe en uit onderzoek blijkt dat fietsen bijdraagt aan een gezonde en duurzame samenleving. Daarbij is fietsen een snelle en goedkope wijze van vervoer.

Fietzers zijn kwetsbare verkeersdeelnemers omdat fietsers zich onbeschermd, en met een relatief groot snelheidsverschil mengen met ander verkeer. Sinds 2000 is er sprake van een stijgende trend in het aantal fietsers dat ernstig gewond raakt in het verkeer. In 2012 raakten circa 12.000 fietsers ernstig gewond en kwamen 200 fietsers te overlijden. Jaarlijks worden 67.000 fietsers behandeld op de spoedeisende hulp. Fietsongevallen vinden hoofdzakelijk plaats op lokale wegen. Op fietspaden neemt de drukte en diversiteit toe. Vooral ouderen zijn het slachtoffer. Dit zijn vaak eenzijdige ongevallen waarbij geen motorvoertuig betrokken is.

Om de stijgende trend in het aantal ernstig verkeersgewonden te keren, heeft de minister van Infrastructuur en Milieu samen met alle regionale overheden in de Beleidsimpuls Verkeersveiligheid 23 extra maatregelen vastgesteld. De focus ligt daarbij op het verbeteren van de verkeersveiligheid van de risicogroepen ouderen, fietsers en jonge bestuurders. Onderdeel van de Beleidsimpuls is de 'Lokale aanpak veilig fietsen', waarbij gemeenten lokale verkeersveiligheidsknelpunten voor fietsers in kaart brengen en een verbeteraankpak met gedrags- en/of infrastructurele maatregelen opstellen.

De Modelaankpak biedt praktische handvatten om lokale knelpunten in beeld te brengen. Het helpt keuzes te maken voor passende fietsveiligheidsmaatregelen, deze zo efficiënt mogelijk en tegen geringe kosten uit te voeren. Tevens is het een wegwijzer naar bruikbare informatie en samenwerkingspartners om de lokale aanpak veilig fietsen op te stellen en uit te voeren. De Modelaankpak focust zich op fietsveiligheid maar kan ook leiden tot positieve effecten voor andere verkeersdeelnemers; het verwijderen van fietspaaltjes kan bijvoorbeeld ook veiliger zijn voor brom- en snorfietsers.

De aanpak kan een impuls geven aan andere beleidsterreinen. Fietsveiligheid kan in de uitvoering ook meeliften op andere beleidsterreinen. Sterker nog, de aanpak heeft breder effect, meer draagvlak en is beter verankerd wanneer deze aansluit bij de speerpunten van de gemeente.

1.2 Fietsen in Waterland

De gemeente Waterland wordt gevormd door 10 kernen met elk een eigen identiteit. Uniek is de ligging van de kernen in een open veenweide landschap. De cultuurhistorische waarde van dit landschap is groot. In het coalitieakkoord is vastgelegd dat de gemeente de voorzieningen dichtbij wil houden en dat de gemeente de zorg voor het behoud van de mooie omgeving hoog in het vaandel heeft. De fiets is binnen deze kaders een prima vervoermiddel dat bij uitstek geschikt is voor duurzame verplaatsingen binnen de kernen. Zo wordt de fiets erg veel gebruikt in het voor- en natransport voor het OV. Het aantal geparkeerde fietsen bij haltes neemt nog steeds

toe. Op drukke haltes staan meer dan 100 fietsen geparkeerd. Aandachtspunt is dat bij de ingebruikname van het vervoersplan 2018 (start Noord-Zuidlijn) er verwacht wordt dat nog meer reizigers met de fiets naar de halte komen. Daarnaast maken veel scholieren voor het bereiken van het onderwijs gebruik van de fiets. Ook biedt de fiets een krachtig alternatief voor verplaatsingen met de auto in de regio, zeker nu de e-bike een grotere verplaatsingsafstand makkelijker maakt.

Wat landelijk geldt, geldt ook in Waterland: een belangrijk aandachtspunt voor het aanmoedigen van het gebruik voor de fiets is het bieden van verkeersveiligheid. De fietser is een kwetsbare verkeersdeelnemer. De gemeente Waterland heeft verkeersveiligheid hoog in het vaandel staan en heeft daarom de voorliggende modelaanpak fiets laten opstellen. In deze rapportage zijn per kern maatregelen opgenomen die de verkeersveiligheidspositie van de fiets zullen doen verbeteren.

Tabel 1 laat zien dat aandacht voor de fietser in Waterland waardevol is. Belangrijk is te beseffen dat in tabel 1 de geregistreerde verkeersslachtoffers (S) en bestuurders (B) zijn weergegeven. Het betreft in Waterland met name ongevallen buiten de bebouwde kom (bijvoorbeeld de laatste 5 jaar (2011-2015) 8 fietsers als bestuurder bij een ongeval betrokken, waarvan 7 buiten de bebouwde kom).

In de praktijk is er sprake van een zeer forse onderregistratie qua aantallen. Vaak komt bij een fietsongeval, zeker de eenzijdige ongevallen, geen politie ter plaatse. Daarmee komen de aantallen niet juist in de registratie terug. Ook geven de jaren 2011 en 2012 een zeer vertekend beeld. In die jaren was de ongevallenregistratie van zeer slechte kwaliteit. In 2013 is een lijn van verbetering van de registratie ingezet. De toename van de aantallen in tabel 1 worden deels dus door de verbetering van de registratie verklaard. Het is niet te zeggen in hoeverre de stijging het gevolg is van het daadwerkelijk toenemen van de onveiligheid of het verbeteren van de registratie. Wel laten de aantallen zien dat aandacht voor verkeersveiligheid belangrijk blijft.

