

5.1.2e

1

Van: 5.1.2e
Verzonden: maandag 13 november 2023 13:46
Aan: 5.1.2e
Onderwerp: FW: Risico's N239 Agriport
Bijlagen: 231110 Risicodossier Ontsluiting Agriport.xlsx

Goedemiddag,

Bijgevoegd de risicolijst voor project N239-03 Ontsluiting Agriport A7 en reconstructie kruispunten. De provincie zal tot een top 10 komen, beheersmaatregelen formuleren en daarna de lijst weer met RHDHV delen.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e
5.1.2e – Sector Mobiliteit

+316 5.1.2e
5.1.2e [@noord-holland.nl](mailto:5.1.2e@noord-holland.nl)
Houtplein 33 2012 DE Haarlem

Werkdagen: ma-vr vanaf 9:00u.



Van: 5.1.2e

Verzonden: vrijdag 10 november 2023 13:38

Aan: 5.1.2e

CC: 5.1.2e

Onderwerp: Risico's N239 Agriport

Hoi 5.1.2e

Zie bijgevoegd de risico's van de risicosessie. De drie grootste risico's heb ik een kleur gegeven, de risico's staan op willekeurige volgorde.
Voor de drie grootste risico's hebben we al enkele beheersmaatregelen uitgewerkt. De overige risico's heb ik overgetypt en zijn nog geen beheersmaatregelen voor.

Is dit voor nu voldoende of wil je nog een verdiepingsslag?

5.1.2e

5.1.2e –Unit Contract en Projectbeheersing

M:+31 6 5.1.2e

Houtplein 33 2012 DE Haarlem

Nr.	Omschrijving risico	Doorzaak	Gevolg	Beheersmaatregelen
1	Waterkering. Complete doorsteek verbreden op voldoende hoogte en talud	Heeft de ontsluiting een mindere hoogte nodig	Waterkerende veiligheid in het geding	
2	Onvoldoende oprijzicht	Zicht belemmerende objecten, waaronder geleiderail	Onveilige situaties	
3	Verkeersonveilige situatie Agriport-Koggenrandweg	Weginrichting met VRI en onduidelijke route	Ongelukken en letsel	
4	Ontbreken van een middengeleider leidt tot frontale botsingen	Niet overal is een middengeleider voorzien	Ongelukken en letsel	
5	Het project voldoet niet aan de doelen van de PKCI	PNH heeft het PKCI ondertekent	Imagoschade en politieke discussies	
6	Onvoldoende bereikbaarheid van de bedrijven op het bedrijventerrein	Wegafsluitingen	Schade, sluisverkeer, opstoppingen	
7	File/congestie op de A7	Verminderde doorstroming door werkzaamheden	Gevaarlijke situaties op de A7	
8	Bouwverkeer moet door het werk ipv omleidingsroutes	Door stikstofeisen/ eisen omgeving zijn omleidingsroutes niet mogelijk	Extra kosten/verkeersmaatregelen	
9	Draagvlak vanuit de omgeving (incl. ondernemers) verdwijnt	Onvoldoende communicatie vanuit PNH	Onbegrip, extra kosten en tijd om dingen te regelen	
10	We voldoen niet tijdig aan de voorwaardelijke verplichting van HK+medemblik	Afspraken gemaakt over voorwaardes over verkeer waaraan we moeten voldoen	Woningen mogen nog niet bewoond worden, imagoschade	
11	Vertraging door inwerking treden omgevingswet per 1 jan 2024	Veel onduidelijkheden over wat de wet inhoudt	Vertraging door extra doorlooptijd en eventuele fouten	
12	Toegang tot zonnepanelen interfereert met plan	Consessie panelen loopt via ander traject	Verrassingen en knelpunt kort voor uitvoering, extra kosten, vertraging en imagoschade	
13	Budgetten worden niet tijdig en volgens wens vastgesteld	Nog niet alle budgetten zijn definitief vastgesteld	Uitstel of wijziging van het project	
14	Het is niet mogelijk om met het gewenste elektrische materieel te werken	Elektriciteitsvoorziening niet tijdig geregeld. Duurt lang om te regelen	Uitstel van het project, niet voldoen aan de vergunning	
15	We voldoen niet aan de stikstofnormen	Normering wordt strenger	Vertraging, extra kosten	Ruim onder de normering blijven
16	Onvoldoende capaciteit gemeente Medemblik +HK	Onduidelijk of de gemeente de benodigde capaciteit heeft	Extra doorlooptijd voor doorlopen RO procedure	
17	We voldoen niet aan de stikstofnorm	Normering wordt nog scherper, aeriusberekening is nog niet klaar, inzet door niet elektrisch materieel	Vertraging, uitstel van project, elektrisch materieel inzetten	Onderzoeken welke faciliteiten (stroomaansluiting bijv.) we aan kunnen bieden voor elektrisch materieel tijdens de realisatiefase Reconstructie focus op veiligheid en niet op verhoging capaciteit in beheerfase Onderzoeken wat haalbaar is qua inzet van elektrisch materieel Ruim onder de aeriusnorm zitten indien mogelijk
18	We raken de grip op de duurzaamheidsdoelen kwijt	Gemiste kansen	Imagoschade	
19	Versnippering van het leefgebied van vissen	Dammen en dijkes	Ecologische schade	
20	Onduidelijkheid over de grootste emissiebronnen	Kansensessie was niet op basis van footprint/mki dus dit is niet meegenomen	Extra kosten en vertraging indien teveel stikstof	
21	Verkeersstroom van en naar Medemblik zoekt sluisroute	verminderde doorstroming door werkzaamheden	Onveilige situaties en/of congestie elders	
22	Verstoring van de vliegroute van vleermuizen	Licht vervuiling door nieuwe situatie, is een verbindingroute voor vleermuizen	Ecologische schade	
23	Verstoring van de natuurverbinding van de O-W voor migrerende landdieren	Nieuwe situatie verstoort de natuurverbinding	Geen vergunning, ecologische schade	
24	Verlies NNN oppervlakte	Wegoppervlakte neemt toe in NNN gebied	Juridische niet toegestaan zonder compensatie, rechtszaak of stillegging project	
25	Demping waterwegen als NNN verbinding	Toename wegoppervlakte	Belemmering vlieg- en fourageer en migreerroute door of over het water	
26	Versnippering leefgebied dieren	Weg wordt nog breder, toename licht op kruispunten	Meer verkeersslachtoffers onder dieren, dieren gaan NNN verbinding mijden	
27	Slechte bereikbaarheid Medemblik/Agriport tijdens werkzaamheden	Uitvoering werkzaamheden	Weerstaan vanuit de omgeving, vertraging	
28	Verstoring leefgebied en soorten	Versnippering door doorsnijding NNN, versmallen berm, uitvoering werkzaamheden	Ecologische schade	
29	Verlies/aantasting NNN	Beschermde bomen/dieren verdwijnen door uitbreiding weg	Ecologische schade	
30	Slechtere afwikkeling en veiligheid van het project	Ambtelijke capaciteit, personele wisselingen	Imagoschade, vertraging	
31	Ruimtelijke procedure vertraagd	Onvoldoende capaciteit bij PNH/gemeenten/derden	Vertraging, extra kosten	
32	Stilvallen werk	Archeologische vondsten	Extra kosten en vertraging	
33	Eisen stakeholders niet up to date	KES niet compleet	Vertraging, imagoschade	
34	Fieters hebben tijdelijk geen doorgang en moeten een grote omleiding volgen	Afsluiting vd weg	Onveilige situaties als de fieters over afzettingen klauteren	
35	We raken/beschadigen de aanwezige grote gasleidingen	We moeten graafwerkzaamheden uitvoeren in de buurt van de gasleidingen	Letsel, explosie, onbruikbare leidingen, hoge kosten, vertraging	
36	Gemaakte afspraken wijzigen	Lange doorlooptijd zorgt ervoor dat partijen soms afspraken willen wijzigen oa door voortschrijdend inzicht en nieuwe wet- en regelgeving	Aanpassen ontwerp, hogere kosten, vertraging	
37	Onderzoeken niet actueel	Lange doorlooptijd waardoor onderzoeken verouderen	Kosten voor nieuwe onderzoeken, extra kosten en vertraging door werken met verouderde informatie	
38	Het ontwerp past niet binnen de gegeven projectgrenzen	Ruimte voor inpassen ondergrondse infra en inrichtingsbeginselen is niet meegenomen	Extra grondverwerving nodig, extra tijd en kosten	
39	Niet kunnen verlengen (volledig vervangen) en vergroten bestaande duiker hoofdwateloop	Beperkte ruimte bovengronds maakt dit moeilijk	Onwenselijke bottleneck in de waterhuishouding	
40	Het niet kunnen realiseren van de benodigde watercompensatie (Waterneutraal)	Te weinig ruimte voor waterberging, geen grondpositie	Extra belasting watersysteem = achteruitgang	
41	Watercompensatie kan niet worden gerealiseerd	Ruimte tekort (grond) voor graven waterpartijen	stilhallen project, extra kosten en vertraging	
42	Kunstwerk over de A7 is niet sterk genoeg voor extra opstelstrook	Kunstwerk heeft mogelijk onvoldoende draagkracht voor extra verkeersbelasting	Ontwerp moet aangepast worden waardoor capaciteit vh kruispunt lager wordt	
43	Versmallen of niet verder kunnen verbreden van hoofdwateloop aan de zuidzijde	Extra rijstroken en uitbreiding naar het zuiden	Onvoldoende afvoermogelijkheid groot gebied (grote peilstijgingen)	
44	Weinig beschikbare ruimte voor aanemer om het werk uit te voeren	Verkeersstromen op N239 en Agriport, moet doorstroming blijven	Onveilige situaties voor weggebruikers en/of werknemers	
45	Onvoldoende ruimte voor het omleiden van het verkeer	Veel beperkingen, vraag of dit gaat lukken zonder lange omleidingen	Gevolgen voor stikstof, sluisverkeer	
46	We gebruiken een zware damwand	Is een optie in het ontwerp	Negatieve gevolgen op de natuur, onduidelijk of dat mag in het dijkklichaam, kans op zettingen, smalle ruimte tussen damwand en rijbaan	
47	Onvoldoende ruimte voor uitvoering	Er is vrij beperkte ruimte beschikbaar in het gebied	Onveilige situaties, vertraging, extra kosten	
48	Afsluiting van de dijk	Instabiel/extra belast dijkklichaam door werkzaamheden/ontwerp	Stremming en ongelukken, extra kosten en vertraging, onveilige situaties	
49	Weinig ruimte in het ontwerp voor alle verkeersvoorzieningen	Smalle bermen, bewegwijzering past (bijna) niet	Situatie voldoet niet aan de standaarden, onveilig	
50	Ontwerpkeuzes van enkele jaren geleden moeten we herzien	Lange doorlooptijd, nu andere normen en richtlijnen	Extra kosten en vertraging	
51	De bereikbaarheid tijdens de realisatie is slecht	Beperkte alternatieven voor bereikbaarheid, omliggende dorpen willen geen omleidingsroutes door de dorpen (wegen zijn daar niet geschikt voor)	Moeten dure /sterk vertragende oplossingen verkeersoplossingen implementeren, klachten uit de omgeving, slechte bereikbaarheid agriport, lange omrijroutes (stikstof)	Overleg met RWS over een tijdelijke afrit op een andere plek Instellen van eenrichtingsverkeer Onderzoeken of de aanemer werkzaamheden en verkeer wil combineren (veiligheid is uitdaging) Kort en hevige overlast (gunstige periode onderzoeken) Mee nemen als belangrijk criteria in de aanbesteding, eisen meegeven qua tijden etc. Faseringplan maken Afspraken maken met werkgevers en kijken naar mogelijkheden met OV
52	VRI past niet in middengeleider port en opstelvakken moeten worden ingekort	Afstand stopstegen is beperkt	Niet optimale situatie voor het verkeer	

53	Verstoring verkeer tijdens de werkzaamheden zorgt elders voor grote verkeersproblemen	Er is weinig ruimte om het verkeer door te laten gaan, capaciteit weg vermindert	Onveilige verkeerssituaties, klachten omgeving
54	Fieters hebben tijdelijk geen doorgang en moeten een grote omleiding volgen	Er is weinig ruimte om het fietsverkeer (veilig) door te laten gaan	Onveilige verkeerssituaties, klachten omgeving
54	Onvoldoende tijdige communicatie met alle stakeholders	Onvoldoende bewust van de benodigde communicatie met alle stakeholders, beperkte capaciteit gemeente, spanningen tussen noord (wordt het geld verliend) en zuid (hebben vooral de lasten)	(bestuurlijk) draagvlak neemt af, onbegrip van de omgeving en ondernemers, bezwaar en beroep op vergunningen

Voldoende capaciteit beschikbaar van OM
 Bewoners en bedrijven tijdig informeren over de werkzaamheden en het project (participatiewebsite). Goed over nadenken hoe we bewoners en bedrijven meenemen

Verslag Jaarvergadering Twisk

20 maart 2023

Projecten N239-03 Ontsluiting Agriport A7 en reconstructie kruispunten & N240-05 Aanleg rotonde kruispunt N240-N239 en parallelweg N240

Op
20

maart 2023 heeft 5.1.2e, op verzoek van de dorpsraad Twisk, een inhoudelijke toelichting gegeven (tijdens de jaarvergadering) over bovengenoemde projecten N239-03 en N240-05.

Doel van de projecten is het reduceren van files van, naar en op de A7, verbetering van de verkeersveiligheid en het creëren van meer ruimte voor landbouwverkeer.

N239-03 Ontsluiting Agriport A7 en reconstructie kruispunten

Plannen voor kruisingen A7 en Agriport/Hartog zijn bestuurlijk akkoord voor de zomer.

Gat in de Westfriesedijk bij Agriport/Hartog wordt drie keer zo breed

Er is een plan voor ontsluiting van Agriport aan de noordzijde, naar de A7.

N240-05 Aanleg rotonde kruispunt N240-N239 en parallelweg N240

Er komt een nieuw gat in de Westfriesedijk om de N240 via een ovatonde te laten aansluiten op de Koggenrandweg achter de dijk.

De provincie is zelf bevoegd gezag voor de vergunningverlening voor deze ingrepen aan de dijk.

Deze plannen voor N239/N240 worden door 'alle overheden' gedragen.

Algemene zaken

Er komt een vast aanspreekpunt tijdens het vervolproces (van BU).

Er komen nog informatieavonden en formele inspraakmogelijkheden (o.a. bij ruimtelijke procedure).

De aannemer bepaalt 'de fasering' en ook het verkeersplan. Als voorwaarde geeft PNH mee dat er geen extra verkeer door de dorpen mag gaan rijden.

Het bouwverkeer van Molenblik mag niet via de kruising Agriport/N239. Als de nieuwe huizen bewoond worden, zijn de werkzaamheden aan de weg ook afgerond. Met dat extra verkeer is rekening gehouden.

Vragen en opmerkingen

Inhoudelijk waren er niet veel vragen. Wel werd gevraagd waarom er voor een fietsoversteek i.p.v. een fietstunnel is gekozen bij de kruising Agriport/Hartog. Ook werd gevraagd waarom er een golfslagberekening nodig is. De gaten in de dijk worden groter. Als er ooit weer water in de Wieringermeer komt, spoelt het zo door de dijk. Verder was men benieuwd

Notulist

5.1.2e

Aanwezig

Provincie Noord-Holland

- 5.1.2e
- 5.1.2e

Gemeente Medemblik

- 5.1.2e
- Dorpsraad Opperdoes

hoeveel meer auto's er door deze plannen over de N239 kunnen rijden zonder file?

Daarnaast maakt men zich vooral zorgen over eventueel bouwverkeer door de dorpen. Toegezegd is dat we hieraan extra aandacht zullen geven. In de huidige situatie staat er vanuit de richting Medemblik in de ochtend al een file voor het kruispunt met Agriport. Daardoor zijn er automobilisten die binnendoor gaan rijden om sneller op de A7 te komen (sluipverkeer). Aantasting van de dijk en groen, door het vergroten van het gat in de dijk bij Agriport en het maken van een doorsteek bij N240 werd door één persoon als aantasting van het moment en als onwenselijk gezien.

Wat wel duidelijk werd is dat er veel "oud zeer" aanwezig is. Een groot deel van de aanwezigen wil een extra op/afrit voor Agriport waardoor er op de N239 geen maatregelen nodig zijn. "Het geld wordt verdiend in HK en wij zitten met de gevolgen" werd ook aangegeven. 5.1.2e, collega van communicatie, was ook aanwezig en wij zullen in het vervolg van het Agriport project meer aandacht geven aan de besluiten uit het verleden.

Over het project N240-05 was verder weinig discussie. Wel werd nogmaals gevraagd of Hollands Kroon de Koggenrandweg wil verbreden (bijvoorbeeld met halfverharding) wanneer de doorsteek vanaf de N240 wordt gemaakt. Aangegeven is dat die vraag al bij Hollands Kroon uitstaat.

Verslag vervolgoverleg agrarisch verkeer Opperdoes (N239-N240)

19 juli 2023

1. Welkom

Gedeputeerde Jeroen Olthof heet iedereen welkom en blikt kort terug op het overleg van 1 februari 2023.

2. Aanleiding voor het overleg

Jeroen Olthof benoemt de aanleiding voor dit vervolgoverleg, op 19 juli 2023:

Het vervolgoverleg vindt plaats naar aanleiding van de vragen die zijn voortgekomen uit het eerdere overleg van 1 februari 2023 omtrent het doorgaand agrarisch verkeer door Opperdoes, Twisk en Medemblik, de overlast die dit verkeer geeft en de (on)mogelijkheden om met tijdelijke maatregelen de overlast van het agrarisch verkeer te beperken, tot aan de realisatie van de gewenste, verlengde parallelweg langs de N240.

3. Toelichting op de memo

Provinciaal projectleider 5.1.2e loopt stapsgewijs door de in de memo (bijlage 1) beantwoorde vragen heen aan de hand van een korte presentatie (bijlage 2).

- 1) *Waarom mogen agrarische voertuigen wel op de N239 ten westen van de A7?*
Zie bijlagen 1 en 2.

5.1.2e wijst in zijn presentatie op de vele uitwegen die zich ten westen van de A7 aan de N239 bevinden, van o.a. agrariërs. Daarom is op dat deel van de N239 wél landbouwverkeer toegestaan. Dat kan niet anders. De aanwezigen hebben hier veelal begrip voor.

- 2) *Waarom wil de provincie, tot het moment van realisatie van de parallelweg, niet tijdelijk agrarisch verkeer toestaan op de N239/N240 (twee mogelijke routes)?*
Zie bijlagen 1 en 2.

5.1.2e wijst in zijn presentatie op de volgende factoren die het voor de provincie niet acceptabel maken om tijdelijk agrarisch verkeer toe te staan op de N239/N240:

Route 1 kent een groot snelheidsverschil tussen eventueel landbouwverkeer en de bestaande weggebruikers, bevat bochten, hoogteverschil en een te korte inhaallengte.

- Route 2 is een omweg, de Koggenrandweg is (te) smal en voor agrariërs zelf lijkt het geen acceptabel alternatief.

