

PARTICIPATIEPLAN WHEREDIJK PURMEREND

Programma Verbetering Boezemkades

Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier

1 NOVEMBER 2019



Arcadis Nederland B.V.
Postbus 56825
1040 AV Amsterdam
Nederland

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	4
1.1	Opgave en ambities voor de Wheredijk	4
1.1.1	Beschrijving huidige situatie	4
1.1.2	Opgave en ambities	5
1.2	Doel van het participatieplan	6
1.3	Kaders van het participatietraject	6
2	STAKEHOLDERS	7
2.1	Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier	7
2.2	Gemeente Purmerend	7
2.3	Stadsverwarming Purmerend	7
2.4	Bewonersvereniging Wheredijk	7
2.5	Kabel- en leidingeigenaars	8
2.6	Vervoerregio	8
2.7	Purmerender Roeivereniging "De Where"	8
2.8	Bewoners Saturnus/Wheermolen (achterland)	8
2.9	Intermaris	8
2.10	ProRail	8
3	PARTICIPATIEPROCES: NIVEAUS EN STAPPEN	9
3.1	Participatieniveaus	9

FOUT! VERWIJZINGSBRON NIET GEVONDEN.

1 INLEIDING

De Boezemkade Wheredijk te Purmerend voldoet niet meer aan de veiligheidsnormen die gelden voor een regionale waterkering en is daarom afgekeurd. De dijk moet versterkt worden om weer aan de normen te voldoen. Het project de Wheredijk maakt onderdeel uit van het Programma Verbetering Boezemkades (VBK2). Het VBK2-programma heeft de opdracht om 160 kilometer kade in 2023 weer aan de norm te laten voldoen. Het project de Wheredijk valt dan ook onder de verantwoordelijkheid van het VBK2-programma. Er zijn verschillende partijen betrokken bij het dijkversterkingsproces en er spelen meerdere belangen. Dit participatieplan is een eerste stap in het participatieproces om tot een gedragen oplossing te komen voor de dijkverbetering, waarin de gezamenlijke belangen zo goed mogelijk zijn vertegenwoordigd.

In een workshop op 25 juni 2019 met HHNK zijn alle op dat moment bekende issues bijeengebracht om voorlopige conclusies te kunnen trekken en aanbevelingen op te stellen voor een participatieproces. Vanaf 2018 zijn er gesprekken gevoerd met de Bewonersvereniging Wheredijk, de walbewoners, gemeente Purmerend en Stadsverwarming Purmerend.

Dit participatieplan is in opdracht van HHNK ontwikkeld door Arcadis Nederland BV.

1.1 Opgave en ambities voor de Wheredijk

1.1.1 Beschrijving huidige situatie

De Wheredijk ligt in de gemeente Purmerend en is de waterkering aan de noordzijde van de Where. Figuur 1-1 geeft een beeld van de ligging van de Wheredijk.



Figuur 1-1 Boveaanzicht Wheredijk

Aan de Wheredijk liggen 51 woonarken en 2 woningen. De bewoners gebruiken de buitenzijde van de kering als tuin. Er zijn door hen bergingen, schuttingen en enkele parkeerplaatsen gerealiseerd. Op de kruin van de dijk ligt een fietspad waarop (brom)fietsen zijn toegestaan. Tevens is het fietspad beperkt toegankelijk voor auto's door houders van ontheffingen door het hoogheemraadschap afgegeven. Aan de binnenzijde van de Wheredijk ligt een teensloot en een groenstrook die grenst aan een woonwijk. In figuur 1-2 zijn enkele foto's opgenomen die een indruk geven van de huidige situatie op de Wheredijk.



Figuur 1-2 Impressies van de Wheredijk

1.1.2 Opgave en ambities

Het hoogheemraadschap heeft een waterveiligheidsopgave aan de Wheredijk. De regionale waterkering is afgekeurd in de toetsing van 2017 en moet versterkt worden om weer te voldoen aan de veiligheidsnormen. De opgave van HHNK is een waterkering die aan de norm voldoet. Doelstelling is dat de waterkering goed te beheren en onderhouden is.

HHNK is ook wegbeheerder van het fietspad op de kruin. HHNK heeft de ambitie om alle wegen in haar beheergebied in de toekomst over te dragen aan de gemeentes, waaronder dit fietspad.

Daarnaast heeft HHNK de ambitie om met de woonarkbewoners te komen tot een vergunde situatie onder voorwaarden met betrekking tot het medegebruik van de buitenzijde. Het hoogheemraadschap heeft vanuit haar beheertaak de plicht om vanuit een helder kader van wat wel en niet mag op de kering het gesprek aan

te gaan met alle individuele woonarkbewoners met als doel te komen tot een vergunde situatie inclusief huur/pachtovereenkomst voor gebruik van de gronden in eigendom bij HHNK.

Ambities (andere) initiatiefnemers met betrekking tot de Wheredijk:

- **HHNK:** dijk die aan de norm voldoet, veiligheid voor verkeer en leefomgeving (fietspad en eventueel een voetpad), legaliseren ligplaats en medegebruik van de dijk. Kade moet goed inspecteerbaar zijn en goed te onderhouden.
- **Stadverwarming Purmerend:** de huidige leiding van de stadsverwarming ligt gedeeltelijk onder de aangelegde tuintjes en is daardoor minder goed bereikbaar. De leiding is bovendien urgent aan vervanging toe. De ambitie van stadsverwarming is om elke woonark en de 2 woningen aan te sluiten op het warmtenet en een veilige, goed bereikbare leiding.
- **Gemeente Purmerend:** het riool moet worden vervangen (einde levensduur). De gemeente heeft als ambitie een veilige, goed bereikbare riolering.
- **Overige kabel- en leidingeigenaars:** De meeste kabels en leidingen liggen onder de tuintjes van de woonarkbewoners. De ambitie is veilige, goed bereikbare kabels en leidingen, voor elke bewoner.

1.2 Doel van het participatieplan

Het participatieplan heeft tot doel om richting en structuur aan het participatieproces te geven. Participatie is een belangrijke pijler voor dit project. Wij verstaan hieronder het in een vroegtijdig stadium betrekken van belanghebbenden bij het proces voorafgaand aan de besluitvorming (vanaf de planfase) in dit project. HHNK gebruikt dit plan om vorm te geven aan de participatie en communicatie acties. In het project Wheredijk werkt het hoogheemraadschap samen met de gemeente Purmerend en Stadsverwarming Purmerend. Als vervolg op dit plan wordt gezamenlijk een actie communicatie/participatieplan opgesteld.

HHNK is de initiator van dit participatieplan. In dit participatieplan wordt de visie van het hoogheemraadschap weergegeven. We maken onderscheid naar verschillende participatieniveaus. Voor sommige belanghebbenden is het voldoende om geïnformeerd te worden, terwijl een andere partij een actieve adviserende rol in het project verdient. Aan de hand van de participatieniveaus is een opzet gemaakt voor een participatieproces.

1.3 Kaders van het participatietraject

Duidelijkheid over kaders is essentieel voor een goed begrip voor elkaar en voor een goed participatieproces. Wij stellen voor om aan het begin van het participatieproces met de belanghebbenden heldere afspraken op te stellen en schriftelijk vast te leggen. Hieronder geven wij de kaders van het participatietraject weer, die zijn opgesteld in samenwerking met HHNK.

- HHNK streeft naar een open en transparant proces:
 - Er worden zo mogelijk gezamenlijke spelregels opgesteld;
 - Informatie wordt transparant gedeeld;
 - Geen van de partijen wijzigt tussentijds, eenzijdig een of meerdere spelregels;
 - De processtappen zijn helder geformuleerd en gecommuniceerd.
- Het participatieproces, zoals beschreven in hoofdstuk 3, is een dynamisch proces. Er worden fases, bijeenkomsten, gesprekken e.d. gepland. De complexiteit van de situatie zorgt ervoor dat niet alles vooraf voorzien kan worden. Behoud flexibiliteit om gedurende het proces bij te sturen en bijvoorbeeld bijeenkomsten anders aan te pakken, nieuwe inzichten te verwerken of andere samenwerkingsvormen de ruimte te geven, binnen de kaders van het project.
- Een waterkering die aan de norm voldoet, is een belang van de bewoners van de Wheredijk (zowel op het water als aan wal) en van de bewoners van het achterland. Alle belanghebbenden kunnen (zover de mogelijkheid strekt) meedenken en inbreng geven in relatie tot hun belang.
- Bij de uitwerking en afweging van varianten wordt in beeld gebracht wat de mogelijke effecten zijn voor het hoogheemraadschap, Stadsverwarming Purmerend en de gemeente Purmerend.
- HHNK zorgt ervoor dat de informatie die als basis dient voor besluitvorming, zo veel mogelijk openbaar en toegankelijk is.

2 STAKEHOLDERS

Diverse stakeholders hebben belang bij het project. In dit hoofdstuk is een overzicht en beschrijving van de stakeholders en indien reeds bekend hun belangen/issues opgenomen. Deze beschrijving is gemaakt voor dit participatieplan en niet bij alle stakeholders getoetst. Doel van dit hoofdstuk is inzicht te geven in belanghebbenden, (conflicterende) belangen en issues.

2.1 Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier

Er zijn verschillende afdelingen van het hoogheemraadschap die belangen hebben bij het project in het projectgebied:

- Afdeling Waterveiligheid en Wegen:
 - Borging van de waterveiligheid: hoofddoelstelling van het project en verantwoordelijkheid van HHNK.
 - Wegbeheer: randvoorwaarde veilig fietspad (en eventueel voetpad) en openbare ruimte in samenspraak met de gemeente in verband met overdracht in de toekomst.
 - Een waterkering die voldoet die aantoonbaar te beheren & onderhouden is.
- Afdeling VHIJG (Vergunningen, Handhaving, Inkoop, Juridische zaken en Grondzaken):
 - Opheffing van het illegale gebruik van gronden van het hoogheemraadschap.
 - Legalisering van ligplaatsen en medegebruik van boezemkade onder voorwaarden.
 - Een toegankelijke waterkering, waar inspectie, beheer- & onderhoud en handhaving mogelijk is.
- Afdeling Ingenieursbureau (Cluster Dijken, Water en Wegen):
 - Duidelijke, complete gedragen opdracht voor realisatie. De dijkverbetering van de Wheredijk komt binnen planning en budget tot stand.

2.2 Gemeente Purmerend

De Wheredijk is een gebied waar de gemeente vanuit diverse invalshoeken bij betrokken is en diverse belangen heeft. Hieruit wordt duidelijk dat voor de opgave aan de Wheredijk een integrale benadering met partners gewenst is. De volgende onderwerpen vallen in dit project:

- Riolering (afstemming over voorontwerp, voorkeursalternatief, planning e.d);
- Verkeersveiligheid;
- Bevoegd gezag omgevingsvergunning;
- Bieden van een goede leefomgeving voor inwoners Purmerend (zowel aan wal als de woonarkbewoners);
- Sociale veiligheid;
- Vergunningen ligplaatsen van de woonarken.

2.3 Stadsverwarming Purmerend

De leiding van Stadsverwarming Purmerend is dringend aan vernieuwing toe. Stadsverwarming wil in het voorjaar/zomer 2021 de leiding vernieuwen. Een kapotte leiding kan, naast dat omwonenden in de kou komen te zitten, een gevaar opleveren voor de veiligheid van de dijk. Issue's: afstemming over het voorontwerp, komen tot voorkeursalternatief, afstemming van de planning, en de locatie van de oude en nieuwe leiding. Daarnaast een goede bereikbaarheid van de nieuwe leiding(en).

2.4 Bewonersvereniging Wheredijk

De bewoners van de woonarken zijn georganiseerd in de Bewonersvereniging Wheredijk. Deze vereniging behartigt de belangen van de woonarkbewoners. In de statuten van de vereniging is opgenomen dat het bestuur namens de vereniging, waarbij alle 51 woonarken en 2 woningen aan de Wheredijk zijn aangesloten, beslissingen mag nemen.

Het uitgangspunt is dat de bewonersvereniging Wheredijk een goede vertegenwoordiging is van de woonarkbewoners.

De bewonersvereniging heeft in een gesprek aangegeven dat de volgende zaken voor hen van belang zijn:

- Behoud status quo (m.n. tuinen en schuttingen/privacy)
- Veilige omgeving (sociale veiligheid en verkeersveiligheid – geen brommers op fietspad/verlichting)
- Goede nutsvoorzieningen (riolering, stadsverwarming).

2.5 Kabel- en leidingeigenaars

Er is een gemeenschappelijk belang om kabels in een kabelgoot op een goede bereikbare plek te leggen. De verschillende kabel- en leidingeigenaars die hun kabels op een goede en veilige plek willen leggen, zijn onder andere:

- PWN (asbest leiding);
- KPN / Ziggo;
- Liander;
- Glasvezel (internet).

Er vinden vervolggesprekken plaats met de kabel- en leidingeigenaars over gezamenlijk optrekken en eventueel medefinanciering.

2.6 Vervoerregio

Er is contact gelegd met de vervoerregio; vervolggesprekken volgen over veiligheidseisen aan een eventueel voetpad en fietspad.

2.7 Purmerender Roeivereniging "De Where"

De roeivereniging is gelegen in een buitendijks pand aan de Wheredijk. De wens van de roeivereniging is dat de bereikbaarheid voor auto's met boottrailers verbetert.

2.8 Bewoners Saturnus/Wheermolen (achterland)

In november 2018 is er in opdracht van het hoogheemraadschap een bewonersavond geweest. De bewoners in de wijk aan de Wheredijk willen graag meer zicht op het water vanaf het fietspad van de Wheredijk in verband met beleving. De schuttingen langs het fietspad belemmeren het uitzicht op het water. De bewoners van Saturnus zijn tegen een verlaagd fietspad op de binnenberm, omdat dit voor meer geluidsoverlast en minder privacy zorgt.

2.9 Intermaris

Woningcorporatie Intermaris herontwikkelt de nabijgelegen wijk Wheermolen Oost (stadsvernieuwing). Er vindt vernieuwbouw en sloop en nieuwbouw plaats van hoog- en laagbouw. Intermaris is in de planvorming op zoek naar ruimte voor parkeerplaatsen. De ruimte hiervoor is zeer beperkt en legt grote druk op de ruimtelijke ordening. Deze herontwikkeling maakt geen deel uit van dit project.

2.10 ProRail

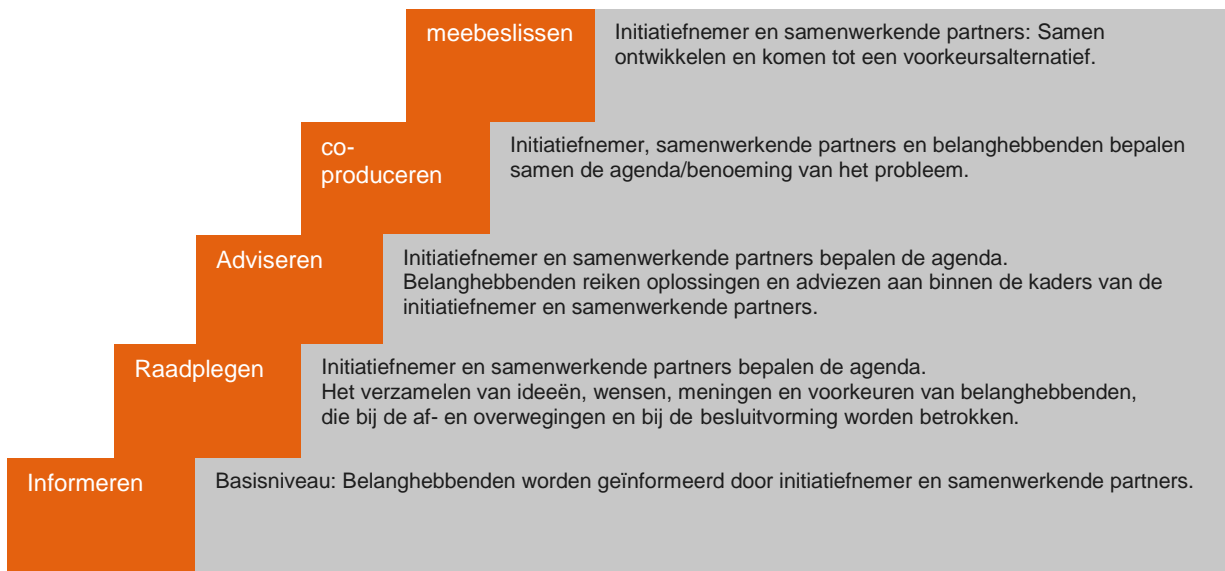
De Wheredijk wordt gekruist door een spoorlijn in beheer bij ProRail. De kruising met de spoorlijn valt voor HHNK buiten de scope van project dijkverbetering.

3 PARTICIPATIEPROCES: NIVEAUS EN STAPPEN

3.1 Participatieniveaus

Het participatieproces is erop gericht om alle belanghebbenden te betrekken bij het project. De verschillende stakeholders hebben niet allemaal dezelfde (informatie)behoeften, daarom maken we onderscheid naar groepen stakeholders, wijze van participatie en te bespreken thema's.

In onderstaand schema zijn de vijf participatieniveaus van de participatieladder nader toegelicht:



In onderstaande tabel is per stakeholder(groep) een indeling gemaakt naar participatieniveau. Hierbij is onderscheid gemaakt naar de opgave waterveiligheid, reguleren medegebruik, bereikbaarheid (eventueel aanleggen voetpad en vervangen fietspad), riolering, en Stadsverwarming.

Opgave	Water- veiligheid	Medegebruik	Bereik- baarheid	Riolering	Stads- verwarming
Stakeholder					
HHNK	Initiatiefnemer	Initiatiefnemer	Initiatiefnemer	Meebeslissen	Meebeslissen
Gemeente Purmerend	Meebeslissen	Meebeslissen	Meebeslissen	Initiatiefnemer	Meebeslissen
Stadsverwarming Purmerend	Meebeslissen	Informeren	Informeren	Meebeslissen	Initiatiefnemer
Bewoners(vereniging) Wheredijk	Adviseren	Raadplegen	Adviseren	Adviseren	Adviseren
Kabel-, leidingeigenaars	Informeren	Informeren	Informeren	Raadplegen	Raadplegen
Vervoerregio	Informeren	-	Informeren	-	-
Roeivereniging	Informeren	Informeren	Adviseren	Adviseren	Adviseren
Bewoners achterland	Informeren	-	Informeren	-	-
Intermaris	Informeren	-	-	-	-
Prorail	Informeren	-	-	-	-

De samenwerkingspartners zijn ieder initiatiefnemer voor zijn/haar eigen opgave; het meebeslissen betreft het komen tot een voorkeursalternatief.

De participatieladder is ingevuld, de vervolg stappen worden samen met de gemeente Purmerend en Stadsverwarming Purmerend opgesteld. Te denken valt aan een actie communicatie/participatieplan.



Verslag

Vergadering

Verslag eisen en wensen wegbeheerder fietspad Wheredijk

Aanwezig

art. 5.1, 2e lid (asset manager wegen)

art. 5.1, 2e lid (verkeerskundige)

art. 5.1, 2e lid (adviseur waterveiligheid)

art. 5.1, 2e lid (geotechnisch adviseur)

Afwezig

N.v.t.

Kopieaan

art. 5.1, 2e lid aanhef (art. 5.1, 2e lid)

Registratienummer

20.0053138

Van

art. 5.1, 2e lid

Doorkiesnummer

Datum vergadering

23 januari 2020

Dossiercode

HHNK/19002729

1. Aanleiding

Voor dijkversterking de Wheredijk worden de belangen van de diverse stakeholders in kaart gebracht. Voor de verbeteropgave wordt het traject onderverdeeld in de west- en oostzijde ten opzichte van de Churchillaan. Aan de oostzijde bevindt zich het gemaal de Where.

2. Belangen

Het brom-fietspad bevindt zich op de kruin van de boezemkade ofwel de waterkering. De Wheredijk met de openbare weg is in beheer bij het Hoogheemraadschap. Voor het brom-fietspad zijn enkele ontheffingen verleend voor woonbootbewoners voor het rijden met een auto op het brom-fietspad. Veelal zijn dit minder valide bewoners van de woonarken die parkeren op het voorland (tuin). Basis principe is dat er geen regulier verkeer op de dijk komt behalve werkverkeer zoals strooiwagens. Daarnaast maken bezorgdiensten in de praktijk steeds meer gebruik van het brom-fietspad.

3. Eisen en wensen

Eisen

Het fietspad dient minimaal zijn huidige functie te blijven vervullen.

Wensen

- Dimenslonering van de openbare weg conform CROW ontwerpwijzer fietsverkeer. Dit houdt in dat rekening wordt gehouden met het weg type in combinatie met verkeersintensiteit en de bereikbaarheid voor calamiteiten voertuigen.
- Aansluiten op gemeentelijk beleid om brommers van vrij liggende fietspaden te weren. Het benodigde ruimtebeslag wordt door deze maatregel aanzienlijk beperkt.
- Daarnaast is de wens om door CROW aanbevolen obstakelvrije ruimtes in het ontwerp te waarborgen. Dit houdt in dat schuttingen of andere afrastering (obstakels) minimaal op 1 meter van het fietspad komen te staan.
- Gesloten asfaltverharding heeft de voorkeur in verband met rijcomfort (conform CROW).

Hoogheemraadschap

Hollands Noorderkwartier

Postbus 250, 1700 AG Heerhugowaard

Stationsplein 136, 1703 WC Heerhugowaard

T 072-5828282

post@hnhk.nl

www.hnhk.nl



- De kabel voor de straatverlichting moet bereikbaar zijn ten behoeve van het verhelpen van storingen. Kabels mogen niet in langs richting onder de asfaltverharding komen te liggen. In geval van ruimtegebrek is elementenverharding zoals deze wordt geadviseerd in de CROW ontwerpwijzer fietsverkeer mogelijk. Elementenverharding vraagt om extra aandacht voor een goed verlichte straat.
- HHNK is er niet voor sociale veiligheid, echter is voor de bebouwde kom uitzondering gemaakt als het gaat om het plaatsen van verlichting. Voorkeur heeft het verlichtingsplan te laten aansluiten bij de CROW-richtlijn "Licht en ruimte".
- Bij voorkeur trekt de wegbeheerder samen op met de gemeente als er op het thema "veiligheid, verkeer en verlichting" acties nodig zijn.

4. Meekoppelkansen

Recentelijk is art. 5.1, 2e vanuit het cluster beheer wegen met de aanwonenden van de openbare weg in gesprek geweest om te werken aan een verkeersveiligere inrichting. Het idee was de schuttingen op meer afstand van de fietsrijbaan te zetten. Aangezien dit de belangen van de gebruikers van de tuin aantastte, leverden deze plannen veel weerstand op. Hierop zijn de acties om de gebruikers van het fietspad meer veiligheid te bieden gestaakt. Bestuurlijk lag de weerstand gevoelig, mede gezien de vraag of het eindresultaat een weg opleverde die overdraagbaar aan de gemeente zou zijn. (Ofwel de maatschappelijke kosten baten analyse was negatief, red.).

In samenwerking met de gemeente oppakken van het wijzigingen van het brom-fietspad naar een fietspad (Verkeersbesluit) is wenselijk. Daarmee sluit het HHNK beleid aan op het gemeentelijk beleid. Uniforme wegbeelden leveren in het algemeen meer veiligheid op.

Andere wensen over de inrichting van fietspad en de ruimtelijke inpassing hiervan liggen niet bij cluster beheer wegen. De gemeente is uiteraard een belangrijke partij om hierover mee te denken. Uiteindelijk zullend de eisen van de gemeente moeten worden afgewogen aan wat binnen de projectkaders haalbaar is.

Mocht er vanuit waterveiligheid eisen aan bomen, struiken, wegmeubilair zijn denk cluster beheer wegen graag mee. Ook hier wordt aangesloten op wat er in de CROW ontwerpwijzer fietsverkeer staat.

Voorbeeld van een eis die buiten het beslissingskader van cluster beheer wegen valt is de netwerkfunctie van de weg. Veel gemeenten ontwikkelen erop los en verwachten van het hoogheemraadschap dat zij de verkeersproblemen die daardoor ontstaan oplossen. Dat ziet cluster beheer wegen niet als de taak van het hoogheemraadschap. Zeker niet als afstemming van tevoren ontbreekt. Dit is een van de redenen waarom HHNK wegen overdraagt.

De inrichting van de oversteekplaats bij de Churchillaan (breedte weg circa 2 meter) inclusief eventuele accentuerende verlichting plus bebording is aan de gemeente. (red. de oversteekplaats komt smal over en wordt niet aangeduid met bebording. Tevens moeilijk te zien vanwege signaalverlichting van de brug over de Where).