	<i>Personen auto</i>		<i>Motor fiets</i>		<i>Vracht auto</i>		<i>Overig</i>		<i>Bromfiets</i>		<i>Fiets</i>		<i>Voet- ganger</i>	
	<i>B</i>	<i>S</i>	<i>B</i>	<i>S</i>	<i>B</i>	<i>S</i>	<i>B</i>	<i>S</i>	<i>B</i>	<i>S</i>	<i>B</i>	<i>S</i>	<i>B</i>	<i>S</i>
2010	23	8	0	0	2	2	1	0	3	1	1	1	1	1
2011	9	0	1	0	2	1	1	0	1	0	1	1	1	1
2012	6	1	0	0	0	0	0	0	1	1	2	2	2	2
2013	31	3	5	2	5	0	3	3	4	3	0	0	0	0
2014	63	6	2	2	2	0	3	2	0	0	2	2	2	2
2015	95	2	7	2	4	0	11	9	7	4	4	3	0	0
	227	20	15	6	15	3	19	14	16	9	10	9	6	6

Tabel 1: geregistreerd aantal **bestuurders (B)** en het daaronder gevallen aantal **slachtoffers (S)** naar vervoerswijze

1.3 Proces

De uitwerking van de eerste stap van de Modelaanpak Veilig Fietsen is gedaan in samenwerking met veel verschillende partijen. In een eerste expertbijeenkomst zijn samen met de Fietzersbond, politie, Stadsregio Amsterdam en gemeente Waterland de belangrijkste en bekende knelpunten en oplossingsmogelijkheden in kaart gebracht. Deze zijn verwerkt in een overzicht en voorgelegd aan belanghebbenden en bewoners van gemeente Waterland. Tijdens een inloopavond op 19 september 2016 hebben deze belanghebbenden de mogelijkheid gehad knelpunten aan te vullen, of nader te onderbouwen. Ook hebben zij verdere maatregelenkansen benoemd.

De uitwerking van het genoemde proces is verwerkt in het totaaloverzicht welke te vinden is in hoofdstuk 3.

2 Algemene aandachtspunten

Naast de specifieke knelpunten binnen gemeente Waterland zijn er enkele algemene aspecten die extra aandacht verdienen. Deze aspecten worden in dit hoofdstuk nader toegelicht.

2.1 Verlichting

Gemeente Waterland bestaat uit een aantal kernen in landelijk gebied. Dit landelijk gebied kenmerkt zich door smalle wegen, veel watergangen en weinig verlichting. Verlichting kan een negatieve invloed hebben op de flora en fauna in een gebied. Dieren worden bijvoorbeeld afgeschrikt door verlichting, maar het verhoogt ook de latente verkeersveiligheid waardoor automobilisten harder gaan rijden. Daarnaast zorgt verlichting voor lichtvervuiling van het gebied.

Omdat bepaalde fietstrajecten niet of nauwelijks verlicht zijn, heerst er een gevoel van onveiligheid op deze wegen in het donker. Bewoners hebben aangegeven 's avonds niet meer tussen de kernen te durven fietsen in verband met ontbrekende wegverlichting en daarom de auto te pakken. Het betreft voornamelijk wegen buiten de bebouwde kom in beheer van het HHNK. De duisternis is op verschillende wijzen iets te doen waardoor de omgevingskwaliteit niet te sterk afneemt.

- Straatlantaarns met groene verlichting: uit onderzoek is gebleken dat groene verlichting door mensen goed wordt gezien, maar dieren niet te veel verstoort in hun leefomgeving.
- Dynamische straatverlichting: dit is verlichting die alleen aanspringt wanneer er beweging wordt gemeten ter hoogte van de lichtmast. Hierdoor wordt slechts een deel van een wegvak verlicht.
- Verlichting in het wegdek: dit kan bijvoorbeeld in de vorm van ledverlichting. Verlichting op deze wijze geeft goed het verloop van de weg weer, maar is minder geschikt om de rand van de weg te zien en om de omgeving te verlichten.
- Enkele belijning: uit onderzoek is gebleken dat doorgetrokken thermoplast belijning het beste wordt gewaardeerd door fietsers op niet-verlichte wegen. Bij overrijden van de thermoplast wordt voldoende reliëf gevoeld om te weten dat de rand van de weg wordt bereikt. Daarnaast geleidt de doorgetrokken lijn het beste wanneer deze wordt beschenen door een goede koplamp.

Los hiervan is ook de verlichting van de fietser zelf belangrijk. Hoewel dit een verantwoordelijkheid van de fietser is, kan de gemeente wel een rol nemen in de communicatie hierover en meeliften in de landelijke campagnekalender. Tevens kunnen gerichte projecten bij bijvoorbeeld scholen en sportclubs bijdragen aan het verbeteren van het voeren van fietsverlichting. Met kleine budgetten kan bijvoorbeeld wel impact worden bereikt door het uitdelen van losse fietslampjes.

2.2 Bellen op de fiets

Het smartphone gebruik door fietsers zorgt voor steeds meer overlast. Er zijn verschillende campagnes gestart de afgelopen jaren, denk aan “FietsAlert” van Team Alert en de campagnes “Fiets op, Modus aan” en “Aandacht op de Weg” van het Rijk. Het smartphone gebruik wordt voornamelijk aangepakt met gedragscampagnes. De wetgeving is tot op heden nog niet aangepast op het smartphone gebruik.

Op 12 september 2016 is nieuwste (vervolg)campagne gestart: “Fiets op. Modus aan. Blijf offline in het verkeer.” Om ‘smartphonevrij’ fietsen te stimuleren, is er de Fietsmodus app. Deelnemers kunnen via een smartphone app punten verdienen wanneer ze hun telefoon niet gebruiken als ze op de fiets zitten. Met de gespaarde punten maak je kans op een prijs.

Het ministerie wil samen met andere partijen waaronder regionale partners en telecomproviders er voor zorgen dat jongeren hun smartphone niet gebruiken terwijl ze op de fiets zitten. Daarom is het ministerie ook een samenwerking aangegaan met Stichting T-Butterfly. De stichting wordt gedragen door Michael Kulkens, wiens zoon in 2015 is omgekomen bij een verkeersongeval doordat hij fietsend met zijn telefoon bezig was. (bron: <https://www.rijksoverheid.nl/actueel/nieuws/2016/09/12/ministerie-actief-tegen-smartphone-op-de-fiets-door-jongeren>)

2.3 Breedtes fietspaden

Het CROW stelt in haar publicatie “Ontwerpwijzer Fietsverkeer” per wegcategorie de voorwaarden en standaard inrichting van fietsvoorzieningen. Hierbij wordt onderscheid gemaakt naar fietsvoorzieningen op erftoegangsweg, gebiedsontsluitingswegen en stroomwegen, zowel binnen de bebouwde kom als buiten de bebouwde kom. In onderstaand schema zijn de minimale maten weergegeven voor fietsvoorzieningen.