Jeroen Olthof geeft daarnaast aan dat in de basis geen agrarisch verkeer is toegestaan op provinciale wegen en dus ook niet op de N240. Wel is de provincie bereid om altijd mee te denken en te werken en serieus te overwegen om van dit uitgangspunt af te wijken. In sommige gevallen is dat mogelijk, bijvoorbeeld op

Notulist

5.1.2e

Aanwezig

Jeroen Olthof (gedeputeerde provincie Noord-Holland, voorzitter), 5.1.2e (provincie Noord-Holland), 5.1.2e (provincie Noord-Holland), 5.1.2e (provincie Noord-Holland), 5.1.2e (provincie Noord-Holland), Lilian Peters (wethouder gemeente Hollands Kroon), 5.1.2e (gemeente Hollands Kroon), Harry Nederpelt (wethouder gemeente Medemblik), 5.1.2e (gemeente Medemblik), 5.1.2e (gemeente Medemblik), 5.1.2e (stadsraad Medemblik), 5.1.2e (dorpsraad Opperdoes), 5.1.2e (dorpsraad Opperdoes), 5.1.2e (dorpsraad Opperdoes), 5.1.2e (dorpsraad Twisk), 5.1.2e (dorpsraad Twisk), 5.1.2e (Cumela), 5.1.2e (LTO Noord), 5.1.2e (LTO Noord), 5.1.2e (LTO Noord), 5.1.2e (Noordhollands Dagblad)

2 bijlage(n)

1. Memo naar aanleiding van overleg agrarisch verkeer Opperdoes 1 februari 2023

2. Presentatie vervolgoverleg agrarisch verkeer Opperdoes 19 juli 2023

de N243. Deze overweging is ook gemaakt in het geval van de N239 en N240. Echter, de provincie blijft bij haar standpunt om hier niet van het uitgangspunt af te wijken en de regels strikt te volgen: het risico voor de verkeersveiligheid om het agrarisch verkeer uit de dorpen te weren en toe te laten op de N239 en N240 is (te) groot. Daarmee volgt de gedeputeerde het ambtelijk advies om op beide wegen tot aan de reconstructie géén agrarisch verkeer toe te staan.

Hierop volgt reactie van enkele van de aanwezigen: LTO Noord geeft aan dat er aan zijde Medemblik geen bord 'verboden agrarisch verkeer' op de provinciale weg staat en dat daardoor het risico bestaat dat agrariërs toch van de provinciale weg gebruik zullen maken, omdat zij niet expliciet op het verbod worden gewezen. Jeroen Olthof geeft aan dat de provincie dit zal laten controleren, de bebording dient uiteraard in orde te zijn..

Vanuit de Dorpsraad Opperdoes wordt aangegeven dat de Koggenrandweg te smal is en wordt geopperd deze te verbreden, bijvoorbeeld d.m.v. grasbetontegels. Pas dan is deze weg echt geschikt voor agrarisch verkeer, dat elkaar dan ook kan passeren. Ook wordt vervolgens een alternatieve, tijdelijke route voor het agrarisch verkeer gesuggereerd, namelijk door Medemblik en vervolgens naar de Koggenrandweg. Maar in dat geval moet dus de Koggenrandweg wel nu geschikt worden gemaakt voor agrarisch verkeer.

Cumela oppert de mogelijkheid om enkel het snelste agrarisch verkeer (40km/h) toe te laten op de provinciale weg en het langzame(re) agrarisch verkeer door de dorpen heen te laten rijden. Jeroen Olthof merkt op dat het toch juist om de grootste (rooi)machines ging die niet gewenst zijn in de dorpen. Er wordt aangegeven dat dit maar een klein deel van de voertuigen is, gedurende een klein deel van het jaar. Het snelle agrarisch verkeer, de trekkers, is in de meerderheid en dat uit dorpen weren zou al veel winst kunnen opleveren. Jeroen Olthof geeft echter aan dat niet gehandhaafd kan en gaat worden op het wel of niet toelaten van agrarisch verkeer met verschillende snelheden; het heeft geen prioriteit bij politie én het is (voor hen) niet gemakkelijk om in één oogopslag te zien wat snel en wat langzaam agrarisch verkeer is en welk voertuig dus wel en niet op de provinciale weg zou mogen rijden. In geval van een dergelijke maatregel zou daarom het risico bestaan dat ook tragere voertuigen tóch op de provinciale weg terecht komen.

5.1.2e voegt eraan toe dat zelfs verkeer, dat met 70 km/u over de provinciale weg rijdt, wordt ingehaald, ofwel: wordt er geen 80 km/u gereden, dan zal er worden ingehaald. Met meer agrarisch verkeer op de provinciale weg zal dat vaker gebeuren en dat is niet wenselijk, zoals hierboven ook al benoemd. De provincie vindt dit daarom in eerste instantie geen haalbare oplossing.

- 3) *Zou de politie gaan handhaven als wij dit wel toe zouden staan? Dus handhaven op inhaalverbod?*

Zie bijlagen 1 en 2 en de laatste alinea van punt 3.2.

Jeroen Olthof benadrukt: handhaving heeft voor de politie geen prioriteit. Hij voegt eraan toe dat de politie vaak alleen wil handhaven als de weg zou zijn ingericht naar het beoogde gebruik, waaronder in dit geval gebruik door agrarisch verkeer. Daar is hier geen sprake van.

- 4) *(On-)mogelijkheid van een brug over de N240 ter hoogte van het Opperdoezerpad.*

Zie bijlagen 1 en 2.

5.1.2e licht in zijn presentatie diverse alternatieven voor een eventuele fietsbrug uit, die door de provincie zijn verkend. Hij geeft aan dat bij geen van de alternatieven de baten opwegen tegen de lasten. Zo is onder meer de landschappelijke inpassing van een dergelijke fietsbrug een moeilijke opgave.

Er wordt gevraagd of een onderdoorgang (fietstunnel) is overwogen. 5.1.2e geeft aan dat dit in het verleden is gedaan, maar dat een onderdoorgang diverse nadelen heeft: er zou een investering van circa 2 miljoen euro mee gemoeid zijn, wat erg veel is voor een relatief klein aantal gebruikers. Ook zou een onderdoorgang, die hier in het buitengebied ligt, een onoverzichtelijke bocht krijgen, wat de sociale veiligheid niet ten goede komt. Door de gemeente en provincie is vervolgens besloten dit bedrag te gebruiken voor het aanleggen van de parallelweg.

Ook wordt de vraag gesteld waarom het Opperdoezerpad niet wordt geknipt, er zijn immers andere routes beschikbaar. Het aanbrenge van een middeneiland is immers ook niet 100% veilig. Jeroen Olthof geeft aan het een goede opmerking te vinden en het belangrijk te vinden altijd te weten waarom de provincie iets doet. Daar moet een goede argumentatie aan ten grondslag liggen, bijvoorbeeld telgegevens. Hij geeft echter ook aan dat dit soort maatregelen juist worden genomen om fietsen te stimuleren. Een andere deelnemer geeft aan deze oversteek vaak te gebruiken en wil dit graag blijven doen.

- 5) *Verbreding Koggenrandweg: kan de Koggenrandweg worden aangepast?*

Wethouder Lilian Peters geeft aan graag de Koggenrandweg te willen aanpassen/verbreden, maar heeft ook met andere projecten te maken. Zij geeft aan tegen een beperkte capaciteit en budget aan te lopen. Het is dus geen vanzelfsprekendheid dat een aanpassing/verbreding van de Koggenrandweg door de gemeente Hollands Kroon op korte termijn gerealiseerd kan worden.

De reactie die hierop volgt is dat er straks (vanaf ca. 2030) een parallelweg voor onder meer agrarisch verkeer langs de N240 ligt, maar dat dan aan de Koggenrandweg mogelijk nog geen

aanpassingen zijn gedaan. De Koggenrandweg wordt dan mogelijk het volgende knelpunt voor het agrarisch verkeer, want deze is nu nog (te) smal. Het risico is dat agrarisch verkeer dan nog steeds door de dorpen blijft rijden. Aanvullend hierop wordt tijdens de rondvraag gevraagd naar de mogelijkheid om de aanpassing/verbreding van de Koggenrandweg eerder uit te gaan voeren, zodat er direct een goede omleiding voor de projecten in de omgeving is.

Jeroen Olthof hoort echter bij Lilian Peters de bereidheid om de handschoen op te pakken en de Koggenrandweg geschikt te gaan maken voor het agrarisch verkeer, maar ziet ook dat het niet makkelijk is gezien de beperkte capaciteit en budget. Hij geeft aan graag op enigerlei wijze mee te helpen. Uitgangspunt is dat het deel tussen de Almersdorperweg en de nieuwe doorsteek dient te worden aangepast zodat dit een goed alternatief wordt voor agrarisch verkeer.

4. Hoe verder?

Jeroen Olthof geeft aan bereid te zijn om samen met Jelle Beemsterboer, gedeputeerde van de provincie Noord-Holland voor o.a. Landbouw en Visserij, in brede zin te verkennen waar agrarisch verkeer eventueel wel mogelijk kan zijn op provinciale wegen en hoe we anderzijds agrarisch verkeer op een veilige manier kunnen faciliteren.

In het geval van de N239 en N240 blijft hij echter bij het standpunt dat de provincie géén agrarisch verkeer zal toelaten op de N240, vanwege de genoemde argumenten (zie o.a. punt 3.2 en bijlagen 1 en 2). Wel zit hij met het agrarisch verkeer door de dorpen in zijn maag en dus wil hij graag 'iets' (anders) doen om de (verkeers)veiligheid en leefbaarheid in de dorpen de komende jaren te verbeteren, in elk geval tot de opening van de parallelweg langs de N240. Graag verzamelt hij initiatieven en ideeën vanuit de lokale omgeving en dus stelt hij de open vraag: Hoe kunnen we, tot aan de opening van de parallelweg langs de N240, een (andere) veilige en werkbare oplossing voor het agrarisch verkeer en de dorpen bieden?

Ideeën die nu al worden geopperd, zijn o.a.:

- Nieuwsbrieven van LTO waarin gebruikers van agrarische voertuigen op hun eigen verantwoordelijkheid en gedrag in relatie tot de (verkeers)veiligheid worden gewezen.
- Tijdsloten voor agrarisch verkeer door de dorpen.
- 'Grondcommunicatie'

Verder is afgesproken de volgende stappen te ondernemen:

- Allereerst organiseren LTO Noord en Cumela een aparte bijeenkomst voor en met de agrarische sector, met als doel aanvullende ideeën te verzamelen waarmee het agrarisch verkeer in de dorpen de komende jaren op een veilige[®] manier gefaciliteerd kan worden en ter bevordering van de (verkeers)veiligheid en leefbaarheid binnen de dorpen. De provincie is een van aanwezigen, in elk geval in de persoon van Jeroen Olthof en 5.1.2e. De bijeenkomst zal starten

met een korte toelichting op de relevante projecten in de omgeving, namelijk: N239-03 'Ontsluiting Agriport A7 en reconstructie kruispunten' en N240-05 'Aanleg rotonde kruispunt N240-N239 en parallelweg N240'. Vervolgens staat de vraag centraal: Wat is er nodig om het agrarisch verkeer in de dorpen de komende jaren op een veil^o(r) manier te faciliteren en de (verkeers)veiligheid en leefbaarheid binnen de dorpen te bevorderen? Het initiatief voor mogelijk ideeën moet vanuit de agrarische sector, onder leiding van LTO Noord en Cumela, komen. Deelnemers wordt gevraagd om voorafgaand aan de bijeenkomst al ideeën te bedenken, zodat een voortvarend overleg kan plaatsvinden.

- Daarna vindt een algehele informatiebijeenkomst plaats over de genoemde projecten, met alle relevante stakeholders. Het doel is deze bijeenkomst in het najaar van 2023 te organiseren.
- Vanaf het begin van 2024 start de voorbereiding op de uitvoering van de projecten. Tijdens de voorbereiding zal onder meer aandacht worden besteed aan afsluitingen en omleidingen en zal de omgeving worden geïnformeerd over de impact van de projecten in de komende jaren, waaronder mogelijk tijdelijke verslechtering van de situatie als gevolg van toenemend landbouwverkeer, afsluitingen en omleidingsroutes.

Parallel aan deze stappen wordt naar een concreet antwoord op de volgende vraag gezocht:

- Wat te doen met de Koggenrandweg?

5. Afsluiting

Rondvraag:

- Vanuit de Dorpsraad Twisk wordt de cultuurhistorische waarde van de Westfriese Omringdijk aangehaald. Zij zien allerlei gebouwen achter de dijk verrijzen. 5.1.2e geeft aan dat Archeologie West-Friesland, Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier en Erfgoedvereniging Heemschut samen een voorstel met eisen en wensen omtrent cultuurhistorische waarde en erfgoed hebben opgesteld en wijst erop dat dit voorstel in zijn geheel zal worden overgenomen in de projecten.
- Vanuit de Dorpsraad Twisk wordt gevraagd naar de verlenging van de N240 ten noorden van de Westfriese Omringdijk. Jeroen Olthof geeft aan dat deze verlenging met potlood is ingetekend, er is rekening mee gehouden in het ontwerp van de ovatonde op het kruispunt N239/N240, maar deze verlenging zal niet op korte termijn gerealiseerd worden. Hiervoor zijn de verkeersintensiteiten op het wegennet in deze regio (nog) niet hoog genoeg, waardoor de verlenging (nog) niet gerechtvaardigd is.


**Provincie
Noord-Holland**
Gespreksverslagen stakeholders
 N239 en N240

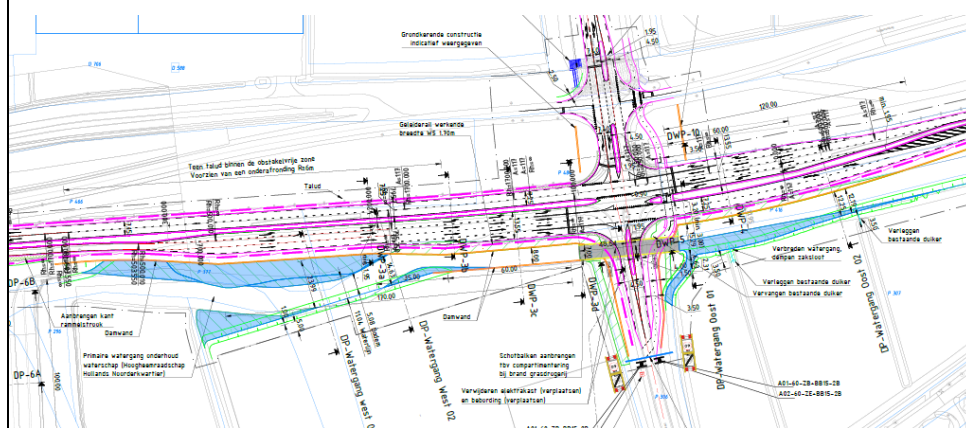
Projectleider uitvoering:	5.1.2e	@noord-holland.nl
Omgevingsmanager:	5.1.2e	@noord-holland.nl
Technisch manager:	5.1.2e	@noord-holland.nl

Naam (titel)	Gespreksverslag Erfgoed Provincie Noord-Holland
Datum	29-10-2024
Tijd	10:00-11:00
Aanwezigen	5.1.2e @Noord-Holland.nl 5.1.2e @noord-holland.nl 5.1.2e @noord-holland.nl 5.1.2e 5.1.2e
Verslag (gemaakte afspraken)	<p>Aanleiding voor het gesprek zijn de projecten N239-03 en N240-05 die beide impact hebben op de West-Friese Omringdijk. Oorspronkelijk waren beide projecten onderdeel van de totale reconstructie van de N239 tussen de A7 en Medemblik. Vanwege bestuurlijke besluitvorming is het deel tussen deze beide projecten eerder uitgevoerd. Als landschappelijke compensatie voor de nieuwe coupure t.h.v. de N240 is de oude bestaande coupure Noorderweg destijds verwijderd.</p>  <p>Bij het project N239-03 worden de afritten van de A7 bij Medemblik verdubbeld en wordt de kruising Agriport verbreed, ook wordt hier een vrijliggend fietspad aangelegd.</p>

Het project N240-05 omvat het vernieuwen en verbreden van de N240 tussen de rotonde Almereweg en de aansluiting op de N239, de aanleg van een parallelweg voor fietsers en landbouwverkeer aan de oostzijde van dit wegvak, de aanleg van een ovatonde bij de aansluiting op de N239 en het aanleggen van een doorsteek door de dijk voor landbouwverkeer en fietsers. Hierbij is het idee dat de coupure alvast zo breed wordt aangelegd dat een toekomstige doortrekking van de N240 door de dijk naar het noorden mogelijk is.

Voor beide projecten wordt verzocht een landschapsplan te laten maken door het ingenieursbureau, zodat naast de techniek en veiligheid ook de inpassing in de omgeving voldoende aandacht krijgt.

N239-03



Er is een aantal punten waarbij verzocht wordt om optimalisatie van het ontwerp om de dijk zoveel mogelijk te behouden

- Aan de noordzijde van de N239 het fietspad sneller naar de weg laten terugbuigen (zoals aan zuidzijde), waardoor er minder ruimte in de dijk nodig is;
- De wanden van de coupure zo dicht als veilig mogelijk tegen weg en fietspad plaatsen
- De dijk optisch doortrekken op de weg door middel van bijvoorbeeld gekleurd asfalt, alleen wanneer dit vanuit verkeersveiligheid/onderhoud een optie is;
- Indien mogelijk de uitstulping achter Hartog, waar nu water ingetekend is, behouden. Alle afwijkende vormen in de dijk hebben een verhaal en vormen deel van de geschiedenis van de dijk;
- Voor de geleiderail moet gezocht worden naar een variant die goed in het landschap past, bijvoorbeeld met hout(structuur) of van staal (voorbeeld Broek in Waterland/N247);



In een verdere fase moeten visualisaties gemaakt worden waaruit de impact op de dijk blijkt, deze moeten besproken worden met de afdeling Erfgoed.

De watergang aan de zuidzijde van de weg maakt deel uit van het monument. Hier bevinden zich kleiputten met een beschermd status. (zie Leidraad Landschap en Cultuurhistorie en Beheerviewer/Provinciale monumenten)

Op de locaties van beide projecten worden grondkeringen aangebracht om voldoende breedte voor de weg te realiseren en om voldoende doorstroming in de watergang te garanderen (op basis van eisen van HHNK). De vormgeving van de grondkeringen in de watergang zijn voor de afdeling Erfgoed van minder belang qua inpassing, omdat ze vanaf de weg niet te zien zijn.



Tijdens de werkzaamheden wil het project de rijbaan dichtert tegen de dijk leggen om zoveel als mogelijk de weg begaanbaar te houden en lange omleidingen te voorkomen. Hierbij wordt de aarde tot zo'n 50 cm verwijderd en een funderingslaag en asfalt aangebracht. Dit is akkoord op voorwaarde dat:

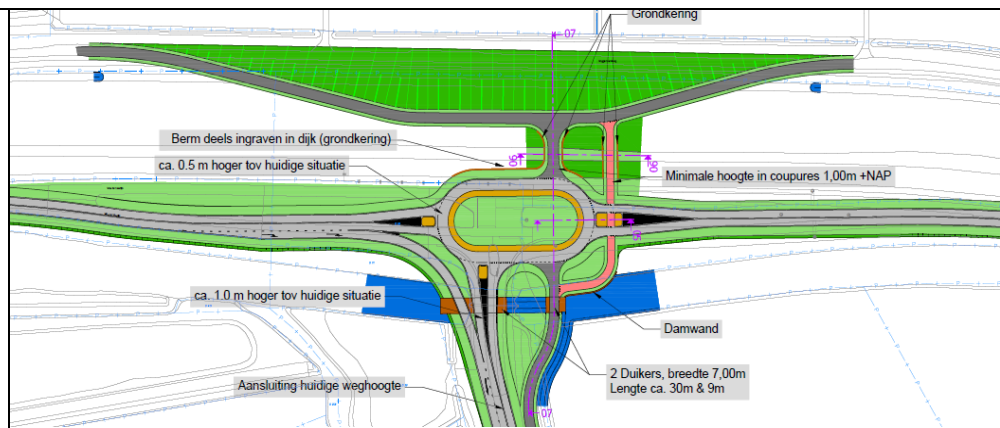
- De rijbaan en fundering buiten het talud van de dijk blijven
- De oorspronkelijke aarde in depot gehouden wordt en na afloop teruggebracht wordt
- Het huidige profiel/reliëf van de dijk in kaart gebracht wordt, zodat de aannemer weet hoe de grond in de oorspronkelijke vorm teruggebracht moet worden

N240-05

Het wegprofiel van de ovatonde blijft buiten het profiel van de dijk. De berm ligt nu wel in de dijk. Verzoek om te kijken of dit nog zo geoptimaliseerd kan worden dat ook de berm buiten de dijk valt.