5. Risico's/knelpunten

- Het fietspad op de kruin is zeer smal. Schuttingen staan direct tegen de weg en goten van schuren steken over. Dit draagt bij aan verkeersonveiligheid van de tweewielers op de openbare weg.
- Er zit een scherpe bocht in het fietspad. Door hoge snelheden en beperkte ruimte wordt deze als gevaarlijk beschouwd.
- Wandel en fietsverkeer maken gebruik van dezelfde beperkte ruimte. Dat is onwenselijk.
- Teveel verharde ruimte kan leiden tot parkeren. Dit moet worden voorkomen. Parkeren was in het verleden een groot probleem. Het brom-fietspad op de Wheredijk heeft de gemeente aangewezen als behorend bij de hoofd-fietsinfrastructuur. Om conflicterende belangen te voorkomen is in 2006 parkeren op en aan beide zijden van de weg verboden (Verkeerbepsluit HHNK [06.11149](#)).
- Openslaande deuren mogen niet boven de openbare weg komen. Dit in verband met verkeersveiligheid van de gebruikers van de openbare weg.
- De huidige locatie van de verlichtingskabel is onbekend. Bij frezen van de verharding dan wel graven dient de aannemer hierop alert te zijn.
- Bij gebruik van elementverharding moet er extra aandacht zijn voor verlichting en materiaalgebruik. Hanteer de CROW richtlijnen. Daarnaast is de kans op externe subsidie bij gebruik van elementverharding aanzienlijk lager.

NOTITIE KABELS EN LEIDINGEN IN DE WHEREDIJK

Verkenning van de mogelijkheden op K&L gebied bij de versterking van de Wheredijk



Verkenning K&L Wheredijk
Ref.: 20.0058188 K&L Wheredijk
Versie 3.0
26 Maart 2020

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDEND	3
2	LIANDER	4
2.1	Elektra	4
2.1.1	Laagspanning	4
2.1.2	Middenspanning	4
2.1.3	Openbare Verlichting	5
2.2	Gas	5
2.2.1	Lage Druk Gas	5
2.2.2	Hoge Druk Gas	5
2.3	Ontwerpaspecten Liander	5
2.3.1	Stroomkast Verkeerslichtingen regelinstallatie (VRI) (meekoppelkans)	6
3	PWN	7
3.1	Vereisten verlegging	7
3.2	Mogelijkheden	7
4	ZIGGO	8
4.1	Instelling en wensen	8
4.1.1	Wheredijk West	8
4.1.2	Wheredijk Oost	8
4.2	Mogelijkheden in het ontwerp	9
5	KPN	10
5.1	Kabels deels buiten bedrijf	10
5.2	Mogelijkheden KPN	10
6	EUROFIBER	12

BIJLAGEN

1. Overzicht kabels en leidingen bij woonarken

1 INLEIDEND

In het kader van boezemkadeversterkingen heeft Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier het voornemen om zo vroeg mogelijk in contact te komen met betrokken nutsbedrijven. Door dit te doen komt een goede relatie met netbeheerders tot stand, waardoor het regionaal convenant zo optimaal mogelijk benut kan worden.

Het project Wheredijk was een onderdeel van het grotere project VBK Zeevang. De Wheredijk momenteel een specifiek en los project, gezien de samenwerking tussen HHNK, Stadsverwarming Purmerend en de Gemeente Purmerend. Tevens lijken er meekoppelkansen te zijn van diverse nutsbedrijven. Verkennende gesprekken met deze bedrijven zijn gehouden om alle eisen en wensen in kaart te brengen en eventuele combinatiemogelijkheden te inventariseren. Dit alles om de voorverkenning van het ontwerp van de Wheredijk te verrijken met K&L informatie en de kansen en risico's/knelpunten van K&L in beeld te brengen.

Deze memo beschrijft aandachtspunten vanuit kabels en leidingeigenaren voor dit gebied, welke vanuit mailcontact en verkennende gesprekken zijn opgemaakt. Per belanghebbende partij wordt ingezoomd op de eisen en wensen, waarna een terugkoppeling zal volgen op het ontwerp. Een overzicht van alle K&L per sectie huisnummers op een rijtje is bijgevoegd in bijlage 1.

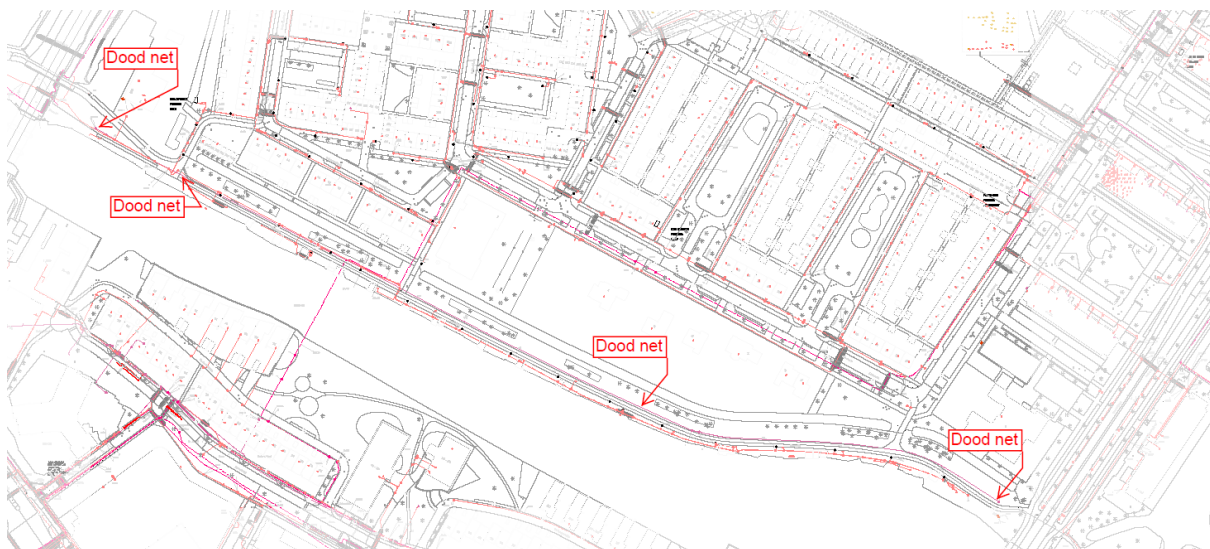
2 LIANDER

Liander is in dit gebied beheerder van zowel het gas- als elektranetwerk. De disciplines die in de Wheredijk gelegen zijn, behelzen voornamelijk de discipline Laagspanning (LS), Middenspanning (MS), Lage Druk (LD) en Hoge Druk (HD) gas. De focus in dit gebied ligt met name op de doorgaande routes van LS, gezien gas in het gebied enkel bij de roeivereniging aanwezig is.

2.1 Elektra

2.1.1 Laagspanning

Het laagspanningsnet van Liander is over het hele traject van de Wheredijk aanwezig. Iedere woonboot heeft een eigen aansluiting, welke ook gehandhaafd dient te worden in de nieuwe situatie. Het net dateert uit 1989 waardoor de wens is deze op korte termijn te vervangen. Een deel van het net is tevens buiten bedrijf; tussen het spoor en de Churchillaan (kenmerkend in het project als Wheredijk West) ligt in het binnentalud een buiten bedrijf zijnde kabel welke met de werkzaamheden kan worden verwijderd.



Dit wetende, ligt de focus op het tracé wat in het buitentalud ligt en hoe hiermee om te gaan. Een nieuw tracé kent twee ontwerpbepalende vereisten, te weten;

- Het tracé mag niet onder gesloten verharding liggen;
- Wanneer over langere lengtes een nieuw LS tracé aangelegd moet worden, dient er om de 350m een 10kV station geplaatst te worden. Dit zou neerkomen op 2 nieuwe MS stations.

Het huidige tracé ligt in de tuinen en deels onder schuurtjes door. Dit houdt in dat deze zullen moeten worden verwijderd alvorens het tracé überhaupt verlegd kan worden, mocht dit uiteraard nodig zijn.

2.1.2 Middenspanning

Er is een groot aandachtspunt betreffende een oversteek van een MS kabel, ongeveer ter hoogte van woonboot nr. 58. Er is geen ruimte om hier een nieuwe boring te maken, waarbij het ook geen optie is de verbinding te verlaten gezien deze de complete wijk voedt. Het stukje MS tracé wat in het binnentalud parallel aan de dijk verloopt, kan maar een minimale ophoging aan (+/- 40cm).

2.1.3 Openbare Verlichting

Liander heeft aangegeven dat het OV-Net in een eerder stadium is overgedragen en niet meer in beheer is. Later onderzoek heeft uitgewezen dat het net in het beheer van de gemeente is, in tegenstelling tot het feit dat het wegbeheer nog door HHNK wordt uitgevoerd.

2.2 Gas

2.2.1 Lage Druk Gas

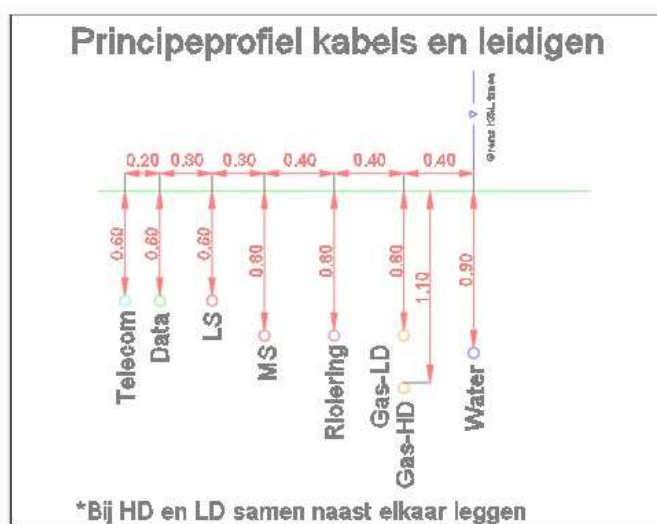
Het enige LD tracé wat raakvlakken heeft met mogelijke dijk aanpassingen, behelst de LD aansluiting voor de roeivereniging. Een klein gedeelte van dit tracé loopt onder het huidige pad, waarbij er waarschijnlijk geen aanpassingen nodig zijn ten opzichte van de ontwerpplannen tot nu toe.

2.2.2 Hoge Druk Gas

Parallel aan de spoorbrug en aan de Churchillaanbrug lopen er HD leidingen onder het water door. Wanneer de aanpassingen aan de dijk niet te dicht in de buurt komen van de brugconstructies, zullen geen aanpassingen benodigd zijn. Het handhaven van deze verbindingen is een wens vanuit Liander, maar tevens ook een must in het kader van tijd en kosten van het project: aanpassingen van de HD leiding zullen hoge kosten met zich meebrengen en tijd kosten. Dit is niet ten gunste van de dijkversterking.

2.3 Ontwerpaspecten Liander

Concluderend kan gesteld worden dat het LS tracé de grootste aandacht behoeft. Het net is aan vervanging toe, waarbij een nieuw tracé onder open verharding dient te liggen op +/- 60cm dek. Het tracé kan volgens het bekende principeprofiel aangelegd worden, waarbij een samenwerking met datakabelaar KPN tot de mogelijkheden behoort.



Het nieuwe tracé van Liander kan hierdoor op 3 plaatsen uitkomen: in de tuinen, onder het fietspad of in het binnentalud. In de tuinen geldt vaak als huidige situatie, waarbij het de vraag is of hier een obstakelvrij tracé is te realiseren. Onder het fietspad geldt de eis dat open verharding wordt gehanteerd en dat er geen zwaar verkeer/geparkeerde auto's op het tracé staan. Het binnentalud kan hiervoor een uitkomst bieden, mits er

gefaseerd wordt met eventuele ophoogslagen en er een groot nadeel bestaat dat voor iedere huisaansluiting een oversteek gemaakt moet worden (waar wellicht mantelbuizen nodig gaan zijn).

Liander heeft de mogelijkheid aangeboden om bij het plaatsen van nieuwe 10kV stations, wanneer een nieuw LS tracé gelegd gaat worden, een damwandconstructie aan de fundering van de stations te plaatsen. In andere VBK-projecten is dit tevens geopteerd als vervangende waterkering. Hier zou een meekoppelkans kunnen liggen, echter is de damwand pas van toegevoegde waarde wanneer deze over langere lengtes dan 50m worden geplaatst. Dit is hier niet het geval en in combinatie met het feit dat vanuit HHNK beleid de voorkeur uitgaat naar een oplossing in grond, deze optie niet als kans gezien worden door het waterschap.

2.3.1 Stroomkast Verkeerslichten regelinstallatie (VRI) (meekoppelkans)

Met HHNK objectbeheerder van gemaal de Where is gesproken over een meekoppelkans waarin het toegangspad naar het gemaal verbreed moet worden, zodat onderhoud aan het gemaal met groter materieel mogelijk wordt. Aan de linkerkant van het huidige fietspad staat een stroomkast die de mogelijkheid tot verbreden bemoeilijkt. Wanneer dit aspect wordt toegevoegd aan de projectscope van de Wheredijk, is dit een knelpunt binnen het project maar tevens een meekoppelkans. Wanneer dit bekend is, zal dit meegenomen worden in het verdere project.



3 PWN

PWN is de netbeheerder voor alle waterleidingen regio Noord-Holland. Ook hier liggen er naar iedere woonboot aansluitingen, waarbij over de grootste strekking van de Wheredijk het tracé in de tuinen loopt. De wens is om de huidige leidingen te vervangen (PVC 63 voor HDPE SDR11) en deze in een nieuw tracé te leggen, waarbij combi-mogelijkheden zeker tot de opties behoren.

3.1 Vereisten verlegging

Wat echter een groot hekelpunt is aan het verleggen/vervangen van de waterleiding, is dat deze nu huidige vaak onder de huidige schuurtjes ligt. Een eis vanuit PWN is dat HHNK zorg draagt voor het vrijmaken van het tracé; zonder vrij tracé worden er geen werkzaamheden uitgevoerd. Juridisch gezien is dit geen vereiste vanuit de vergunning en is het een gedeelde verantwoordelijkheid te monitoren wat er op de bovengrond gebeurt.

Een combi-mogelijkheid voor de uitvoering is met een partij als stadsverwarming goed haalbaar door de overeenkomstige aanlegssnelheid. Echter is het van belang dat er minimaal 1m tussen de nieuwe tracés van beide leidingen wordt aangehouden; voorkoming van wederzijdse beïnvloeding van warmte op het drinkwater kan binnen een straal van 1 m niet worden gegarandeerd.

3.2 Mogelijkheden

De waterleiding ligt in de nieuwe situatie op 0.9 m dek en heeft net als de andere disciplines naast een obstakelvrij tracé tevens een open verharding nodig. Door de diepte van de waterleiding ontstaat er een mogelijkheid om onder de andere disciplines door te kruisen voor bijvoorbeeld huisaansluitingen, wat een mogelijkheid zou bieden aan de binnenkant van de dijk te gaan liggen. Dit tracé zou dan aan de binnenkant van de kruin moeten zijn, gezien lager in het talud het risico voor de waterveiligheid zou worden vergroot.

Echter is een gezamenlijke optrek met stadsverwarming een belangrijk punt in deze verlegging. Wil er een combi-aannemer aan te pas komen, zal PWN in de buurt van stadsverwarming moeten komen (op 1 m afstand). SVW heeft inmiddels aangegeven niet onder het gesloten (asfalt) fietspad te willen liggen, waardoor de totale breedte van de strook aan de binnenkant van de dijk waarschijnlijk te breed gaat worden. Meest reële optie hierdoor is een tracé in de tuinen, waardoor alle risicovolle leidingen van PWN en SVW aan één kant van de dijk komen te liggen en het risico op onderspoeling zich ook maar aan 1 kant kan voordoen.

4 ZIGGO

Ziggo wordt vertegenwoordigd door Volker Wessel Telecom en is een van de twee dataproviders langsliggend aan de dijk. Een aantal oversteken van Ziggo is kruisend aan de dijk, waarbij alle informatie over deze profielen is opgehaald. De wens is wel deze verbindingen te handhaven, gezien dit vaak backboneroutes zijn en deze moeilijk te vervangen zijn.

4.1 Instelling en wensen

Betreffende datakabels zijn de vervangingswensen anders in te vullen als de andere disciplines. Datakabels worden niet zozeer op basis van ouderdom van de kabel vervangen, maar meer op basis van geregistreerde storingen. VolkerWessel Telecom staat er echter wel voor open een toekomstbestendige situatie te creëren in en rondom de dijk. Er is echter een duidelijk onderscheid in de West en Oostkant van het projectgebied.

4.1.1 Wheredijk West

Aan de westzijde van het projectgebied ligt Ziggo voornamelijk in de tuinen van de particulieren. Het tracé loopt vlak langs het pad, waardoor het aannemelijk is dat er onder de schuurtjes gelegen wordt. Wanneer dit verlegd zal moeten worden, zal ook een vrij tracé geëist worden. Hier geldt uiteraard hetzelfde standpunt als bij de andere beheerders; er is geen juridische bepaling bij het verlenen van de vergunning aanwezig die HHNK de verplichting oplegt te handhaven op obstakels op de dijk.

De twee eerder genoemde kruisingen zijn gelegen in het westelijke deel. Een kruising is een kortere zinker naast de brug van de Churchilllaan, de ander is een belangrijke boring welke ter hoogte van huisnummer 20 in het pad richting de Saturnusstraat boven komt. Aan het eind van deze boring is een handhole gevestigd, welke absoluut gehandhaafd moet blijven om de verbindingen van de wijk niet uit te laten vallen.

4.1.2 Wheredijk Oost

Het oostelijke gedeelte van de Wheredijk heeft een verschillend parallel verloop aan de dijk. Een deel van het tracé loopt net als west door de tuinen, een deel loopt langs het binnentalud. Wanneer er voor dit laatste deel vanuit de dijkverbetering voor een aanvullende steunberm wordt gekozen, zou dit kunnen leiden tot een noodzaak van verlegging van de kabel.



4.2 Mogelijkheden in het ontwerp

Voor een toekomstbestendig tracé van Ziggo is best veel mogelijk. Het verleggen van een datakabel kan relatief snel uitgevoerd worden en de moeilijkheidsgraad is laag. Echter dienen bij verlegging alle huisaansluitingen overgenomen te worden, daar waar deze nu nog wat zijn verouderd.

Een gezamenlijk tracé behoort tot de opties, echter wijst Ziggo op de beheerdersrol en eist geen overmatige belasting op het pad wanneer de kabel hieronder ligt. Dit houdt in dat er gehandhaafd dient te worden op verkeer op het pad en preventief het gehele tracé in beschermende mantelbuizen aangelegd moet worden. Dit vereiste is geen juridisch onderlegde actie, gezien HHNK vanuit de vergunning geen verplichtingen heeft om te handhaven (ook niet wenselijk gezien het risico op schades).

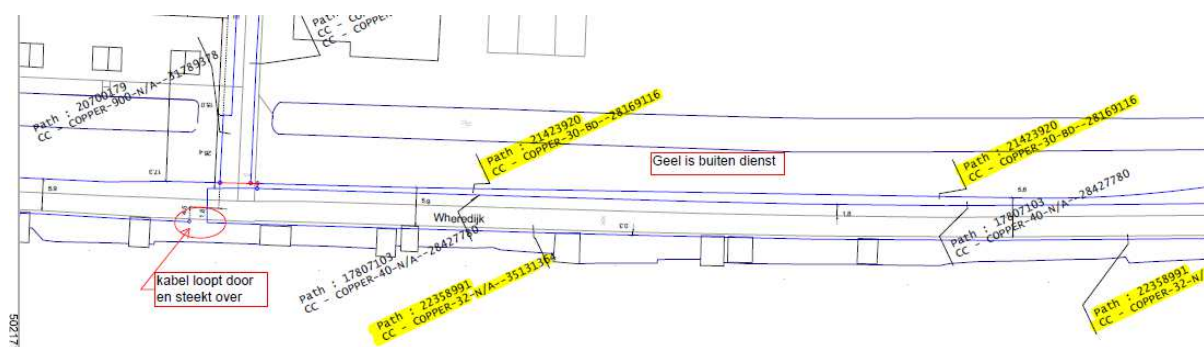
Hoogstens kan de wegbeheerder dit, waarbij de vraag gesteld moet worden wie dit in die situatie gaat doen. Combi-mogelijkheden voor de mogelijke verlegging liggen voornamelijk bij de andere dataproviders.

5 KPN

KPN is de tweede dataprovider in het gebied en prominenter aanwezig dan Ziggo. Over de gehele strekking van de dijk ligt KPN zowel aan het buiten- als het binnentalud. Evenals Ziggo is de wens van vervanging storingsafhankelijk en dus niet tijdgebonden. Wel is bekend dat ook deze huisaansluitingen redelijk verouderd zijn en ook overgenomen dienen te worden. KPN ligt geheel parallel aan de dijk en kruist enkel langs de bruggen van de Churchilllaan en het spoor. Gezien bij alle partijen daar veel kruisingen liggen die gehandhaafd dienen te blijven, ligt de focus dan ook hoe om te gaan met de parallelle tracés.

5.1 Kabels deels buiten bedrijf

Vanaf het begin van het tracé, ongeveer ter hoogte van de Saturnusstraat, loopt er een backbone route de wijk in. Dit is een grote bundel van 6 kabels die de hele achterliggende wijk voeden. Echter, nadat het tracé afslaat de wijk in, lopen er nog drie kabels verder langs de dijk om de woonboten te voeden. Twee van deze kabels zijn klaarblijkelijk buiten bedrijf.



De wens is uitgesproken de buiten dienst zijnde kabels te rooien wanneer de werkzaamheden aan de dijk aanvangen. Wanneer hiermee ingestemd wordt, houdt dat in dat ook onder de schuurtjes gewerkt moet worden. Verder zijn een aandachtspunt de huisaansluitingen; deze zullen huidig onder het pad door liggen gezien de enige in bedrijf kabel in het binnentalud ligt. De tekeningen van de huisaansluitingen zijn opgevraagd en tevens aangeleverd.

5.2 Mogelijkheden KPN

In eerste instantie is er sowieso de mogelijkheid om overbodige kabels uit de dijk te halen en de ondergrond op te schonen. Als we bovenstaande afbeelding als voorbeeld nemen, zou het betekenen dat de enige in bedrijf kabel in het binnentalud ligt. Hier kan dus maar maximaal 40 cm extra grond op, waarbij het advies is dat ook te handhaven en geen oorzaak te worden voor het verleggen van de kabel. Op deze manier kan het huidige tracé blijven liggen, welke op het oog niet nadelig ligt ten opzichte van de dijkversterking.

Het advies is verder de buiten dienst kabel in het binnentalud te verwijderen. Deze kabel loopt steeds verder van de dijk af en gaat met zekerheid kruisen met de ophoging. Derhalve is het de uitgelezen kans deze kabel te verwijderen; de kabel onder de tuinen is afhankelijk van eventuele andere werkzaamheden in de tuinen. Wanneer Liander en PWN moeten vervangen, is dat het beste moment om te verwijderen.

Verder is er aangegeven dat aan de Oostzijde glasvezelinitiatieven spelen vanuit de gemeente, waarbij het tracé op dit moment nog onduidelijk is. Vooralsnog is bekend dat de wijk Wheermolen op glasvezel aangesloten wilt worden en deze werkzaamheden begin 2021 aanvangen. Wanneer het tracé in de

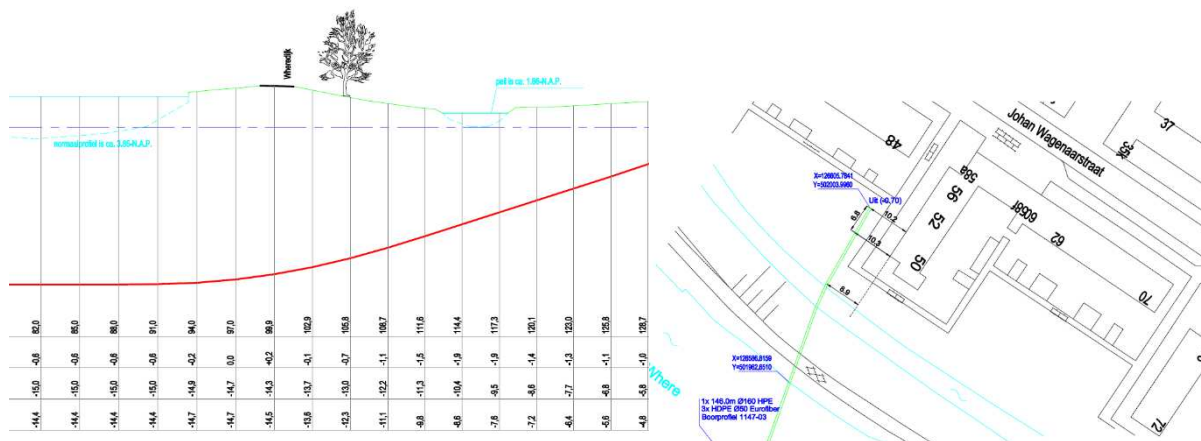
rps.nl

Wheredijk zal lopen, kan dit mogelijk een meekoppelkans zijn tijdens de werkzaamheden. Het tracé zal nagegaan moeten worden bij KPN/Gemeente Purmerend nadat bekend is wat de dijkopgave wordt.