	Binnen de bebouwde kom	Buiten de bebouwde kom
Erftoegang weg	Rijbaan min. 4,85m bij fietsverkeer in 2 richtingen. Geen aparte voorzieningen. Fietsstraat min. 4,5m of met 2 rijlopers van min. 2,0m Fietssuggestiestroken wanneer auto intensiteit >2.000 mvt/etm/richting van min. 1,5m.	Rijbaan min. 5,50m bij fietsverkeer in 2 richtingen. Geen aparte voorzieningen. Fietssuggestiestroken wanneer auto intensiteit >2.000 mvt/etm/richting van min. 1,5m.
Gebiedsontsluitingsweg/ Stroomweg	Vrijliggende fietspaden. Eenrichting: 2,0m bij zeer lage intensiteit, anders minimaal 2,5m. Tweeërtingen: 3,0m bij zeer lage intensiteit, anders minimaal 3,5m.	Idem Gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom

Fietspaden buiten de bebouwde kom zijn vaak te smal. Met name (tweerichtingen)fietspaden op dijken zijn minimaal 1,0 m smaller dan de voorgeschreven breedte.

2.4 Gebruik fietspaden (e-bikes, fiets, speed pedelec)

De toename van het e-bike gebruik heeft gevolgen voor het gebruik van fietspaden. De grote snelheidsverschillen die ontstaan op de fietspaden zorgen voor gevaarlijke situaties, de snelheid van mede weggebruikers wordt regelmatig verkeerd ingeschat met gevaarlijke situaties als gevolg. Dit geldt ook voor automobilisten, waarvoor de benaderingssnelheid van fietsers lastiger wordt om in te schatten.

De doelgroep wielrenners in de gemeente Waterland groot. Met name in de weekenden zijn er veel groepen wielrenners die zich over de verschillende wegen begeven. De snelheidsverschillen tussen hen en de gewone fietsers zijn ook groot en punt van aandacht. De Rijksoverheid is daarom in 2015 een campagne begonnen “De echte wielrenner laat zich horen” om het begrip tussen wielrenners en overige weggebruikers te verbeteren. Bij de aanleg van nieuwe infrastructuur kan het verstandig zijn ook rekening te houden met deze doelgroep.

Tot slot zorgt de komst van de speed pedelec voor nieuwe verkeersveiligheidsvraagstukken. Een speed pedelec is een elektrische fiets die trapondersteuning biedt tot 45 km/h. Per 1 januari 2017 moet de speed pedelec naar de rijbaan (het wordt immers aangemerkt als een nieuwe categorie bromfietsen, inclusief helm- en verzekeringsplicht). Op een bromfietspad moet de speed pedelec daarmee op het bromfietspad rijden. Bij de aanleg van nieuwe (brom)fietspaden is het verstandig deze ontwikkelingen mee te nemen in de planontwikkeling.

2.5 Beleidskader Stadsregio Amsterdam

Investeringsagenda Fiets

De komende tien jaar investeert de Stadsregio 200 miljoen euro in fietsinfrastructuur, fietsparkeermogelijkheden en verkeersveiligheid voor fietsers in de vijftien gemeenten. Dit is vastgelegd in de Investeringsagenda Fiets 2015-2025. Deze investeringsagenda biedt kansen voor mogelijke subsidie om de aandachtspunten die in de voorliggende notitie zijn vastgelegd te realiseren.

De stadsregio Amsterdam heeft in haar Investeringsagenda Fiets gesteld dat binnen de regio de aandacht zeker uit dient te gaan naar:

- Verbeteren van de verkeersveiligheid door aanpak van de infrastructurele oorzaken van ernstige en dodelijke ongelukken;
- Gedragsmaatregelen, waaronder verkeerseducatie en campagnes en verkeersveiligheids-onderzoek via het verkeersveiligheidsprogramma van de Stadsregio Amsterdam;
- In de gebieden met de hoogste intensiteiten wordt naast het verruimen van capaciteit voor fietsers, ter voorkoming van onveilige verkeerssituaties, ook nadrukkelijk gekeken naar mogelijkheden van het spreiden van fietsstromen (via parallelle fietsroutes).

Uit analyse door de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid voor de regio Amsterdam wordt bevestigd dat de fietser een prioritaire doelgroep is voor verkeersveiligheidsbeleid. De Stadsregio wil waar mogelijk slimme koppelingen aanbrengen tussen bereikbaarheidsdoelen en de ambitie vanuit toerisme & recreatie en verstedelijkingsopgaven. Een hoogwaardige nieuwe fietsroute tussen twee kernen kan immers net zo goed dienst doen als uitvalsroute naar recreatiegebieden of als aantrekkelijke fietsroute voor toeristen op weg naar bestemmingen buiten het stadscentrum. De structuur van de Amsterdamse regio is daartoe bij uitstek geschikt.

De Stadsregio stelt zichzelf tot en met 2025 naast meer verkeersveiligheid op de regionale fietsroutes, specifieke aandacht te geven aan fietsers bij de inrichting van wegen die niet tot het regionaal fietsnetwerk behoren bijvoorbeeld rond schoolzones en op plekken waar fietspaden het regionaal netwerk goederenvervoer raken.

Investeringsagenda Verkeersveiligheid

Naast de Investeringsagenda Fiets heeft de Stadsregio Amsterdam een specifieke Investeringsagenda Verkeersveiligheid opgesteld. Ook hierin wordt specifieke aandacht aan de fietser gegeven. Het gaat hierbij aan aandacht voor de e-biker, schoolzones en educatie naar leeftijdsgroepen. Met name in de leeftijdsgroep 4-12 en 12-18 jaar bevinden zich veel scholieren die fietsen. Voor de groep 4-12 jarigen is met name de verkeerseducatie op de basisschool een belangrijke basis om een veilige fietser te kunnen worden. In 2016 of 2017 wordt samen met de gemeenten en uitvoerende instanties de meerwaarde en draagvlak verkend van een mogelijke uitrol van (een vorm van) een verkeersveiligheidslabel voor de scholen in de Stadsregio-gemeenten. Via het voortgezet onderwijs (ca. 140 locaties) wordt een breed pakket bestaande verkeerseducatieprogramma's aangeboden gericht op de nieuwe school-thuisroute, verkeersregels, fiets/bromfiets en waar mogelijk alcohol/drugs, dode hoek, gedrag & houding in het verkeer, afleiding in het verkeer (smartphone, muziek), beginnend bestuurder en mobiliteitskeuze.