Aan de noordzijde loopt de weg tegen de dijk op om de coupure op +1 m. NAP te bereiken. De hoogteverschillen zijn hier groot en vanuit HHNK is de eis van minimaal 1m. NAP meegegeven, omdat de dijk een regionale kering is.

Het idee voor een aparte coupure voor het fietspad wordt gewaardeerd. Het verhoogt het idee dat je de dijk doorkruist. Ook hier geldt de wens om de coupures zo beperkt mogelijk te houden. Hierbij moet aangetekend worden dat de insteek vanuit het project is om de coupure al voldoende breed te maken om het doortrekken van de N240 in de toekomst mogelijk te maken.



Ook hier bevinden zich aan de zuidzijde beschermde kleiputten die deel uit maken van de monumentale dijk.



Er wordt aangegeven dat de afdeling Erfgoed niet de bedoeling heeft projecten onmogelijk te maken of te stagneren, maar om ervoor te zorgen dat er voldoende rekening gehouden wordt met de cultuurhistorische aspecten en monumenten waaraan projecten raken en die zoveel als mogelijk ongemoeid te laten.

Koggenrandweg blijft, in afwijking van huidig ontwerp, bestaan voor in ieder geval doorgaand fietsverkeer.

**Aandachtspunten
voor volgend
gesprek**

Algemene toelichting vanuit Erfgoed:

Als het gaat om kwaliteit wordt veelal het onderdeel opgenomen als een wens. Het ligt echter meer in de lijn van een uitgangspunt/eis. Zeker omdat als een monument wordt aangetast er een compensatie tegenover zou mogen/moeten staan. (Landschappelijke compensatie is in recent verleden gedaan (Noorderweg)

Vaak wordt dus bij de uitwerking van een plan de ruimtelijke kwaliteit slechts als toevoeging zien. Als voorbeeld van die ruimtelijke kwaliteit noemen wij de geleiderail, de zichtbaarheid van en/of de locatie van de dijk benadrukken en de keuze van (vorm van) verkeerslichten/straatmeubilair.

Voorkomen moet worden dat er een wirwar aan borden/lichten/verwijzingen komt te staan die visueel verstorend kunnen werken en de aandacht van de dijk afleiden. Deze toevoegingen dienen zo sober en ondergeschikt aan de dijk/het monument als mogelijk gemaakt te worden. Dit geldt bijvoorbeeld ook voor het plaatsen van objecten/kunst op een rotonde/ovatonde. Misschien nog als een aparte eis opnemen, dat er geen zichtverstoring optreedt door plaatsing van een object op zo'n rotonde/ovatonde?

Het verbaast ons eigenlijk, dat er geen algemeen ontwikkelperspectief is opgesteld voor de Westfriese Omringdijk (en eventueel andere monumentale dijken). Het komt immers zeer geregeld voor dat er aanpassingen aan kruisingen/nieuwe coupures in het monument gemaakt worden. Het zou bijvoorbeeld een pre zijn als de gekozen geleiderail bij de gedeelten van de dijk waar dit noodzakelijk is, aangelegd zou kunnen worden in één stijl om een eenduidige beeldtaal te krijgen.

Reactie vanuit het project:

Het opstellen van nieuw beleid is niet aan het project (of aan sector MOB), indien dit er wel zou zijn of dit nog komt dat is dat een uitgangspunt voor elk INFRA-project. Ook is opgevallen dat bestaande kenmerken niet worden onderhouden. Vanaf 2006 is er contact met de toenmalige sector Cultuur en Cultuurhistorie. De eisen die toen zijn opgesteld zitten in het project. Aanvullend hebben wij alle wensen vanuit Erfgoedvereniging Heemschut meegenomen in het komend proces. Ook is veelvuldig contact geweest met Archeologie West-Friesland.

Dit heeft geresulteerd in:

- Plaatsen van bankje (<https://streekstadcentraal.nl/6739-wethouder-onthuld-unieke-bankjes-westfriese-omringdijk-video>)
- Plaatsen van informatiepaneel
- Eventueel iets met vormgeving lagenopbouw in de dijk (ontwerp A W-F)
- Plaatsen van verticale wanden (vergelijkbaar met coupure N239-Zuiderzeestraat)



- Idee: nagaan of er een op-afgang kan komen naast de coupure voor Streekpad Westfriese Omringdijk, etappe 5.
- Toegang en informatiebord ter plaatse van de dijk bij Stenenmonument Zijde Koggenrandweg), geen onderdeel van dit project maar wel belangrijke bijvangst. Gemeente en HHNK pakken dit op. (zie mail 20240206)

Volgende stap zou zijn in overleg met Heemschut en Archeologie West-Friesland een plan te maken voor de op te nemen maatregelen.

Klanteisen N239-03

Klanteisnaam	Landschapsplan laten maken	Hardheid: eis
Originele eistekst	Voor beide projecten wordt verzocht een landschapsplan te laten maken door het ingenieursbureau, zodat naast de techniek en veiligheid ook de inpassing voldoende aandacht krijgt.	
Toelichting	De cultuurhistorische aspecten van het landschap moeten zo min mogelijk verstoord worden door de aanpassingen aan de infrastructuur.	
Discipline	Beeldkwaliteit	

Klanteisnaam	Breedte coupures beperken	Hardheid: eis
Originele eistekst	Aan de noordzijde van de N239 het fietspad sneller naar de weg laten terugbuigen (zoals aan zuidzijde), waardoor er minder ruimte in de dijk nodig is De wanden van de coupure zo dicht als veilig mogelijk tegen weg en fietspad plaatsen	
Toelichting	De doorlopende lijn van de monumentale dijk zoveel mogelijk behouden	
Discipline	Ontwerp	

Klanteisnaam	Dijk optisch doortrekken	Hardheid: eis
Originele eistekst	De dijk optisch doortrekken op de weg door middel van bijvoorbeeld gekleurd asfalt. Dit omdat het hier een grote coupure betreft; bij kleinere coupures in het monument is het niet direct noodzakelijk. De eis is eigenlijk dat de visuele versterking gecompenseerd wordt; gekleurd asfalt is een mogelijkheid.	
Toelichting	De doorlopende lijn van de monumentale dijk zoveel mogelijk behouden	
Discipline	Beeldkwaliteit	

Klanteisnaam	Passende geleiderail	Hardheid: eis
Originele eistekst	Voor eventuele geleiderail moet gezocht worden naar een variant die zoveel als mogelijk ondergeschikt is aan het monument, bijvoorbeeld met hout(structuur) of van staal (dit laatste alleen als dit in een ranke uitvoering kan plaatsvinden, waardoor deze minder zichtbaar is). Zie voorbeeld N247	
Toelichting		
Discipline	Beeldkwaliteit	

Klanteisnaam	Vorm (doorgaande lijn en dijkprofiel) behouden	Hardheid: eis
Originele eistekst	Indien mogelijk de uitstulping achter Hartog, waar nu water ingetekend is, behouden. Alle afwijkende vormen in de dijk hebben een verhaal en vormen deel van de geschiedenis van de dijk. In dit geval dat de dijk visueel een doorgaande lijn blijft en het dijkprofiel bijvoorbeeld door de cortenstalen wanden en bij de voet van de dijk het eerst terugloopt van de berm, waarna daarna de dijk zelf weer omhoog gaat. Voorbeeld Zuiderzeestraat	
Toelichting	Zoveel mogelijk de vorm van de dijk (inclusief watergang en beschermde kleiputten) behouden.	
Discipline	Ontwerp	

Klanteisnaam	Visualisaties voorleggen aan Erfgoed PNH	Hardheid: eis
Originele eistekst	In een verdere fase moeten visualisaties gemaakt worden waaruit de impact op de dijk blijkt, deze moeten besproken worden met de afdeling Erfgoed. Visualisatie geeft ook inzicht in verkeersveiligheid/overzichtelijkheid van de aansluiting.	
Toelichting	Gezien het cultuurhistorische belang van de dijk en omgeving, moet afstemming plaatsvinden over de inpassing.	
Discipline	Beeldkwaliteit	

Klanteisnaam	Tijdelijk verleggen rijbaan	Hardheid: eis
Originele eistekst	Tijdens de werkzaamheden mag de rijbaan dicht tegen de dijk aangelegd worden om zoveel als mogelijk de weg begaanbaar te houden en lange omleidingen te voorkomen. Hierbij wordt de aarde tot zo'n 50 cm verwijderd en een funderingslaag en asfalt aangebracht. Dit is akkoord op voorwaarde dat: <ul style="list-style-type: none"> • De rijbaan en fundering buiten het talud van de dijk blijven • De oorspronkelijke aarde in depot gehouden wordt en na afloop teruggebracht wordt • Het huidige profiel/reliëf van de dijk in kaart gebracht wordt, zodat de aannemer weet hoe de grond in de oorspronkelijke vorm teruggebracht moet worden 	
Toelichting	Gezien het cultuurhistorische belang van de dijk en omgeving, moet afstemming plaatsvinden over de inpassing.	
Discipline	Beeldkwaliteit	

Klanteisen N240-05

Klanteisnaam	Berm buiten dijk houden	Hardheid: wens
Originele eistekst	Het wegprofiel van de ovatonde blijft buiten het profiel van de dijk. De berm ligt nu wel in de dijk. Verzoek om te kijken of dit nog zo geoptimaliseerd kan worden dat ook de berm buiten de dijk valt.	
Toelichting	De monumentale dijk moet zo min mogelijk aangetast worden	
Discipline	Ontwerp	

Klanteisnaam	Landschapsplan laten maken	Hardheid: eis
Originele eistekst	Voor beide projecten wordt verzocht een landschapsplan te laten maken door het ingenieursbureau, zodat naast de techniek en veiligheid ook de inpassing voldoende aandacht krijgt.	
Toelichting	De cultuurhistorische aspecten van het landschap moeten zo min mogelijk verstoord worden door de aanpassingen aan de infrastructuur.	
Discipline	Beeldkwaliteit	

Klanteisnaam	Breedte coupures beperken	Hardheid: eis
Originele eistekst	Het idee voor een aparte coupure voor het fietspad wordt gewaardeerd. Het verhoogt het idee dat je de dijk doorkruist. Ook hier geldt de wens om de coupures zo beperkt mogelijk te houden.	
Toelichting	De doorlopende lijn van de monumentale dijk zoveel mogelijk behouden	
Discipline	Ontwerp	

Klanteisnaam	Dijk optisch doortrekken	Hardheid: eis
---------------------	--------------------------	----------------------

Originele eistekst	De dijk optisch doortrekken op de weg door middel van bijvoorbeeld gekleurd asfalt. Bij kleinere coupures in het monument is het niet direct noodzakelijk. De eis is eigenlijk dat de visuele verstoring gecompenseerd wordt; gekleurd asfalt is een mogelijkheid.
Toelichting	De doorlopende lijn van de monumentale dijk zoveel mogelijk behouden
Discipline	Beeldkwaliteit

Klanteisnaam	Passende geleiderail	Hardheid: eis
Originele eistekst	Voor eventuele geleiderail moet gezocht worden naar een variant die zoveel als mogelijk ondergeschikt is aan het monument, bijvoorbeeld met hout(structuur) of van staal (dit laatste alleen als dit in een ranke uitvoering kan plaatsvinden, waardoor deze minder zichtbaar is).	
Toelichting		
Discipline	Beeldkwaliteit	

Klanteisnaam	Vorm (doorgaande lijn en dijkprofiel) behouden	Hardheid: eis
Originele eistekst	Indien mogelijk zoveel mogelijk de vorm (doorgaande lijn en dijkprofiel) van de dijk (inclusief watergang en beschermde kleiputten) behouden. Alle afwijkende vormen in de dijk hebben een verhaal en vormen deel van de geschiedenis van de dijk.	
Toelichting		
Discipline	Ontwerp	

Klanteisnaam	Visualisaties voorleggen aan Erfgoed PNH	Hardheid: eis
Originele eistekst	In een verdere fase moeten visualisaties gemaakt worden waaruit de impact op de dijk (het monument) blijkt, deze moeten besproken worden met de afdeling Erfgoed. Visualisatie geeft ook inzicht in verkeersveiligheid/overzichtelijkheid van de aansluiting.	
Toelichting	Gezien het cultuurhistorische belang van de dijk en omgeving, moet afstemming plaatsvinden over de inpassing.	
Discipline	Beeldkwaliteit	

Verslag Overlast agrarisch verkeer Opperdoes (N239-N240)

1 februari 2023

Probleemstelling

JO stelt aan iedereen de open vraag om het huidige probleem te schetsen:

5.1.2e Het probleem is het doorgaand landbouw verkeer. Dit is ook in het eerdere overleg met de provincie en gemeente besproken. Dit probleem speelt al jaren. In Opperdoes leeft het idee dat ze bij de provincie maar blijven besluiten zonder dat het echt verder komt.

5.1.2e en 5.1.2e lichten aan de hand van hun sheets toe dat het dus niet gaat om trekkers op het hele traject tot aan de A7, waar inderdaad de gevaarlijke bocht in de N239 zit. Maar om twee korte rechte stukken ons inziens geschikt voor agrarisch verkeer op de weg, indien snelheid max 60 km/uur

- vanaf punt A op de rotonde Almereweg/Markerwaardweg (N240)
- via de kruising (N240 /239) naar punt B bij de HVC ruim voor de bocht, via de bestaande doorgang in de dijk naar de Koggenrandweg richting de A7.

Dat laatste deel van de Koogenrandweg zou dan in overleg tussen de provincie en de gemeente Hollandskroon kunnen worden verbreed voor betere passeermogelijkheden (dit laatste is ook benadrukt door 5.1.2e).

5.1.2e sluit zich aan bij zijn voorzitter.

5.1.2e Er is een plan. Er wordt ons steeds voorgehouden dat we verder komen maar dit is nog steeds niet het geval. We moeten op zoek naar een tijdelijke oplossing. Ook mist de fietsersbond bij dit overleg i.v.m. de oversteek op de N240. Ook mist de Stadsraad Medemblik, omdat het verkeer ook door de stad rijdt.

5.1.2e Al enige tijd terug is er door de dorpsraad van Twisk een brief gestuurd naar de provincie maar hier is nooit een reactie op gekomen. Heeft in tijd als wethouder van Noorder-Koggenland aangegeven dat er een nieuwe op- en afrit van de A7 bij Agriport moest worden aangelegd. Ook bij de aansluiting van Agriport op de N239 en A7 gebeurt weinig.

Er moet iets worden gedaan aan de fietsoversteek ter hoogte van het Opperdoezerp pad. Fietsers komen vanaf het lager gelegen fietspad en zijn daardoor en door alle hekken slecht zichtbaar voor het verkeer op de N240.

5.1.2e Begrip voor iedereen in Opperdoes. De trekkers worden steeds groter.

5.1.2e In 2016 is het ontwerp tijdens een inloopavond in Opperdoes aan bewoners getoond. De coupure ter hoogte van de Noorderweg is destijds dichtgemaakt om zo landschappelijk een nieuwe thv de N240 te kunnen maken. Verkeer wordt zwaarder en rijdt sneller. In gesprek geweest met politiek van Medemblik en college en gevraagd om steun. Het schiet niet

Notulist

,

Aanwezig

Harry Nederpelt HN
(wethouder gemeente
Medemblik), 5.1.2e
(gemeente
Medemblik), 5.1.2e
(ondernemer
Opperdoes), 5.1.2e
(Cumela), 5.1.2e
5.1.2e (LTO
noord), 5.1.2e
(LTO noord), 5.1.2e
5.1.2e (voorzitter dorpsraad
Twisk), 5.1.2e
(bestuurslid dorpsraad
Opperdoes), 5.1.2e
(penningmeester
dorpsraad
Opperdoes), 5.1.2e
(provincie Noord-
Holland), 5.1.2e
(voorzitter dorpsraad
Opperdoes), 5.1.2e
5.1.2e (secretaris
dorpsraad
Opperdoes), Jeroen
Olthof JO (gedeputeerde
provincie Noord-
Holland).

Afwezig

2 bijlage(n)

Ontwerp N239-N240,
ontwerp N239-
Agriport/Coppershorn/A7 en
presentatie dorpsraad
Opperdoes

op en vinden het jammer dat er elke keer wat tussen komt. Gaat er vanuit dat Duurzaam Veilig ook voor de fietsoversteek belangrijk is.

5.1.2e Matig optimistisch. Sinds 1 juli 2015 is het trekkertijbewijs ingevoerd, welke niet goedkoop is. Geeft aan dat chauffeurs dus een goede opleiding hebben gehad. Sinds 2021 mag er met een kenteken 40 km/u worden gereden. Ziet progressie in de provincie in het afgelopen jaar. Er zijn openingen voor oplossingen. Trekkers mogen nu harder waardoor ze sneller kunnen worden toegestaan op grote wegen.

5.1.2e Als bewoner erken ik het hardrijden door het dorp. Collega's worden ook aangesproken op het rijgedrag. De Koggenrandweg is ook heel smal. Eerste deel van de N239 bij Abbekerk mag het landbouw verkeer wel over de provinciale weg als dit ook op het laatste stuk bij Medemblik mag los je veel op en hoeft je geen nieuwe wegen aan te leggen.

HN: Het duurt al lang en de urgentie wordt groter. Vooral in Twisk en Opperdoes wordt dit probleem duidelijk. De trekkers worden steeds groter. De verkiezingen van de provincie komen er aan. Voelt de wil van de provincie om nu iets te doen.

5.1.2e Woont aan de Nieuweweg noord. Maakt zich dagelijks zorgen om de veiligheid van de kinderen. 30 km/u wordt genegeerd en er is geen handhaving. Veel trillingen overlast.

5.1.2e Als het fietspad niet gescheiden is van de rijbaan moeten de trekkers alsnog 25 km/u rijden binnen de bebouwde kom.

JO: Begrijpt de frustratie en het is duidelijk dat er iets moet gebeuren.

De verkeersontsluiting van Agriport is een vraagstuk dat al vele jaren ligt. Tussen de betrokken partijen (RWS, Hollands Kroon, PNH en Medemblik) is overeenkomst over de te realiseren oplossing. De provincie streeft er naar die planvorming zo spoedig mogelijk te doorlopen zodat dit tegelijk met het project N239-N240 kan worden gerealiseerd. We willen werk met werk maken en beide projecten in één keer oppakken.

2. Toelichting ontwerp definitieve situatie

5.1.2e geeft een korte toelichting bij het ontwerp voor het project N239-N240. De volgende vragen worden gesteld:

Vraag: Waarom wordt de nieuwe parallelweg niet breder?