6 EUROFIBER

Eurofiber is de derde maar tevens meest simpele dataprovider van de drie. Eurofiber kruist de Where op 1 enkel punt, waarbij de boring ongeveer 10 m voor de deur van de Johan Wagenaarstraat 50 uitkomt. In het ruimtebeslag van de dijk ligt de boring ruim 10 m onder de dijk waardoor er geen aanvullende maatregelen benodigd zullen zijn. De algemene voorwaarden van Eurofiber voor het verrichten van werkzaamheden boven een kabel zijn derhalve wel gewoon van toepassing en tevens ook opgevraagd en aangeleverd.



Bijlage

1. Overzicht kabels en leidingen bij woonarken

Tabel 1 Overzicht aanwezig kabels en leidingen per set huisnummers van de woonarken

Nr	Kabels en leidingen	Opmerkingen	Leeftijd/ materiaal
1 t/m 4	Laagspanning Data Prorail Data SVW Water	Deels Buiten bedrijf KPN/Ziggo, Backbone Kruisend langs brug Kruisende leiding Huisaansluiting Eis voorzorgsmaatregel rood langs spoor	1989 Koper PE63
6 t/m 20	Water Middenspanning Laagspanning Data	Kruisende huisaansl./in tuinen Oversteek waarborgen 1 verlaten kabel 1 verlaten kabel (KPN)	PE63 1989 Koper
20 t/m 38	Water Riool SVW Laagspanning Data	In tuinen In tuinen In tuinen Binnentalud dood net Kruisende kabel Ziggo/2 van 3 kabels buiten dienst KPN	PE63 1989 Koper
38 t/m 48	Water Riool SVW Laagspanning Data	In tuinen In tuinen/kruisend In tuinen/kruisend Binnentalud dood net Kruisende kabel Ziggo/2 van 3 kabels buiten dienst KPN	PE63 1989 Koper
50 t/m Churchillaan	Water SVW Hoge druk gas Data (v.a. 50A)	In tuinen Huisaansl./kruisend Kruisende boring Meerdere boringen/zinkers, kabel KPN binnentalud buiten dienst	
Churchillaan	Data SVW Hoge druk gas	Kruisend (ook zinkers) Kruisend Kruisend Aandachtspunt: Eis voorzorgsmaatregel uit KLIC	
Churchillaan richting W	Waterleiding Data	3 oversteken, twee buiten bedrijf Meerdere kruisend van verschillende providers	
52 t/m 62	SVW Data Water Riool Laagspanning	7 oversteken data en SVW in binnentalud In tuinen In tuinen Laagspanning bundel in binnentalud Mogelijk glasvezel vanuit gemeente (KPN)	

66 t/m 86	Data Riool Laagspanning Water	Oversteek en in tuinen Oversteek en in tuinen In tuinen In tuinen Mogelijk glasvezel vanuit gemeente (KPN)
Roeivereniging	Laagspanning Data SVW Gas Lage druk Persleiding Water	Buitentalud Meerdere bundels, diverse locatie Onder pad Binnentalud en kruisend Buitentalud en kruisend Buitentalud en kruisend
Tot 92	SVW Data Water LS Riool	Onder pad Binnen- en buitentalud/kruisend brug Buitentalud/kruisend brug Buitentalud/kruisend brug Buitentalud/kruisend brug
92 tot 96	Laagspanning Data SVW Water Riool	Buitentalud Binnen- buitentalud Buitentalud Buitentalud Buitentalud
96 t/m 100	Laagspanning Data SVW Water Riool	Buitentalud/kruisend pad Binnen- buitentalud/kruisend pad Buitentalud/kruisend pad Buitentalud Buitentalud



Memo

Vergadering
Verslag van de eisen en wensen Stadsverwarming Purmerend

Ter controle aan
[Redacted] Stadsverwarming
Purmerend

Registratienummer
20.0063144

Opgesteld door
[Redacted]

Doorkiesnummer
+31725 [Redacted]

Datum vergadering
1 april 2020

Dossiercode
CMIS0000003

Onderdeel van
KES-Dossier (OM)

1. Aanleiding

Voor dijkversterking de Wheredijk worden de belangen van de diverse stakeholders in kaart gebracht. Voor de verbeteropgave wordt het traject onderverdeeld in de west- en oostzijde ten opzichte van de Churchillaan. Aan de oostzijde bevindt zich het gemaal de Where.

2. Belangen

Stadsverwarming heeft in een eerder stadium het Warmtenet aan de westzijde vervangen. Voor de oostzijde heeft zij een opgave tot vervanging en is met HHNK afgesproken deze meekoppelkans als samenwerkingspartners integraal op te nemen in de versterkingsopgave.

3. Eisen en wensen

Vervangen van het huidige warmtenet is van toepassing voor de woonarken 52 t/m 100 van de Wheredijk.

Eisen voor het vervangen van het warmtenet:

- De ligging van het tracé is bij voorkeur aan de buitenkant van de dijk (in de top).
- Het tracé voor de stadsleidingen is minimaal één meter breed.
- Het warmtetracé ligt uitsluitend onder open bestrating in een zandbed boven de grondwaterstand.
- Bebouwing of schuttingen liggen op minimaal 1 meter van het warmtenet.
- Overige kabels en leidingen liggen minimaal 1 m van het warmtenet.
- Het hoofdtracé bestaat uit staal-pur-PE leidingen (verbonden pijpsysteem (VPS)).
- De aftakkingen naar de walkasten is steelflex of Pex-pur-PE afhankelijk van het temperatuur regime wat wordt gevoerd.
- De aftakking naar de walkast gaat zoveel mogelijk haaks op het hoofdtracé naar de walkast.
- De huisaansluitingen dienen op en dermate korte afstand van de hoofdaansluiting te liggen dat er minimaal warmteverlies is. Ligging aan de binnenkruin is hiermee vanuit warmteverlies en eis m.b.t. kruisende leidingen op waterveiligheid uitgesloten.
- De leidingen moeten inspecteerbaar zijn te bereikbaar bij calamiteiten, schade of voor onderbouwd (NEN3561 en eisen Waterwet).

4. Openstanden punten om uit te detailleren:

- De uitwerking van het ontwerp en de werkzaamheden voor het ontwerpvak van de churchillaan tot het gemaal betreft een maatwerk locatie die in overleg verder uitgedetailleerd moet worden in verband met uitvoerbaarheid en toegang van materiaal en

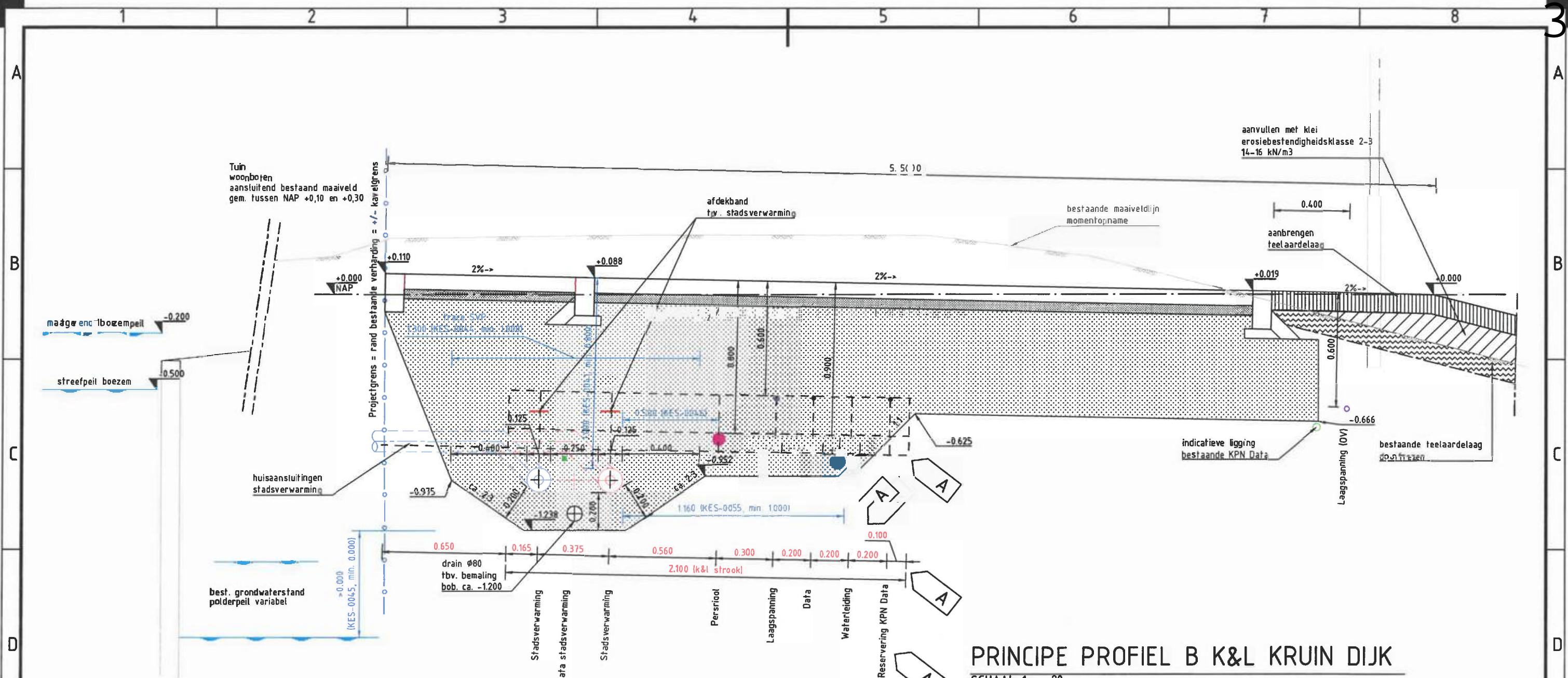
Registratienummer
20.0063144

Pagina
2 van 2



Datum
1 april 2020

- materieel naar de projectlocaties. Hierbij is samenwerking met Watersystemen voor de meekoppelkansen 'Aanpassing toegangspad naar het gemaal', van belang.
- Eventuele benodigde contractuele stukken en vastlegging van afspraken en vastleggen e.d. van vergunningen; dit wordt opgepakt door het team legalisering in overleg met Ufh' en Ufh') "%z .

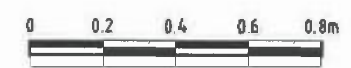


PRINCIPE PROFIEL B K&L KRUIJ DIJK
 SCHAAL 1 : 20

van toepassing op;
 - oostzijde Wheredijk tussen gemaal en Wheredijk 100

ALGEMENE OPMERKINGEN:

- Weergegeven maten in meters. Hoogtematen in meters t.o.v. N.A.P.
- Indeling gebaseerd op basisprofiel voorbereidingsfase
- Zie principeprofiel Westzijde in blad 1 van 2



NR	DATUM	WIJZIGING	GET.
9	19-01-2021	Aanpassing indeling kabelstrook horizontale ligging + toevoeging reservering KPN data	RCA
8	11-01-2021	A: correctie hor. ligging SV en nutsleidingen, B: aanpassing drainage	RCA
7	08-01-2021	Aansluitput stadsverwarming niet van toepassing, in blad 2 van 2	RCA
6	18-12-2020	Titel aangepast, toegevoegd laagspanning (ov), correctie waterstand nabij tuinen	RCA

PROJECTOMSCHRIJVING
 Verbetering boezemkade Wheredijk

TEKENINGOMSCHRIJVING
 Definitief Ontwerp
 Principeprofiel kabels en leidingen kruin dijk

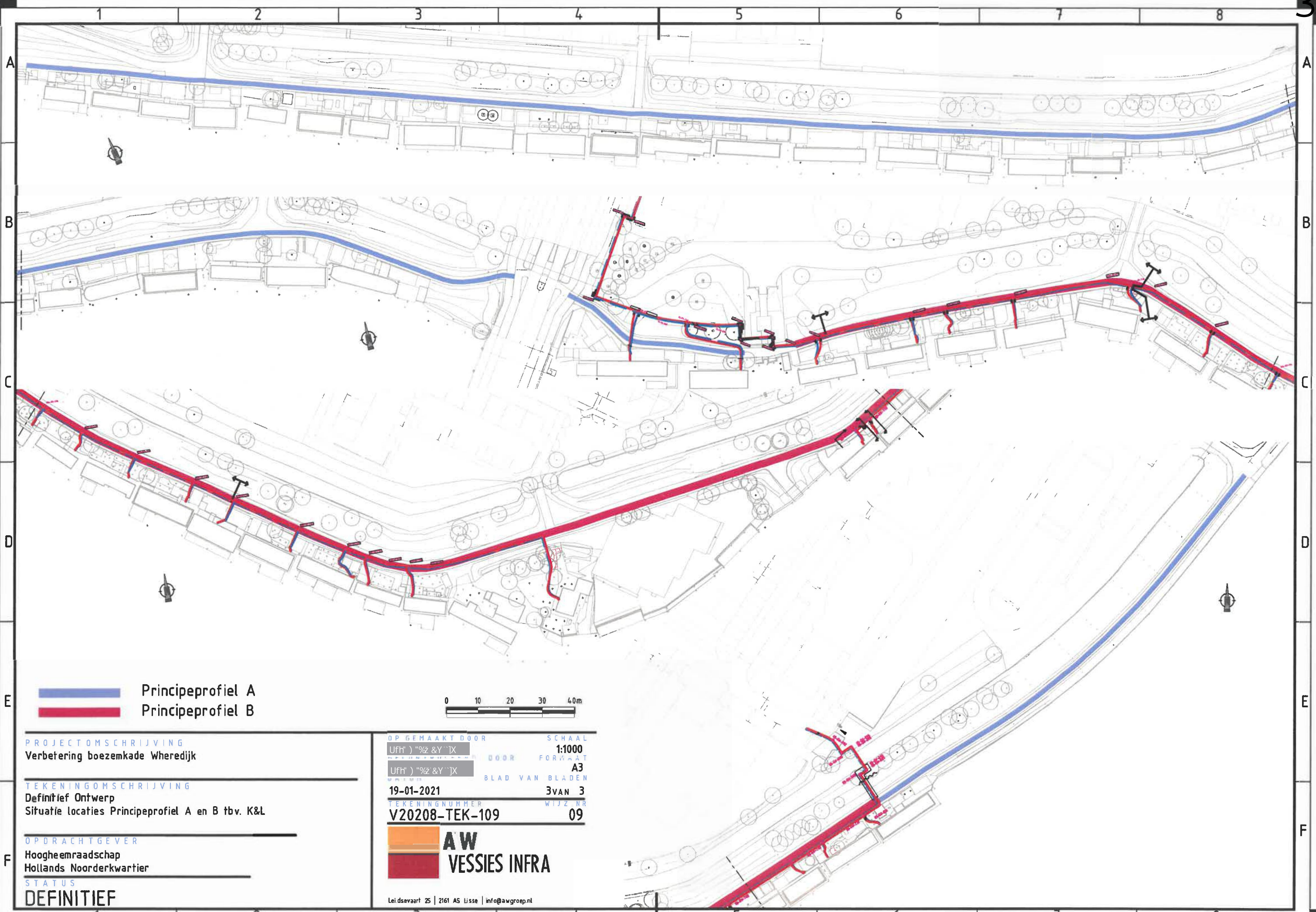
OPDRACHTGEVER
 Hoogheemraadschap
 Hollands Noorderkwartier

STATUS
CONCEPT

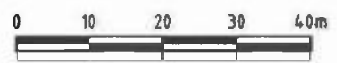


OP GEMAAKT DOOR: SCHAAL 1:20
 Ufh') "%Z & Y `JX
 DOOR: FORMAAT A3
 Ufh') "%Z & Y `JX
 BLAD VAN BLADEN 2 VAN 3
 WAT
 TEKENINGNUMMER: WIJZ NR
V20208-TEK-109 09

Leidsevaart 25 | 2161 AS Lisse | info@awinfra.nl



█ Principeprofiel A
█ Principeprofiel B



PROJECTOMSCHRIJVING
 Verbetering boezemkade Wheredijk

TEKENINGOMSCHRIJVING
 Definitief ontwerp
 Situatie locaties Principeprofiel A en B tbv. K&L

OPDRACHTGEVER
 Hoogheemraadschap
 Hollands Noorderkwartier

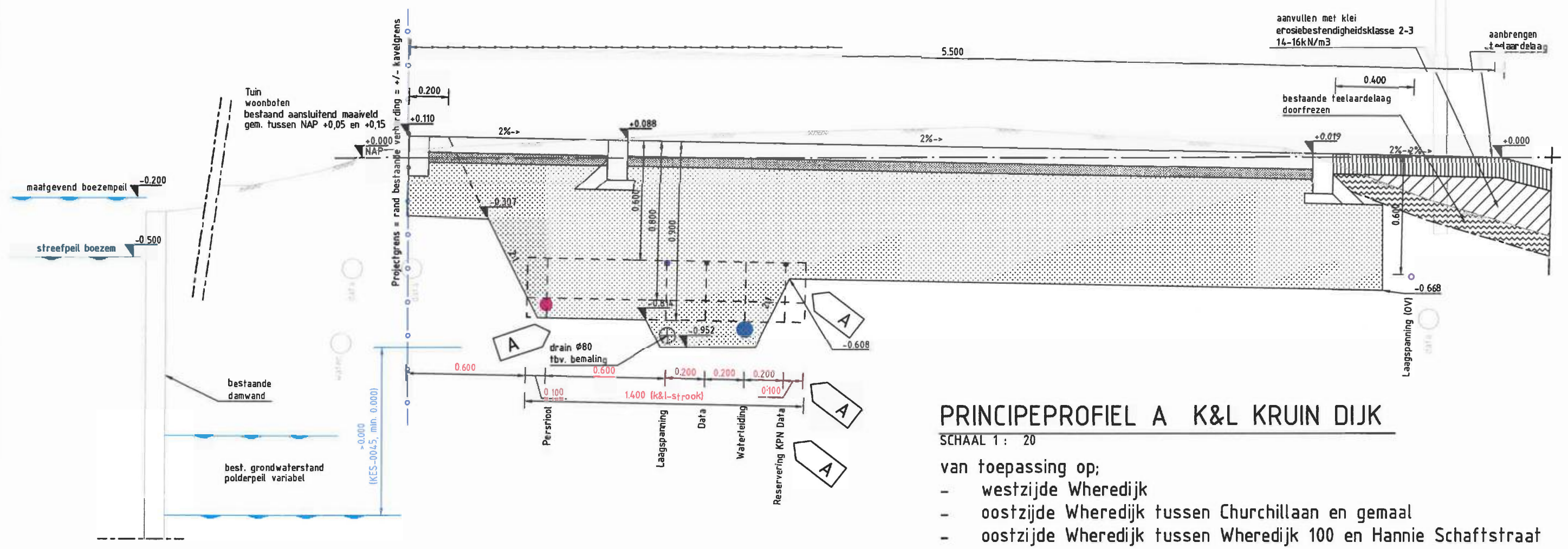
STATUS
 DEFINITIEF

OP GEMAAKT DOOR Ufh') "%&Y"X
 DOOR Ufh') "%&Y"X
 19-01-2021
 V20208-TEK-109

SCHAAL 1:1000
 FORMAAT A3
 BLAD VAN BLADEN 3 VAN 3
 WIJZ NR 09



Leidsevaart 25 | 2161 AS Lisse | info@awgroep.nl



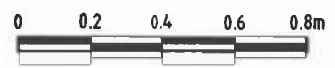
PRINCIPEPROFIEL A K&L KRUIJN DIJK

SCHAAL 1 : 20

- van toepassing op;
- westzijde Wheredijk
 - oostzijde Wheredijk tussen Churchillaan en gemaal
 - oostzijde Wheredijk tussen Wheredijk 100 en Hannie Schaffstraat

ALGEMENE OPMERKINGEN:

- Weergegeven maten in meters. Hoogtematen in meters t.o.v. N.A.P.
- Indeling gebaseerd op basisprofiel voorbereidingsfase
- Zie principeprofiel Oostzijde in blad 2 van 2



NR	DATUM	WIJZIGING	GET.
9	19-01-2021	Aanpassing indeling kabelstrook horizontale ligging + toevoeging reservering KPN data	RCA
8	11-01-2021	A: correctie hor. ligging SV en nutleidingen, B: aanpassing drainage (alleen in blad 2 van 2)	RCA
7	08-01-2021	Aansluitput stadsverwarming niet van toepassing, in blad 2 van 2	RCA
6	18-12-2020	Titel aangepast, toegevoegd laagspanning (ov), correctie waterstand nabij tuinen	RCA

PROJECTOMSCHRIJVING
Verbetering boezemkade Wheredijk

TEKENINGOMSCHRIJVING
Definitief Ontwerp
Principeprofiel kabels en leidingen kruin dijk

OPDRACHTGEVER
Hoogheemraadschap
Hollands Noorderkwartier

STATUS
CONCEPT



OP GEMAAKT DOOR: [Redacted] SCHAAL: 1:20
 DOOR: [Redacted] FORMAAT: A3
 DATUM: 19-01-2021 BLAD VAN BLADEN: 1 VAN 3
 TEKENINGNUMMER: V20208-TEK-109 WIJZ NR: 09

AW
VESSIES INFRA

Leidervaart 25 | 2161 AS Lisse | info@awgroep.nl

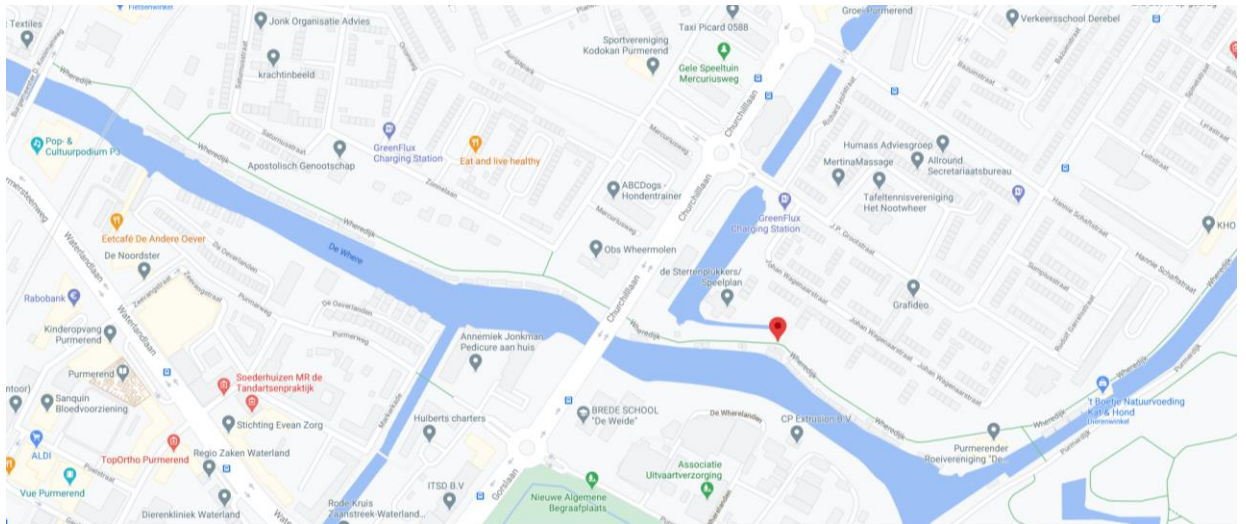
Verkeerskundige afweging inrichting Wheredijk

Aan: [redacted] (Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier)
Van: [redacted] DTV Consultants)
CC: [redacted], [redacted] (Gemeente Purmerend), [redacted] (R&L Consultants)
Datum: 12 februari 2021

1 INLEIDING

Binnen de gemeente Purmerend beheert het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK) de Wheredijk (zie afbeelding 1). Het pad wordt, met een gemiddelde intensiteit van bijna 1.200 (brom-/snor)fietsers per dag (telling 2019), veel gebruikt. Behalve door (brom-/snor)fietsers, wordt het pad ook veelvuldig gebruikt door wandelaars. Daarnaast hebben enkele bewoners van de aan de dijk gelegen woonarken een ontheffing waarmee zij met hun auto over de dijk mogen rijden. Ook rijdt in de huidige situatie zo nu en dan vrachtverkeer over de dijk, bijvoorbeeld om bij de woonarken bestellingen af te leveren. Parkeren op de dijk is verboden; bewoners van de woonarken dienen hun auto te parkeren in de wijk aan de andere kant van de dijk.

Uit toetsing blijkt dat de Wheredijk op bepaalde delen niet voldoet aan de waterveiligheidseisen. Daarom start binnenkort een dijkversterkingstraject, waarbij tegelijkertijd de stadsverwarming in de kruin van de dijk wordt aangelegd. Dit biedt kansen om ook de verkeers(veiligheids)situatie van de Wheredijk te verbeteren. In deze memo wordt achtereenvolgens ingegaan op de huidige situatie, de uitgangspunten voor de toekomstige situatie, varianten en afwegingen en, tot slot, conclusies en aanbevelingen.