In het kader van het uitwerken van de uitvoeringsparagraaf zal samen met de wegbeheerders een inventarisatie worden gedaan van de uit te voeren projecten en maatregelen inclusief een kostenraming. Op basis hiervan zal het benodigde budget voor de komende jaren nader inzichtelijk worden gemaakt en zoveel mogelijk worden vastgelegd in begrotingen, van zowel Stadsregio als wegbeheerders [Investeringsagenda Fiets 2016].

3 Specifieke aandachtspunten

Tijdens twee bijeenkomsten, een met experts van de Fietzersbond, Stadsregio Amsterdam, politie en gemeente Waterland op 21 juli 2016, een met (vertegenwoordigers van) bewoners op 19 september 2016, zijn fietsknelpunten besproken binnen de gemeente Waterland. De knelpunten hebben met name betrekking op de fietsinfrastructuur; waar is door de inrichting verbetering mogelijk om de fietsveiligheid te verhogen.

Op de volgende pagina's is per kern een overzicht gegeven van de belangrijkste knelpunten. Op de pagina's staan de knelpunten op kaart aangegeven en beschreven in de tabel daaronder. De laatste kolom geeft aan wie de wegbeheerder is van de betreffende weg (G = gemeente Waterland, P = Provincie Noord-Holland, H = Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier, X = buiten het grondgebied van gemeente Waterland).

Broek in Waterland



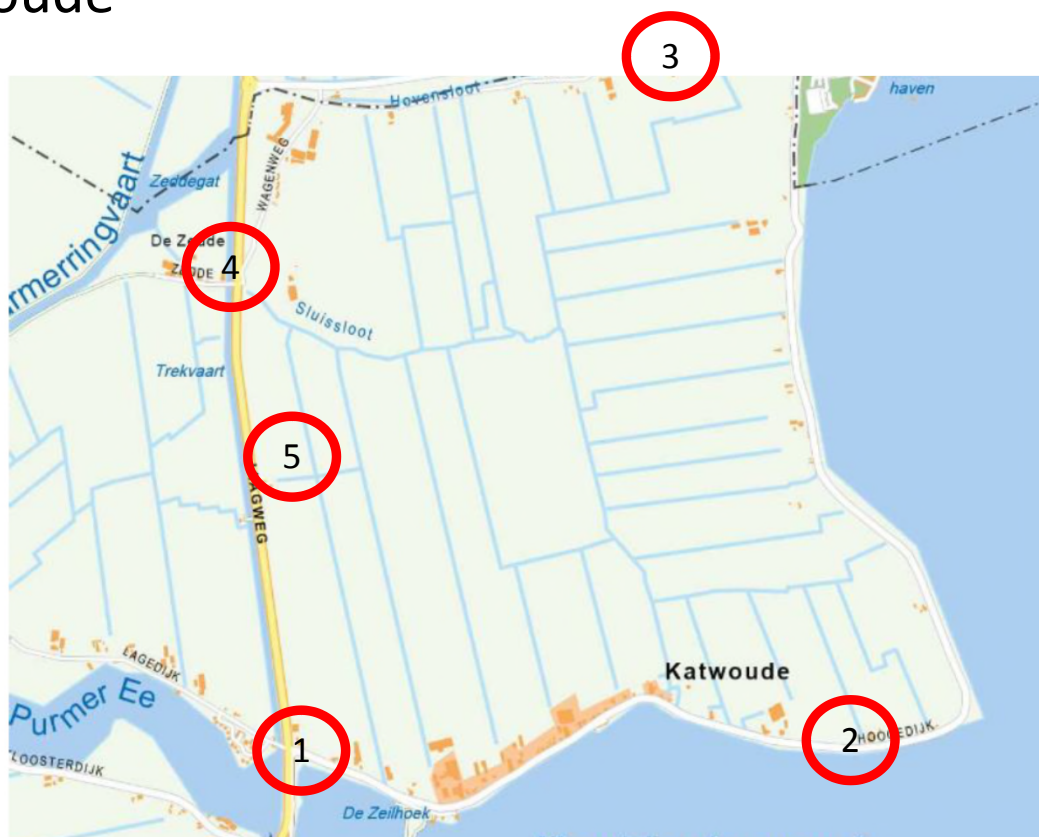
	Locatie	Knelpunt	Oplossingsrichting	
1	Keerngouw – Kerkplein - Havenrak	Veel parkeerders in de hoek van het Kerkplein bij kerkdiensten. Uitzicht voor fietsers wordt zeer beperkt.	Parkeerverbod, paaltjes plaatsen, spiegel plaatsen.	G
2	Nieuwland	Schoolverkeer en dubbel geparkeerde auto's blokkeren de doorgang in Nieuwland	Kiss & Ride in parkeerterrein Nieuwland.	G
3	Binnenweeren	Geparkeerde auto's op straat blokkeren de doorgang voor schoolverkeer	Parkeerverbod op de hoek van de straat.	G
4	Oosteinde	Geparkeerde auto's in de bocht Oosteinde – Binnenweeren blokkeren zicht.	Handhaven, in een bocht mag niet geparkeerd worden.	G
5	Parallelweg – Burg. P.Ph. Paulplantsoen	Onduidelijke voorrangsregeling vanuit Parallelweg.	Situatie wordt aangepast in grote reconstructie.	G
6	Jaagweg – Oosteinde - Parallelweg	De overgang van fietspad (Jaagpad) naar Parallelweg wordt als onprettig ervaren. Fietsers op de Jaagweg rijden vrij snel. Snelheidsverschil tot parkeerbewegingen Parallelweg zijn groot.	Wordt momenteel uitgewerkt door Provincie Noord-Holland	P
7	Eilandweg – Zuideinde	Gevaarlijk kruispunt door onoverzichtelijke bocht.	Nader onderzoek (extern)	G
8	Eilandweg	Overbodige asfaltlus.	Eventueel verwijderen, geen prioriteit	G
9	Wagengouw – Molengouw	Wandel- en fietsbrug is erg smal (0,9m).	Wens is verbreding naar 3,5m, ook i.v.m. calamiteitenontsluiting.	G
10	Burg. Peereboomweg	Donker voor fietsers.	Zie paragraaf 2.1	H
11	Wagengouw- Galggouw	Gevaarlijke bocht door slecht zicht en afsnijden van de bocht door autoverkeer.	Begroeiing kort houden, bocht haakser maken middels belijning.	G