Antwoord: De oversteeklocatie van het spoor is maatgevend, die verleggen kost enorm veel geld. Naar verwachting zal de parallelweg niet heel veel worden gebruikt. De kans dat twee brede voertuigen elkaar tegenkomen op dit deel is niet zo groot. Er zijn voor deze grote voertuigen passeerplekken opgenomen in het ontwerp. De fietsverbindingen liggen vooral in oost-west richting, op dit deel zal niet heel veel fietsverkeer zitten. De parallelweg wordt voorzien van

grasbetontegels in de berm zodat uitwijken mogelijk is, vergelijkbaar met de huidige parallelweg langs het zuidelijke deel van de N240.

Opperdoezerpad: hier komt een betere oversteek. De gehele N240 komt hoger te liggen zodat de spoorwegovergang het zicht niet meer ontnemt. Fietzers en voetgangers hoogte komt gelijk te liggen met de N240 en de oversteek komt verder van het spoor. Hierdoor ontstaat er meer overzicht.

Een fietstunnel op deze locatie is afgefallen vanwege het ontbreken van doorzicht. Tevens voelen gebruikers in het buitengebied zich vaak niet veilig in een tunnel.

5.1.2e kan er een fietsbrug komen? Wanneer de andere maatregelen niet nodig zijn zullen de kosten wel meevallen. Een oversteek van een 80 weg is een onveilige situatie.

JO: we gaan het intern bespreken maar een fietsbrug is waarschijnlijk wel duurder dan de huidige maatregelen. Qua ruimte levert het niet heel veel op, er moet ook een verbinding komen tussen het Opperdoezerpad en de nieuwe parallelweg. Een brug komt ruim 5 meter boven de provinciale weg te liggen i.v.m. de doorrijhoogte voor vrachtverkeer.

Is het mogelijk de snelheid ten oosten van het kruispunt N239-N240 te verlagen naar 50km/h? Dat zou een optie kunnen zijn, het deel tot aan de bebouwdekomgrens gaat straks over naar de provincie. We nemen dit mee in de verdere uitwerking.

Planning: 2026/2027 starten en 1,5 jaar later ongeveer klaar.

JO: de provincie zal haar best doen om overlast tijdens de realisatie tot een minimum te beperken. Maar er zal altijd overlast zijn omdat dit niet valt te voorkomen.

Bij Aartswoud mogen agrarische voertuigen wel op de N239 rijden, waarom daar wel en hier niet. JO zegt toe dat de provincie dit gaat uitzoeken.

5.1.2e Op de N239 tussen de Almersdorperweg en N240 wordt hard gereden, de V85 ligt net onder de 90km/h.

5.1.2e Waarom is er niet nagedacht om het verkeer naar het benzinstation te rijden. Vervolgens kan het daar naar de Koggenrandweg. Alternatief: door Medemblik en via tankstation naar de koggenrandweg.

5.1.2e Wordt afgeraden door de politie omdat ze eigenlijk naar links willen en moeten eerst naar rechts. Kans is groot dat men dan toch de N239 naar links neemt.

Als de Koggenrandweg niet breder wordt gemaakt gaat het landbouwverkeer alsnog door Opperdoes.

Kan het als een proef worden ingesteld om te kijken of het werkt? JO: wij gaan de mogelijkheden intern bespreken. Het toelaten van agrarisch verkeer op de provinciale wegen blijft vooralsnog niet mogelijk.

Afgesproken acties:

- Wij gaan met een quickscan kijken of en hoe een brug bij het Opperdoezerp pad eruit komt te zien qua ruimtegebruik;
- Wij zullen aan Hollands Kroon vragen of er plannen zijn mbt de Koggenrandweg, zowel op korte termijn als icm de definitieve reconstructie van het N239-N240 project;
- Wij gaan, samen met de gemeente Medemblik, kijken wat we met route door Opperdoes kunnen doen;
- Wij laten weten waarom er wel agrarisch verkeer op de N239 ten westen van de A7 mag rijden;
- Hoewel de gedeputeerde in het overleg reeds aan heeft gegeven dat hij geen agrarisch verkeer zal toestaan van A naar B zal dit intern nogmaals worden besproken;
- Zodra bovenstaande acties zijn uitgezocht zal de provincie een nieuw overleg inplannen waar JO een toelichting zal geven op deze zaken.

5.1.2e

Van: Dorpsraad Opperdoes 5.1.2e@gmail.com>
Verzonden: donderdag 26 september 2024 12:44
Aan: 5.1.2e; 5.1.2e @outlook.com; 5.1.2e 5.1.2e@dorpsraadtwisk.nl; 5.1.2e
CC: 5.1.2e
Onderwerp: Fwd: Inloopbijeenkomst N239/N240

Beste allen,

Met dank aan 5.1.2e Berg voor de duidelijke communicatie (zie onderstaande email wisseling) wil ik jullie vragen de datum 19 november alvast te reserveren voor de inloopavond over het project N239/N240.

Deze avond is gepland in de Torenschouw te Opperdoes.

De inloopavond wordt goed voorbereid en wij worden als team vertegenwoordiging van de stadsraad Medemblik en de dorpsraden Twisk en Opperdoes goed betrokken.

In week 42 (wk 14 oktober tot 19 oktober) zal er een bespreking komen vanwege de fiets/voetpad overstek (Medemblikkerpad/Opperdoezerpad) over de Markerwaardweg (N240). In de mails hieronder treffen jullie de informatie aan.

De fietsersbond is o.a. aangesloten en er wordt een enquête voorbereid. De uitnodiging hiervoor komt nog.

Na de bespreking is er gelegenheid voor ons team van 6 om met 5.1.2e verder te praten over het totale project in voorbereiding op de inloopavond van 19 november.

Zodra ik nieuwe informatie binnenkrijg via 5.1.2e stuur ik het naar jullie door!

Groeten

5.1.2e

----- Forwarded message -----

Van: 5.1.2e @noord-holland.nl>
Date: do 26 sep 2024 om 11:49
Subject: Inloopbijeenkomst N239/N240
To: Dorpsraad Opperdoes <dorpsraadopperdoes@gmail.com>

Beste 5.1.2e,

De uitnodiging is inderdaad voor inwoners en bedrijven in Medemblik (o.a. via website gemeente en rechtstreeks aan bijvoorbeeld de ondernemersvereniging) en voor inwoners en bedrijven in Opperdoes en Twisk. Vanzelfsprekend informeren we ook anderen in de omgeving (bijvoorbeeld Agriport, Hartog, aanwonenden Mijnsherenweg). In onze communicatie zullen we natuurlijk proberen zo duidelijk mogelijk te zijn over de inhoud van de avond en geen onrust te veroorzaken. Net als met de aankondiging van de werkzaamheden begin deze maand, maken we ook nu graag gebruik van jullie netwerk. Bewoners krijgen een huis-aan-huis-brief, maar het kan helemaal geen kwaad als ze via de dorpsraden ook op de inloopbijeenkomst gewezen worden. Ik ben de inhoud van de bijeenkomst en alle communicatie met mijn collega's aan het voorbereiden.

Op de bijeenkomst in week 42 kan ik natuurlijk op de opzet en inhoud van de avond ingaan en jullie input is van harte welkom. Jullie zorgen over de enquête en de mogelijkheid om jullie netwerk hierbij te benutten zal ik inbrengen in ons startoverleg met het bureau.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

5.1.2e

06 5.1.2e

Vrijdag afwezig

Van: Dorpsraad Opperdoes 5.1.2e@gmail.com>
Verzonden: woensdag 25 september 2024 17:19
Aan: 5.1.2e@noord-holland.nl>
Onderwerp: Re: verkeersplannen tijdelijke maatregelen N239

Dank je 5.1.2e

Dit is belangrijk voor ons team van 6 om te weten.

Voordat ik het doorstuur nog 2 vragen:

1. betekent dit dat de uitnodiging voor 19 november in de Torenschouw ook voor de bewoners en bedrijven in Twisk en kern Medemblik is?

2. zou je ons op de nog te plannen bijeenkomst in week 42 na het onderwerp over de enquête nog nader kunnen informeren over de opzet van de inloopavond.

Dan zitten we er nog ca. 1 maand voor 19 november.

Wij denken als dorpsraden graag mee en kunnen ideeën aanreiken. Daarmee kunnen we vanuit de bewoners en bedrijven alvast wat input verzamelen om zo veel mogelijk rekening te houden met de wensen die er zijn.

Ook zal het onrust wegnemen. Dat is vaak een onbedoeld effect gezien de goede intenties. Maar onze ervaring leert dat bewoners meestal schrikken of negatief reageren op een dergelijke aankondiging/ uitnodiging en dat geldt ook voor enquêtes. We hebben al een paar keer gezien bij enquêtes van de gemeente Medemblik dat deze daardoor slechts door zeer weinig mensen werden ingevuld (enkele procenten), terwijl met onze inbreng veel hogere respons op enquête en opkomst bij inloop mogelijk is.

De dorpsraden kunnen hier een rol spelen met adviezen over de communicatie en presentatie om draagvlak. Sprekend namens Opperdoes is dat zeker het geval en hoe Twisk en Medemblik er in staan weet ik nog niet.

Dank voor je medewerking hierbij!

Groeten

5.1.2e

Op wo 25 sep 2024 om 15:59 schreef 5.1.2e [@noord-holland.nl](mailto:5.1.2e@noord-holland.nl)>:

Beste 5.1.2e

De 19^e november is de Torenschouw gereserveerd. Het is echt een brede inloopbijeenkomst, dus bewoners en bedrijven ontvangen een aankondiging/uitnodiging per brief. Daarnaast komt het in het lokale krantje, op verschillende sites en social media. Naast de provincie zullen de twee gemeenten, Archeologie West Friesland, iemand van het Hoogheemraadschap en mensen van Goudappel (enquête) aanwezig zijn. De grote zaal (niet de sportzaal) + de gang staan tot onze beschikking, op verschillende tafels lichten we de stand van zaken, de ontwerpen, knelpunten, mogelijke omleidingen en plannings toe.

De enquête gaat inderdaad over de oversteek Opperdoezerpad, vandaar dat ook de Fietsersbond vertegenwoordigd zal zijn bij het overleg met het onderzoeksbureau.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

5.1.2e

06 5.1.2e

Vrijdag afwezig



Van: Dorpsraad Opperdoes 5.1.2e <5.1.2e@gmail.com>

Verzonden: woensdag 25 september 2024 15:10

Aan: 5.1.2e <5.1.2e@noord-holland.nl>

Onderwerp: Re: verkeersplannen tijdelijke maatregelen N239

Beste 5.1.2e

Bedankt voor je antwoord. Aan onze kant zat wat onduidelijkheid over de scope van de enquête. Nu lijkt het beperkt tot de fietsers/wandelaars oversteek N240 tussen Medemblik en Opperdoes, terwijl hier de gedachte was dat het over het totale project N239/ N240 ging . Prima zoals je het verder voorstelt en dan komen we in week 42 dus in gesprek.

Ik zorg ondertussen trouw voor distributie van de mail over dit project naar het team met de 6 vertegenwoordigers van de kernen Opperdoes, Medemblik en Twisk.

Heb jij al iets geregeld met de Torenschouw (5.1.2e) voor de 19e november ? en afzegging van de 18e november?

Wordt dit een brede inloop voor publiek uit de kernen Medemblik, Twisk en Opperdoes of een bestuurlijke opzet zoals we er al een paar hebben gehad, waarbij ook LTO en Cumela zijn aangesloten?

In dat laatste geval is het kleine zaaltje in de Torenschouw wel genoeg anders wordt het de grote zaal.

Groeten

5.1.2e

Op wo 25 sep 2024 om 09:22 schreef (5.1.2e) <5.1.2e@noord-holland.nl>:

Beste (5.1.2e),

Voor het overleg met jullie hebben we eerst zelf een startoverleg met Goudappel. Volgens hun planning kunnen jullie in week 41 een uitnodiging van hen verwachten voor een overleg in Opperdoes in week 42. Ik heb jullie mailadressen doorgegeven en ook aangegeven dat de uitnodiging aan (5.1.2e) <5.1.2e@gmail.com> gestuurd kan worden en dat jij dan voor verspreiding onder de 6 vertegenwoordigers van de raden kunt zorgen. Wellicht is er dan ook een concept van de enquête zelf, zodat we een beter beeld hebben bij de opzet en inhoud. Dat praat makkelijker dan op basis van de offerte.

Het lijkt ons praktisch om aansluitend aan dat overleg met jullie verder te praten over de punten die jullie aangaven (stand van zaken, knelpunten, hoe worden mensen geïnformeerd). Dan kunnen anderen, zoals vertegenwoordigers van de Fietzersbond, alleen bij het eerste deel aanwezig zijn en blijven wij langer.

Ik hoop dat dat wat jullie betreft akkoord is.

In een eerdere mail gaf ik aan dat we op maandag 18 november een inloopbijeenkomst organiseren. Omdat gedeputeerde Jeroen Olthof ook graag wil komen en het op maandag niet in zijn agenda past is dit verzet naar dinsdag 19 november.

Mochten er in de tussentijd vragen zijn of aanvullende agendapunten, dan hoor ik dat graag.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

5.1.2e

06-5.1.2e

Vrijdag afwezig



Van: Dorpsraad Opperdoes 5.1.2e @gmail.com>

Verzonden: maandag 23 september 2024 12:22

Aan: 5.1.2e @noord-holland.nl>

CC: 5.1.2e @noord-holland.nl; 5.1.2e @hotmail.com>; 5.1.2e @outlook.com; 5.1.2e @quicknet.nl>;

5.1.2e @dorpsraadtwisk.nl; 5.1.2e @hotmail.com>; 5.1.2e @gmail.com>; 5.1.2e @gmail.com>

Onderwerp: Re: verkeersplannen tijdelijke maatregelen N239

Dag 5.1.2e

Zou jij op korte termijn het overleg met de 6 vertegenwoordigers van de 3 kernraden kunnen inplannen?

Ik heb de recente mail van 5.1.2e met een bijlage concept enquête doorgestuurd naar de kernraden. Die enquête gaat over de oversteek over de N240 in relatie tot de recentelijke ongelukken. We hebben nu wel wat vragen en er zijn onduidelijkheden, over het totale plaatje, vandaar dat ons dit een goed moment lijkt om ons eerste overleg in te plannen, zoals in de eerdere mail voorgesteld.

Vriendelijke groet,

5.1.2e

Namens de kernraden Medemblik, Twisk, Opperdoes

Op do 12 sep 2024 om 15:23 schreef 5.1.2e [redacted] <5.1.2e@noord-holland.nl>:

Beste 5.1.2e,

Dank je wel voor je mail. Heel goed om op korte termijn af te spreken, kennis te maken en de zaken die lopen te bespreken.

We hebben de offerte net binnen van het bureau dat de enquête voor ons gaat maken, afnemen en verwerken. Als we opdracht hebben gegeven dan kunnen zij vrij snel een concept hebben. Ik wilde daarna graag een overleg inplannen, met ook een medewerker van het bureau erbij. Die kan dan een toelichting op de enquête geven, meer vertellen over hun werkwijze, onze eventuele vragen beantwoorden en naar aanleiding van onze vragen en opmerkingen zo nodig nog zaken aanpassen. Zodra ik weet wanneer we het concept kunnen verwachten kom ik met data voor een overleg.

Ik kan wel al vertellen dat we een inloopbijeenkomst aan het voorbereiden zijn. Die staat nu gepland voor 18 november in de Torenschouw. Hij staat nog in de grondverf, dus ook daarover kan ik dan meer vertellen.

Ik hoop dat dat voor jullie akkoord is en ik kom zo snel mogelijk bij jullie terug met data.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e [redacted]

5.1.2e [redacted]

06-5.1.2e [redacted]

Vrijdag afwezig



Van: Dorpsraad Opperdoes [5.1.2e @gmail.com](#)>

Verzonden: donderdag 12 september 2024 15:03

Aan: [5.1.2e @noord-holland.nl](#)>

CC: [5.1.2e @noord-holland.nl](#)>; [5.1.2e @hotmail.com](#)>; [5.1.2e @outlook.com](#)>; [5.1.2e @quicknet.nl](#)>;
[5.1.2e @dorpsraadtwisk.nl](#); [5.1.2e @hotmail.com](#)>; [5.1.2e @gmail.com](#)>; [5.1.2e @gmail.com](#)>

Onderwerp: Fwd: verkeersplannen tijdelijke maatregelen N239

Betreft: project N239/N240

Beste [5.1.2e](#)

Zou je enkele datum/tijd voorstellen kunnen doen voor een overleg met vertegenwoordigers van de 3 kernraden?
Locatie kan zijn dorpshuis Twisk - niet mogelijk is maandagmiddag en woensdagmiddag.

Op de agenda in ieder geval de kennismaking met jou en onderstaande punten zoals door [5.1.2e](#) al genoemd:
- voorstelrondje

- voortgang van het project
- voorbereiding enquête

- verdere acties, organisatie en communicatie

We verheugen ons op de verdere samenwerking en zien graag jouw voorstel (liefst enkele opties) voor datum en tijd tegemoet.

Vriendelijke groet,

5.1.2e namens het team van de 3 kernraden: Medemblik, Twisk en Opperdoes

Dorpsraad Opperdoes KVK nr 80753582

email: dorpsraadopperdoes@gmail.com

Met vriendelijke groet,

5.1.2e , 5.1.2e

5.1.2e

----- Forwarded message -----

Van: 5.1.2e [redacted] <5.1.2e@quicknet.nl>

Date: wo 4 sep 2024 om 22:41

Subject: Re: verkeersplannen tijdelijke maatregelen N239

To: Dorpsraad Opperdoes 5.1.2e [redacted] <5.1.2e@gmail.com>

Cc: 5.1.2e [redacted] <5.1.2e@hotmail.com>, 5.1.2e [redacted] <5.1.2e@outlook.com>, 5.1.2e [redacted] <5.1.2e@dorpsraadtwisk.nl>, 5.1.2e [redacted] <5.1.2e@gmail.com>, 5.1.2e [redacted] <5.1.2e@hotmail.com>

Beste allen, volgens mij is afgesproken dat de provincie deze maand ons zou uitnodigen over de voortgang en de enquête vragen aan ons voorleggen. Groeten 5.1.2e [redacted].

Verstuurd vanaf mijn iPad

Op 3 sep 2024 om 17:47 heeft Dorpsraad Opperdoes 5.1.2e [redacted] <5.1.2e@gmail.com> het volgende geschreven:

Beste allen,

Hierbij deze informatie nog even doorgestuurd omdat het antwoord, met name de genoemde contactpersoon wellicht van belang kan zijn.

We zien hier ook het eerste contact met onze nieuwe contactpersoon voor dit project N239/N240: 5.1.2e [redacted].

Wat vinden jullie van het idee om binnenkort een vervolgbijeenkomst te organiseren voor ons team en dan 5.1.2e [redacted] hierbij uit te nodigen?

Graag jullie voorstel voor een datum/tijd en een locatie en agendapunten.

Groeten 5.1.2e

5.1.2e dorpsraad Opperdoes

----- Forwarded message -----

Van: 5.1.2e <[redacted]@noord-holland.nl>

Date: wo 28 aug 2024 13:57

Subject: RE: verkeersplannen tijdelijke maatregelen N239

To: 5.1.2e <[redacted]@quicknet.nl> 5.1.2e <[redacted]@quicknet.nl>

Cc: Dorpsraad Opperdoes <[redacted]@gmail.com>

Beste meneer 5.1.2e

Zoals afgesproken ben ik achter een contactpersoon aangegaan voor de werkzaamheden in het weekeinde van 6 t/m 9 september. Ik gaf al aan dat enig sluipverkeer van mensen die de omgeving kennen niet te voorkomen is. Mocht er, ondanks de verkeersplannen, een situatie ontstaan waarin ingegrepen moet worden, dan kunt u contact opnemen met de uitvoerder dhr. 5.1.2e, bereikbaar op 06-5.1.2e. Hij is aanwezig op het werk.