Afbeelding 1: Wheredijk te Purmerend (bron: Google Maps)

2 HUIDIGE SITUATIE

Fiets/bromfietspad

De Wheredijk is een fiets/bromfietspad dat in het beleid van de gemeente Purmerend als secundair hoofdnet fiets is opgenomen. Het pad vervult onder andere een belangrijke schakel voor fietsers tussen Purmer-Noord en het centrum. Ook maakt de Wheredijk onderdeel uit van de schoolthuisroute van veel scholieren. Bromfietsers maken ook gebruik van het pad. Toen in 1999 de maatregel “bromfiets naar de rijbaan” landelijk werd ingevoerd, is ervoor gekozen om de Wheredijk als fiets/bromfietspad aan te wijzen. Alternatieve routes voor bromfietsers kennen een relatief grote omrijfactor en bovendien zijn brommers lastig te weren. De intensiteit op het pad bedraagt circa 1.200 (brom-/snor)fietsers per dag.

Ontheffingen voor medegebruik door motorvoertuigen

Aan de Wheredijk liggen verschillende woonarken die een adres hebben aan de Wheredijk. Het betreft in totaal circa 50 adressen. Voor ongeveer 10 tot 15 adressen geldt dat een parkeerplaats op eigen terrein aanwezig is en dat bewoners beschikken over een ontheffing. Met deze ontheffing mogen zij met hun voertuig gebruik maken van het fiets/bromfietspad om bij hun woning te komen. Parkeren is op de gehele dijk verboden.



Bewoners geven aan dat in de praktijk ook voertuigen zonder ontheffing op de dijk komen. Het betreft bijvoorbeeld pakketbezorgers en (kleine) vrachtwagens van de boodschappenbezorgservice. Ook zijn er bewoners zonder ontheffing die af en toe met hun auto over de dijk rijden om bij hun woning te komen, bijvoorbeeld om hun zwaardere inkopen of vakantiespullen te laden en te lossen of om minder valide visite in- of uit te laten stappen. Grote vrachtwagens komen er incidenteel.



Op het westelijke gedeelte is de rijrichting, volgens de meeste ontheffingen, van oost naar west: dijk op bij de Mercuriusweg, dijk af bij de Saturnusstraat. Bewoners geven aan dat in de praktijk de meeste bewoners echter kiezen voor de kortste route van en naar hun woning en is het dus van de ligging afhankelijk waar zij de dijk op- en afrijden. Er wordt echter niet op- en afgereden via de Churchillaan.

Op het oostelijke gedeelte moeten ontheffinghouders, volgens de ontheffing, zowel in- als uitrijden via de Hannie Schaftstraat. Een aantal mensen gebruikt om te keren de keerplek bij nummer 56 (naast het gemaal) en een aantal keert bij nummer 64 (de kruising met het wandelpad van de Dijk naar de Johan Wagenaarstraat). Incidenteel wordt volgens de bewoners ook in- en uitgereden via de Churchillaan.



Inrichting en gebruik

Het huidige fiets/bromfietspad is circa 3 meter breed. Schuttingen, hagen en hekken van de tuinen van de woonbootbewoners staan op de rand van het fietspad. In de praktijk kan dat leiden tot onveilige situaties. Doordat een obstakelvrije zone ontbreekt, is in sommige bochten het zicht op tegemoetkomend verkeer onvoldoende. Bovendien staat iemand die uit één van de voortuinen stapt of rijdt, direct op het fietspad. Daarnaast is de effectieve breedte van het fietspad, door het ontbreken van een obstakelvrije zone beperkt, omdat fietsers, vanwege zogenaamde obstakelvrees, meer afstand houden van de rand van het fietspad, en dus meer midden op het pad rijden. Hierdoor ontstaan sneller conflicten tijdens inhaalmanoeuvres of tegemoetkomingen.



Doordat ook automobilisten (weliswaar niet in groten getale) gebruik maken van het fiets/bromfietspad, ontstaan ook ontmoetingen tussen (brom)fietsers en auto's. Hierbij moet één van de weggebruikers noodgedwongen uitwijken naar de berm. In praktijk is dat vrijwel altijd de auto.

Hoewel het niet is toegestaan, wordt langs de dijk af en toe ook geparkeerd. De effectieve breedte van het pad wordt hierdoor nog verder versmald.

Vuilophaaldiensten komen niet op het pad; bewoners van de woonarken zetten hun kliko's aan de straat in de woonstraten aan de andere kant van de dijk.

De Wheredijk wordt ook door voetgangers veelvuldig gebruikt, vooral voor het maken van een ommetje, bijvoorbeeld om de hond uit te laten. Voetgangers lopen vaak in de berm, maar bij slecht weer is deze onvoldoende comfortabel, en lopen voetgangers op de verharding. Dit kan leiden tot conflicten tussen voetgangers en fietsers.

3 UITGANGSPUNTEN TOEKOMSTIGE SITUATIE

De gemeente Purmerend verwacht dat het aantal fietsers dat gebruik maakt van de Wheredijk, als gevolg van woningbouwontwikkelingen, in de toekomst zal toenemen van circa 150 fietsers in het drukste uur naar 200 à 250 fietsers in het drukste uur.

Bewoners van de woonarken die in de huidige situatie een ontheffing hebben, zullen deze in de nieuwe situatie behouden. Wel is uitgangspunt dat het aantal ontheffingen wordt afgebouwd. Nieuwe ontheffingen worden alleen nog verstrekt aan bewoners die slecht ter been zijn.

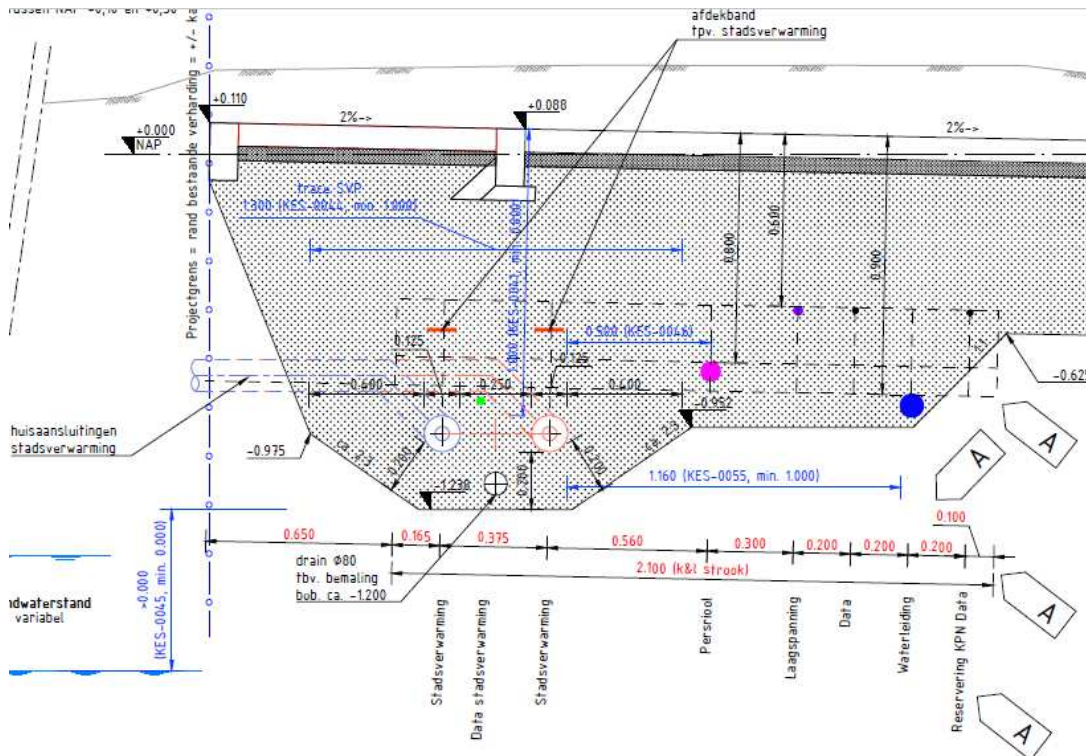
Om het aantal ontmoetingen tussen gemotoriseerd verkeer op de dijk te beperken, wordt in de nieuwe situatie zo veel mogelijk uitgegaan van eenrichtingsverkeer voor ontheffinghouders. In alle ontheffingen wordt vastgelegd waar de dijk op en waar de dijk af mag worden gereden. Daarbij heeft HHKN aangegeven dat het bovendien wenselijk is om de uitstroomboker bij het gemaal zo weinig mogelijk te belasten met (zwaar) gemotoriseerd verkeer¹.

Daarnaast is het wenselijk om de verkeersveiligheidssituatie te verbeteren door te zorgen voor een voldoende brede obstakelvrije ruimte tussen het fietspad en de erfgrenzen. Deze moet er ook voor zorgen dat het zicht op tegemoetkomend verkeer in de bochten verbetert. Verder is het wenselijk dat voetgangers een eigen plek in het dwarsprofiel krijgen, zodat zij niet langer van het fietspad gebruik hoeven te maken en het risico op conflicten tussen fietsers en voetgangers wordt beperkt.

Kabels en leidingen, inclusief stadsverwarming, die nu onder de tuinen aan de Wheredijk liggen, komen te liggen in de kruin van het dijklichaam. In de afbeelding op de volgende pagina is te zien hoe deze in de toekomstige situatie worden gesitueerd. De buizen van de stadsverwarming komen (ook uit duurzaamheidsoogpunt) zo dicht mogelijk bij de woningen te liggen om het warmteverlies tussen de hoofdleiding en de woningen zo beperkt mogelijk te houden. Voor de waterleiding geldt dat deze een vastgestelde minimale afstand moet hebben tot de stadsverwarming. In verband met de dijkveiligheid, is het noodzakelijk om uitspoelen van de dijk te voorkomen in geval van een lekkage van de waterleiding. Daarom moet snel ingegrepen kunnen worden indien zich een lekkage voor zou doen. Daarom stelt HHNK dat er geen gesloten verharding (zoals asfalt) boven de waterleiding aangebracht kan worden. Dat levert in voorkomende gevallen te veel tijdsverlies op. Daarom is het noodzakelijk om op de dijk open verharding (zoals tegels) toe te passen. Dat betekent dat het fietspad niet in asfalt kan worden uitgevoerd.²

¹ De belastbaarheid van de uitstroomboker wordt momenteel nog nader onderzocht door HHKN.

² HHKN doet momenteel nog een laatste check of het echt niet mogelijk is om te schuiven met de positie van de waterleiding, zodat deze onder het trottoir kan worden gepositioneerd, waardoor het toch mogelijk is het fietspad in asfalt uit te voeren. (HHNK heeft aangegeven dat ze deze kans nihil acht.)



Afbeelding: Uitsnede uit principeprofiel kabels en leidingen (19-01-2021)

4 VARIANTEN EN AFWEGINGEN

Toegankelijkheid

Ten aanzien van de toegankelijkheid van de dijk voor autoverkeer zijn er drie varianten mogelijk:

- Regelen met bebording (huidige situatie):**
 Net als in de huidige situatie wordt de toegankelijkheid van de dijk geregeld met bebording. Overwogen kan worden om, in plaats van bord G12a (fiets/bromfietspad) bord C1 (geslotenverklaring) met onderborden toe te passen, omdat een geslotenverklaring mogelijk iets meer afschrikt om er toch in te rijden. Aangenomen moet worden dat het oneigenlijk gebruik door bewoners zonder ontheffing, pakketbezorger en boodschappenbezorgservice en dergelijke in de dezelfde omvang zal blijven plaatsvinden.
- Fysieke afsluiting, handmatig te openen door ontheffinghouders:**
 Om het gebruik van de dijk tot het minimum te beperken, kan ervoor worden gekozen om de toegang voor gemotoriseerd verkeer fysiek onmogelijk te maken met bijvoorbeeld een klappaal of een verzinkbare paal. Alleen ontheffinghouders en hulpdiensten kunnen, met behulp van een sleutel, de paal wegklappen/verzinken en de dijk oprijden. Voordeel is dat het een relatief goedkope oplossing is, waarmee oneigenlijk gebruik van de dijk wordt tegengegaan. Nadeel is dat ontheffinghouders bij het oprijden en afrijden van de dijk de paal handmatig moeten bedienen. Behalve dat dit voor mensen met een beperking een lastige klus kan zijn, bestaat ook een reëel risico dat ontheffinghouders, al dan niet bewust, na het passeren de paal niet omhoog klappen, waardoor overig verkeer alsnog ongehinderd in en uit kan rijden.

- *Fysieke afsluiting, automatisch (met pasje/transponder) te openen door ontheffinghouders:*
Het toepassen van een fysieke afsluiting die te openen is met een pasje of een transponder, zorgt ervoor dat alleen ontheffinghouders die in het bezit zijn van zo'n pasje/transponder de dijk op kunnen rijden. Het grote voordeel van een automatisch systeem is dat ontheffinghouders de auto niet uit hoeven om de dijk op te kunnen. Bovendien sluit het systeem na het passeren automatisch, waardoor oneigenlijk gebruik praktisch onmogelijk wordt. Nadeel zijn de kosten van het systeem en het risico op storingen.

Verkeerscirculatie

Westzijde

Voor de westzijde is de meest logische routing hetzelfde als (volgens de meeste ontheffingen) in de huidige situatie: via de Mercuriusweg in, via Saturnusstraat uit. Eventueel kunnen op straat, met markering en bebording aanvullende maatregelen worden genomen om het eenrichtingsverkeer te benadrukken. Als een systeem van selectieve toegang wordt toegepast, zijn aanvullende maatregelen niet nodig, omdat dan met het systeem kan worden gegarandeerd dat alleen in- en uitgereden kan worden conform de beoogde wijze.

Oostzijde

Voor de oostzijde zijn vier varianten denkbaar:

- *Hannie Schaftsstraat in, Hannie Schaftsstraat uit:*
In de huidige situatie moeten ontheffinghouders voor het op- en afrijden van de dijk gebruik maken van de toegang bij Hannie Schaftsstraat. Nadeel hiervan is dat over de gehele dijk, over een lang stuk, autoverkeer in twee richtingen voorkomt. In de praktijk kiezen sommige bestuurders ervoor om, in plaats van terug te rijden naar de Hannie Schaftsstraat, uit te rijden over de uitstroomboker van het gemaal, via de Churchilllaan, ter plaatse van de fiets- en voetgangersoversteek. Aanvullende maatregelen kunnen worden genomen om dit in de toekomst onmogelijk te maken.
- *Hannie Schaftsstraat in, voetpad richting Johan Wagenaarstraat uit:*
Een alternatief is om het inrijden, net als in de huidige situatie, via de Hannie Schaftsstraat te laten plaatsvinden, maar voor het uitrijden gebruik te maken van het voetpad naar de Johan Wagenaarstraat. Slechts op een klein stukje dijk is dan nog tweerichtingsverkeer noodzakelijk en de behoefte om uit te rijden via de Churchilllaan is grotendeels weg. Nadeel is dat bewoners aan de Johan Wagenaarstraat te maken krijgen met (weliswaar zeer beperkt) autoverkeer dat over het voetpad rijdt. Bovendien zal het ten kosten gaan van een parkeerplaats.
- *Hannie Schaftsstraat in, Churchilllaan uit:*
De derde variant is om via de Hannie Schaftsstraat in te rijden, en via de Churchilllaan uit. Over de gehele dijk geldt dan eenrichtingsverkeer. Omdat het, gezien de functie van de Churchilllaan en vanwege de aanwezige geregelde fiets- en voetgangersoversteek, ongewenst is dat deze uitgang veelvuldig wordt gebruikt, wordt aanbevolen deze variant alleen te



overwegen in combinatie met het toepassen van een fysieke afsluiting die alleen is te openen door ontheffinghouders. In dat geval blijft het aantal autobewegingen zeer beperkt, omdat oneigenlijk gebruik onmogelijk is. Uit oogpunt van verkeersveiligheid wordt bovendien geadviseerd om bij het uitrijden richting Churchillaan alleen rechtsafbewegingen mogelijk te maken. Nadeel van deze variant is dat de uitstroomboker van het gemaal dan dus dagelijks door (weliswaar een beperkt aantal) voertuigen wordt belast.

- *In en uit via een nieuw aan te leggen toegang vanaf de Johan Wagenaarstraat ter hoogte van de Roeivereniging:*

De vierde variant is om een nieuwe doorgang naar de dijk te realiseren vanaf de Johan Wagenaarstraat (naast huisnummer 92) naar de dijk ter hoogte van de Roeivereniging. Groot voordeel hiervan is dat de afstand die ontheffinghouders over de dijk rijden, aanzienlijk wordt verkort, ten opzichte van het inrijden vanaf de Hannie Schaftstraat. Omdat het op dit oostelijke gedeelte van de dijk ook slechts om een zeer beperkt aantal ontheffinghouders gaat, is het instellen van eenrichtingsverkeer niet per se nodig (als tenminste wordt voorkomen dat niet-ontheffinghouders ook de dijk op kunnen rijden). Deze nieuwe doorgang kan dan worden gebruikt zowel om de dijk op te rijden, als om de dijk af te rijden.

Inrichting

Volgens de Ontwerpwijzer Fietsverkeer (CROW-publicatie 351) is de gewenste breedte van een solitair tweerichtingen fiets/bromfietspad bij 100 – 300 fietsers per uur 4,0 meter. Momenteel werkt CROW-Fietsberaad, in samenwerking met DTV Consultants, aan nieuwe aanbevelingen voor de breedtes van fietspaden, door middel van een sterrenstelsel (één ster is het absolute minimumniveau, vijf sterren is uitmuntende kwaliteit). Het sterrenstelsel voor de breedte van fietspaden rust op twee pijlers, namelijk:

- de minimale breedte die een enkele fietser of een combinatie van fietsers nodig heeft, ongeacht de intensiteit;
- het maximale aantal hinderlijke en gevaarlijke ontmoetingen dat aanvaardbaar is bij verschillende kwaliteitsniveaus.

De nieuwe aanbevelingen houden aldus veel meer rekening met specifieke gebruikskennmerken van het fietspad (intensiteiten per richting, percentage brom-/snorfietsers, percentage fietsduo's) en beleidswensen van de wegbeheerder (welke kwaliteit wil je bieden?).

Voor de Wheredijk geldt dat, volgens deze nog te publiceren aanbevelingen, bij een intensiteit van 250 (brom)fietsers per uur, waarbij de verdeling naar richtingen 45 – 55% is, 14% van de fietsers in duo's rijdt en 10% van de gebruikers bestaat uit brom-/snorfietsers, de benodigde breedte voor het behalen van vier sterren 3,57 meter bedraagt. Aanbevolen wordt daarom om voor het fiets/bromfietspad een breedte van 3,60 meter aan te houden.

Aan de zijde van de woonarken, waarbij veel schuttingen op de rand van het perceel staan, wordt aanbevolen om een obstakelvrije ruimte aan te houden. Volgens de Ontwerpwijzer Fietsverkeer bedraagt de obstakelafstand van een fietser ten opzichte van een dichte wand (zoals een schutting) 0,625 meter.

Het is wenselijk om voor voetgangers "eigen ruimte" te creëren, zodat zij geen gebruik hoeven te maken van het fietspad en zodat conflicten tussen fietsers en voetgangers tot het minimum worden beperkt. Het ligt in de lijn der verwachting dat veel voetgangers graag aan de buitenkant van de dijk wandelen. Zeker hondenuitlaters lopen liever aan de kant van het gras dan aan de kant van de schuttingen. Door het voetpad aan de zijde van de woonarken te realiseren, kan dit echter worden gecombineerd met de obstakelvrije zone. Hierdoor kan een zo breed mogelijk voetpad

worden gerealiseerd, dat ook goed toegankelijk is voor rolstoelers en kinderwagens. Bovendien zorgt een (breed) trottoir aan de woonarkzijde ervoor dat de “buffer” tussen schuttingen/poorten en het fietspad groter is, waardoor het risico op conflicten met (brom)fietsers bij het (eventueel met de auto) verlaten van het perceel, verder wordt beperkt.

Het profiel kan dan, vanaf de schuttingen tot de berm, als volgt worden opgebouwd:

Voetpad (tevens obstakelvrije zone tussen schuttingen en fiets/bromfietspad) 179 cm (opsluitband 6 cm – grijze tegelverharding 165 cm – schuine band 8 cm) – Fiets/bromfietspad 360 cm (rode tegelverharding) – opsluitband 10 cm.

De totale breedte bedraagt dan 5,49 meter.

Het trottoir is weliswaar (iets) smaller dan de gewenste minimumbreedte van 1,80 meter (ASVV 2012, CROW), maar is ruimschoots breed genoeg voor mensen met een rolstoel of kinderwagen. De lage schuine band is vergevingsgezind voor zowel voetgangers als fietsers, maar zorgt wel voor een duidelijke scheiding tussen de “eigen” domeinen van de voetgangers en fietsers, waardoor uitwijken naar het domein van de ander nauwelijks aan de orde zal zijn.

Geadviseerd wordt om naast het fietspad, voordat het talud naar beneden begint, nog een berm van 50 cm à niveau aan te houden.

5 CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

Voor de toegankelijkheid van de dijk voor ontheffinghouders wordt geadviseerd om te kiezen voor een afsluiting met selectieve toegang (bijvoorbeeld een verzinkbare paal) die te openen is door middel van een pasje of een transponder. Gemeente en hoogheemraadschap zullen onderling afspraken moeten maken over de exacte locaties van de afsluiting en het beheer en onderhoud. Het ligt voor de hand om te kiezen voor een systeem van selectieve toegang dat ook op andere locaties in de gemeente wordt toegepast. Aanbevolen wordt om te onderzoeken of hetzelfde systeem (ook met het oog op de toegankelijkheid voor hulpdiensten, die voor de andere locaties in de gemeente met een dergelijk systeem al is gegarandeerd) ook bij de Wheredijk kan worden toegepast.

Voor de verkeerscirculatie op het westelijke gedeelte van de Wheredijk wordt aanbevolen om te kiezen voor in via de Mercuriusweg, en uit via Saturnusstraat. Het systeem van selectieve toegang kan ervoor zorgen dat op een andere manier in- of uitrijden onmogelijk is. Op het oostelijke deel wordt aanbevolen om te kiezen voor een nieuwe toegang (zowel dijk op als dijk af) vanaf de Johan Wagenaarstraat, naast huisnummer 92. Aanbevolen wordt om de keermogelijkheid voor het gemaal te behouden en het met een motorvoertuig rijden over de uitstroomboker van het gemaal onmogelijk te maken. Ook wordt geadviseerd om het in- en uitrijden via de Churchillaan voor autoverkeer onmogelijk te maken. In verband met de toegankelijkheid voor hulpdiensten wordt aanbevolen om, indien wordt gekozen voor het afsluiten met paaltjes, te kiezen voor een systeem met sleutels die ook elders in de gemeente worden toegepast.

Aanbevolen wordt om op de dijk voetpad van 179 cm (grijze tegels) toe te passen aan de zijde van de woonarken. Dit voetpad kan tevens fungeren als obstakelvrije zone tussen schuttingen/poorten en het fiets/bromfietspad. Geadviseerd wordt om naast het trottoir, gescheiden door middel van een lage schuine band, een fiets/bromfietspad te realiseren van 3,60 meter breed (rode tegels), met daarnaast een horizontale berm van 50 cm. Op plaatsen in het lengteprofiel waarin onvoldoende breedte beschikbaar is, wordt aanbevolen om de breedte van het fietspad en de

berm ongemoeid te laten, maar om plaatselijk het voetpad te versmallen. Daarbij moet te allen tijde worden voorkomen dat in het voetpad puntvernauwingen (ter hoogte van verkeersborden, lichtmasten en dergelijke) ontstaan die smaller zijn dan 90 cm.