Ipendam



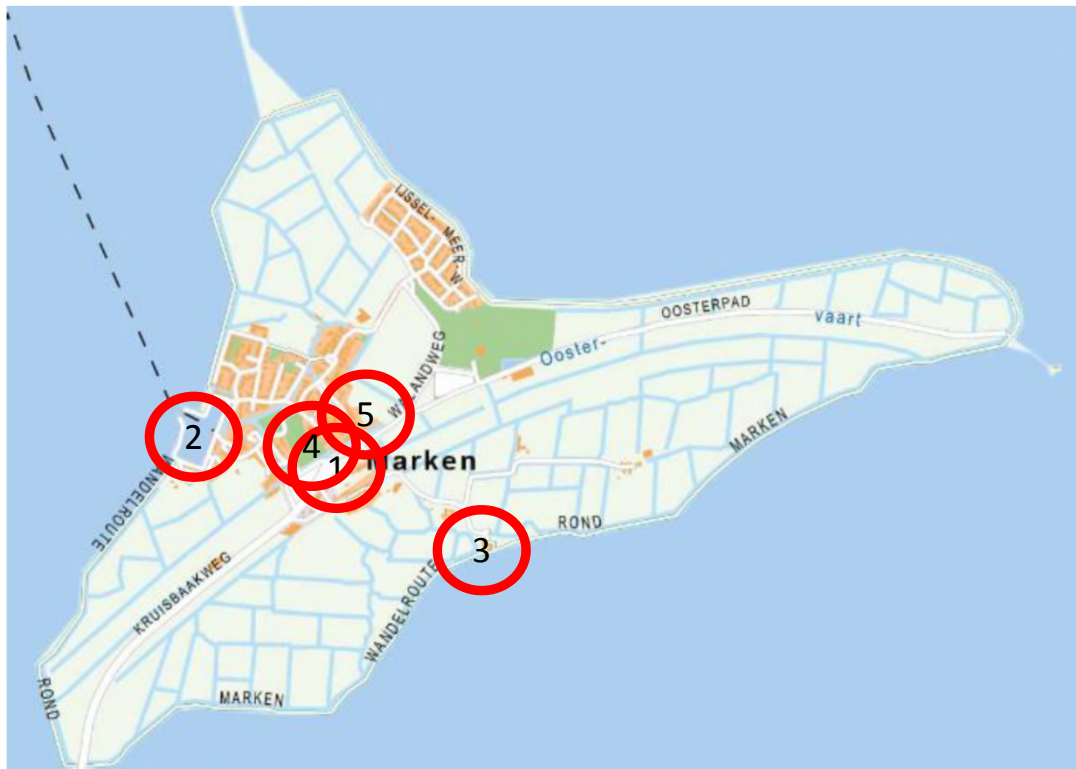
	Locatie	Knelpunt	Oplossingsrichting	
1	Dorpsstraat – N235	Gevaarlijke oversteeek tussen Dorpsstraat en veerpont.	Oplossing vindt plaats in kader van project HOV N235	P
2	N235 (westzijde)	Wens snelle en directe fietsroute	Snelfietsroute aan de westzijde van het water (Kanaalweg)	H
3	N235 (oostzijde)	Fietspad is te smal, zeker i.c.m. scooters en wielrenners.	Verbreiding voorzien naar 3,5m/4,0m in samenwerking met SRA en PNH.	P
4	Kerkstraat	Krappe straat met slecht zicht.	Reconstructie voorzien door de gemeente.	G
5	Aalduikerweg – Merelstraat	Door hoogteverschil is de fietssnelheid hoog. Fietzers naar Merelstraat waaieren uit bij het nemen van de bocht.	Aanbrengen van een middenasmarkering in de bocht om weghelften te accentueren.	G

Katwoude



	Locatie	Knelpunt	Oplossingsrichting	
1	N247 - Hoogedijk	Onoverzichtelijke oversteek Hoogedijk voor fietsers.	Aanpak wordt al meegenomen in Bereikbaarheidsagenda.	P
2	Hoogedijk	Hoge snelheid van gemotoriseerd verkeer zorgt voor overlast bij bewoners.	Fietspad op de dijk.	H
3	Oversteek richting Stient	Gevaarlijke oversteek voor fietsers.	Oversteek gefaseerd maken.	H
4	Oversteek Zedde	Gevaarlijke oversteek voor fietsers.	Oversteek wordt in 2021 aangepast.	P
5	Fietspad oostzijde N247	Om oversteekbewegingen te verminderen is een fietspad aan de oostzijde van de N247 gewenst.	Fietspad wordt meegenomen in plannen van de provincie.	P

Marken



		Knelpunt	Oplossingsrichting	
1	Kruisbaakweg	Extra “fietsparkeervoorzieningen” met subsidie plaatsen mogelijk.	Aanvraag fietsparkeervoorzieningen met fietsparkeur.	G
2	Haven	Veel geparkeerde fietsen rondom de haven.	Aandachtspunt. Indien mogelijk gericht plaatsen parkeervoorzieningen. Primair richten op ‘afvangen’ geparkeerde fietsers bij centrale parkeerplaats Kruisbaakweg.	R
3	Rozenwerf	Smal wandelpad met huizen aan de dijk. Fietsers veroorzaken overlast.	Pad klinkerverharden en iets verbreden. Fietsers te gast.	H
4	Pad langs parkeerautomaten.	Hier staan veel mensen bij de automaten, lopen groepen en is het gevaarlijk fietsen.	Handhaving (het betreft een voetpad)	G
5	Walandelaan/ bushalte	Veel bussen en voertuigbewegingen. Gevaarlijk voor fietsers.	Nader onderzoek (extern)	G

Marken



		Knelpunt	Oplossingsrichting	
1	N518		Fietspad op de Waterlandse Zeedijk met 0,5 meter verbreden naar 3 meter (Stadsregio wil hier subsidie voor verlenen en is feitelijk een ontbrekende schakel in hoofdnet fiets)	P
			Fietsers niet meer toestaan op N518 (is reeds toegezegd door de provincie)	P
			Verbeteren afrit voor fietsers bij afslag Zuiderwoude Dijkeinde.	H
			Middengeleider aanbrengen bij afslag Uitdam zodat fietsers daar veiliger kunnen oversteken	P
			Oversteek fietsers bij het Kruis verbeteren (in combinatie met dijkversterking).	P