Ik heb dhr. 5.1.2e in de cc meegenomen, dan is hij ook op de hoogte.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

5.1.2e

06 5.1.2e

Vrijdag afwezig

Van: 5.1.2e

Verzonden: maandag 26 augustus 2024 12:01

Aan: 5.1.2e [@quicknet.nl](mailto:5.1.2e@quicknet.nl)

Onderwerp: verkeersplannen tijdelijke maatregelen N239

Beste meneer 5.1.2e

Hierbij de verkeersplannen in verband met de afsluiting van de N239 bij Agriport in het weekeinde van vrijdag 6 t/m maandagochtend 9 september. Deze zijn afgestemd met en akkoord bevonden door de veiligheidsregio (brandweer, politie, ambulance), de gemeenten Medemblik en Hollandskroon en de verkeers- en veiligheidskundigen van de provincie.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

5.1.2e

06-5.1.2e

Vrijdag afwezig

<image001.jpg>

--

Dorpsraad Opperdoes KVK nr 80753582

email: 5.1.2e@gmail.com

Met vriendelijke groet,

5.1.2e, 5.1.2e

5.1.2e

--

Dorpsraad Opperdoes KVK nr 80753582

email: 5.1.2e [redacted]@gmail.com

Met vriendelijke groet,

5.1.2e [redacted], 5.1.2e [redacted]

5.1.2e [redacted]

--

Dorpsraad Opperdoes KVK nr 80753582

email: 5.1.2e [redacted]@gmail.com

Met vriendelijke groet,

5.1.2e [redacted] 5.1.2e [redacted]

5.1.2e [redacted]

--

Dorpsraad Opperdoes KVK nr 80753582

email: 5.1.2e [redacted]@gmail.com

Met vriendelijke groet,

5.1.2e [redacted], 5.1.2e [redacted]

5.1.2e [redacted]

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend. Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

--

Dorpsraad Opperdoes KVK nr 80753582

email: 5.1.2e [redacted]@gmail.com

Met vriendelijke groet,

5.1.2e [redacted], 5.1.2e [redacted]

5.1.2e [redacted]

Klanteisenspecificatie

N239 Agriport en parallelweg N240

Stakeholder	eis/ wens	brondocument	status
Archeologie West Friesland, HHNK en Erfgoedvereniging Wildschut	De inrichting van de coupures moeten een bijdrage leveren aan de ruimtelijke kwaliteit van de Westfriese Omringdijk. Begeleiding kunstopdracht door Steunpunt Monumenten & Archeologie Noord-Holland en lettertype en beeldtaal van 5.1.2e .	mail 21 juni 2021	open
Archeologie West Friesland, 5.1.2e	Het archeologisch advies is geldig tot heeft een geldigheid tot 25-5-2025. Het advies vervalt als de plannen wijzigen of de termijn is verstreken.	Archeologisch advies d.d. 24-5-2023	open
Archeologie West Friesland, 5.1.2e	Neem contact op te nemen met Archeologie West Friesland als de aannemer en de uitvoeringsplanning bekend zijn.	Archeologisch advies d.d. 24-5-2023	open
Archeologie West Friesland, 5.1.2e	Maak voorafgaand aan de opgraving een Programma van Eisen (BRL SIKB 4001) dat ter goedkeuring aan het bevoegd gezag (de Gemeente Medemblik) wordt aangeboden.	Archeologisch advies d.d. 24-5-2023	open
PNH, 5.1.2e	Toon aan dat voor het doorsnijden van de omringdijk geen alternatieven zijn en er sprake is van een groot maatschappelijk belang.	mail 9 oktober 2023	open
PNH, 5.1.2e	Maak herkenbare coupures, waarin de coupure de vorm van de dijk benadrukt. Bijvoorbeeld in cortenstaal.	mail 10 oktober 2023	open
PNH, 5.1.2e	Maak een compensatieplan voor de vierkante meters NNN die verdwijnen.	mail 26 september 2023	open

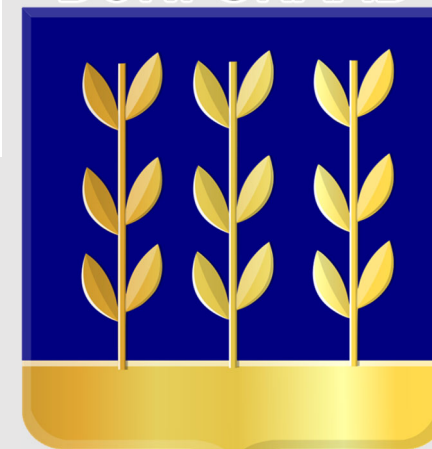
PNH, 5.1.2e	Doe vervolgonderzoek naar de aanwezigheid van een aantal soorten zoals beschreven staat in de natuurtoets	mail 26 september 2023	open
HHNK, 5.1.2e	Watercompensatie bevindt zich in peilgebied van NAP -2,20m. Maar het gaat om compensatie in peilgebied NAP -2,9 m. Een partiele herziening van het peilbesluit is daarvoor nodig.	mail 22 september 2023	open
HHNK, 5.1.2e	Voor de aan te passen duiker gelden hogere doorstromingseisen	Checken in KES gesprek	open
HHNK, 5.1.2e	Ten westen van de parallelweg ligt een persleiding van HHNK. Daarmee rekening houden.	mail 22 september 2023	open
Museumstoomtram Hoorn-Medemblik, 5.1.2e	Houdt rekening met de voorbereidingstijd van werkzaamheden die door de spoorbeheerder nodig heeft (waaronder vergunningstrajecten, engineering, etc.).	mail 9 oktober 2023	open
Museumstoomtram Hoorn-Medemblik, 5.1.2e	Opstellen eigendom en beheerovereenkomst en afwickelen oude overeenkomst.	mail 9 oktober 2023	open
Politie, 5.1.2e	Toestaan van (ge kentekende) landbouwvoertuigen op de N239 en N240 die sneller mogen rijden dan 25 km/h.	mail 23 maart 2023	open
Dorpsraad Twisk	Beperk het sluipverkeer door Opperdoes en Twisk tijdens de werkzaamheden	Verslag ALV 20 maart 2023	open
RWS, 5.1.2e	Berekenen dat extra rijstrook op viaduct A7 kan.	mail 28 juli 2022	open
RWS, 5.1.2e	Op kruising A7/N239 twee inritten aanleggen	mail 18 september 2023	open
SBB, 5.1.2e	Verkoop van een beperkte oppervlakte voor de reconstructie van het kruispunt (talud) is bespreekbaar	mail 27 september 2023	open

SBB, 5.1.2e	Staatsbosbeheer streeft naar groei van de oppervlakte bos en is niet bereid om bestaand bos voor waterberging te kappen.	mail 27 september 2023	open
Veiligheidsregio Noord Holland Noord, 5.1.2e	Wens om op de hoogte te blijven bij wijzigingen VO	mail 17 oktober 2023	open
Politie, 5.1.2e	Verschillende verzoeken ten aanzien van belijning en markering op VO	mail 18 oktober 2023	open
Brandweer, 5.1.2e	Wens om op de hoogte te blijven bij wijzigingen VO	mail 20 oktober 2023	open
RWS, 5.1.2e	Realeseren 2 toeritten naar zonnepanelen RWS	mail 18 september 2023	open
Gemeente Medemblik, via 5.1.2e binnen gekomen	Wil zelf tussen driehoek en parallelweg een wandelpad realiseren	mail 16 oktober 2023 checken in KES gesprek	open

Reconstructies N239/N240

Jaarvergadering dorpsraad Twisk, d.d. 20-03-2023

DORPSRAAD



TWISK



Kruispunten N239 met A7 en Agriport/Coppershorn

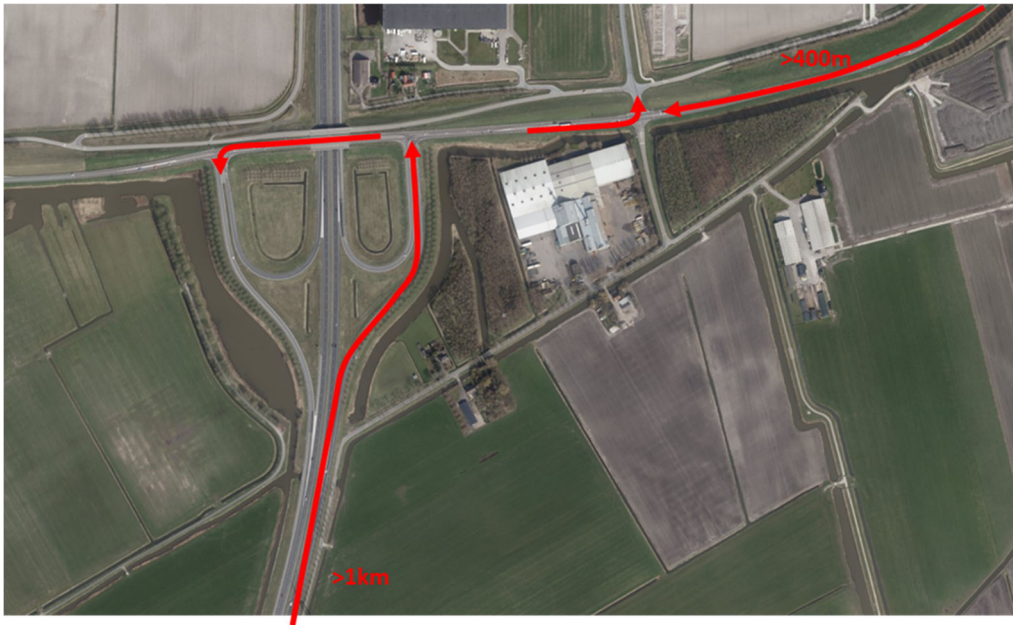
Drie gekoppelde kruispunten met verkeerslichten

Project vanaf 2005

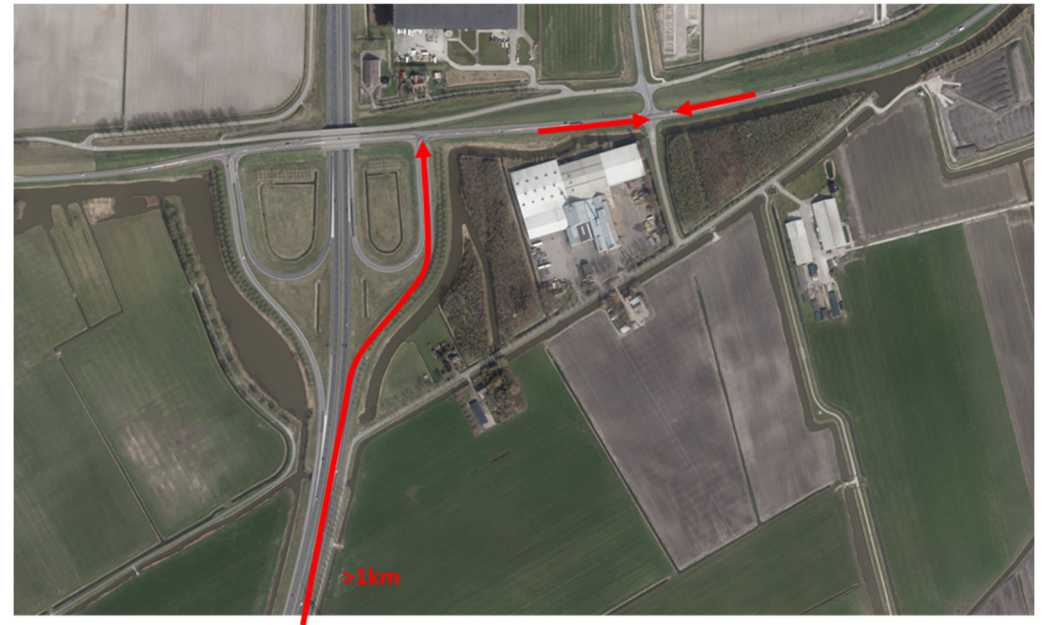
- **Nieuw bedrijventerrein Agriport A7**
- Gesprekken over wat is er nodig;
- Gesprekken over financiering;
- Tweemaal onderzoek naar verkeersveiligheid;
- In 2022 akkoord over oplossing;
- In 2023 gesprekken over financiering tussen RWS, HK, Medemblik en PNH;
- Start reconstructie voorzien medio 2026/2027;
- Tijdelijke aanpassing?



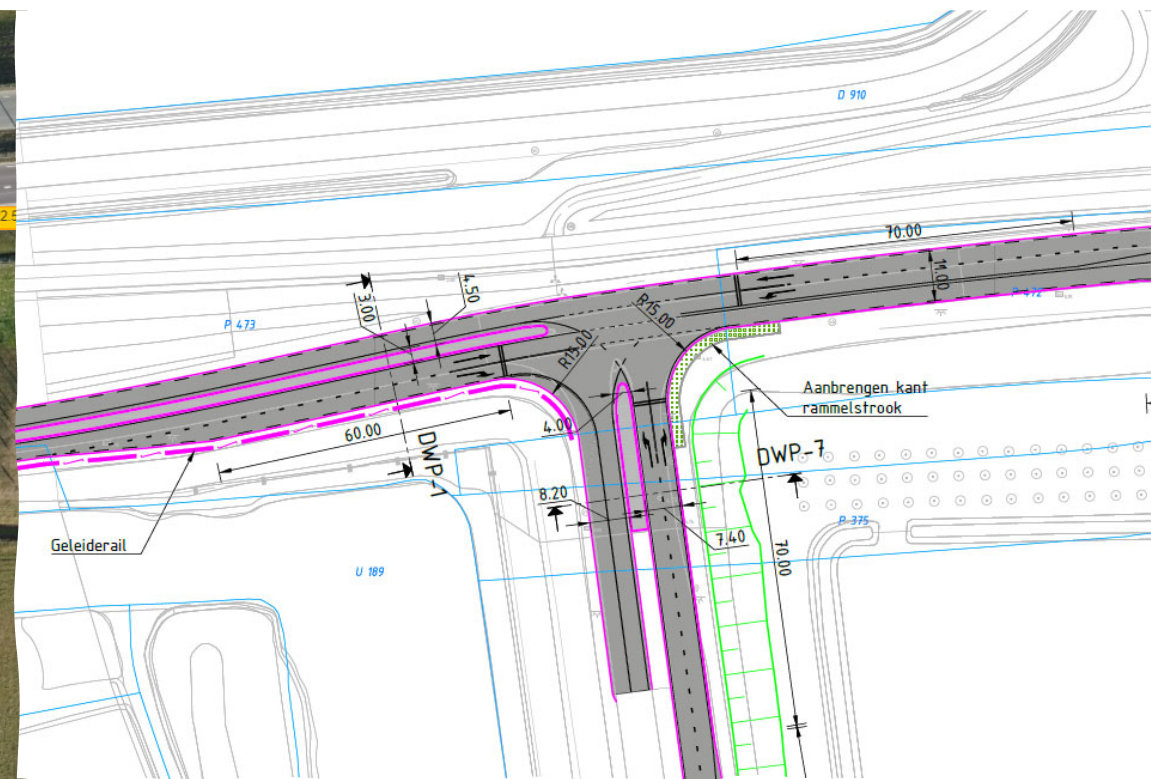
Filevorming 2030 met huidige situatie



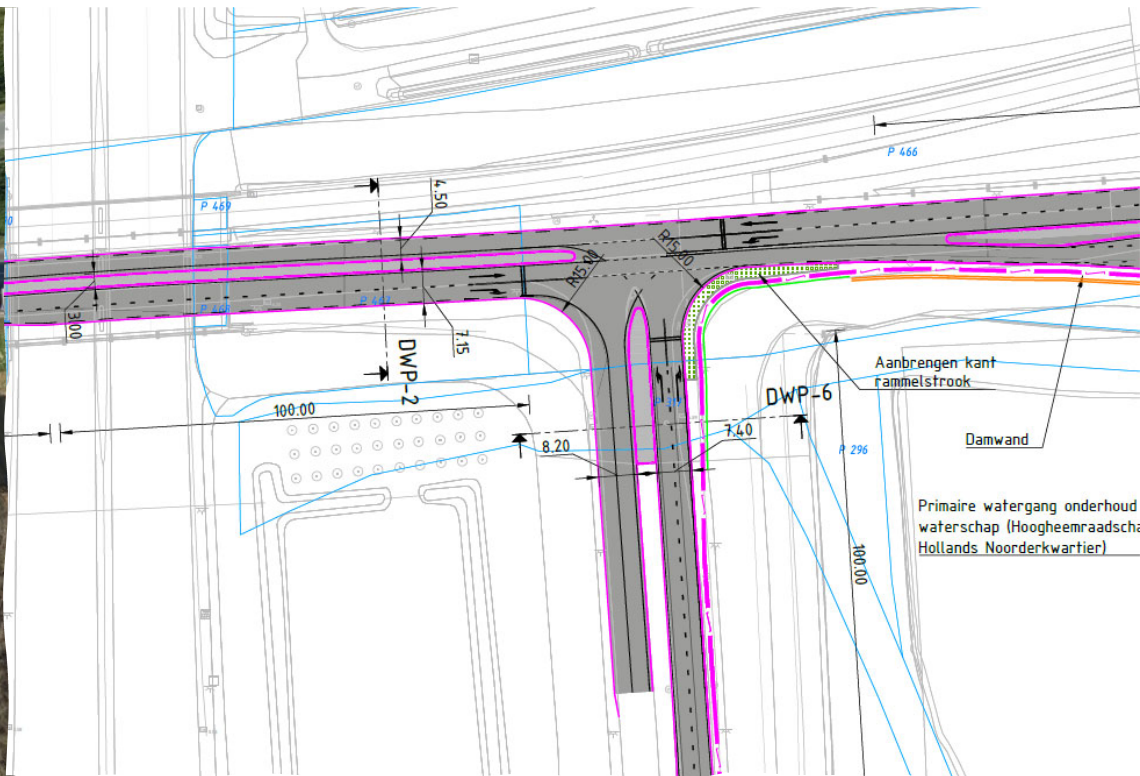
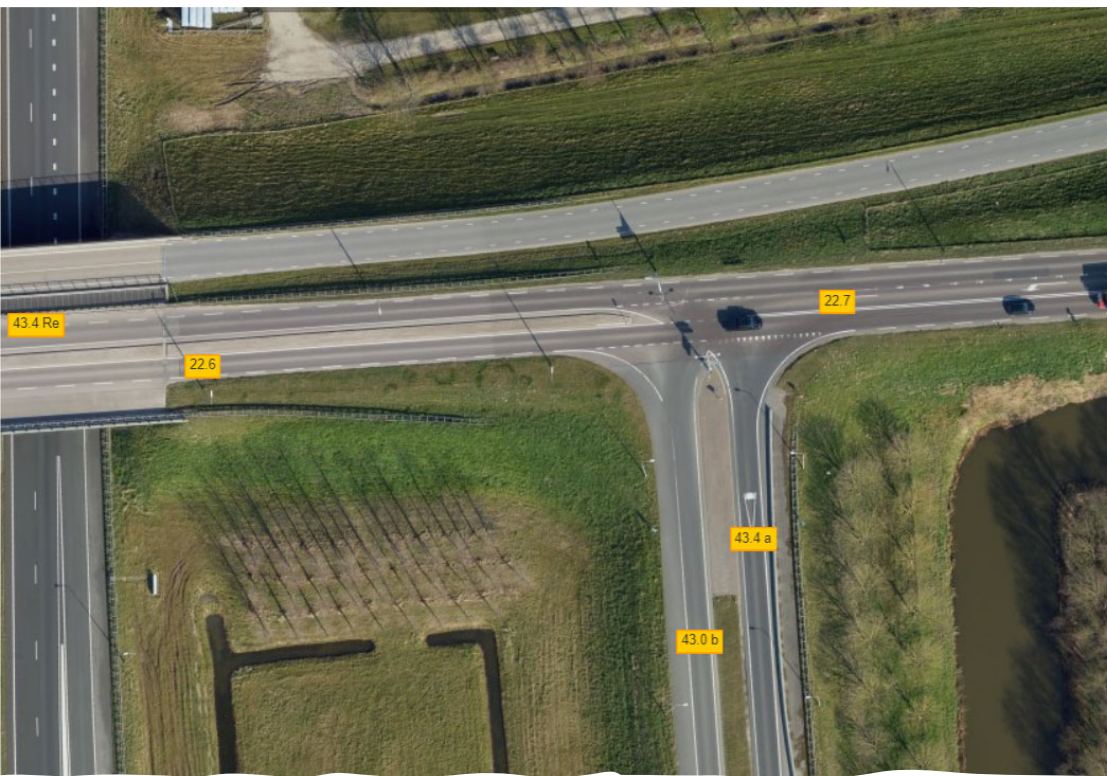
Ochtendspits