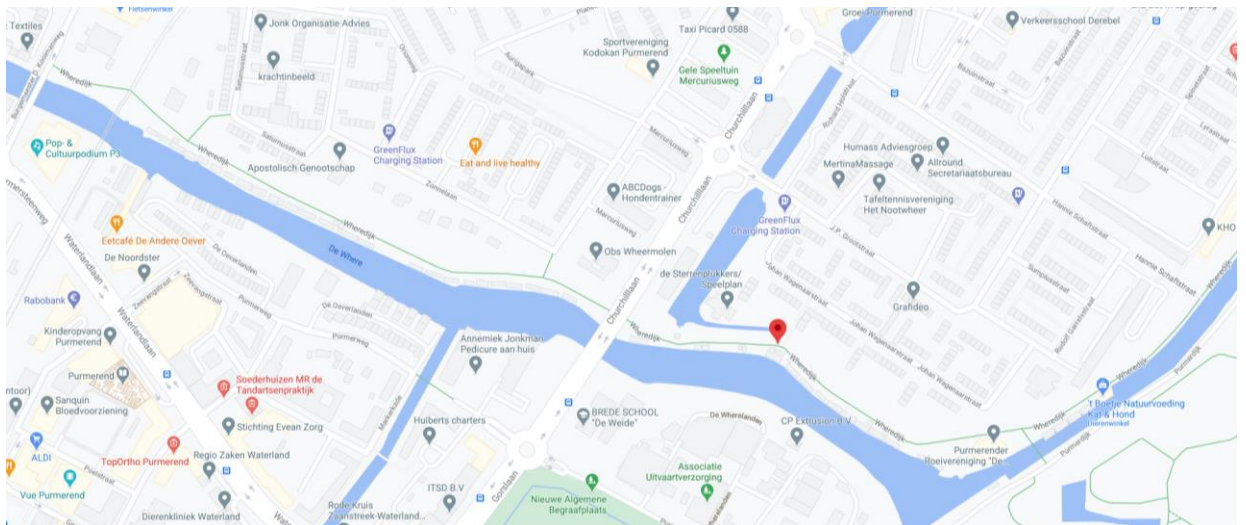
Voor de verlichting wordt aanbevolen om lichtmasten te plaatsen in het voetpad, direct tegen de opsluitband aan de woonarkzijde. Op die manier blijft de effectieve breedte van het voetpad ter plaatse van de lichtmasten zo groot mogelijk. Het plaatsen van de lichtmasten in de berm naast het fietspad wordt door HHNK, uit oogpunt van beheer en onderhoud (maaien van de berm) als niet wenselijk geacht.

Toelichting bij ontwerp Wheredijk

Aan: [Redacted] (Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier)
Van: [Redacted] (DTV Consultants), [Redacted] (R&L Consultants)
CC:
Datum: 9 april 2021

1 INLEIDING

Binnen de gemeente Purmerend beheert het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK) de Wheredijk (zie afbeelding 1). Het pad wordt, met een gemiddelde intensiteit van bijna 1.200 (brom-/snor)fietsers per dag (telling 2019), veel gebruikt. Behalve door (brom-/snor)fietsers, wordt het pad ook veelvuldig gebruikt door wandelaars. Daarnaast hebben enkele bewoners van de aan de dijk gelegen woonarken een ontheffing waarmee zij met hun auto over de dijk mogen rijden. Ook rijdt in de huidige situatie zo nu en dan zwaarder verkeer (bestelbusjes, bakwagens) over de dijk, bijvoorbeeld om bij de woonarken bestellingen af te leveren. Parkeren op de dijk is verboden; bewoners van de woonarken dienen hun auto te parkeren in de wijk aan de andere kant van de dijk.



Afbeelding 1: Wheredijk te Purmerend (bron: Google Maps)

Uit toetsing blijkt dat de Wheredijk op bepaalde delen niet voldoet aan de waterveiligheidseisen. Daarom start binnenkort een dijkversterkingstraject, waarbij tegelijkertijd de stadsverwarming in de kruin van de dijk wordt aangelegd. Dit biedt kansen om ook de verkeers(veiligheids)situatie van de Wheredijk te verbeteren.

In opdracht van HHNK heeft DTV Consultants in samenwerking met R&L Consultants een verkeerskundig ontwerp opgesteld voor de toekomstige situatie (1189-VO-02.1 t/m 1189-VO-02.6). In deze memo wordt achtereenvolgens ingegaan op de huidige situatie, de uitgangspunten voor de toekomstige situatie, de ontwerpkeuzes en de uitwerking in het ontwerp.

2 HUIDIGE SITUATIE

Fiets/bromfietspad

De Wheredijk is een fiets/bromfietspad dat in het beleid van de gemeente Purmerend als secundair hoofdnet fiets is opgenomen. Het pad vervult onder andere een belangrijke schakel voor fietsers tussen Purmer-Noord en het centrum. Ook maakt de Wheredijk onderdeel uit van de school-thuisroute van veel scholieren. Bromfietsers maken ook gebruik van het pad. Toen in 1999 de maatregel "bromfiets naar de rijbaan" landelijk werd ingevoerd, is ervoor gekozen om de Wheredijk als fiets/bromfietspad aan te wijzen. Volgens de gemeente kennen alternatieve routes voor bromfietsers een relatief grote omrijdfactor en bovendien zijn brommers lastig te weren. De intensiteit op het pad bedraagt circa 1.200 (brom-/snor)fietsers per dag.

Ontheffingen voor medegebruik door motorvoertuigen

Aan de Wheredijk liggen verschillende woonarken die een adres hebben aan de Wheredijk. Het betreft in totaal circa 50 adressen. Voor ongeveer 10 tot 15 adressen geldt dat een parkeerplaats op eigen terrein aanwezig is en dat bewoners beschikken over een ontheffing. Met deze ontheffing mogen zij met hun voertuig gebruik maken van het fiets/bromfietspad om bij hun woning te komen. Parkeren is op de gehele dijk verboden.



Bewoners geven aan dat in de praktijk ook voertuigen zonder ontheffing op de dijk komen. Het betreft bijvoorbeeld pakketbezorgers en bakwagens van de boodschappenbezorgservice. Ook zijn er bewoners zonder ontheffing die af en toe met hun auto over de dijk rijden om bij hun woning te komen, bijvoorbeeld om hun zwaardere inkopen of vakantiespullen te laden en te lossen of om minder valide visite in- of uit te laten stappen. Grote vrachtwagens komen er incidenteel.



Op het westelijke gedeelte is de rijrichting, volgens de meeste ontheffingen, van oost naar west: dijk op bij de Mercuriusweg, dijk af bij de Saturnusstraat. Bewoners geven aan dat in de praktijk de meeste bewoners echter kiezen voor de kortste route van en naar hun woning en is het dus van de ligging afhankelijk waar zij de dijk op- en afrijden. Er wordt echter niet op- en afgereden via de Churchillaan.

Op het oostelijke gedeelte moeten ontheffinghouders, volgens de ontheffing, zowel in- als uitrijden via de Hannie Schaftstraat. Een aantal mensen gebruikt om te keren de keerplek bij nummer 56 (naast het gemaal) en een aantal keert bij nummer 64 (de kruising met het wandelpad van de Dijk naar de Johan Wagenaarstraat). Incidenteel wordt volgens de bewoners ook in- en uitgereden via de Churchillaan.



Inrichting en gebruik

Het huidige fiets/bromfietspad is circa 3 meter breed. Schuttingen, hagen en hekken van de tuinen van de woonbootbewoners staan op de rand van het fietspad. In de praktijk kan dat leiden tot onveilige situaties. Doordat een obstakelvrije zone ontbreekt, is in sommige bochten het zicht op tegemoetkomend verkeer onvoldoende. Bovendien staat iemand die uit één van de voortuinen stapt of rijdt, direct op het fietspad. Daarnaast is de effectieve breedte van het fietspad, door het ontbreken van een obstakelvrije zone beperkt, omdat fietsers, vanwege zogenaamde obstakelvrees, meer afstand houden van de rand van het fietspad, en dus meer midden op het pad rijden. Hierdoor ontstaan sneller conflicten tijdens inhaalmanoeuvres of tegemoetkomingen.



Doordat ook automobilisten (weliswaar niet in groten getale) gebruik maken van het fiets/bromfietspad, ontstaan ook ontmoetingen tussen (brom)fietsers en auto's. Hierbij moet één van de weggebruikers noodgedwongen uitwijken naar de berm. In praktijk is dat vrijwel altijd de auto.

Hoewel het niet is toegestaan, wordt langs de dijk af en toe ook geparkeerd. De effectieve breedte van het pad wordt hierdoor nog verder versmald.

Vuilophaaldiensten komen niet op het pad; bewoners van de woonarken zetten hun kliko's aan de straat in de woonstraten aan de andere kant van de dijk.

De Wheredijk wordt ook door voetgangers veelvuldig gebruikt, vooral voor het maken van een ommetje, bijvoorbeeld om de hond uit te laten. Voetgangers lopen vaak in de berm, maar bij slecht weer is deze onvoldoende comfortabel, en lopen voetgangers op de verharding. Dit kan leiden tot conflicten tussen voetgangers en fietsers.

3 UITGANGSPUNTEN TOEKOMSTIGE SITUATIE

Fiets-/bromfietspad

De gemeente Purmerend verwacht dat het aantal fietsers dat gebruik maakt van de Wheredijk, als gevolg van woningbouwontwikkelingen, in de toekomst zal toenemen van circa 150 fietsers in het drukste uur naar 200 à 250 fietsers in het drukste uur. Onder bewoners van de woonarken en bewoners uit de wijk achter de dijk bestaat de wens om bromfietsers van het pad te weren. Hoewel het in de praktijk niet eenvoudig is om dat voor elkaar te krijgen (het plaatsen van verkeersborden maakt op de meeste bromfietsers weinig indruk en het is niet reëel om te verwachten dat de politie volop zal handhaven op een eventueel brommerverbod) biedt herinrichting van de wijk Wheremolen mogelijk kansen om bromfietsers een alternatieve route te bieden en hen te weren van de Wheredijk. Aanbevolen wordt om deze kansen nader te onderzoeken. Voor de herinrichting van de Wheredijk wordt er voorsnog van uitgegaan dat bromfietsers van het pad gebruik blijven maken.

Ook is uitgangspunt dat de breedte van het fiets-/bromfietspad moet voldoen aan de landelijke richtlijnen die daarvoor gelden. Volgens de Ontwerpwijzer Fietsverkeer (CROW-publicatie 351) is de gewenste breedte van een solitair tweerichtingen fiets/bromfietspad bij 100 – 300 fietsers per uur 4,0 meter. Momenteel werkt CROW-Fietsberaad, in samenwerking met DTV Consultants, aan nieuwe aanbevelingen voor de breedtes van fietspaden. De nieuwe aanbevelingen voor de breedte van fietspaden (die binnenkort worden gepubliceerd in een discussienotitie van CROW-Fietsberaad) rusten op twee pijlers, namelijk:

- de minimale breedte die een enkele fietser of een combinatie van fietsers nodig heeft, ongeacht de intensiteit;
- het maximale aantal hinderlijke en gevaarlijke ontmoetingen (inhaalbewegingen en tegemoetkomingen) dat aanvaardbaar is. (Het aantal ontmoetingen is een afgeleide van de intensiteiten, de mate van hinder of gevaar is afhankelijk van de benodigde breedte om elk type ontmoeting te faciliteren.)

De nieuwe aanbevelingen houden aldus veel meer rekening met specifieke gebruikskennmerken van het fietspad (intensiteiten per richting, percentage brom-/snorfietsers, percentage fietsduo's).

Zoals eerder aangegeven, verwacht de gemeente Purmerend dat het aantal fietsers in het drukste in de toekomst uur zal komen te liggen rond de 200 – 250. Bij een intensiteit van 300 (brom-/snor)fietsers per uur bedraagt de aanbevolen fietspadbreedte (volgens deze nog te publiceren aanbevelingen) voor een tweerichtingenfietspad op een hoofdfietsroute 3,60 meter. Bij deze intensiteit geldt deze aanbevolen breedte zowel in geval van medegebruik door bromfietsers, als zonder medegebruik door bromfietsers. Daarom is gekozen om in het ontwerp een fietspad van 3,60 meter als uitgangspunt te hanteren.

Toegankelijkheid dijk

Bewoners van de woonarken die in de huidige situatie een ontheffing hebben, zullen deze in de nieuwe situatie behouden. Door HHNK wordt gesteld dat het aantal ontheffingen voor voertuigen wordt afgebouwd. Nieuwe ontheffingen worden alleen nog verstrekt aan bewoners die slecht ter been zijn. Uitgangspunt is dat zo min mogelijk gemotoriseerd verkeer van de dijk gebruik maakt.

Om het aantal ontmoetingen tussen gemotoriseerd verkeer op de dijk te beperken, wordt in de nieuwe situatie zo veel mogelijk uitgegaan van eenrichtingsverkeer voor ontheffinghouders. In alle ontheffingen wordt vastgelegd waar de dijk op en waar de dijk af mag worden gereden. Daarbij heeft HHNK aangegeven de uitstroomkoker bij het gemaal niet te belasten met (zwaar) gemotoriseerd verkeer¹.

Verkeersveiligheid

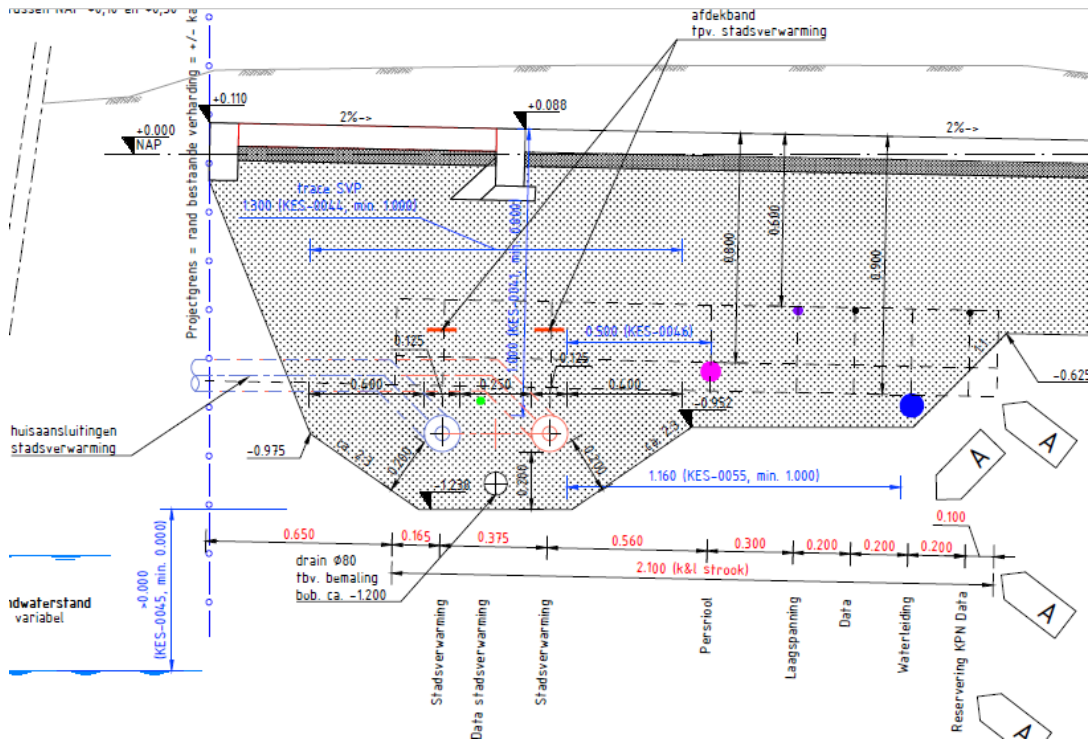
Daarnaast is uitgangspunt dat de verkeersveiligheidssituatie wordt verbeterd door te zorgen voor een voldoende brede obstakelvrije ruimte tussen het fietspad en de erfgrazen. Deze moet er ook voor zorgen dat het zicht op tegemoetkomend verkeer in de bochten verbetert. Verder is het wenselijk dat voetgangers een eigen plek in het dwarsprofiel krijgen, zodat zij niet langer van het fietspad gebruik hoeven te maken en het risico op conflicten tussen fietsers en voetgangers wordt beperkt.

Kabels en leidingen en dijkveiligheid

Uitgangspunt is dat kabels en leidingen, inclusief stadsverwarming, die nu onder de tuinen aan de Wheredijk liggen, komen te liggen in de kruin van het dijklichaam. In de afbeelding op de volgende pagina is te zien hoe deze in de toekomstige situatie worden gesitueerd. De buizen van de stadsverwarming komen (ook uit duurzaamheidsoogpunt) zo dicht mogelijk bij de woningen te liggen om het warmteverlies tussen de hoofdleiding en de woningen zo beperkt mogelijk te houden. Voor de waterleiding geldt dat deze een vastgestelde minimale afstand moet hebben tot de stadsverwarming. In verband met de dijkveiligheid, is het noodzakelijk om uitspoelen van de dijk te voorkomen in geval van een lekkage van de waterleiding. Daarom moet snel ingegrepen kunnen worden indien zich een lekkage voor zou doen. Daarom stellen HHNK en de netbeheerders dat er geen gesloten verharding (zoals asfalt) boven de waterleiding aangebracht kan worden. Dat levert in voorkomende gevallen te veel tijdsverlies op. Daarom is het noodzakelijk om op de dijk open verharding (zoals tegels) toe te passen. Dat betekent dat het fietspad niet in asfalt kan worden uitgevoerd.

De beschikbare breedte op de kruin van de dijk bedraagt in de nieuwe situatie maximaal 5,5 meter. Een bredere kruin leidt bij de gekozen constructie tot risico's ten aanzien van de waterveiligheid.

¹ De belastbaarheid van de uitstroomkoker wordt momenteel nog nader onderzocht door HHNK.



Afbeelding: Uitsnede uit principeprofiel kabels en leidingen (19-01-2021)

4 ONTWERPKEUZES

4.1 TOEGANKELIJKHEID EN VERKEERSCIRCULATIE

Uitgangspunt is dat zo min mogelijk gemotoriseerd verkeer gebruik maakt van de dijk. Het regelen van de toegang van de dijk met enkel bebording (zoals in de huidige situatie) wordt afgeraden. Aangenomen moet worden dat het oneigenlijk gebruik door bewoners zonder ontheffing, pakketbezorgers en boodschappenbezorgerservices en dergelijke dan in de dezelfde omvang als in de huidige situatie zal blijven plaatsvinden. Het is immers niet reëel om te veronderstellen dat de politie hierop intensief zal handhaven.

Om het gebruik van de dijk tot het minimum te beperken, kan ervoor worden gekozen om de toegang voor gemotoriseerd verkeer fysiek onmogelijk te maken met bijvoorbeeld een klappaal of een verzinkbare paal. Alleen ontheffinghouders en hulpdiensten kunnen dan, met behulp van een sleutel, de paal wegklappen/verzinken en de dijk oprijden. Voordeel is dat het een relatief goedkope oplossing is, waarmee oneigenlijk gebruik van de dijk wordt tegengegaan. Nadeel is dat ontheffinghouders bij het oprijden en afrijden van de dijk de paal handmatig moeten bedienen. Behalve dat dit voor mensen met een beperking een lastige klus kan zijn, bestaat ook een reëel risico dat ontheffinghouders, al dan niet bewust, na het passeren de paal niet omhoog klappen, waardoor overig verkeer alsnog ongehinderd in en uit kan rijden.

Het toepassen van een fysieke afsluiting die te openen is met een pasje of een transponder, zorgt ervoor dat alleen ontheffinghouders die in het bezit zijn van zo'n pasje/transponder (en uiteraard nood- en hulpdiensten) de dijk op kunnen rijden. Het systeem sluit na het passeren automatisch, waardoor oneigenlijk gebruik praktisch onmogelijk wordt. Het medegebruik van het fietspad door

gemotoriseerd verkeer wordt hiermee tot het minimum beperkt. Daarom wordt aanbevolen om de Wheredijk in de toekomstige situatie alleen toegankelijk te maken voor ontheffinghouders door middel van een systeem van selectieve toegang.

Routing

Voor de westzijde is de routing hetzelfde als (volgens de meeste ontheffingen) in de huidige situatie: via de Mercuriusweg in, via Saturnusstraat uit. Met het systeem van selectieve toegang kan worden gegarandeerd dat alleen in- en uitgereden kan worden conform de beoogde wijze. Het eenrichtingsverkeer zorgt ervoor dat auto's elkaar in principe nooit hoeven te passeren.

Voor de oostzijde geldt dat vooralsnog wordt uitgegaan van de toegang tot de dijk via de Hannie Schaftstraat (zoals ook in de huidige situatie). Omdat het op dit oostelijke gedeelte van de dijk ook slechts om een zeer beperkt aantal ontheffinghouders gaat, is het instellen van eenrichtingsverkeer niet per se nodig. De kans dat twee auto's elkaar tegenkomen is zeer beperkt.

Aanbevolen wordt om te onderzoeken of het mogelijk is om een nieuwe toegang naar de Wheredijk te realiseren vanuit de Johan Wagenaarstraat (naast huisnummer 92), ter hoogte van de Roeivereniging. Groot voordeel hiervan is dat de afstand die ontheffinghouders over de dijk rijden, aanzienlijk wordt verkort ten opzichte van de huidige situatie waarbij het in- en uitrijden bij de Hannie Schaftstraat plaatsvindt. De kans op onderlinge ontmoetingen tussen auto's, en de kans op ontmoetingen tussen auto's en fietsers wordt hiermee nog verder verkleind.

Omdat de roeivereniging bereikbaar moet blijven met een bijzondere voertuigcombinatie (bestelbus met 17,60 meter lange roeiboot op boottrailer) moet voor deze voertuigen de huidige toegang via de Hannie Schaftstraat mogelijk blijven, zodat ze niet door de wijk hoeven te manoeuvreren. In dat geval kan de toegang via de Hannie Schaftstraat geregeld worden met een paal met sleutel. Alleen de roeivereniging (en uiteraard de nood- en hulpdiensten en de beheerder) krijgt dan de beschikking over een sleutel om de paal in voorkomende gevallen te verwijderen om te kunnen passeren.

4.2 DWARSPROFIEL

Om te voldoen aan de nieuwe (binnenkort te publiceren) richtlijnen voor de breedte van fiets-/bromfietspaden, is gekozen om in het ontwerp een fietspadbreedte van 3,60 meter als uitgangspunt te hanteren.

Omdat het wenselijk is om voor voetgangers "eigen ruimte" te creëren, wordt naast het fietspad een voetpad aangelegd. Voetgangers hoeven dan niet langer gebruik te maken van het fietspad en conflicten tussen fietsers en voetgangers worden tot het minimum beperkt. Er is voor gekozen om het voetpad aan de zijde van de woonarken te realiseren, omdat het voetpad dan tevens dienst doet als obstakelvrije ruimte langs het fietspad. Hierdoor kan binnen de beschikbare breedte op de kruin van de dijk een zo breed mogelijk voetpad worden gerealiseerd, dat ook goed toegankelijk is voor rolstoelers en kinderwagens. Bovendien zorgt het trottoir aan de woonarkzijde ervoor dat de "buffer" tussen schuttingen/poorten en het fietspad groter is, waardoor het risico op conflicten met (brom)fietsers bij het (eventueel met de auto) verlaten van het perceel, verder wordt beperkt.

Binnen de beschikbare breedte op de kruin van de dijk (5,50 meter), wordt, vanaf de schuttingen tot de berm, aldus het volgende profiel toegepast:

Opsluitband 10 cm – Voetpad (tevens obstakelvrije zone tussen schuttingen en fiets/bromfietspad)
120 cm lichtgrijze tegelverharding – Fiets/bromfietspad 360 cm donkerrode tegelverharding –
opsluitband 10 cm – Horizontale berm 50 cm.

De totale breedte bedraagt dan precies 5,50 meter.

Het trottoir is weliswaar smaller dan de breedte van 1,80 meter die in de richtlijnen wordt gehanteerd (ASVV 2012, CROW), maar is breed genoeg voor mensen met een rolstoel of kinderwagen. Tussen fiets- en voetpad wordt geen hoogteverschil toegepast, zodat op het moment dat voetgangers elkaar tegemoetkomen, eenvoudig kan worden uitgeweken naar het fietspad. Zo kunnen voetgangers elkaar comfortabel passeren. Een goed visueel onderscheid tussen voet- en fietspad is echter wel van belang, zodat het verschil tussen de “eigen” domeinen van de voetgangers en fietsers duidelijk zichtbaar is. Daarom worden duidelijk contrasterende kleuren (lichtgrijs versus donkerrood) toegepast. Het uitwijken naar het domein van de ander komt in de praktijk naar verwachting nauwelijks voor².

De lichtmasten worden geplaatst in het voetpad, direct tegen de opsluitband aan de woonarkzijde. Op die manier blijft de effectieve breedte van het voetpad ter plaatse van de lichtmasten zo groot mogelijk. Het plaatsen van de lichtmasten in de berm naast het fietspad wordt door HHNK, uit oogpunt van beheer en onderhoud (maaaien van de berm) als niet wenselijk geacht. Bovendien kunnen voetgangers die graag (met hun hond) in de berm lopen, daar dan onbelemmerd lopen, zonder steeds (naar het fietspad) uit te hoeven wijken voor de lichtmasten.

5 UITWERKING ONTWERP

Hieronder worden eerst het dwarsprofiel en de selectieve toegang toegelicht. Vervolgens wordt een toelichting gegeven op het ontwerp van een aantal specifieke locaties.

Dwarsprofiel

Het nieuwe algemene dwarsprofiel van de Wheredijk is als volgt opgebouwd:

Trottoir:

- betontegels 300 x 300 x 80 mm kleur lichtgrijs
- breedte minimaal 1,20 m

Fiets/bromfietspad:

- betontegels 300 x 300 x 80 mm kleur rood
- breedte 3,60 m

Opgesloten aan beide zijden door middel van opsluitbanden 100 x 200 mm gesteld in stelspecie en voorzien van een steunrug van stampbeton. De betontegels worden gestraat in een straatlaag van straatzand met een dikte van ca. 50 tot 70 mm.