Monnickendam



	Locatie	Knelpunt	Oplossingsrichting	
1	Noordervesting	Wandelpad tussen Bernhardlaan Waterlandsluis is te smal om te fietsen.	Verbreden naar 3,5m, dan volledige noord-zuidverbinding. (Betreft een gemeentelijke beleidskeuze)	G
2	Overleek - Singel	Fietsroute Singel – Overleek is een doorgaande route, maar niet in de voorrang.	Vanwege dubbele functie van de weg gelijkwaardig kruispunt handhaven.	G
3	Berhardlaan	De brug Bernhardlaan is te smal voor fietsers. Fietsers komen in de verdrukking.	Aparte fietsbrug realiseren. Dit wordt aangepakt door Waterland/PNH/SRA (2018/2019)	G
4	Bernhardlaan - Pierebaan	Directe verbinding ontbreekt agv ruimtegebrek. Onduidelijke toegang tot het tunneltje Pierebaan.	Bebording aanpassen en struiken snoeien.	G
5	Cornelis Dirksz laan – N518 (Waterlandse Zeedijk)	Voorrangsregeling fietspad onduidelijk.	Voorrang omdraaien (fietspad in de voorrang). In principe ongewenst ikv beleid fietser op provinciale weg in de voorrang. Nader onderzoek (extern)	G
6	Waterlandse Zeedijk	Fietspad op Waterlandse Zeedijk te smal (2,5m).	Er is ruimte voor verbreding (max. 3,1m). Andere optie: fietspad halverwege de dijk of onder aan de dijk. Staat op investeringsagenda voor dijkverbreding	P
7	Lijnbaan - Pierebaan	Fietspad langs Lijnbaan/Pierebaan in klinkers vormgegeven. Dit is minder comfortabel.	Klinkerverharding vervangen door gesloten verharding. (Betreft een gemeentelijke beleidskeuze).	G

Monnickendam



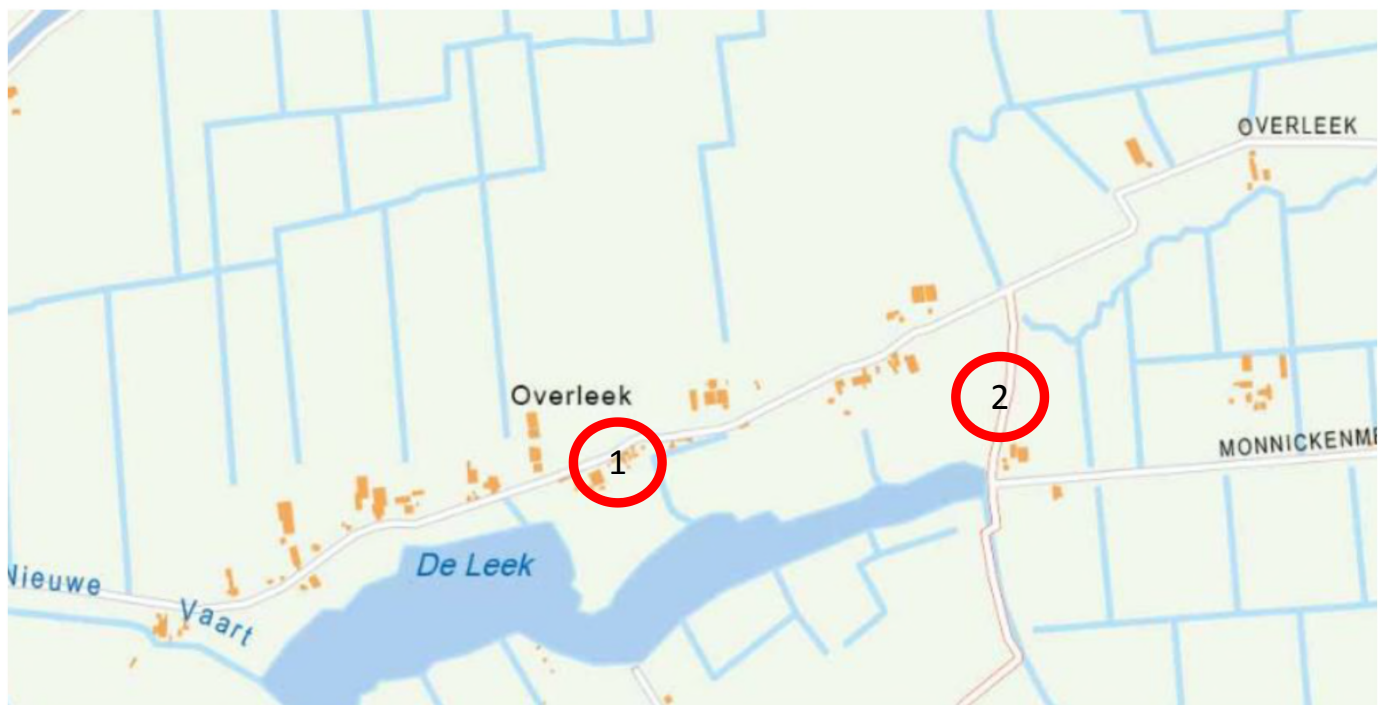
	Locatie	Knelpunt	Oplossingsrichting	
1	Brug Zuidervesting bij speeltuin	Paaltje + niet volledige leuning. Wordt door ouderen als onprettig ervaren.	Paaltje verwijderen	G
2	Zuideinde	Drukke smalle straat, wordt hard gereden, veel geparkeerde auto's en veel fietsverkeer. Dit zorgt voor gevaarlijke situaties [betreft regionale fietsroute]	• Parkeerverbod • Autovrij maken (dagdelen) • Eenrichtingsverkeer	G
3	Binnenstad	Voetgangersgebied, maar wordt veel gefietst. Dit zorgt voor gevaarlijke situaties op kruispunten.	• Hekjes • Handhaving	G
4	Noordeinde	Paaltjes langs de weg zijn gevaarlijk voor fietsers. Onduidelijkheid gele strook [betreft regionale fietsroute]	Paaltjes verwijderen. Middels borden of markering functie verduidelijken.	G
5	Grafelijkheidsluis	Overstekend fietsverkeer richting Kloosterdijk wordt niet gezien.	Waarschuwbord plaatsen.	H
6	Nieuwendam	Fietsverkeer vanuit Katwoude steekt hier over. Oversteek is niet goed zichtbaar.	• Plateau • Bebording	P H
7	Rotonde Bernhardlaan	Begroeiing is hoog waardoor fietsers minder goed overzicht hebben.	Snoeien	G
8	Karn bij BS De Blauwe Ster	Onoverzichtelijk punt voor fietsers, en daardoor gevaarlijk voor voetgangers.	Begroeiing kort houden	G