Avondspits



Kruispunt N239-A7-west



Kruispunt N239-A7-oost

Kruispunt N239/N240, nieuwe parallelweg en veilige fietsoversteek

Aanleg ovale rotonde

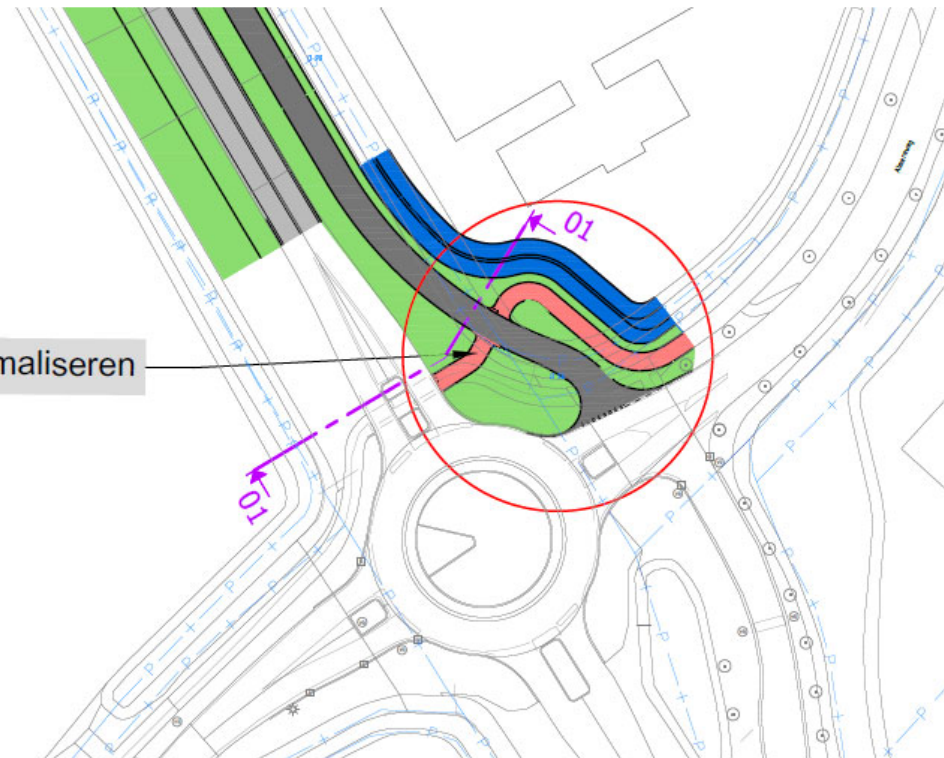
Project vanaf 2005

- Veel ernstige ongevallen op kruispunt N239-N240;
- N240 rond 1980 aangelegd zonder parallelweg;
- Relatie tussen Wieringermeer en Medemblik groter;
- Agrarisch verkeer groter plus langere afstanden;
- 2018 oplossing gepresenteerd en aangepast;
- Start reconstructie voorzien medio 2026/2027

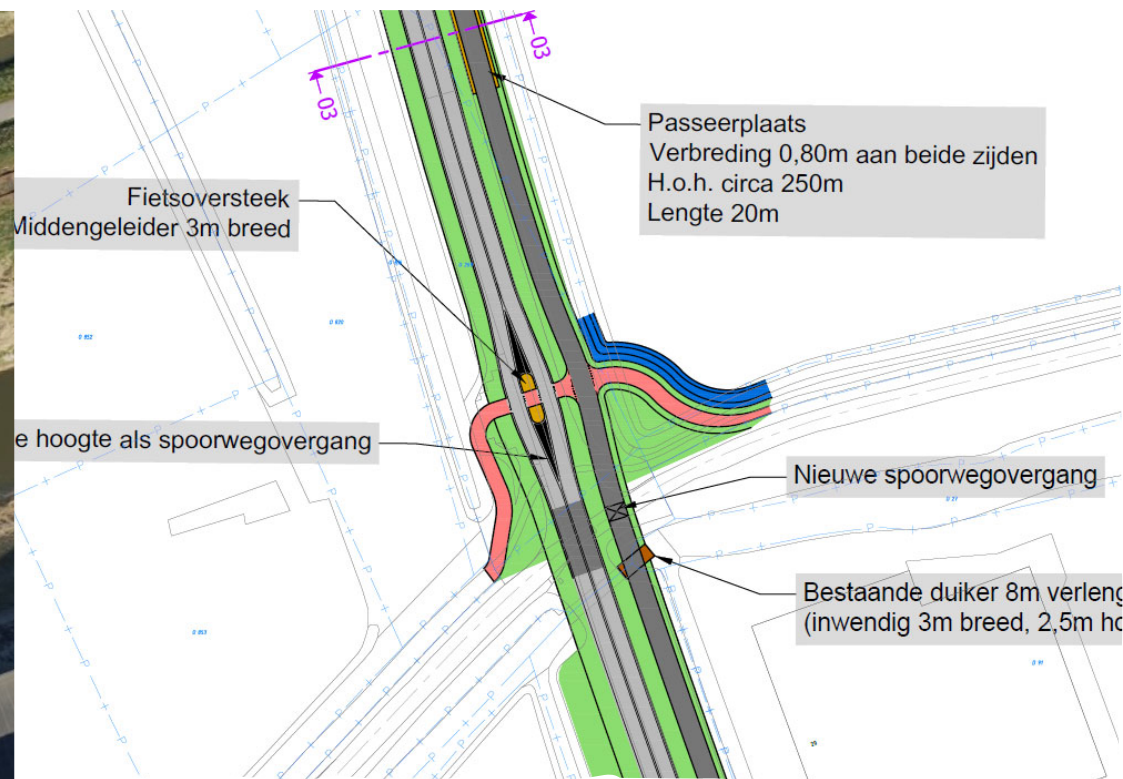




nader te optimaliseren

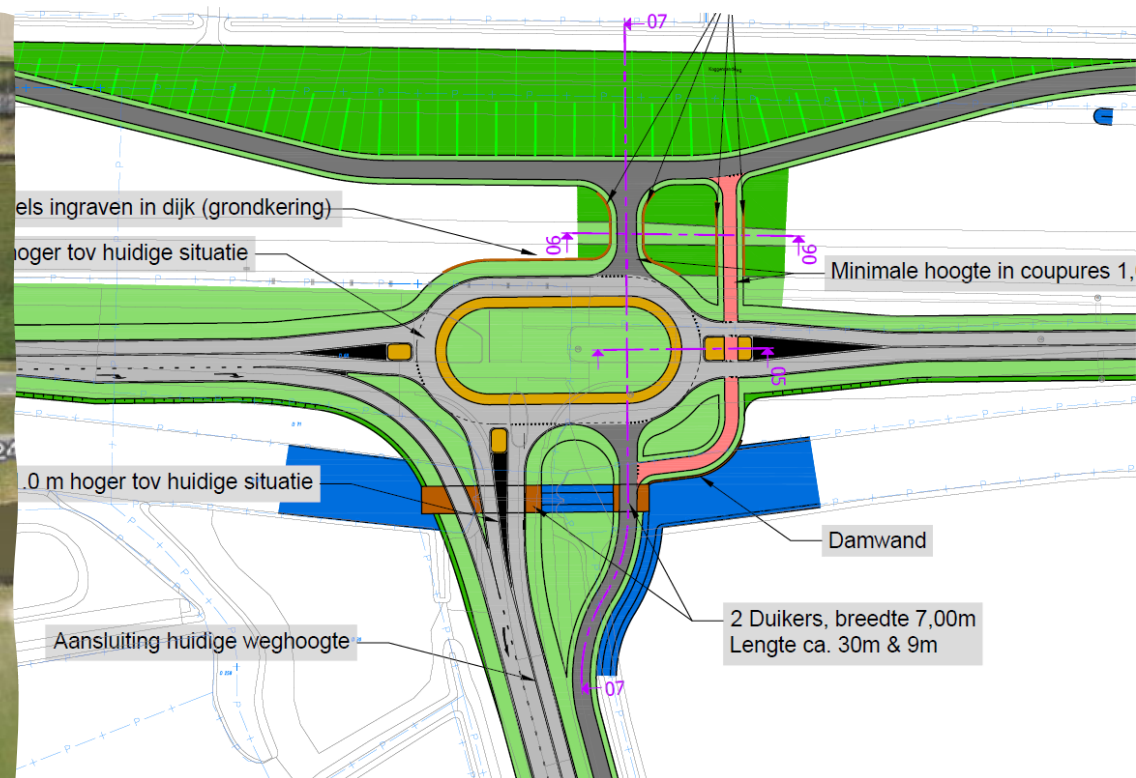


Rotonde N240-AlmerewegA7



Oversteek Opperdoezerpad

Kruispunt N239-N240, verbinding Koggenrandweg



Algemene zaken

Beide projecten

Aandachtspunten

Stand van zaken 20-3-2023

- Verkeer tijdens realisatie
- Vast aanspreekpunt bij provincie
- Bestemmingsplan N239 wijzigen
- Verleggen kabels en leidingen
- Vergunning monumentale Westfrieze Omringdijk
- Golfslagberekeningen nieuwe coupure

Mogelijke planning N239-projecten

2023	Overdracht naar uitvoerende dienst PNH
2024	Uitwerken ontwerpen en bv archeologisch onderzoek
2025	Ruimtelijke procedure
2026	Aanbesteding projecten
2027	Start werkzaamheden
2028-2030	Oplevering

Vragen en opmerkingen

Q&A N239 Agriport A7, N240 parallelweg en Ovonde en Opperdoezerpad

Inhoudsopgave

Q&A N239 Agriport A7	2
<i>Wat is de aanleiding voor het project?</i>	2
<i>Wat is het doel?</i>	2
<i>Wat is er al gedaan om de situatie te verbeteren?</i>	2
<i>Wat is status van het ontwerp?</i>	2
<i>Wat is de planning?</i>	2
<i>Wat verandert er aan de afritten van de A7?</i>	2
<i>Wat verandert er aan het kruispunt bij Agriport?</i>	3
<i>Waarom komt hier geen rotonde?</i>	3
<i>Tot wanneer volstaan deze aanpassingen?</i>	3
<i>Krijgt Agriport ook een ontsluiting aan de noordzijde?</i>	3
<i>Wat kost deze aanpassingen N239</i>	4
<i>Hoe wordt de omgeving geïnformeerd?</i>	4
Q&A N240 Parallelweg en Ovonde	4
<i>Wat is de aanleiding voor het project?</i>	4
<i>Wat is het doel?</i>	5
<i>Wat is status van de 2 getoonde ontwerpen?</i>	5
<i>Wat is de planning?</i>	5
<i>Waarom mag het landbouwverkeer niet over de N240 tussen de rotonde Almereweg en de aansluiting op de N239?</i>	5
<i>Waarom mogen agrarische voertuigen wel op de N239 ten westen van de A7?</i>	5
<i>Waarom is er gekozen voor een ovonde en niet voor een kruispunt?</i>	5
<i>Wat is het verschil tussen een ovatonde en ovonde?</i>	5
<i>Waarom is de hoogspanningskabel naast de weg nu een probleem, die lag er toch al?</i>	6
<i>Waarom kost het veel tijd om 1 hoogspanningskabel te verleggen?</i>	6
<i>Bij het alternatieve ontwerp verschuift de weg naar het westen. Liggen daar dan geen kabels en leidingen?..</i>	6
<i>Is het voor fietsers niet gevaarlijk als er extra landbouwverkeer op de Koggenrandweg komt?</i>	6
<i>Hoe wordt de omgeving geïnformeerd?</i>	6
<i>Wat kost dit project</i>	6
Opperdoezerpad	6
<i>Wat is de aanleiding voor eventuele aanpassingen?</i>	6
<i>Wat is er al gedaan?</i>	7
<i>Vond het onderzoek plaats omdat het pad weggaat?</i>	7

Wanneer wordt dat bestuurlijke besluit genomen en hoe wordt de omgeving geïnformeerd?.....	7
Wat zijn de resultaten van het onderzoek?	7
Waarom komt er geen fietstunnel onder de N240 door?.....	8

Q&A N239 Agriport A7

Wat is de aanleiding voor het project?

Bijna 20 jaar geleden is gestart met de ontwikkeling van het Agriport A7-gebied. De voorziene hoofdontsluiting op de N239 is niet meegegroeid met deze ontwikkeling.

- Uit verkeersveiligheidsanalyses is gebleken dat het aanpassen van dit kruispunt noodzakelijk is. Er is bijvoorbeeld geen aparte fietsvoorziening aanwezig, fietsers moeten nu opstellen tussen de grote vrachtwagens. In de nieuwe situatie ontstaat er ruimte voor al het verkeer.
- Door de bolling van het viaduct over de A7 kan verkeer dat vanaf de A7-zuid komt verkeer vanuit het westen slecht en vaak te laat zien. Daardoor zijn al ongevallen gebeurd. Door op beide kruispunten van de N239 met de op- en afritten van de A9 ook verkeerslichten te plaatsen wordt het hier ook verkeersveiliger.
- Als laatste is door de toename van het verkeer onvoldoende ruimte op de afritten en voor het kruispunt Agriport. Als er te weinig ruimte is, kan het verkeer op de vluchtstrook van de A7 in de file komen te staan voor de afrit. Dat is ongewenst en gevaarlijk.

Wat is het doel?

Het hoofddoel is het bevorderen van de verkeersveiligheid op alle drie de kruispunten.

Wat is er al gedaan om de situatie te verbeteren?

In het verleden zijn er verkeerslichten geplaatst op de aansluiting met Agriport. Uit een verkeersveiligheid onderzoek bleek dat relatief veel automobilisten door rood rijden en daarnaast ligt de gemiddelde rijsnelheid hier op 80km/u terwijl er maar 50km/u mag worden gereden. Omdat hier ook fietsers zonder een eigen voorziening oversteken, zijn bij de kruising Agriport drempels aangelegd om de kruising veiliger te maken. Nu wordt het verkeer gedwongen af te remmen.

Wat is de status van het ontwerp?

- Het ontwerp dat hier (op de inloopbijeenkomst 191124) hangt, is een voorontwerp. Dit houdt in dat alleen details nog kunnen veranderen.
- In de volgende fase wordt een definitief ontwerp gemaakt samen met een ingenieursbureau of in bouwteamverband met een aannemer.

Wat is de planning?

Zie document [globale planning](#)

Wat verandert er aan de afritten van de A7?

De opstelstroken op de afritten van de A7 worden verdubbeld en er worden verkeerslichten geplaatst.

Toelichting

Door de toename van het verkeer is er niet meer voldoende ruimte op de afritten en voor het kruispunt Agriport. Als er te weinig ruimte is, kan het verkeer op de vluchtstrook van de A7 in de file komen te staan voor de afrit. Dat is ongewenst en gevaarlijk.

Veel mensen ervaren de afritten van de A7 nu als onoverzichtelijk. Door de hoogteverschillen bij het viaduct is het zicht beperkt en bij drukte is het niet altijd makkelijk de kruisingen over te steken. Met verkeerslichten worden de kruisingen overzichtelijker, veiliger en stroomt het verkeer beter door.

Wat verandert er aan het kruispunt bij Agriport?

We verbreden de kruising. Op de N239 komen er in beide richtingen 2 stroken voor rechtdoor, een voor linksaf en een voor rechtsaf. Ook leggen we een aparte fietsoversteek met verkeerslichten aan.

Toelichting

Door de toename van autoverkeer voldoet de ruimte op het kruispunt niet meer, dat leidt tot opstoppingen. Meer stroken betekent meer opstelruimte.

Daarnaast is het vanuit veiligheidsoogpunt beter als doorgaand- en afslaand verkeer aparte stroken heeft. Afslaand verkeer remt af, met als risico dat iemand die rechtdoor wil achterop het afslaande verkeer rijdt.

Aan de oostkant van de kruising komt een vrij liggend tweerichtingenfietspad, waarbij de N239 bij de verkeerslichten overgestoken kan worden. Ook voetgangers kunnen hier oversteken.

Waarom komt hier geen rotonde?

Daar zijn meerdere redenen voor:

- Een enkelstrooksrotonde kan het verkeer hier niet verwerken.
- Voor een dubbelstrooksrotonde is niet genoeg ruimte aanwezig. Ook zou er bij een dubbelstrookstrotonde een tunnel moeten komen voor het hier kruisend langzaam verkeer. Een tunnel onder een dijk door maken is in verband met overstromingsgevaar ingewikkeld en erg kostbaar.

Tot wanneer volstaan deze aanpassingen?

Op basis van de huidige berekeningen tot ver na 2040.

Hierbij is uitgegaan van een gemiddelde autonome stijging van het gemotoriseerd verkeer van 0,5% per jaar plus de extra verkeersbewegingen als gevolg van het geheel ontwikkelde Agriport A7-gebied en woningbouwplannen. De nieuwe indeling kan het verkeer tot ver na 2040 voldoende verwerken.

Krijgt Agriport ook een ontsluiting aan de noordzijde?

Ja, dat klopt.

Toelichting

De gemeente Hollands Kroon gaat een rotonde aanleggen bij de westelijke afrit Middenmeer. Deze rotonde sluit aan op de N242 en op de Flevoweg die naar Agriport leidt. De Flevoweg wordt opgewaarderd. (We tonen op de inloopbijeenkomst de ontwerptekening)

Volgens planning is deze rotonde klaar voordat aan het kruispunt N239-Agriport wordt begonnen. Dat betekent dat tijdens de werkzaamheden het bedrijventerrein sowieso bereikbaar is vanaf de noordzijde/afrit Middenmeer.

Hoe zit het met de omleidingen tijdens de werkzaamheden?

We spannen ons in en onderzoeken hoe we de overlast zoveel mogelijk kunnen beperken, maar desondanks zullen de werkzaamheden met enige hinder gepaard gaan.