De fundering van het trottoir en het bromfietspad bestaat uit zand in zandbed met een minimale dikte van 0,60 meter op de bestaande ondergrond.

² Uit onderzoek van Rijkswaterstaat (Verkeersveiligheid van trottoirbanden, Vervolgonderzoek, 31 maart 2017) is gebleken dat fietsers, ook als er geen hoogteverschil is tussen fiets- en voetpad, nauwelijks uitwijken naar het voetpad indien het fietspad breed genoeg is. Voetgangers wijken ook nauwelijks uit naar het fietspad als daar geen aanleiding voor is. Pas bij meer dan 200 voetgangers per uur wordt een hoogteverschil aangeraden.

Eis vanuit beheer en onderhoud is dat de elementenverharding, in verband met het (weliswaar beperkt aanwezige) autoverkeer minimaal 80 mm dik is.

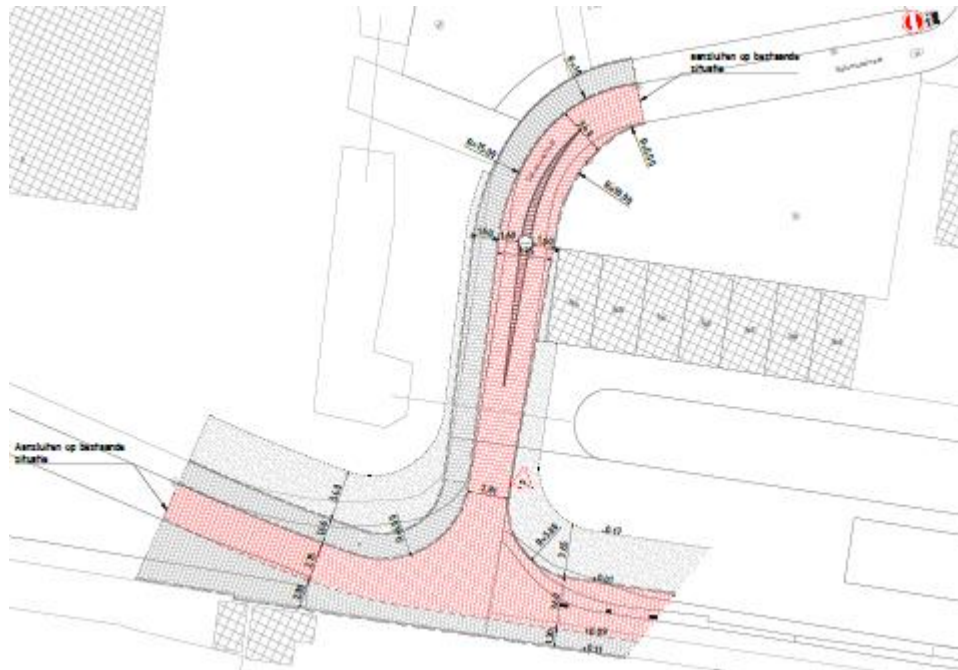
Aan de noordzijde is rekening gehouden met een berm van 0,50 m onder afschot van 5% om vervolgens onder verschillende taluds variërend van 1:2 tot 1:20 naar de beschoeiing af te werken om een stabiel binnentalud te verkrijgen.

Selectieve toegang Wheredijk

De Wheredijk wordt afgesloten voor gemotoriseerd verkeer met uitzondering van ontheffinghouders. Voor ontheffinghouders geldt aan de westzijde van de Churchilllaan éénrichtingsverkeer, komende vanaf de Mercuriusweg (ingang) naar de Saturnusstraat (uitgang). Aan de oostzijde van de Churchilllaan is de in- en uitgang voorzien in de Hannie Schaftstraat, waarbij wordt aanbevolen om te onderzoeken of het mogelijk is om een nieuwe toegang te maken ter hoogte van de roeivereniging naar de Johan Wagenaarstraat.

Door middel van een automatisch verzinkbare paal welke aangestuurd wordt door een camera, pasje/transponder en/of detectielussen blijft de bereikbaarheid gegarandeerd voor ontheffinghouders (motorvoertuigen) en wordt oneigenlijk gebruik tegengegaan. Nader onderzocht moet worden welk systeem het beste kan worden toegepast. Aanbevolen wordt om in overleg met de gemeente Purmerend te bekijken of hierbij aansluiting kan worden gevonden bij het reeds op andere locaties in de gemeente toegepaste systeem van selectieve toegang.

5.1 AANSLUITING BIJ SATURNUSSTRAAT

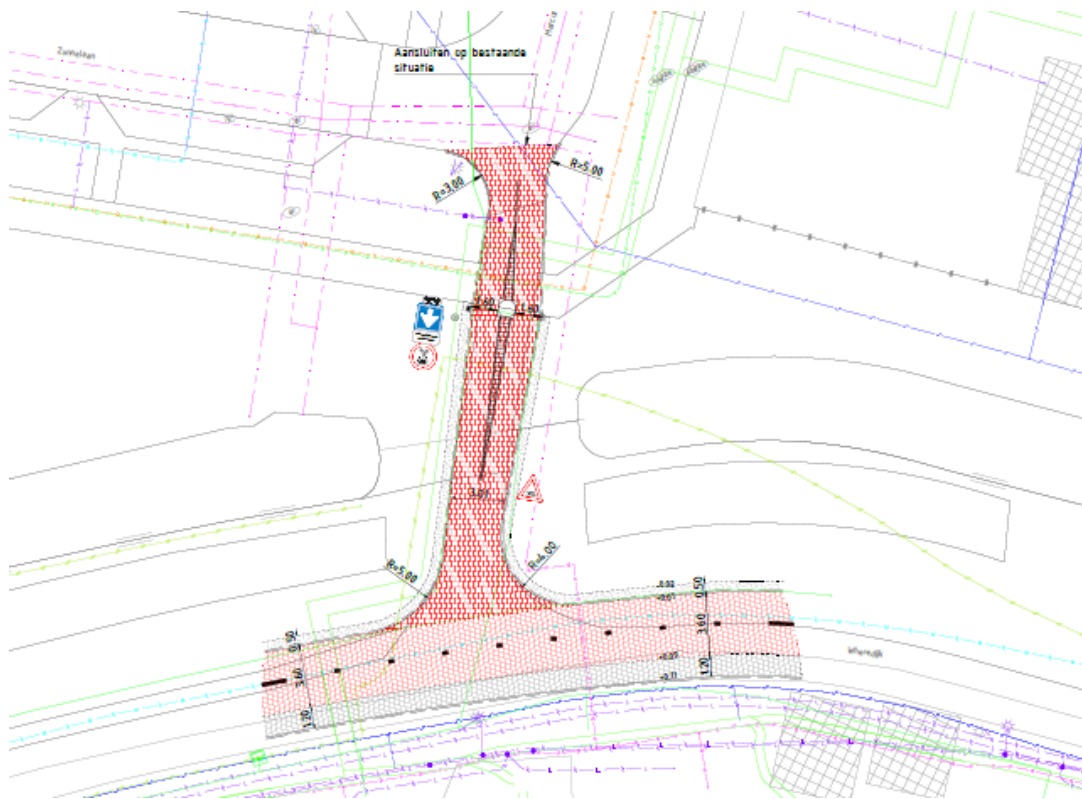


Het huidige trottoir naast het fietspad dat aansluit op de Saturnusstraat blijft behouden. Richting de fietstunnel onder het spoor wordt aangesloten op de huidige situatie.

Gemotoriseerd verkeer met ontheffing kan op deze locatie de dijk afrijden naar de Saturnusstraat. De automatisch verzinkbare paal wordt geplaatst naast de garageboxen. Zo is vanaf de Saturnusstraat duidelijk te zien dat gemotoriseerd verkeer hier niet in kan rijden. De resterende breedte wordt afgezet met betonnen palen tot aan de tuin van de naastgelegen woning, zodat voertuigen er niet omheen kunnen rijden. De verzinkbare paal wordt gemarkeerd met inleidende ribbelmarkering, om het risico op botsingen tegen de paal tot het minimum te beperken.

De aansluiting is getoetst aan de hand van rijcurven met een personenauto en een brandweervagen. Het ontwerp voldoet voor een personenauto; een brandweerauto zal, in voorkomende gevallen, in de aansluitende bochten deels door de berm moeten rijden. Daarmee is de dijk dus ook voor hulpdiensten toegankelijk.

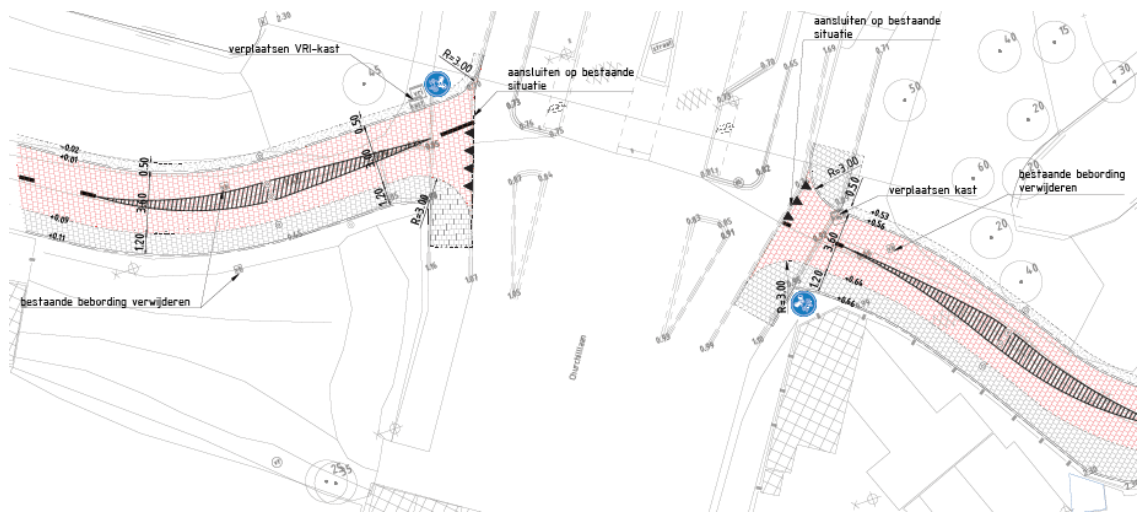
5.3 AANSLUITING MERCURIUSWEG



Gemotoriseerd verkeer met ontheffing kan op deze locatie de dijk oprijden; afrijden gebeurt bij de Saturnusstraat. De resterende breedte naast de automatisch verzinkbare paal wordt afgezet met betonnen palen tot aan de insteek van de naastgelegen watergang, zodat voertuigen er niet omheen kunnen rijden. Aan beide zijden van de paal wordt inleidende ribbelmarkering toegepast.

De aansluiting is getoetst aan de hand van rijcurven met een personenauto en een brandweerwagen. Het ontwerp voldoet voor een personenauto; een brandweerauto zal, in voorkomende gevallen, in de aansluitende bochten deels door de berm moeten rijden. Daarmee is de dijk dus ook voor hulpdiensten toegankelijk.

5.4 AANSLUITING CHURCHILLAAN

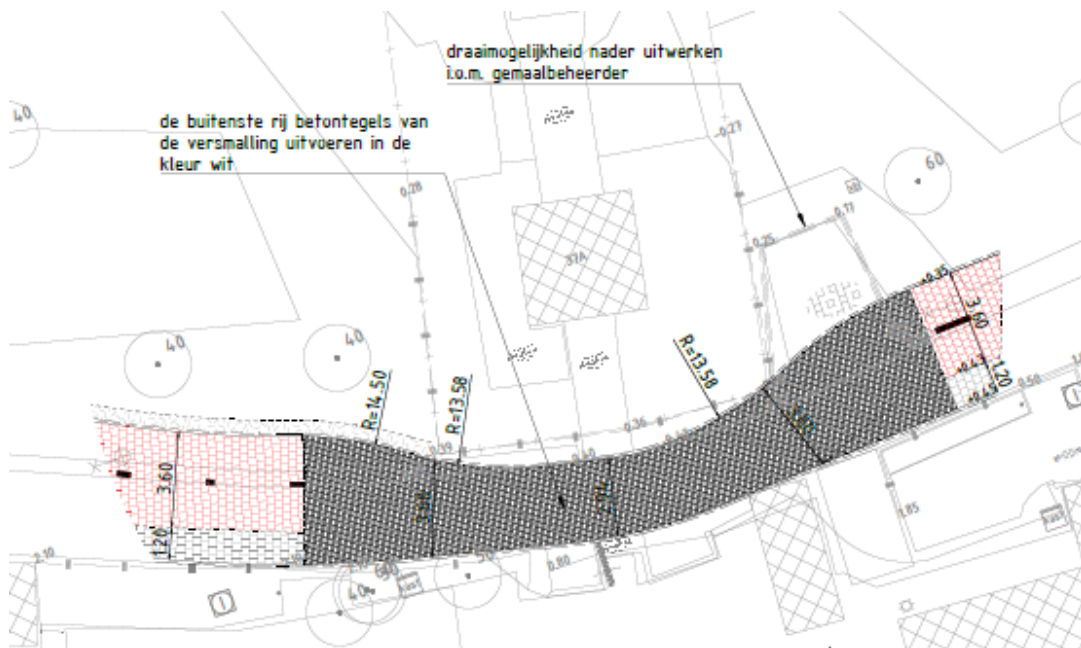


De Wheredijk sluit aan weerszijden van de Churchilllaan aan op de vrijliggende fietspaden langs de Churchilllaan. Om in- en uitrijden van motorvoertuigen onmogelijk te maken, zijn op het fietspad paaltjes aangebracht, die worden voorzien van inleidende ribbelmarkering, conform de Ontwerpwijzer Fietsverkeer van CROW.

Aan beide zijden van de Churchilllaan staat een (VRI-)kast die moet worden verplaatst. Een alternatief voor het verplaatsen van de kasten is het naar het zuiden schuiven van het fiets- en voetpad. Dat kan echter niet binnen de huidige erf grenzen.

Aanpassing van de huidige oversteek over de Churchilllaan valt buiten de scope van het project. De aansluiting van de Wheredijk op de fiets- en voetgangersoversteek is niet ideaal. In de nieuwe situatie wordt het fietspad breder en komt er ook een voetpad langs te liggen. Dit nieuwe voetpad ligt aan de zuidzijde van het fietspad, terwijl op de oversteek het voetpad aan de noordzijde ligt. Bovendien is de breedte van de oversteek afgestemd op de huidige breedte van het fietspad. Idealiter zouden de fiets- en de voetgangersoversteek dus worden omgedraaid. Aanbevolen wordt om te onderzoeken wat de meest passende inrichting van de fiets- en voetgangersoversteek is, deze opnieuw te ontwerpen en te onderzoeken of het mogelijk is om de aanpassingen direct mee te nemen bij de herinrichting van de Wheredijk.

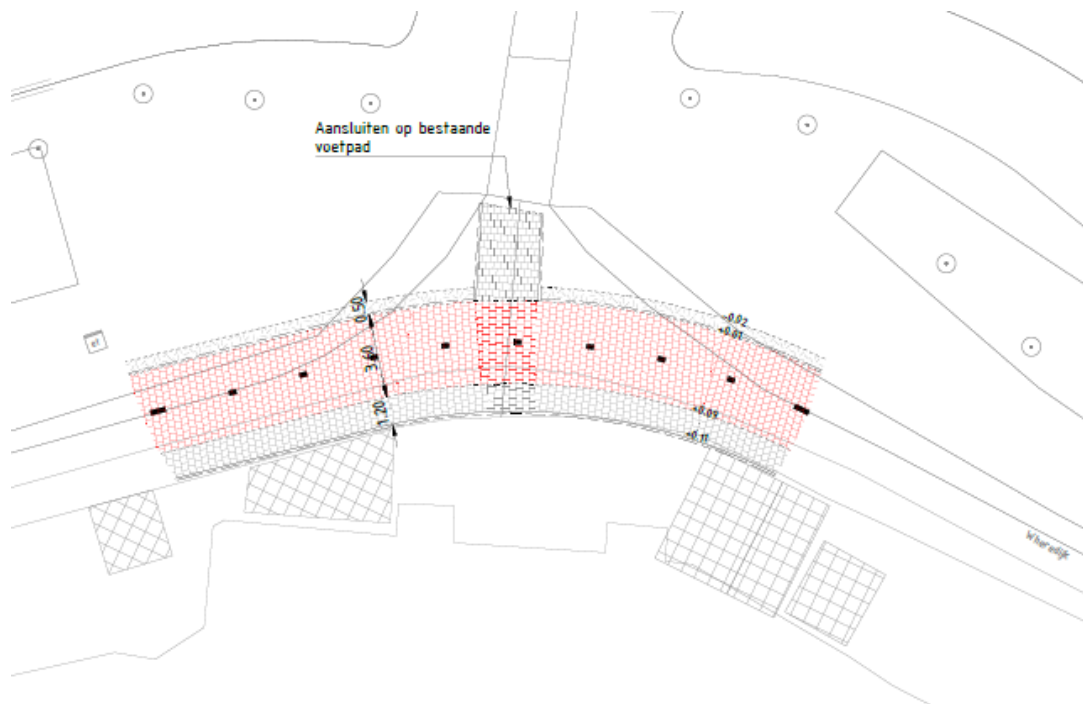
5.5 VERSMALLING TER HOOGTE VAN GEMAAL



Ten oosten van de Churchilllaan wordt het dwarsprofiel tijdelijk versmald naar circa 3,0 m ter plaatse van het gemaal van het Hoogheemraadschap. Op de uitstroomkoker van het gemaal is niet meer ruimte beschikbaar. Hier is ervoor gekozen het fietspad en het voetpad tijdelijk over te laten gaan in een afwijkende kleur bestrating. Dit gedeelte wordt uitgevoerd in dubbelklinkers keiformaat dik 80 mm en kleur antraciet. Zo is voor zowel fietsers als voetgangers duidelijk dat ze op dit korte stukje geen “eigen” ruimte hebben en de ruimte met elkaar moeten delen. Opsluiting aan weerszijden wordt uitgevoerd in opsluitbanden 100x200 mm. Om de zijkant van de verharding in de versmalling duidelijk te markeren, wordt de buitenste rij tegels in de kleur wit uitgevoerd.

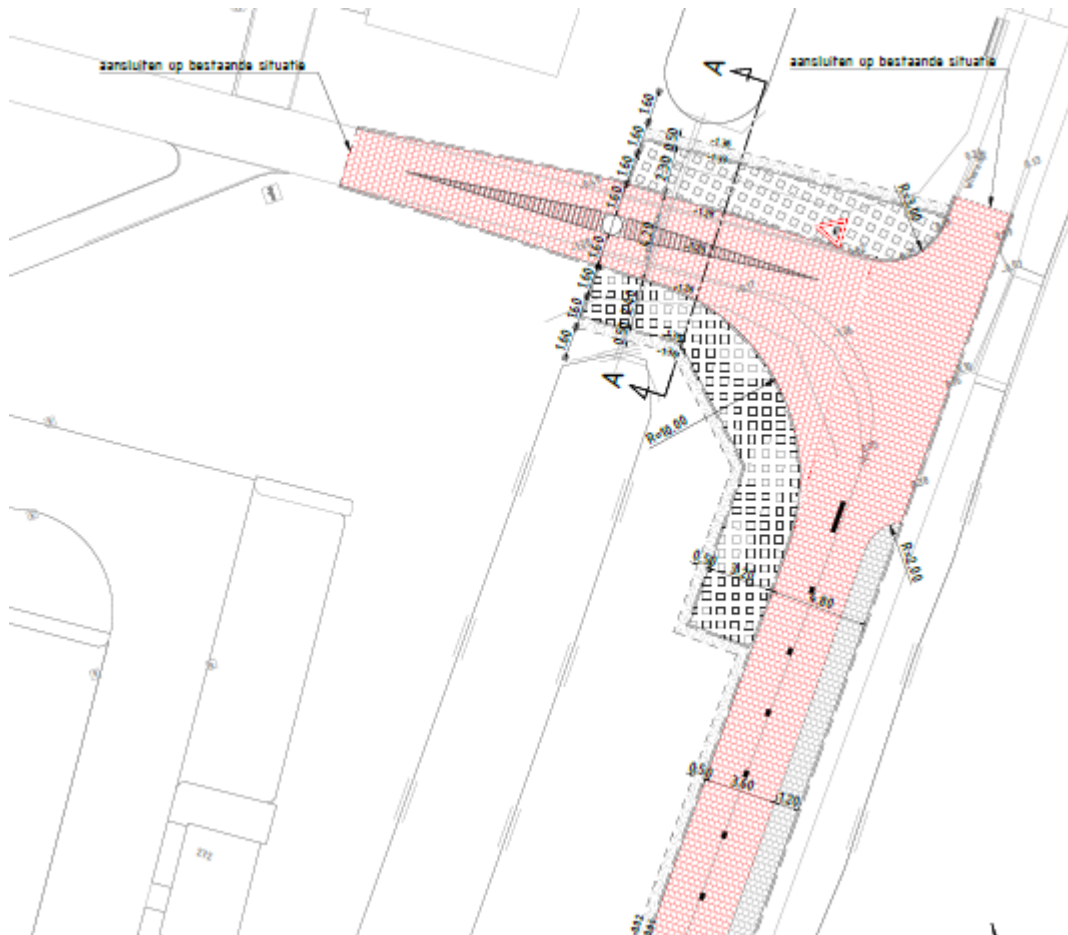
De keermogelijkheid voor auto’s, naast het gemaal, moet worden aangepast in aansluiting op de nieuwe situatie. Dit wordt meegenomen en nader uitgewerkt in het ontwerp voor de herinrichting rondom het gemaal. Van belang is dat de keermogelijkheid minimaal 5 meter diep is. De keermogelijkheid kan, net als in de huidige situatie, worden uitgevoerd in de vorm van grasbetontegels en opgesloten door middel van opsluitbanden 100x200 mm.

5.6 AANSLUITING TROTTOIR JOHAN WAGENAARSTRAAT



De huidige doorsteek middels een voetpad richting de Johan Wagenaarstraat blijft gehandhaafd. Ook de bestaande fietssluis (niet te zien in deze uitsnede van het ontwerp) blijft bestaan.

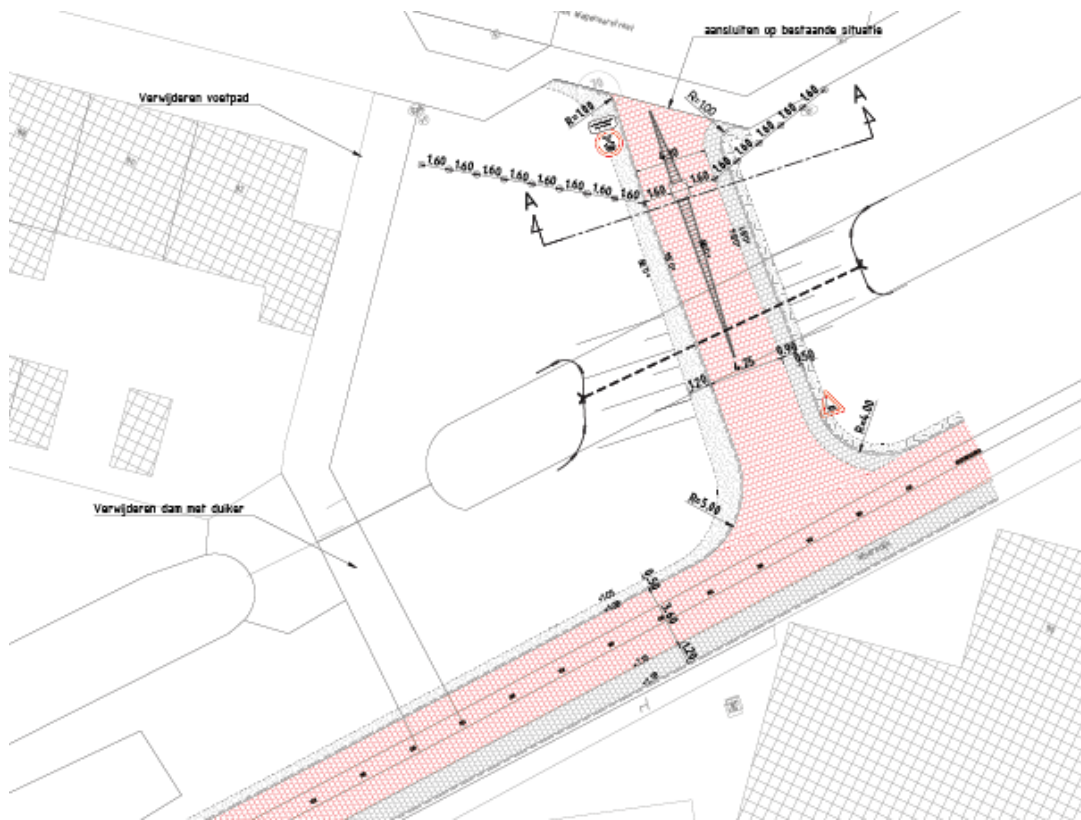
5.7 AANSLUITING HANNIE SCHAFTSTRAAT



Het fietspad vanuit de Hannie Schaftstraat sluit, net als in de huidige situatie, aan op de Wheredijk. Gemotoriseerd verkeer met ontheffing kan op deze locatie de dijk op- en afrijden. De resterende breedte naast de automatisch verzinkbare paal wordt afgezet met betonnen palen, zodat voertuigen er niet omheen kunnen rijden. Aan beide zijden van de paal wordt inleidende ribbelmarkering toegepast.