Monnickendam



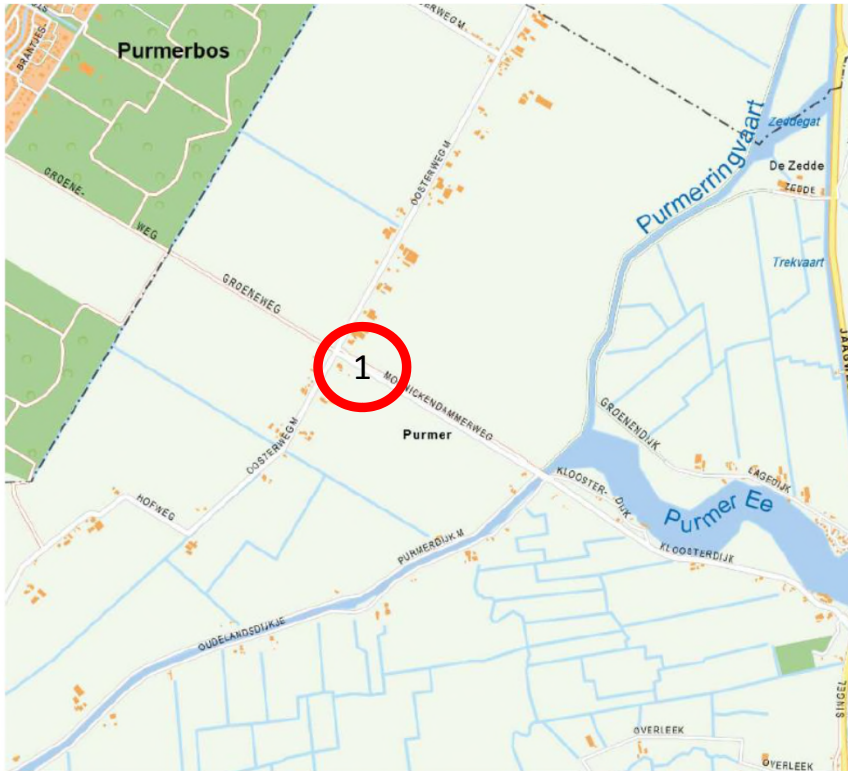
Locatie	Knelpunt	Oplossingsrichting	
Algemeen	Particuliere begroeiing zorgt voor zichtbeperking.	Handhaving	G
	Hoge snelheid in de binnenstad	Handhaving	G

Overleek



	Locatie	Knelpunt	Oplossingsrichting	
1	Overleek	Bij het Theehuis ontstaat er regelmatig drukte door bezoekend verkeer. Hierdoor onprettig om te fietsen.	Verbreden is niet mogelijk. Een mogelijk alternatief zijn uitwijkhavens.	H
2	Dijkje aansluitend op Overleek	Fietspad is erg smal.	Fietspad verbreden.	H

Purmer



	Locatie	Knelpunt	Oplossingsrichting	
1	Groeneweg	Zeer donker voor fietsers.	Zie paragraaf 2.1	H

Uitdam



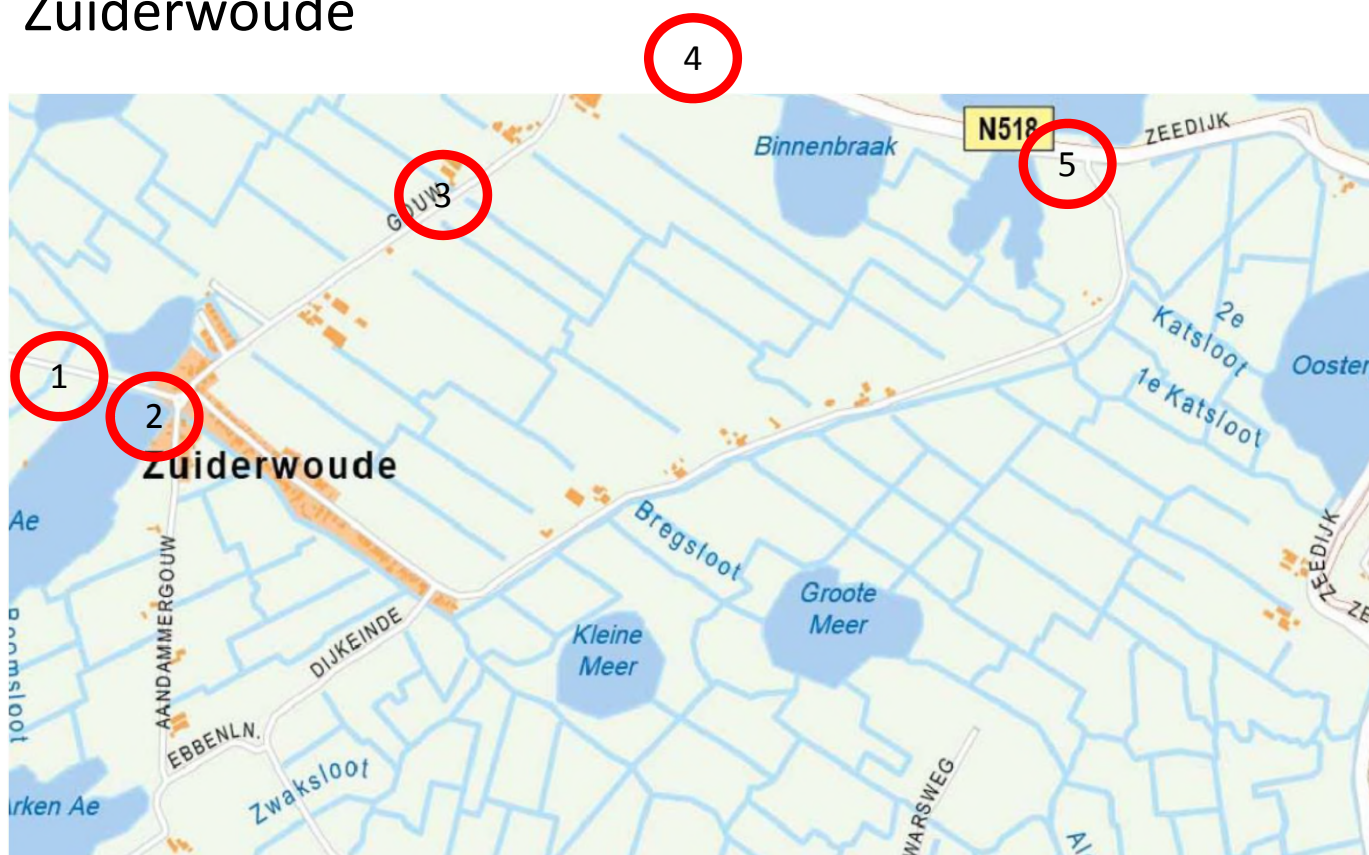
	Locatie	Knelpunt	Oplossingsrichting	
1	Zeedijk	Bij resort Poort van Amsterdam komt aan de westzijde een extra uitgang.	Goede 2 ^e ontsluiting vormgeven: parkeerverbod, paaltjes plaatsen, spiegel plaatsen.	H
2	Zeedijk	Het fietspad is erg smal.	Bij een reconstructie van de Uitdammer Dorpsstraat wordt de breedte van het fietspad aangepast.	H
3	Zeedijk thv Bijenven	Fietsers komen met hoge snelheid van de dijk af. Oversteek is gevaarlijk.	Kleinschalig: Extra attentie verhogende maatregelen (bijv. plateau). Grootschalig: bij dijkverzwaring fietser eerder laten dalen en laten uitrollen, dan aansluiting / oversteek	H
4	Uitdammer Dorpsstraat	Bij de wegversmallingen (3x) gebeuren regelmatig eenzijdige ongevallen.	Onderhoud van fietsvoorzieningen achter de versmallingen kan beter. Dit is recent uitgevoerd.	G