Toelichting

- Tijdens de aanleg van de drempels bij de kruising Agriport afgelopen december is het verkeer omgeleid vanaf de afrit Middenmeer aan de noordkant en de afrit Hoorn-Noord aan de zuidkant. Voor deze werkzaamheden zal dat in principe hetzelfde zijn.
- We onderzoeken de mogelijkheden om de N239 zo veel mogelijk open te houden. Bijvoorbeeld door de weg tijdelijk dicht tegen de dijk te leggen of door een om en om regeling als er maar één strook gebruikt kan worden. Daarmee hopen we de hinder te

kunnen beperken (en de stikstofuitstoot). Toch zal de weg soms helemaal dicht moeten, bijvoorbeeld als er op het kruispunt gewerkt wordt.

- Op de zuidelijke omleiding rijdt het verkeer via de N307 en de N240, op die route ligt de drukke rotonde op het WFO-terrein (Zwaagdijk Oost). Voordat we deze omleidingsroute in gebruik nemen is het idee hier als kortetermijnmaatregel een bypass aan te leggen zodat het verkeer op de N240 door kan rijden, terwijl verkeer vanaf het bedrijventerrein invoegt. Er is een overeenkomst in de maak. Na het tekenen van de SOK (13-12-24) wordt de omgeving breed geïnformeerd.

Provincie: uiterlijk 2026 'bypass' tussen WFO en Westfrisiaweg

Zwaagdijk-Oost ■ Om de doorstroming van verkeer op bedrijventerrein WFO in Zwaagdijk-Oost op korte termijn te verbeteren, laat provincie Noord-Holland in uiterlijk 2026 een extra wegdeel ('bypass') aanleggen tussen de Zaadmarkt en de Markerwaardweg.

De verkeersafwikkeling van het bedrijventerrein voldoet niet meer en is al jaren onderwerp van gesprek. De bypass, die binnen nu en iets meer dan twee jaar aangelegd zal worden, loopt vanaf de Zaadmarkt langs de rotonde naar de Markerwaardweg (richting de Westfrisiaweg). Hierdoor zal het verkeer op de rotonde beter doorstromen, zo is de verwachting. Wat het aanleggen van de bypass gaat kosten, kan de provincie nog niet zeggen.

Gedeputeerden Jeroen Olthof en Esther Rommel overleggen met de Action, de bedrijfs-

vereniging van het WFO-terrein en gemeente Medemblik over meer 'kortetermijnoplossingen'. Hiernaast werken deze partijen aan een veel groter plan om de verkeersproblemen op en rond WFO binnen tien jaar definitief op te lossen.

Bij dit 'grotere' plan gaat het over het hele verkeersknooppunt bij het bedrijventerrein: de N307, de N505 én de N240. Ook mogelijke ontwikkelingen als uitbreidingen van WFO en woningbouw in de buurt (zoals Hoogkarspel-Zuid en Nijevoert) worden daarin meegenomen. Om tot een goed plan te komen, is volgens de provincie meer onderzoek nodig.

Wie op de hoogte wil blijven van de verdere ontwikkeling van de Markerwaardweg (N240), kan op 19 november in Opperdoes meepraten tijdens een inloopavond over de herinrichting van zowel de N240 als de N239.

Wat kost deze aanpassingen N239?

Ongeveer 17 miljoen

Hoe wordt de omgeving geïnformeerd?

Door inloopbijeenkomsten zoals vandaag, via de projectpagina www.noord-holland.nl/herinrichtingn239n240, de gemeentewebsite en door middel van de nieuwsbrief.

U kunt zich bij de ingang of via de projectpagina inschrijven voor de nieuwsbrief. Deze nieuwsbrief verschijnt als er nieuws te melden is.

Vragen via email: n239-n240@noord-holland.nl

Q&A N240 Parallelweg en Ovonde

Wat is de aanleiding voor het project?

Op het kruispunt van de N239 met de N240 zijn relatief veel zeer ernstige ongevallen gebeurd, helaas ook met dodelijke afloop. Door de realisatie van een ovale rotonde wordt de snelheid aanzienlijk verminderd en de kans op ernstige ongevallen geminimaliseerd. De ovale uitvoering geeft ook ruimte voor agrarisch verkeer om vanuit Medemblik de Wieringermeer in te kunnen rijden.

Momenteel ontbreekt een rechtstreekse aansluiting tussen de parallelweg naast de N240 en de Wieringermeer. Hierdoor rijdt dit veelal grote agrarische verkeer landbouwverkeer door Twisk, Opperdoes en Medemblik. Dat leidt tot overlast en onveilige situaties. Door de aanleg van het ontbrekende deel van de parallelle route en het direct aansluiten hiervan op de Koggenrandweg wordt de situatie veel logischer en veiliger.

Wat is het doel?

Een doorgaande route voor het landbouwverkeer, zodat het landbouwverkeer niet meer door de dorpen en Medemblik rijdt. Zo ontstaat een veilige doorstroming van landbouwverkeer, autoverkeer en fietsers.

Wat is de status van de 2 getoonde ontwerpen?

Het ontwerp dat hier hangt, is een gedateerd schetsontwerp en daarnaast wordt er gekeken naar een alternatief ontwerp, waarbij de N-weg en de parallelweg naar het westen opgeschoven worden. Nadat voor een van de twee is gekozen, wordt daarvan een definitief ontwerp gemaakt.

Wat is de planning?

Zie document [globale planning](#)

Waarom mag het landbouwverkeer niet over de N240 tussen de rotonde Almereweg en de aansluiting op de N239?

Op N-wegen wordt in principe 80 km/u gereden, landbouwverkeer rijdt veel langzamer wat tot aanrijdingen kan leiden.

Op de N240 en een deel van de N239 geldt een inhaalverbod voor al het gemotoriseerd verkeer vanwege de verkeersveiligheid. Agrarisch verkeer rijdt langzamer dan autoverkeer, waardoor mensen toch zouden kunnen gaan inhalen, ook al is dat niet veilig. Zie verder postertje.

Waarom mogen agrarische voertuigen wel op de N239 ten westen van de A7?

Aan de westzijde liggen agrarische percelen en bedrijven met uitwegen op de provinciale weg. Die moeten bereikbaar zijn voor landbouwverkeer. Het inhalen van landbouwvoertuigen is daar op bepaalde weggedeeltes toegestaan.

Op de oostzijde is een geslotenverklaring van landbouwvoertuigen van toepassing, omdat er geen landbouwpercelen langs de provinciale weg liggen, geldt hier ook een algeheel inhaalverbod.

Waarom is er gekozen voor een ovonde en niet voor een kruispunt?

Daar zijn meerdere redenen voor:

- Op een ovonde heeft het verkeer een beter zicht op het overige verkeer.

- Een ovonde verlaagt de snelheid van het verkeer.

- Bij een ovonde kan het landbouwverkeer beter ingepast worden.

- Bij een ovonde zijn geen portalen met verkeerslichten nodig. Dat past beter in het cultuurhistorische landschap.

Wat is het verschil tussen een ovatonde en ovonde?

Dat is er niet – het is een hetzelfde.

Als provincie hebben we voor het woord ‘ovonde’ gekozen (Ook bij de A.C. de Graafweg is er een ovonde)

Als het landbouwverkeer straks kan doorsteken naar de Koggenrandweg gaat dat dan wel goed met de fietsers daar?

De gemeente Hollands Kroon gaat de Koggenrandweg verbreden met grasbetontegels. Hierdoor krijgt de Koggenrandweg extra breedte. Dat werk is klaar voordat de doorsteek er is.

Waarom is de hoogspanningskabel naast de weg nu een probleem, die lag er toch al?

In eerste instantie leek het mogelijk om de parallelweg boven de kabel aan te leggen. Later bleek dat dat toch niet mag, omdat het risico op beschadiging van de kabel te groot is. De kabel voorziet onder andere Agriport van stroom.

Waarom kost het veel tijd om 1 hoogspanningskabel te verleggen?

Aan het verleggen van een hoogspanningskabel zitten allerlei haken en ogen:

- Je kunt zo'n kabel niet zomaar afschakelen

- Je moet een andere plek hebben om hem neer te leggen

- De eigenaren van die grond moeten het daarmee eens zijn, er moeten vergunningen verkregen worden en zo moet er van alles geregeld worden.

Daarnaast is er nu en de komende jaren heel veel werk aan het energienet, met een beperkt aantal mensen om het uit te voeren. Dat betekent dat je niet meteen 'aan de beurt' bent, maar dat het wel 5 jaar kan duren voor een bepaalde kabel verlegd kan worden.

Bij het alternatieve ontwerp verschuift de weg naar het westen. Liggen daar dan geen kabels en leidingen?

Aan de westkant van de weg liggen verschillende kabels en leidingen. Deze moeten voor een deel of allemaal verlegd worden, afhankelijk van hoeveel ruimte er in het alternatieve ontwerp aan die kant over blijft. Mogelijk is het verleggen van die kabels en leidingen sneller en wat betreft (maatschappelijke) kosten voordeliger dan het verleggen van de hoogspanningskabel.

Is het voor fietsers niet gevaarlijk als er extra landbouwverkeer op de Koggenrandweg komt?

De Koggenrandweg is op dit moment inderdaad behoorlijk smal voor de combinatie van fietsers en landbouwverkeer. De gemeente Hollands Kroon gaat de weg verbreden. De verbreding is klaar voordat het landbouwverkeer via de ovonde naar de Koggenrandweg kan.

Hoe zit het met de omleidingen?

Als de N240 tussen de rotonde Almereweg en de aansluiting met de N239 afgesloten is, moet het verkeer tijdelijk via de A7, via een route door de dorpen of via een route door Medemblik omrijden. Alleen wanneer aan de ovonde gewerkt wordt zijn grotere omleidingen noodzakelijk. Gelukkig kan verkeer dat van en naar Agriport wil dan de nieuwe rotonde bij de afrit Middenmeer gebruiken. De precieze omleidingen worden in een later stadium in kaart gebracht.

Als gekozen wordt voor het alternatieve ontwerp kan de huidige N-weg waarschijnlijk lange tijd in gebruik blijven terwijl de nieuwe N-weg ernaast aangelegd wordt.

Hoe wordt de omgeving geïnformeerd?

Door inloopbijeenvolgen zoals vandaag, via de projectpagina www.noord-holland.nl/herinrichtingn239n240, de gemeentewebsite en door middel van de nieuwsbrief.

U kunt zich bij de ingang of via de projectpagina inschrijven voor de nieuwsbrief. Deze nieuwsbrief verschijnt als er nieuws te melden is.

Wat kost dit project?

Ongeveer 10,5 miljoen

Opperdoezerpad

Wat is de aanleiding voor eventuele aanpassingen?

Daarvoor zijn meerdere redenen:

- Na jaren zonder ongelukken (in de 19 jaar voor de recente ongevallen zijn geen ongevallen bekend) hebben recent twee zware ongevallen plaatsgevonden.

Landelijk is de richtlijn dat solitaire oversteken op een N-weg ongewenst zijn. Voor overstekende voetgangers en fietsers is het lastig de snelheid en afstand van het naderend gemotoriseerd verkeer in te schatten. Uit recent onderzoek is gebleken dat circa 9% van de gebruikers de situatie verkeerd inschat en daarmee een risico neemt bij het oversteken. Het zicht van de weggebruikers op de fietsers/voetgangers en omgekeerd is (en blijft) slecht (spoorbomen/hekken/hoogteverschillen) ondanks de maatregelen die al zijn genomen

Wat is er al gedaan?

Recent zijn meerdere maatregelen getroffen:

Er zijn gevarenborden (pas op overstekende fietsers) geplaatst

Het grote blauwe bord ten zuiden van het spoor is verder uit de weg gezet (want dit benamt zicht op autoverkeer uit het zuiden)

Er is kanalisatiebelijning aangebracht (streepjes op de weg die de contouren van de fietsoversteek aangeven).

Waarom plaatsen jullie geen hekjes, zodat fietsers moeten afstappen?

Hekjes vormen een risico op het moment dat een groep fietsers wil oversteken. Als een groep fietsers ook aan de overkant van de N240 dan door de hekjes moeten, zijn ze misschien niet op tijd allemaal van de weg af.

Daarnaast moeten de hekjes passeerbaar zijn voor scootmobiel en bakfietsen. Daarvoor is zoveel ruimte nodig dat fietsers niet hoeven af te stappen.

Er is onderzoek gedaan met camera's bij het Opperdoezerpad. Vond het onderzoek plaats omdat het pad weggaat?

Onderzoek vinden plaats om een beter beeld te krijgen van gebruik en mogelijkheden tot verbetering van de veiligheidssituatie.

In dit onderzoek is nagegaan hoeveel overstekers er zijn en of dit te voet of met de fiets was. Tevens is gekeken naar eventuele gevaarlijke oversteken, bijvoorbeeld omdat een fietser dicht voor een naderende auto de weg overstak. Hieruit bleek dat er bij circa 9% van de oversteekbewegingen een risico op een ongeval aanwezig is.

Daarnaast loopt momenteel een tweede onderzoek waarbij zowel buiten als online wordt gevraagd naar:

- waarvoor en door wie het pad wordt gebruikt
- of mensen de oversteek als onveilig ervaren
- welke mogelijkheden ze zien om de oversteek veiliger te maken.

Er is dus nog geen besluit genomen over het wel of niet handhaven van de fietsoversteek. Wel vinden gemeente en provincie dat er iets moet gebeuren.

Met deze en andere informatie kunnen bestuurders van de provincie en de gemeente een afgewogen besluit nemen over de toekomst van het pad. Daar kan uitkomen dat het pad bij de N240 afgesloten wordt, maar ook dat er maatregelen genomen moeten worden om de oversteek veiliger te maken.

Wanneer wordt dat bestuurlijke besluit genomen en hoe wordt de omgeving geïnformeerd?

Voor februari 2025. Via de projectpagina, de nieuwsbrief en lokale media. Mocht worden besloten de oversteek en het fietspad te verwijderen dan is daarvoor een officieel besluit nodig. Hiertegen staan bezwaar en beroep open.

Wat zijn de resultaten van het onderzoek?

Op de inloopbijeenkomst presenteert het onderzoeksbureau Goudappel de eerste resultaten.

Waarom komt er geen fietstunnel onder de N240 door?

Gezien het relatief beperkte gebruik in relatie tot de hoge realisatiekosten is hier destijds (eind 2015) vanaf gezien.

Ook zou de tunnel in een bocht komen te liggen waardoor er geen doorzicht is.

Vanwege de ligging in een donker buitengebied werd een tunnel op deze locatie ook niet als sociaal veilig beschouwd.

Waarom komt er geen fietsbrug over de N240 heen?

Deze mogelijkheid hebben we onderzocht, maar dit lijkt niet doenlijk en wenselijk.

Eerst hebben we gekeken met welke eisen we te maken hebben

Op dit moment ligt het fietspad ongeveer een meter lager dan de N240. Straks komen de N240 en de parallelweg bij de oversteek iets hoger te liggen dan nu het geval is, zodat er een beter zicht over de spoorweg is.

De doorrijhoogte onder deze brug dient 4,80 meter te zijn. Voor de benodigde constructiedikte is 1,20 meter aangehouden. De totaal te overbruggen hoogte is daarmee 7 meter.

Vanwege de grote hoogte is een maximaal hellingpercentage van 1,8% wenselijk. Bij hoogteverschillen boven de 5 meter dient halverwege een rustplateau aanwezig te zijn van minimaal 25 meter. Daarmee wordt de hellinglengte 415 meter. Mogelijk zou de helling iets steiler kunnen worden gemaakt (2%) waarmee deze uitkomt op uit op 350 meter plus 25 meter plateau is 375 meter.

Daarna hebben we in beeld gebracht hoe dit er uit gaat zien

Op onderstaande luchtfoto's is de benodigde lengte van 415 meter uitgezet. Aan de westzijde is dit niet uitvoerbaar vanwege de aansluitende percelen. In dat geval zou een andere oplossing moeten worden gezocht, welke per saldo meer ruimte in beslag zal nemen. Naast de ruimte voor de brug dient het Opperdoezerp pad ook te worden aangesloten op de nieuwe parallelweg. Er zal daarvoor ook meer ruimte noodzakelijk zijn. Als laatste is de vraag of het vanuit ruimtelijke kwaliteit (Welstand) wenselijk is een visueel opvallende brug in het verder vlakke landschap te realiseren.



5.1.2e

Van: 5.1.2e
Verzonden: woensdag 20 november 2024 12:43
Aan: 5.1.2e
Onderwerp: RE: Opmerkingen inloopbijeenkomst, sluipverkeer

Hoi 5.1.2e

Ik zou zeker ook even contact zoeken met het team van de AC de Graafweg..die hadden dezelfde problemen.

5.1.2e

Beleidsadviseur – Mobiliteit

T (06) 5.1.2e

Houtplein 33 2012 DE Haarlem

www.noord-holland.nl
derixb@noord-holland.nl



Van: 5.1.2e @noord-holland.nl>

Verzonden: woensdag 20 november 2024 12:28

Aan: 5.1.2e @noord-holland.nl>; 5.1.2e @noord-holland.nl>; 5.1.2e @noord-holland.nl>; 5.1.2e

5.1.2e @medemblik.nl>

CC: 5.1.2e @noord-holland.nl>

Onderwerp: Opmerkingen inloopbijeenkomst, sluipverkeer

Hoi allen,

‘Voorkom sluipverkeer door Twisk. Inspanning is niet genoeg, resultaatverplichting svp.’

Tja, dus wie bedenkt het winnende plan, waarbij oma en de pakketbezorger wél door Twisk mogen, maar doorgaand verkeer niet. Nou ben ik niet zo heel erg thuis in de verkeersmaatregelen, dus misschien zijn er opties die wel kunnen?

Een trajectcontrole waarbij je een bekeuring krijgt als je te snel aan de andere kant het dorp weer uitrijdt 😊

Ik wil ook best uitleggen dat het gewoon onmogelijk is, maar dan maak ik graag samen een verhaal, waarin we alle mogelijkheden bekeken hebben. Misschien zijn er ook meer mogelijkheden zoals de mevrouw die betonnen bakken op de weg opperde om de snelheid te verlagen, kunnen we de sluiproute zo heel onaantrekkelijk maken?

We hebben nog even, maar ik hoor graag met wie ik de opties zou kunnen bekijken. De aannemer kan natuurlijk ook van alles, maar een resultaatverplichting voor een onmogelijke opdracht kan natuurlijk niet.

Ik zal in elk geval antwoorden dat we de mogelijkheden onderzoeken.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e
5.1.2e
06-5.1.2e

Vrijdag afwezig



5.1.2e

Van: Dorpsraad Opperdoes 5.1.2e@gmail.com>
Verzonden: vrijdag 16 augustus 2024 11:21
Aan: 5.1.2e
CC: 5.1.2e; 5.1.2e@outlook.com; 5.1.2e@dorpsraadtwisk.nl; 5.1.2e
5.1.2e
Onderwerp: Re: project N239/N240 communicatie met team van stadsraad Medemblik en dorpsraden Twisk en Opperdoes

Best allen,

In de eerste plaats 5.1.2e bedankt voor de enthousiaste reactie op het N239/N240 team van de 3 betrokken kernraden !

Welkom aan 5.1.2e

Jullie kunnen op mij rekenen voor de secretariële ondersteuning en communicatie als verbindingsschakel tussen dit team en 5.1.2e die datzelfde doet binnen jullie team!

Ik maak ook graag kennis met Francien om details hierover af te stemmen.

Fijn om zo samen te kunnen bijdragen aan dit project!

Groeten

5.1.2e

secretaris dorpsraad Opperdoes

Dorpsraad Opperdoes KVK nr 80753582

email: 5.1.2e@gmail.com

5.1.2e

Op wo 7 aug 2024 om 13:43 schreef 5.1.2e@noord-holland.nl>:

Beste 5.1.2e

Helemaal top dat jullie zelf dit initiatief hebben genomen! Dat maakt de communicatie voor beiden een stuk gemakkelijker.