Wanneer ervoor wordt gekozen om een nieuwe toegang naar de dijk te maken vanuit de Johan Wagenaarstraat (zie paragraaf 5.8), wordt op de Hannie Schaftstraat een vaste paal met sleutel toegepast, om oneigenlijk gebruik van de dijk door motorvoertuigen te voorkomen. Aan weerszijden van de paal wordt het rijden door de berm onmogelijk gemaakt door het plaatsen van betonnen palen. Om de roeivereniging “De Where” bereikbaar te houden voor voertuigen met boottrailers, krijgt de roeivereniging in dat geval de beschikking over een sleutel voor de afsluitpaal (net als uiteraard de beheerder en de nood- en hulpdiensten). In de berm zijn grasbetontegels voorzien om de draaicirkel voor voertuigen met boottrailer te faciliteren. De doorsteek is getoetst aan de hand van een specifiek gemaakte rijcurve van een voertuig met een boottrailer (geschikt voor kano's met een lengte van 17,6 meter). Het ontwerp voldoet voor het voertuig met boottrailer, mits de berm is voorzien van deze grasbetontegels.

5.8 NADER ONDERZOEK NIEUWE AANSLUITING JOHAN WAGENAARSTRAAT



Geadviseerd wordt om te onderzoeken of het mogelijk is om ter plaatse van de Johan Wagenaarstraat een nieuwe toegang naar de Wheredijk te realiseren voor fietsers en voetgangers, zoals is ingetekend in bovenstaande afbeelding. Op deze locatie kan dan ook de selectieve toegang voor ontheffinghouders worden gesitueerd. Het huidige trottoir naast huisnummer 92 wordt dan verwijderd, net als de huidige dam met duiker. De nieuwe toegang wordt dan gesitueerd door de houtwal, tussen de bestaande bomen door en er wordt een nieuwe dam met duiker gerealiseerd. De resterende breedte naast de automatisch verzinkbare paal kan worden afgezet met betonnen palen.

De aansluiting is getoetst aan de hand van rijcurven met een personenauto en een brandweerwagen. Het ontwerp voldoet voor een personenauto; een brandweerauto zal, in voorkomende gevallen, in de aansluitende bochten deels door de berm moeten rijden. Daarmee is de dijk dus ook voor hulpdiensten toegankelijk.

Nader onderzoek, waarbij onder andere moet worden gekeken naar de ligging van de ondergrondse infrastructuur, moet uitwijzen of realisatie van deze nieuwe toegang haalbaar is.

CONSTRUCTIEF ADVIES

Project	<i>optimalisatie verkeersveiligheid Wheredijk in Purmerend</i>
Onderwerp	Constructief advies v2.0
Kenmerk	1189-NOT-02
Datum	30-4-2021
Opsteller	Ufh') "%ž &Y `jX

In deze memo constructief advies is globaal berekend of de opbouw van de voorgestelde funderings- en verhardingsconstructie van de Wheredijk voldoende sterk is voor de ligging van de stadsverwarming. Tevens zijn een aantal opties weergegeven over de toe te passen ribbelmarkering bij de verzinkbare afsluitpalen van de aansluitende fietspaden.

Gebruikte bronnen voor het opstellen van deze memo zijn:

- rapportage Geotechnische onderbouwing DO project “Verbetering boezemkade Wheredijk te Purmerend” (nr. GR0121-RAP-001 d.d. 18-12-2020)
- dwarsprofieltekening V20208-TEK-141 versie 0.0 [20201217]
- principeprofiel kabels en leidingen kruin dijk-Profiel B V20208-TEK-109_09
- Ontwerpwijzer fietsverkeer CROW

UITGANGSPUNTEN

Voor het berekenen van de verhardingsconstructie van het fietspad is uitgegaan van het volgende:

1. Uit de rapportage Geotechnische onderbouwing DO project “Verbetering boezemkade Wheredijk te Purmerend” (nr. GR0121-RAP-001 d.d. 18-12-2020):

3.4 Verhardingsopbouw

Voor de ophogingen van de verhardingen is in voorliggende geotechnische advies conform opgave van de aannemer uitgegaan van de onderstaande funderings- en verhardingsopbouw:

- 80 mm tegels (volumegewicht 24 - 24 kN/m³);
- 50 mm straatlaag in zand (volumegewicht 18 - 20 kN/m³);
- Minimaal 550 mm cunet zand (volumegewicht 18 - 20 kN/m³).

Geadviseerd wordt deze aangenomen fundatie- en verhardingsopbouw door een waterbouwkundig adviseur te laten controleren.

3.5 Bovenbelasting

Ter plaatse van de verharding op de kruin van de dijk is rekening gehouden met een maximale bovenbelasting van 9,3 kN/m² over een breedte van 3,5 m.

2. Voor de verharding van het fietspad en voetpad op de Wheredijk geldt dat deze in elementenverharding moet worden uitgevoerd, vanwege de ligging van de stadverwarming en de kabels en leidingen in de ondergrond.
3. Voor het maatgevende profiel is de tekening Definitief Ontwerp - Principeprofiel kabels en leidingen kruin dijk (tek.nr. V20208-TEK-109 wijz. 09 d.d. 19-01-2021) aangehouden. Hierin is af te leiden dat de dekking op de stadsverwarming ca. 1,0 meter bedraagt op de hoofdleiding en ca. 0,8 meter op de huisaansluitleidingen.

BEPALING ONTWERPBELASTING

Voor het bepalen van de ontwerpbelasting wordt de verwachte (aangenomen) belasting door motorvoertuigen omgerekend naar standaard aslasten gedurende de ontwerplevensduur. Deze omrekening naar standaard aslasten vindt plaats omdat een personenauto een andere aslast heeft dan bv. een brandweerwagen.

Omrekening vindt plaats met de volgende formule:

$$N = n * (P / P_s)^4$$

Hierin is:

- N = aantal standaard aslasten
- n = aantal aslastpassages van het betreffende motorvoertuig

- P = aslast van het betreffende motorvoertuig
- P_s = standaard aslast van 80 kN

Hierbij is uitgegaan van de volgende uitgangspunten/aannames:

Ontwerplevensduur	20 jaar
Aantal ontheffinghouders (auto)	5 stuks
Aantal verplaatsingen per dag	50 keer (heen en terug)
Totaal aantal bewegingen in periode ontwerplevensduur (365 dagen per jaar * 20 jaar)	365.000 stuks
Omgerekend naar standaard aslasten van 80 kN Hierbij is als uitgangspunt genomen dat een auto ca. 1200 kg weegt (= 12 kN → per as 6 kN)	25 (afgerond)
Aantal vrachtwagens/week (onderhoudsvoertuig voor verlichting, groen en beplanting, veeg-zuigwagen, waterschap, brandweerwagen)	5 stuks
Totaal aantal verplaatsingen per week	10 keer (heen en terug)
Totaal aantal bewegingen in periode ontwerplevensduur (52 weken per jaar * 20 jaar)	10.400 stuks
Omgerekend naar standaard aslasten van 80 kN Hierbij is als uitgangspunt genomen dat de vrachtwagen die op de Wheredijk komt ca. 16.000 kg weegt en 2 assen heeft (= 160 kN → per as 80 kN)	20.800
Totaal aantal standaard aslasten	20.825 over de gehele levensduur

BEREKENING VERHARDINGSCONSTRUCTIE

De constructie-opbouw van de Wheredijk bestaat uit betonnen elementverhardingen (betontegels en/of betonstraatstenen), gestraat op een straatlaag van 50 mm en een zandbed. Voor een dergelijke constructie-opbouw, met uitsluitend ongebonden materialen, zijn spoorvorming en bezwijken (afschuiven) van de constructie de belangrijkste ontwerpcriteria.

Spoorvorming wordt berekend met de volgende formule (volgens Handboek Wegenbouw: ontwerp verhardingen en BESCON 1.0. Dimensioneringsprogramma voor elementenverhardingen):

$$S_d = a \times N^b$$

Hierin is:

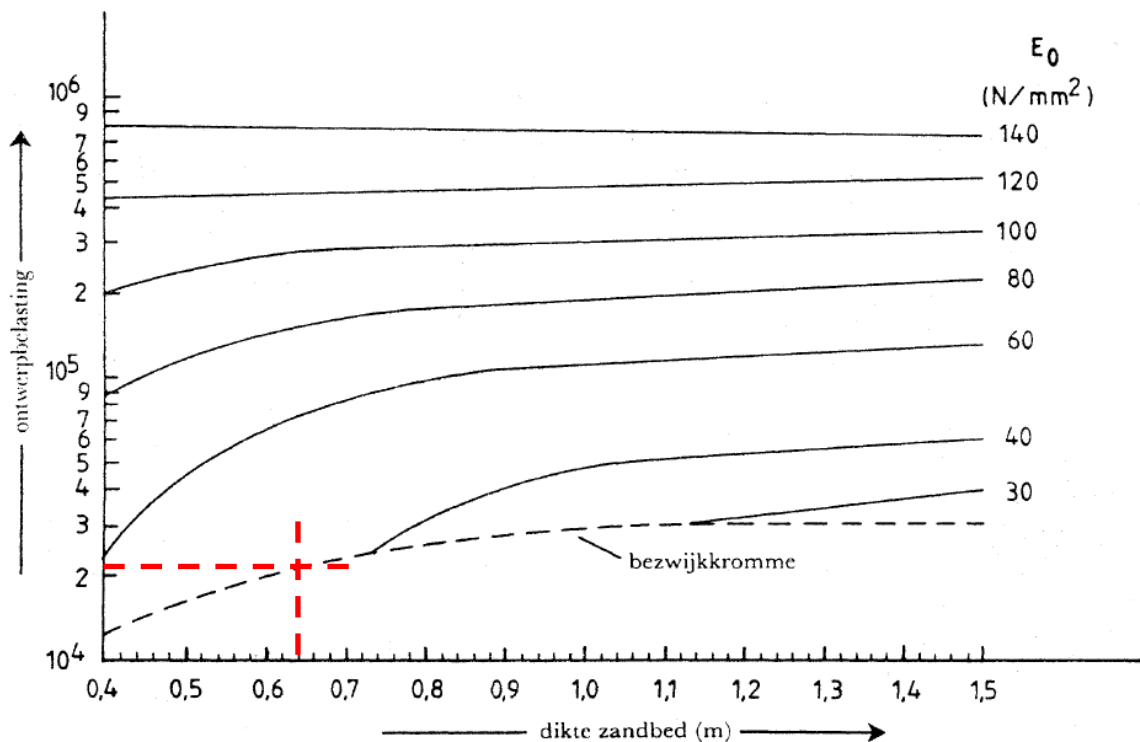
S_d = spoorvormingsdiepte in mm

N = totaal aantal standaardlasten

a en b = spoorvormingscoëfficiënten behorende bij de verhardingsconstructie

Uitgaande van de standaardlasten uit bovenstaande tabel en de coëfficiënten $a = 0,15$ en $b = 0,45$ betreffende een constructie-opbouw van betontegels/betonstraatstenen op zandbed volgt voor de optredende spoorvorming een diepte van maximaal 15 mm (afgerond). Dit betreft een theoretische benadering van de spoorvorming.

Voor het criterium bezwijken wordt gebruik gemaakt van de onderstaande ontwerpgrafiek uit het technisch vademecum weg- en waterbouw, welke hoort bij een opbouw van een verhardingsconstructie met betontegels/betonstraatstenen op een zandbed. De dynamische elasticiteitsmodulus van de ondergrond (E_0) varieert van 30 N/mm² (veen) tot 140 N/mm² (zand).



Ontwerpgrafiek voor betonsteenverhardingen (voor wegen) met rechthoekige betontegels/betonstraatstenen met een dikte van min. 80 mm, een 50 mm dikke straatlaag van brekerzand en een zandbed

Bij een ontwerpbelasting van ruim 2×10^4 (afgerond) standaardlasten, een dikte van het zandbed van 0,64 m en een elasticiteitsmodulus van de ondergrond $E_0 = 40$ N/mm² (klei/veen) voldoet de constructie aan de voorgestelde opbouw. Het zandbed heeft een dikte van 0,8 tot 1,0 meter en voldoet daarmee ruimschoots aan het bezwijkcriterium.

OPTIES TOE TE PASSEN RIBBELMARKERING T.P.V. AFSLUITPALEN

Gemotoriseerd verkeer wordt geweerd van De Wheredijk met uitzondering van een aantal ontheffinghouders. Hiervoor is een selectief toegangssysteem ontworpen bij de diverse toegangen en aansluitingen vanuit de achterliggende woonwijk op de Wheredijk.

Het selectief toegangssysteem bestaat uit automatisch verzinkbare en vaste palen. De verzinkbare palen staan in het midden van het aansluitende fietspad. Volgens de richtlijn Ontwerpwijzer Fietsverkeer moet een inleidende ribbelmarkering voorafgaand aan de paal worden aangebracht om (brom)fietsers te attenderen op het obstakel.

Voor het aanbrengen van een ribbelmarkering bestaan een aantal opties:

- Ribbelmarkering van thermoplast:
 - thermoplast wordt meestal toegepast op asfaltverharding;
 - deze moet voor de aansluitende fietspaden worden aangebracht op elementverharding (betontegels), waarbij het risico bestaat dat de thermoplast op den duur gaat afbrokkelen doordat elementverharding 'beweegt';
- Ribbelmarkering bestaande uit plakmarkering met ribbels:
 - de vraag is of deze plakmarkering voldoende ribbeffect heeft, deze kan eventueel worden uitgebreid met wegdekreflectoren als attentieverhoging (zie de foto hieronder);
 - het risico bestaat dat de plakmarkering op den duur los gaat liggen;



- Ribbelmarkering van witte betonstraatstenen:
 - door het inzagen van de betontegels in de gewenste afmetingen en vorm kunnen de witte betonstraatstenen worden ingestraat. Door de betonstraatstenen 'om-en-om' iets hoger te straten ontstaat een automatisch ribbeffect;
 - deze optie is erg bewerkelijk en arbeidsintensief;

- Ribbelmarkering van standaard betonelementen:
 - o voor het toepassen van een inleidende ribbelmarkering in bestrating is door Struyk Verwo een standaard betonelement ontwikkeld (zie een gedeelte van de documentatie van Struyk Verwo hieronder);
 - o deze elementen hebben een totaal afmeting van 4,80 meter wat in principe niet voldoet aan de richtlijn van 10 meter, maar in het ontwerp kan ook niet altijd worden voldaan aan deze maat omdat de paal bv. te dicht bij een zijweg staat;

The screenshot shows the 'Productselector' page for 'Fietspaalmarkering 60x480'. On the left, there is a navigation menu with four red buttons: '1. Tegels', '2. Geleidelijn- en markeringstegels', '3. Fietspaalmarkeringen', and '4. Fietspaalmarkering 60x480'. Below this is a 'Downloads' section with links for 'Productblad', 'Kleurenkaart', 'Uw bestektekst', 'Product afbeelding', and 'Certificaten'. The main content area features a 3D technical drawing of the concrete element with dimensions: 600mm width, 4800mm length, and 80mm height. To the right of the drawing is a 'Over dit product' sidebar with links for 'Toepassingen', 'Uitvoeringen', 'Textuur', 'Kleuren', 'Verwerkingen', and 'Kwaliteit'. Below the drawing is a 'Toepassingen' section with three photo thumbnails showing the product in use on a road, each with a magnifying glass icon. The thumbnails are labeled 'Inleidende waarschuwingsmarkering fietspalen' and 'Amstelveen'.

1. Tijdelijk verkeerskundig ontwerp

Vi]hYb fY]_k]'XhY'j YfncY_



2. Inhoudelijke afweging voor inrichting van het (brom)fietspad

Gemotoriseerd verkeer op de Wheredijk levert schade aan de infrastructuur. Hierbij gaat het met name om de weg, waterkering en de nutsvoorzieningen. Ongewenst verkeer weren en daarmee voorkomen van schades heeft tot doel:

a. Verzekeren verkeersveiligheid en netwerkfunctie bromfietspad (kerntaak wegbeheerder HHNK):

- i. Met 1100 verkeersbewegingen is het een druk gebruikt bromfietspad;
- ii. Conflicten met autoverkeer op een bromfietspad minimaliseren (vermenging van snel/langzaam verkeer). Dijk is echter enige toegangsweg

voor aanwonenden woonarkbewoners (en daarmee is volledige afsluiting in geval van calamiteiten maar ook mindervalide bewoners niet mogelijk). In de verkeerskundige onderbouwing van DTV is afweging gemaakt om overig verkeer (vrachtwagen);

- iii. Auto's kunnen elkaar niet passeren (meer verkeer is meer kans op conflictsituaties)
- iv. Parkerende auto's vormen obstakel op de dijk en daarmee een gevaar voor de verkeersveiligheid;

b. Verzekeren van waterveiligheid

- i. Combinatie van te zware belasting door zwaar verkeer op de kruin, die verplaatsen en parkeren op de dijk, i.c.m. aanwezige kwetsbare leidingen (warmtenet- en waterleidingen_ die bij schade (lekkage) dijk kunnen wegspoelen.
- ii. Auto's parkeren op de dijk of in de tuinen leidt tot extra belastingen en kan leiden tot versnelde achteruitgang (afkalving/afschuiving) van de waterkering.

c. Verzekeren van (levering)zekerheid van openbare (nuts) voorzieningen.

- i. Tijdens de dijkverbetering zijn de bestaande kabels en leidingen vervangen en onder het nieuwe bromfietspad aangebracht. In verband met de eisen die worden gesteld aan het hebben van kabels en leidingen in een waterkering en de bereikbaarheid bij calamiteiten (lekkage) dient de verharding te worden uitgevoerd in tegels.

d. Voorkomen van schade aan assets

- i. Tegelverharding en kabel- en leidingtracé dient te worden beschermt tegen zware aslasten (vrachtwagens) en niet-noodzakelijke transporten (bezorgservice / pakketpost).

Het huidige gebruik en de verkeerskundige functie (functie bromfietspad met ontheffinghouders) wordt in stand gehouden. De routing voor ontheffinghouders en parkeerverbod is ook ongewijzigd. Door het verbreden van het bromfietspad en toevoegen van een apart voetpad voldoet de situatie weer aan de norm.

Vanuit het verkeerskundig ontwerp is voorgesteld om het ongewenst gebruik van het bromfietspad tegen te gaan door:

- **het instellen van fysieke maatregelen** die doorgang van verkeer die niet op het (brom)fietspad thuishoren belemmeren. Daarbij is in overleg met de gemeente Purmerend (i.v.m. de aanstaande wegenoverdracht) aansluiting gezocht bij de systemen die in de gemeente worden gebruikt. In dit geval een beweegbare paal (leverancier ERDI) om toch toegang te bieden aan de ontheffingshouders, te weten enkele woonarkbewoners.
- **Uitsterfconstructie/aanscherpen van vergunnen RVV-ontheffingen aan ontheffingshouders.** Alleen nog een ontheffing indien echt noodzakelijk is.

Gemeente heeft aangegeven echter i.v.m. aansprakelijkheid de beweegbare palen niet op hun grond te willen. Door de verkeerskundige is i.v.m. verkeersveiligheid (zichtbaarheid en extra paaltjes te vermijden) geen optimale locaties. De alternatieven zijn:

- 1) **Beweegbare palen Ontwerpopplossing** - Palen op de grond gemeente: afstemmen/nagaan van het juridisch vraagstuk over aansprakelijkheid bij incidenten.;
- 2) **Beweegbare palen op HHNK-grond:** aangepaste locaties met aanvullende bebording en paaltjes om verkeersveilig in te richten;
- 3) **Klappaal / uitneembare paal** - risico dat deze niet wordt teruggeplaatst. De vraag is of deze oplossing geschikt voor mindervalide / ouderen om dit zelf te kunnen doen?



Verslag

Vergadering

Verslag regulier overleg politie-HHnk 24 november 2021

Aanwezig

[redacted] [redacted] [redacted] [redacted] [redacted] [redacted]

Afwezig

[redacted]

Kopie aan

[redacted]

Registratienummer

21.1039736

Van

[redacted]

Doorkiesnummer

+3172 [redacted]

Datum vergadering

24 november 2021

Dossiercode

HHNK/19006722

1. Opening

[redacted] opent de vergadering om 13:30 uur. [redacted] is een weekje weg en niet aanwezig.

2. Vorig verslag en actiepunten

Het vorig verslag is akkoord.

Actienr.	Actie	Status
1.	[redacted]	
2.		
3.		
4.		

Hoogheemraadschap

Hollands Noorderkwartier

Postbus 250, 1700 AG Heerhugowaard

Stationsplein 136, 1703 WC Heerhugowaard

T 072-5828282

post@hhnk.nl

www.hhnk.nl



	Vi]hYb fY]_k]XhY'j YfncY_
5.	
6.	
7.	
8.	
9.	
10.	

3.

Vi]hYb fY]_k]XhY'j YfncY_



Datum
24 november 2021

4. Vi jhYb fY]_k j^XhY'j YfncY_

5. Herinrichting Wheredijk, Purmerend

Het Verbetering BoezemKaden (VBK) project van HHNK loopt op de Wheredijk, Purmerend. De aannemer gaat bijna aan de slag. Ufh vernam dat van de politie alleen de wijkagent is meegenomen in de afstemming, en neemt daarom Ufh ook mee in het verhaal. Ufh vertelt dat hij in een vroeg stadium betrokken was bij het project. Hij vindt het een goede zaak dat de auto's van de dijk worden geweerd. Er stonden teveel auto's die de fietsers hinderden.

Ufh vraagt of een verkeersbesluit benodigd is voor het instellen van afzinkbare palen. Er worden verder geen categorieën weggebruikers uitgesloten, het pad blijft een (brom)fietspad. Ufh geeft aan dat een verkeersbesluit niet nodig is. Hulpdiensten die via het besluit geïnformeerd zouden worden kunnen één op één benaderd worden. Ufh mailt de contactgegevens van de veiligheidsregio (Ufh) "%z &Y", Ufh) "%z &Y`X) en de ambulancedienst Amsterdam (Ufh) "%z &Y`X). Ufh pakt dit verder op met het VBK team (actie 6).

6. Vi jhYb fY]_k j^XhY'j YfncY_

7. Vi jhYb fY]_k j^XhY'j YfncY_



8. Vi JhYb fY]_k]^XhY'j YfncY_

9. Vi JhYb fY]_k]^XhY'j YfncY_

10. Vi JhYb fY]_k]^XhY'j YfncY_

11. Vi JhYb fY]_k]^XhY'j YfncY_



Vi]hYb fY]_k]'XhY'j YfncY_

12.

Vi]hYb fY]_k]'XhY'j YfncY_

13.

Vi]hYb fY]_k]'XhY'j YfncY_

14.

Vi]hYb fY]_k]'XhY'j YfncY_

Actielijst

Actienr.	Actie	Door	Gereed
1.	Vi]hYb fY]_k]'XhY'j YfncY_		
2.			
3.			
4.			
5.			

Registratienummer
21.1039736

Pagina
6 van 6

Datum
24 november 2021



6.	Herinrichting Wheredijk, Purmerend afstemmen met de hulpdiensten.	Ufh') "%z	
7.	Vi]hYb fY_k]XhY'j YfncY_		
8.			
9.			
10.			
11.			
12.			

Advies

Aan
MT VHIJG

Kopie aan
Cluster Wegen
VBK Wheredijk



hoogheemraadschap
**Hollands
Noorderkwartier**

Van
[Redacted]

Doorkiesnummer
+3172 [Redacted]

E-mail
[Redacted]@hhnk.nl

Onderwerp
Vergunningverlening & beheer
toegang Wheredijk

Registratienummer
22.0158712

Datum
25 januari 2022

Aanleiding

Binnen de gemeente Purmerend is de Wheredijk te Purmerend verzwaaard door middel van het VBK-project Wheredijk. Onderdeel van het VBK-project is de verkeersveilige inrichting van het fietspad. De dijk en verkeersinrichting is eind 2021 opgeleverd. Een aantal resterende punten zoals het aanbrengen van beweegbare palen worden nog afgerond in het eerste kwartaal van 2022.