Watergang



	Locatie	Knelpunt	Oplossingsrichting	
1	De Dollard – N235	Fietspad komt van de dijk naar beneden en kruist de Dollard. Hier moet de fiets voorrang verlenen. Door hoge snelheid fiets levert dit punt gevaarlijke situaties op.	• Voorrang omdraaien. • Kruising vormgeven als plateau. • Fietspad haaks op de Dollard laten uitkomen. • Fietspad doortrekken naar aansluiting Kanaaldijk.	H
2	Fietspad langs N235	Fietspad wordt ook gebruikt door auto's.	• Fietspaaltje plaatsen.	P
3	Populierweg - Kanaaldijk	Oversteek Populierweg gevaarlijk voor fietsers. Zij kruisen voorlangs de auto's. Ook de combinatie auto/fiets is onveilig op de Kanaaldijk. Er zijn veel opritten, geparkeerde voertuigen, veel soorten verkeer en hoge snelheid. Daarnaast is markering op het kruispunt versleten.	• Kanaaldijk reconstrueren tot fietsstraat (niet gewenst door dorpsvereniging Watergang). • Kanaaldijk reconstrueren tot Shared Space gebied. • Fiets meenemen in de VRI regeling. • Markering vernieuwen. Dit knelpunt wordt uitgewerkt door PNH.	P
4	Overgang fietspad naar Kerkweg langs N235	Fietsers vanaf fietspad moet voorrang verlenen. Dit is niet volgens verwachting. Wielrenners en snelle fietsers hebben slecht zicht.	• Voorrangsregeling duidelijker maken. • Voorrang omdraaien	G/ P
5	Kanaaldijk (ri. Schouw)	Overhangende heg zorgt ervoor dat langzaam verkeer meer naar het midden van de weg gaat. Gevaarlijk i.c.m. (vracht)autoverkeer.	• Heg snoeien Dit knelpunt wordt uitgewerkt door PNH.	G

Zuiderwoude



	Locatie	Knelpunt	Oplossingsrichting	
1	Burg. Peereboomweg	Zeer donker voor fietsers.	Zie paragraaf 2.1	G
2	Burgemeester Peereboomweg - Aandammergouw	Drukke met recreatief fietsverkeer, hoge snelheid van het verkeer op de kruising/T-splitsing	Fietsvoorzieningen gewenst. Er is een herinrichting van de Gouw – Aandammergouw – Burg. Peereboomweg gepland.	G
3	Gouw	Drukke met veel verschillende verkeersstromen, fietsers komen in de verdrukking. Kuilen langs de weg zijn gevaarlijk bij uitwijken.	- Weg versmallen met uitwijkhavens. - Fietsverkeer en autoverkeer scheiden.	H
4	Kruispunt Gouw – N518	Gevaarlijke oversteek voor fietsers door slecht zicht autoverkeer en hoge snelheid.	Opstelstrook maken voor fietsers. Een VRI op het kruispunt.	P
5	Zeedijk bij Dijkeinde	Zeer moeilijk om met fiets de dijk op te komen.	Schuine helling maken.	H P

Maatregelen

[illegible]

Over Antea Group

Van stad tot land, van water tot lucht; de adviseurs en ingenieurs van Antea Group dragen in Nederland sinds jaar en dag bij aan onze leefomgeving. We ontwerpen bruggen en wegen, realiseren woonwijken en waterwerken. Maar we zijn ook betrokken bij thema's zoals milieu, veiligheid, assetmanagement en energie. Onder de naam Oranjewoud groeiden we uit tot een allround en onafhankelijk partner voor bedrijfsleven en overheden. Als Antea Group zetten we deze expertise ook mondiaal in. Door hoogwaardige kennis te combineren met een pragmatische aanpak maken we oplossingen haalbaar én uitvoerbaar. Doelgericht, met oog voor duurzaamheid. Op deze manier anticiperen we op de vragen van vandaag en de oplossingen van de toekomst. Al meer dan 60 jaar.

Contactgegevens

Beneluxweg 125
4904 SJ OOSTERHOUT
Postbus 40
4900 AA OOSTERHOUT

E. hans.vanmook@anteagroup.com

www.anteagroup.nl

Copyright © 2016

Niets uit deze uitgave mag worden
verveelvoudigd en/of openbaar worden
gemaakt door middel van druk, fotokopie,
elektronisch of op welke wijze dan ook,
zonder schriftelijke toestemming van de
auteurs.