Aan de Wheredijk liggen ongeveer 50 woonarken. Het fietspad Wheredijk is aangemerkt als (brom)fietspad. Vergunningen heeft daarom diverse ontheffingen verleend aan inwoners van de Wheredijk om als bij hun woning te komen via het (brom)fietspad.

Geparkeerde auto's zorgden voor verkeersonveilige situaties bij de woningen, daarnaast was het (brom)fietspad smal en onoverzichtelijk. Voetgangers moesten in de berm lopen. Verder is de Wheredijk onderdeel van een belangrijke fietsroute door Purmerend. Voor meer info zie het document Toelichting bij ontwerp Wheredijk van verkeerskundig adviesbureau DTV Consultants ([21.0321626](#)).

Binnen het project zijn de Cluster Wegen en Vergunningen meegenomen in de stappen. Bij cluster Vergunningen is onder andere interim clusterhoofd Tineke Ringerwöle hierbij betrokken geweest.

Afsluiting Wheredijk voor motorvoertuigen

Met het verzwaaen van de dijk zijn er aanpassingen gemaakt aan de verkeersinrichting van de Wheredijk. Het (brom)fietspad is verbreed en er is een voetpad gerealiseerd. De status van het (brom)fietspad verandert niet. Echter wordt het pad fysiek afgesloten met drie afzinkbare palen op de toegangswegen naar de Wheredijk.

Het fysiek afsluiten van het pad is noodzakelijk om drie redenen:

1. *Verkeersveiligheid.* Autoverkeer zorgt voor onveilige situaties op het drukke fietspad als zij manoeuvreren en parkeren op de rijbaan. (Pakket)bezorgers en leveranciers hinderen fietsers en haastig rijgedrag kan tot gevaarlijke situaties leiden.
2. *Beheer & Onderhoud.* Het gewicht en asdruk van voertuigen kan leiden tot schade aan de berm en aan de dijk als zij parkeren in de berm of als zware voertuigen over de dijk gaan. Het straatwerk en het dijklichaam is hier niet op berekend.
3. *Bescherming ondergrondse infra.* Uitgangspunt van de samenwerking met de nutsbedrijven (Stadsverwarming, Liander, PWN, Ziggo en KPN) is dat de nieuwe leidingen onder het voet/bromfietspad kwamen te liggen, waarbij er geen verkeer op de dijk wordt toegestaan. De

Hoogheemraadschap
Hollands Noorderkwartier
Postbus 250, 1700 AG Heerhugowaard
Stationsplein 136, 1703 WC Heerhugowaard

T 072-5828282
post@hhnk.nl
www.hhnk.nl

NL66 NWAB 0636 7537 78
BTW-nummer:
NL8113.36.487.B01
KvK 37161516



kabels en leidingen moeten beschermd worden tegen het gewicht van zware voertuigen die eroverheen rijden. Deze zitten relatief ondiep aan de oppervlakte omdat ze anders in aanraking komen met grondwater.

Uitzonderingen voertuigverbod

In een aantal gevallen moet een voertuig ter plaatse kunnen komen en wordt een uitzondering worden gemaakt op het voertuigverbod:

- Als een bewoner een gehandicaptenparkeerkaart van de gemeente heeft gekregen, kan de bewoner toegang krijgen tot de dijk. [Meer informatie](#).
- Als een bewoner zware/grote goederen moet verplaatsen zoals een bank die gebracht moet worden naar de woning, kan diegene tijdelijk toegang krijgen langs de paal. Zie voorwaarden onder het kopje voorwaarden ontheffing.
- De hulpdiensten hebben zenders aan boord van de voertuigen die de paal automatisch laten zakken. Zie volgende alinea.
- Naast de bewoners krijgen de volgende stakeholders de mogelijkheid om op de dijk ter plaatse te komen:
 - o Gemeente Purmerend
 - o Roeivereniging
 - o Veiligheidsregio
 - o Vervoerregio
 - o SVP stadsverwarming

Specificaties afzinkbare palen en beheer

De afzinkbare paal is afkomstig van de firma Erdi. De paal werkt met een pasjessysteem. Een geactiveerde pas kan tegen de lezer aangehouden worden en de paal zinkt in de grond. Op de terugweg ligt een lus in het wegdek waardoor de paal automatisch opent. De pas wordt geactiveerd door de beheerder die in kan loggen op het account.

Nood- en hulpdiensten maken gebruik van verschillende systemen om toegang te krijgen:

De **politie** heeft bij passage contact met de meldkamer die op afstand de paal opent. Daarnaast voeren zij handmatig een code in bij de paal zelf voor toegang.

De **brandweer** maakt gebruik van het KAR (korte afstandsradio) systeem. Deze zijn ingebouwd in de palen.

De **ambulancedienst** heeft het systeem SOS-toegang. Dit systeem zit landelijk in alle ambulances ingebouwd. Daarnaast maken regionale ambulances gebruik van transponders voor specifieke Erdi palen. Transponders zijn aanwezig in de palen, geprobeerd wordt om SOS-toegang ook toe te voegen.

Het beheer en onderhoud blijft in ieder geval 1 jaar bij Erdi ook een 24 uur storingsdienst hoort daarbij. In geval van storing blijft de paal naar beneden staan.

Vanuit HHNK wordt de objectbeheerder verlichting en wegmeubilair Ufh') "%z &Y`jX het aanspreekpunt om de toegangspassen te beheren. Ook de gebiedsbeheerder Ufh') "%z &Y krijgt een inlogaccount. Bewoners kunnen terecht bij een speciaal emailadres om de toegangsaanvraag in te dienen. Deze moet nog aangemaakt worden, bijvoorbeeld wheredijk@hknk.nl.



Datum
25 januari 2022

Bewoners kunnen een verzoek indienen om de paal te kunnen openen met hun eigen pas. Zij moeten in hun aanvraag de reden voor het bezoek indienen, alsmede hun pasnummer en de gewenste dag(en) van passage.

Naast het activeren van passen kan ook gekozen worden om een paal op een bepaalde tijd naar beneden te zetten.

HHNK is met gemeente Purmerend in gesprek over het overdragen van het wegbeheer van o.a. de Wheredijk. De afzinkbare palen zijn vooruitlopend op de wegenoverdracht compatibel gemaakt met de systemen van gemeente Purmerend. Op het moment dat de wegen worden overgedragen zal het beheer van de palen onder gemeente Purmerend vallen.



Voorbeeld van afzinkbare paal

Ontheffingen

Voorheen werden RVV-ontheffingen verleend voor het (brom)fietspad, waardoor in de praktijk alle bewoners met een voertuig over de dijk konden rijden. Deze ontheffingen werden afgegeven op kenteken en voor onbepaalde looptijd. De status van het (brom)fietspad is niet veranderd maar de voorwaarden voor toegang wel, daarom dienen de afgegeven ontheffingen in te worden getrokken. Voor bewoners met een carport wordt geen uitzondering gemaakt.

Alle bewoners krijgen een nieuwe ontheffing die voor bepaalde tijd (1 jaar) wordt afgegeven. Het gaat hier om drie verschillende soorten:

- *Reguliere ontheffing.*

De bewoner krijgt een RVV-ontheffing voor het (brom)fietspad. Deze wordt uitgegeven op adres. De bewoner krijgt ook een toegangspas voor toegang langs de afzinkbare palen. Dit betekent niet dat de bewoner altijd toegang heeft. De toegang is pas mogelijk zodra de bewoner grote/zware goederen te vervoeren naar zijn woning of een andere gegronde reden heeft om met een voertuig ter plaatse te komen. In dat geval kan de bewoner een melding maken bij HHNK om de toegangspas tijdelijk te activeren. De melding wordt beoordeeld door de beheerder. Er hoeft geen sprake te zijn van bewijslast, structureel misbruik zal opvallen voor de beheerder en gebiedsbeheerder.



Datum
25 januari 2022

- *Invalidenontheffing*
De bewoner krijgt een RVV-ontheffing voor het (brom)fietspad. Deze wordt uitgegeven op huisnummer. De bewoner krijgt ook een toegangspas voor toegang langs de afzinkbare palen. Indien de bewoner een gehandicaptenparkeerkaart heeft wordt de pas geactiveerd en kan de bewoner altijd gebruik maken van de pas om de paal te passeren.
- *Beheer & Onderhoudsontheffing*
Dit betreft een ontheffing voor voertuigen van HHNK die ter plaatse moeten komen voor onderhoud. Daarnaast krijgen ook strooidiensten toegang met een pas.

Voorwaarden RVV-ontheffing

- De aanvrager is bewoner van de Wheredijk.
- De aanvrager heeft nog geen nieuwe RVV-ontheffing op zijn adres.
- De aslast van het voertuig is minder dan 5 ton (forse bestelbus).
- Laden en lossen op het (brom)fietspad toegestaan, parkeren niet.

Voorwaarden toegang met motorvoertuigen

- De aanvrager is invalide en heeft een gehandicaptenparkeerkaart van gemeente Purmerend.
- De aanvrager heeft grote/zware goederen die naar de woning moeten worden gebracht.
- De aanvraag wordt meer dan drie werkdagen voor aanvang toegang ingediend.
- De looptijd van toegang wordt in overleg bepaald maar de richtlijn is niet langer dan 72 uur toegang langs de paal.

Onderdelen RVV-ontheffing

- Begeleidende brief met een uitleg van de nieuwe procedure voor toegang, bevestiging intrekken eerdere ontheffingen en aangegeven hoe ze een reguliere- of invalideontheffing kunnen aanvragen.
- Kaart toevoegen met eenrichtingsverkeer. Westzijde ingang via de Mercuriusweg, uitgang via Saturnusstraat. Oostzijde via de Hannie Schaftstraat.
- Instructies voor aanvraag tijdelijke toegang met pas.
- Toegangspas.

Links

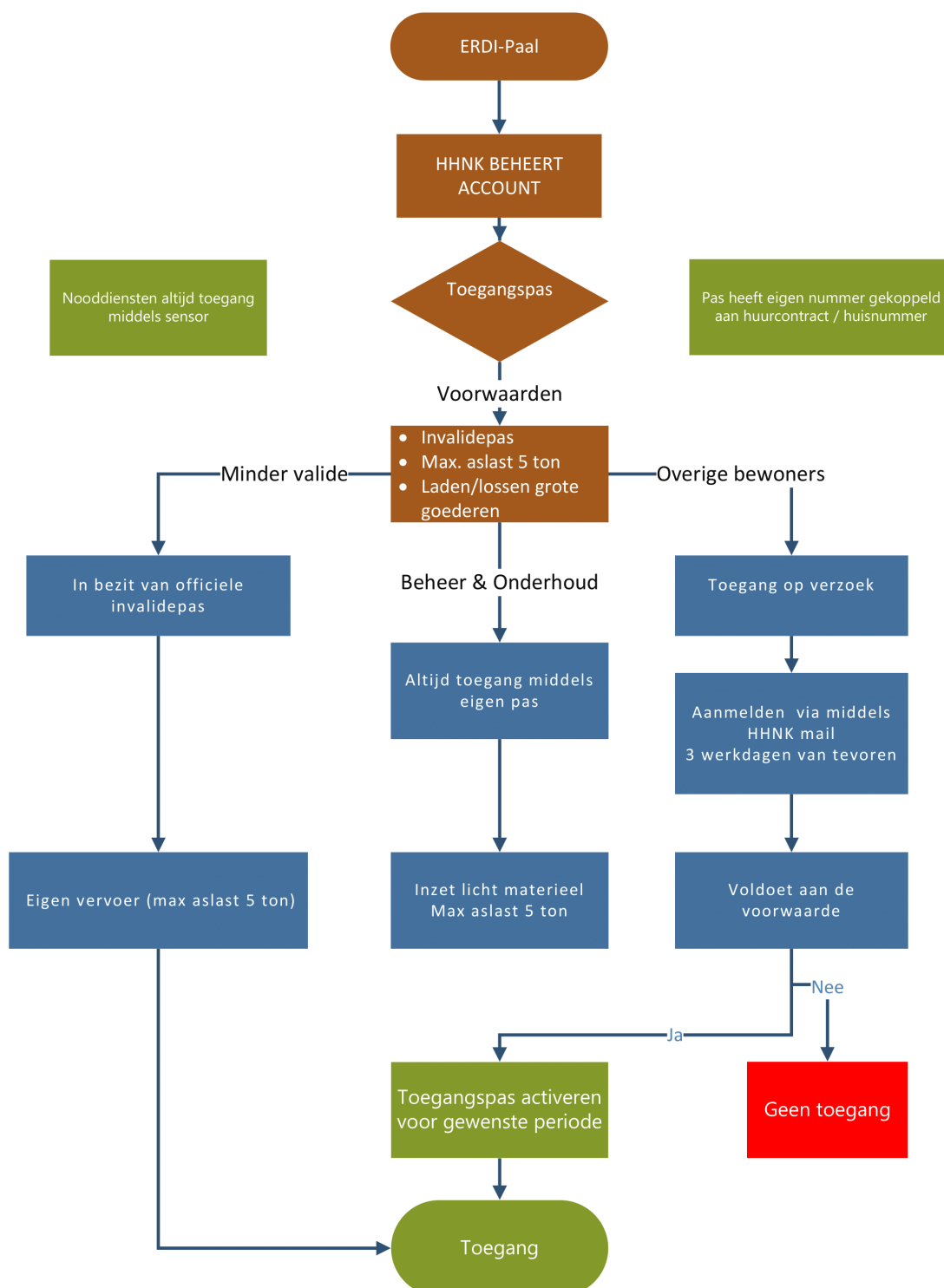
- Toelichting bij ontwerp Wheredijk, DTV Consultants ([21.0321626](https://www.dtv.nl))
- Aanvraag gehandicaptenparkeerkaart ([Rijksoverheid.nl](https://www.rijksoverheid.nl))

Bijlagen

1. Schema Beheer toegang Wheredijk
2. Besluit Erdi paal
3. Kaart met de rijroutes

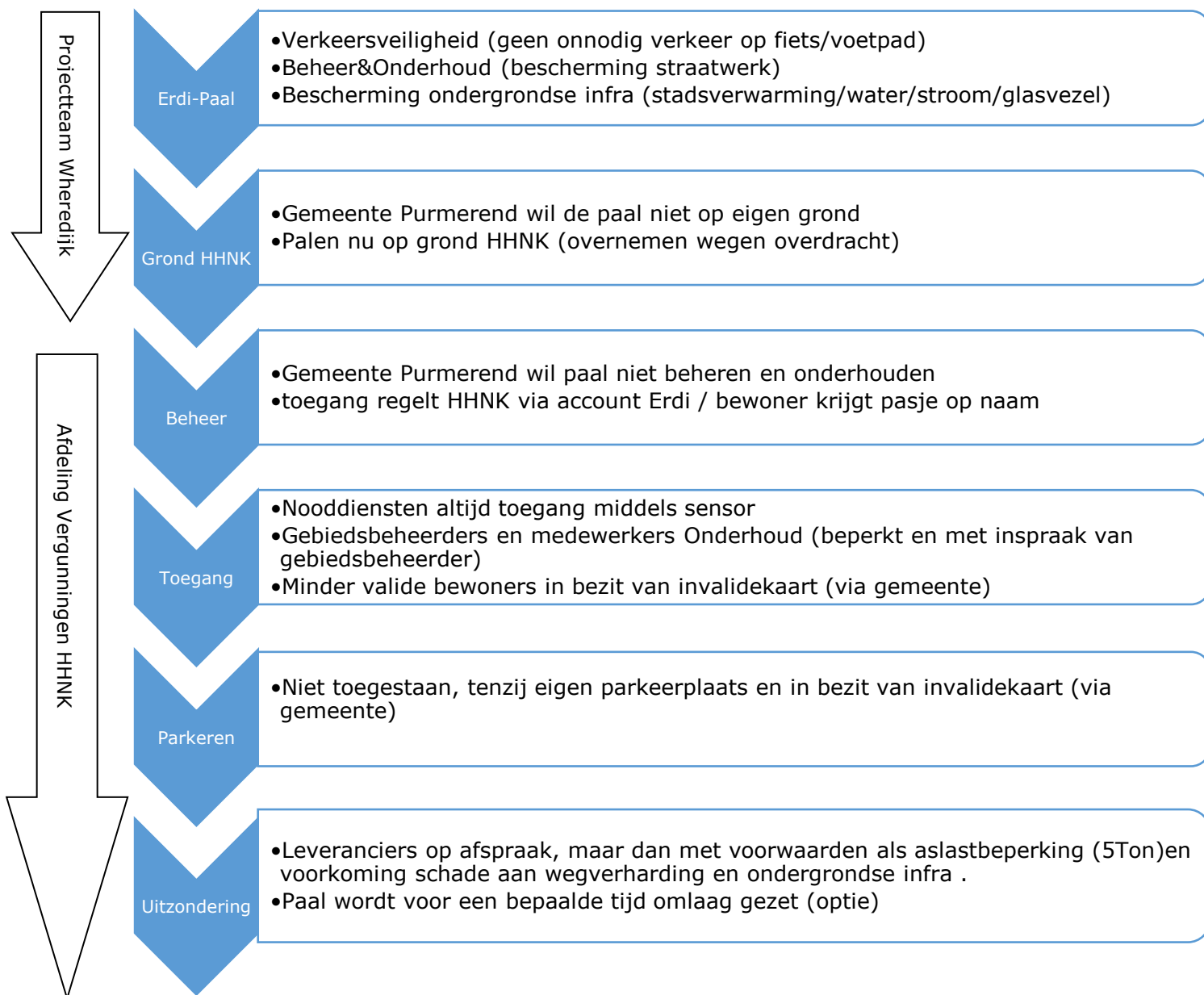


Beheer toegang Wheredijk



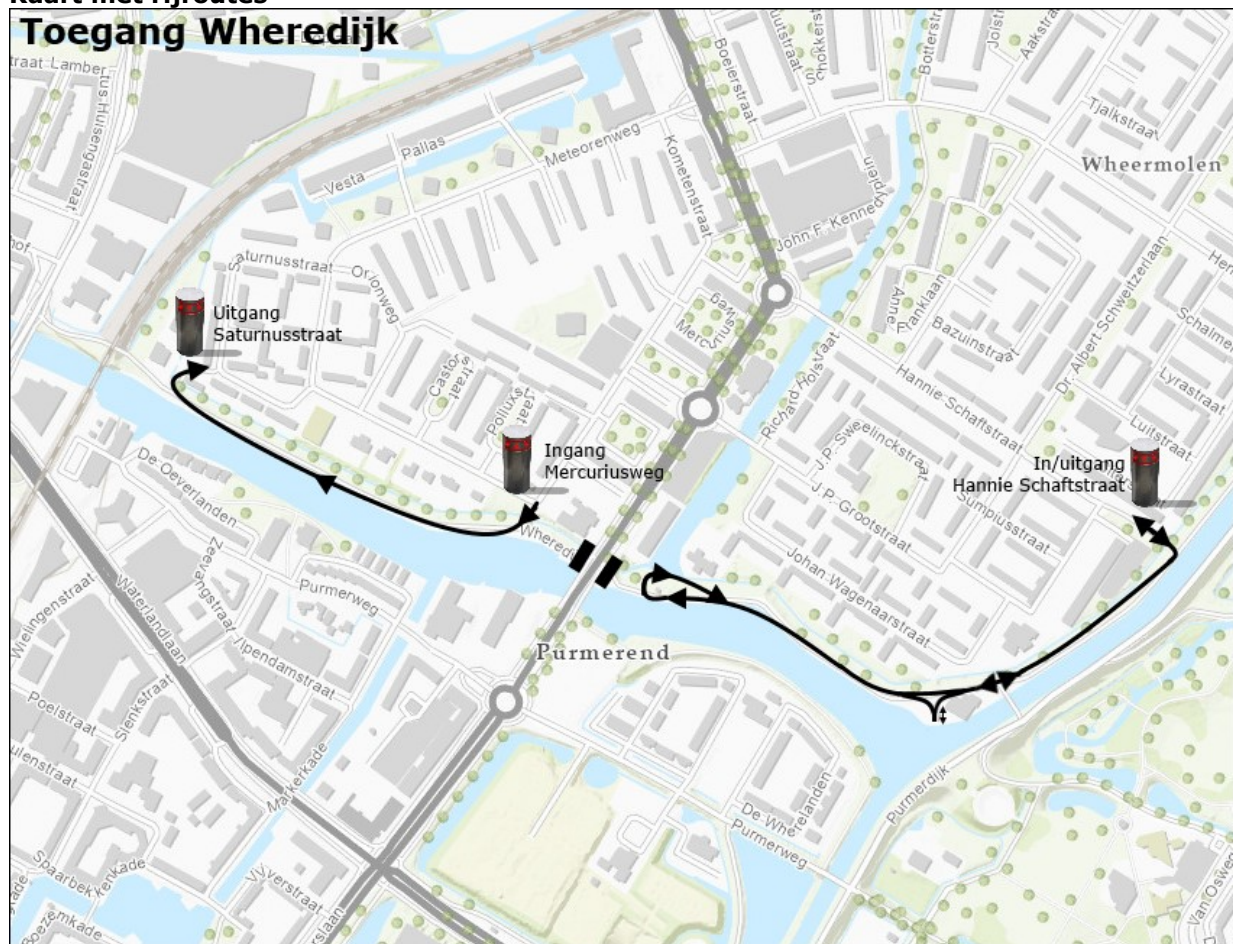


Besluit Erdi paal





Kaart met rijroutes Toegang Wheredijk



art. 5.1, 2e lid

Van: art. 5.1, 2e lid
Verzonden: vrijdag 14 januari 2022 09:51
Aan: art. 5.1, 2e lid ; art. 5.1, 2e lid aanhef ; art. 5.1, 2e lid ; art. 5.1, 2e lid aanhef
CC: art. 5.1, 2e lid
Onderwerp: Wheredijk ontheffingen

Hoi allen,

Dank voor het overleg gister, hierbij de korte opsomming van wat afgesproken is.

Vi]hYb fY_k]XHY

- art. zoekt uit welke technische mogelijkheden er zijn om het openen van de paal mogelijk te maken. Hij kijkt bij Erdi hoe dit geregeld wordt met een telefoonnummer, account en/of pasje.
- art. stelt samen met Ufh') "%z een memo op met alle technische voorwaarden zodat vergunningen de aanvragen kan toetsen.
- Op 26 januari volgt een nieuw overleg waarin we de specifieke ontheffingsvoorwaarden doornemen en waarbij we kijken welke soort ontheffing het beste is (permanente ontheffing met pasje of een tijdelijke ontheffing per keer).

Ik heb ondertussen contact met art. gehad, ik denk dat jullie art. en art. 5.1 ook bijpraten.

Groet,

art. 5.1,

Adviseur Wegen
 Afdeling Waterveiligheid en (Vaar)Wegen

Ufh') "%z &Y @hhnk.nl | 06 art. 5.1, 2e

art. 5.1, 2e lid

Van: art. 5.1, 2e lid aanhef
Verzonden: woensdag 19 januari 2022 14:22
Aan: art. 5.1, 2e lid
CC: art. 5.1, 2e lid ; art. 5.1, 2e lid ; art. 5.1, 2e lid
Onderwerp: Toegang Wheredijk
Bijlagen: toegangsschema Erdi.pdf

Opvolgingsvlag: Opvolgen
Vlagstatus: Met vlag

Goedemiddag art.

Ik heb gistermiddag overleg gehad met Erdi betreffende de toegang tot de Wheredijk in de bijlage het stroomschema voor de toegang.

Wat in ieder geval duidelijk is dat ieder adres op de dijk een toegangspas krijgt met een uniek nummer, op basis van onze voorwaarden krijgt de bewoner dan toegang tot de dijk. Deze pas kan aan de huurovereenkomst worden gekoppeld.

De pas kan geactiveerd worden op afstand middels het account. (Wel zou ik hier een eis aanstellen van minimaal 3 werkdagen van tevoren?)

Voor wat betreft de nooddiensten deze hebben altijd toegang middels een sensor in het voertuig dit koppelt Erdi, voor onze eigen dienst en de strooidienst stel ik voor om een x aantal passen (uniek nummer) met onbeperkt toegang ter beschikking te stellen te verkrijgen bij de beheerder.

Het beheer en onderhoud blijft in ieder geval 1 jaar bij Erdi ook een 24 uur storingsdienst hoort daarbij.

Het toegang beheer moet volgens mij via HHNK lopen afstemming met Erdi hoe wat het werkt hoort daarbij.

Ik hoop je hierbij voldoende te hebben geïnformeerd? Heb je nog vragen weet je me te bereiken.

Met vriendelijke groet,

art. 5.1, 2e lid aanhef

Technisch Adviseur
 Ingenieursbureau, Cluster Dijken, Water & Wegen

Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier
 Bezoekadres: Stationsplein 136, 1703 WC Heerhugowaard
 Postadres: Postbus 250, 1700 AG Heerhugowaard

tel: 072-art. 5.1, 2e

mob: 06-art. 5.1, 2e

e-mail: Uffh') "%z &Y`IX @hhnk.nl

internet: www.hhnk.nl