Mijn collega @5.1.2e is de omgevingsmanager bij de provincie die verder de afstemming met jullie en de gemeenten zal gaan overnemen. Na de vakantie gaan we een overleg inplannen waarin we de vragen kunnen beantwoorden en onze rollen richting jullie duidelijk zullen maken.

Wij zoeken momenteel een adviesbureau voor het uitzetten van een enquête tbv het Opperdoezerpad. Hopelijk kunnen we tijdens ons komen overleg al kijken hoe we die vragen gaan uitzetten. Die vragen nemen wij vooraf samen met jullie door.

Groeten 5.1.2e

5.1.2e

Beleidsadviseur – Mobiliteit

T (06) 5.1.2e

Houtplein 33 2012 DE Haarlem

www.noord-holland.nl

5.1.2e@noord-holland.nl



Van: Dorpsraad Opperdoes 5.1.2e [redacted] @gmail.com>

Verzonden: maandag 22 juli 2024 21:47

Aan: 5.1.2e [redacted] @noord-holland.nl>

CC: 5.1.2e [redacted] @hotmail.com>; 5.1.2e [redacted] @outlook.com; 5.1.2e [redacted] @quicknet.nl>; 5.1.2e [redacted] @dorpsraadtwisk.nl; 5.1.2e [redacted] @gmail.com>; 5.1.2e [redacted] @hotmail.com>; 5.1.2e [redacted] @hotmail.com>; 5.1.2e [redacted] @gmail.com>; 5.1.2e [redacted] @hotmail.com>

Onderwerp: project N239/N240 communicatie met team van stadsraad Medemblik en dorpsraden Twisk en Opperdoes

Beste 5.1.2e [redacted]

Hiermee leg ik contact i.v.m. de communicatie over de status van het project N239/N240.

De stadsraad Medemblik en de dorpsraden Twisk en Opperdoes hebben een team samengesteld dat graag met jouw projectorganisatie in gesprek zou willen. Doel is hiermee een efficiënte communicatie over en gedurende dit project naar onze bewoners en belanghebbenden te ondersteunen.

Het team bestaat uit:

5.1.2e [redacted] en 5.1.2e [redacted] (Stadsraad Medemblik)

5.1.2e [redacted] en 5.1.2e [redacted] (Dorpsraad Twisk)

5.1.2e [redacted] en 5.1.2e [redacted] (Dorpsraad Opperdoes)

Secretarieel ondersteund door ondergetekende.

Na een eerste verkennend gesprek tussen bovengenoemde personen vinden wij dat nu het moment rijp is om nader in gesprek met jou en je collega's van communicatie te gaan.

Tijdens het webinar 13 november 2023 over dit project, waar ik mocht spreken namens de dorpsraden Twisk en Opperdoes, bleek hoe belangrijk de communicatie naar de bewoners van de drie kernen is en ook naar bedrijven en betrokken agrarische organisaties zoals LTO en Cumela. We staan hier allemaal positief in en willen graag samenwerken. Daarom leek het ons een goed idee dat we als betrokken kernraden samen optrekken met een team, zodat bij de provincie dit een efficiënt aanspreekpunt is naar de kernen Medemblik (stad), Twisk en Opperdoes.

Vragen die nu voorliggen zijn o.a.:

- hoe is de actuele planning van het project?
- hoe ziet het er uit per kern?

- hoe worden de bewoners van de kernen geïnformeerd?
- zijn oplossingen voor knelpunten al in beeld? Zoals kabels aan de oostzijde langs de N240, behoud van de oversteek Opperdoezerpad/ Medemblikkerpad, de route voor agrarisch verkeer via de Koggenrandweg (gemeente Hollands Kroon), omleidingsroutes voor ander verkeer dan bewoners-/bestemmingsverkeer van de twee kernen, borging dat er geen sluipverkeer zal gaan rijden; plaatsen van (tijdelijke) drempels voor snelheidsvermindering e.d. etc.;
- onvoorziene zaken?

We weten dat er door jou en je team al heel veel voorbereidend werk is verzet en we zijn ook blij met de informatie uit eerdere besprekingen. Vandaar dat we nu op deze goede samenwerkingsbasis verder willen gaan! Jouw reactie over hoe verder zie ik met belangstelling tegemoet en zal daar de deelnemers van bovengenoemd team over informeren.

Vriendelijke groet,

5.1.2e 5.1.2e dorpsraad Opperdoes)

Namens de samenwerkende kernraden Twisk, Medemblik en Opperdoes

--

Dorpsraad Opperdoes KVK nr 80753582

email: 5.1.2e @gmail.com

5.1.2e

--

5.1.2e

Van: 5.1.2e
Verzonden: donderdag 22 februari 2024 13:54
Aan: 5.1.2e
CC: 5.1.2e
Onderwerp: RE: Tijdelijke afrit A7

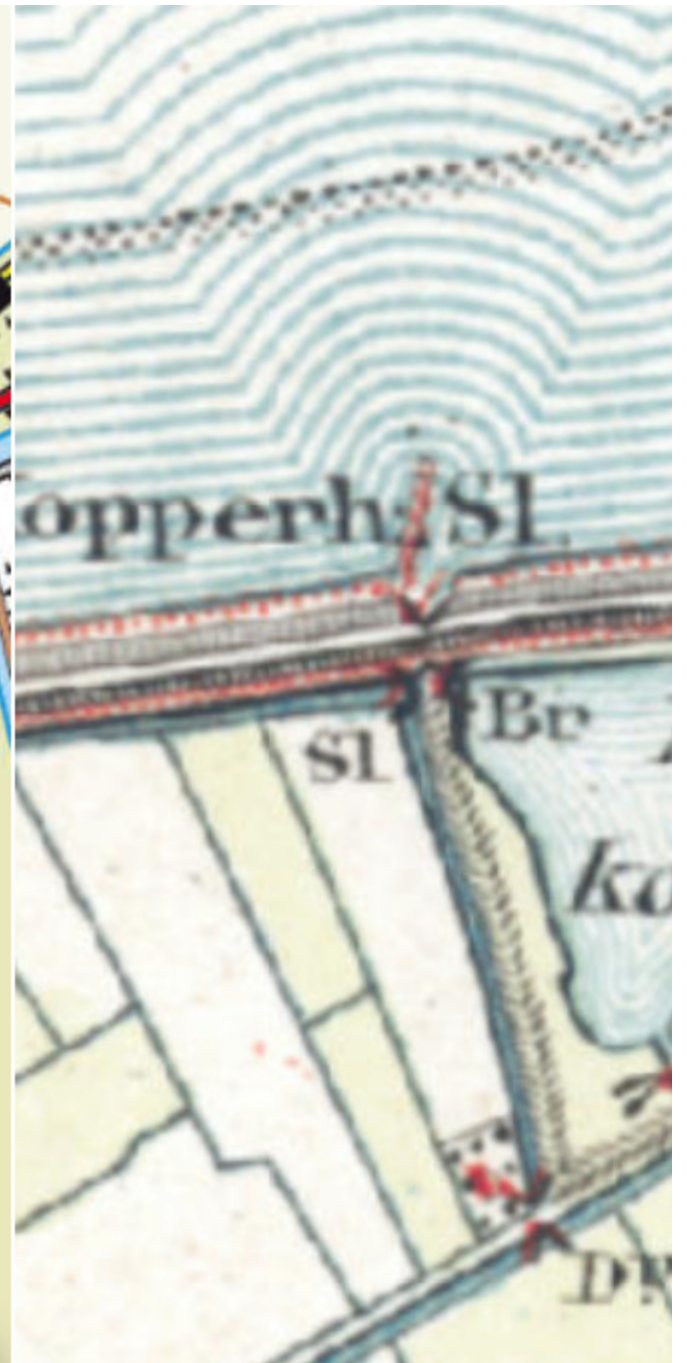
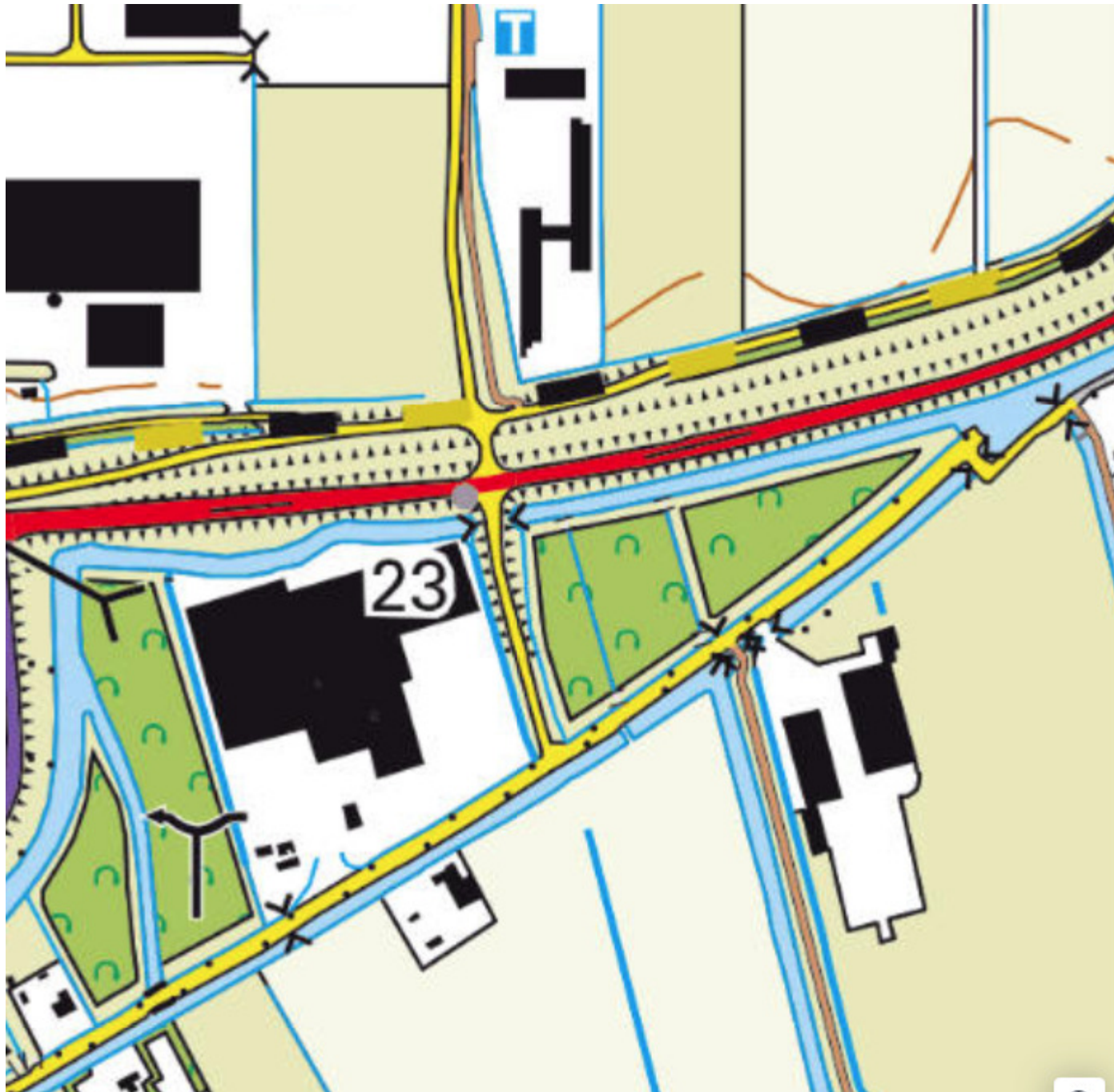
En Coppershorn zou dicht kunnen als we hier een tijdelijke brug oid maken:



Rond 1960 was die aansluiting er:



En leuk om te weten:



Vroeger was die driehoek dus een zgn molenkolk...vandaar dat wij straks mogen gaan zoeken naar die oude molen..

5.1.2e

Beleidsadviseur – Mobiliteit

T (06) 5.1.2e

Houtplein 33 2012 DE Haarlem

www.noord-holland.nl

5.1.2e [@noord-holland.nl](mailto:5.1.2e@noord-holland.nl)



Van: 5.1.2e

Verzonden: donderdag 22 februari 2024 13:45

Aan: 5.1.2e @noord-holland.nl>; 5.1.2e @Noord-Holland.nl>; 5.1.2e @noord-holland.nl>

CC: 5.1.2e @noord-holland.nl>

Onderwerp: Tijdelijke afrit A7

Hoi,

Ik heb bij RWS de vraag uitstaan of een tijdelijke afrit op onderstaande locatie bespreekbaar zou zijn:



Dan kan de toegang naar Agriport aan de zuidzijde in principe dicht. Tbv de bouw voor Apple was dit akkoord bevonden door RWS, maar dat was alleen voor bouwverkeer)

5.1.2e
Beleidsadviseur – Mobiliteit

T (06) 5.1.2e
Houtplein 33 2012 DE Haarlem

www.noord-holland.nl

5.1.2e [@noord-holland.nl](mailto:5.1.2e@noord-holland.nl)



5.1.2e

Van: 5.1.2e (RWS WNN) 5.1.2e @rws.nl>
Verzonden: maandag 26 februari 2024 15:05
Aan: 5.1.2e
CC: 5.1.2e (RWS WNN)
Onderwerp: RE: Tijdelijke afrit A7-Agriport
Bijlagen: 20240226 Inpassing beoogde tijdelijke afrit Medemblik.docx

Beste 5.1.2e

Ik heb op hoofdlijnen gekeken naar of een tijdelijke afrit op die locatie inpasbaar is ten opzichte van andere toe- en afritten in de A7. Het lijkt erop dat een tijdelijke afrit hier inpasbaar moet zijn omdat de afstand tot andere aansluitingen (ruim) voldoende is. Zie ook de nadere uitwerking in de bijlage. Natuurlijk kan er pas definitief groen licht komen als er een nader ontwerp is uitgewerkt. Met dat nader ontwerp kan aangetoond worden dat er ook aan andere ontwerpeisen zoals voldoende zicht op afrit en kruispunt, voldoende doorstroming op kruispunt en voldoende deceleratielengte op afrit, wordt voldaan. Maar op dit moment is er in ieder geval geen belemmering om een tijdelijke afrit op deze locatie nader te onderzoeken.

Vriendelijke groeten,

5.1.2e
 Adviseur Verkeer en Vervoer

.....
Rijkswaterstaat WNN

bezoek: Surinamepad 90 | 2035 VS Haarlem
 post: Postbus 2232 | 3500 GE Utrecht

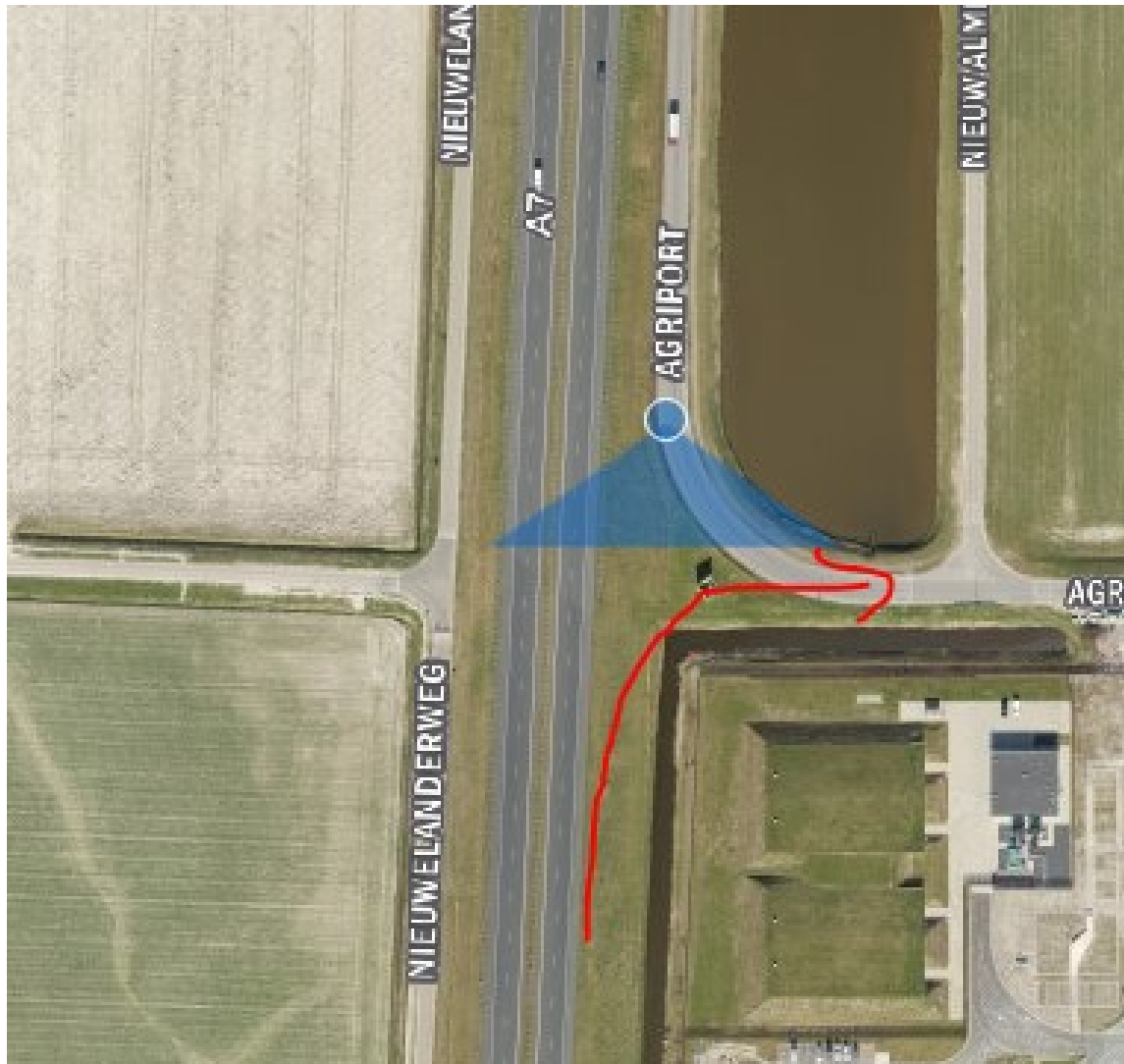
.....
M 06 5.1.2e
 5.1.2e @rws.nl
www.rijkswaterstaat.nl

.....
Water. Wegen. Werken. Rijkswaterstaat.

Van: 5.1.2e @noord-holland.nl>
Verzonden: donderdag 22 februari 2024 13:44
Aan: 5.1.2e (RWS WNN) 5.1.2e @rws.nl>
Onderwerp: Tijdelijke afrit A7-Agriport

Beste 5.1.2e

We zijn nog vroeg in de planvorming maar ik wilde wel graag alvast vragen of het mogelijk zou zijn een tijdelijke afrit te maken vanaf de A7 naar Agriport:



Het maken van de reconstructie bij afrit 11 is een hele uitdaging vanwege ontbreken van ruimte, hoogteverschillen en de monumentale dijk. Zou bovenstaande tijdelijke afrit bespreekbaar/mogelijk zijn? Dan zouden we daarmee een groot deel van het kruisend zwaar verkeer kwijt zijn binnen het werkvak.

Ik hoor graag van jou.

5.1.2e
Beleidsadviseur – Mobiliteit

T (06)5.1.2e
Houtplein 33 2012 DE Haarlem

www.noord-holland.nl
5.1.2e@noord-holland.nl



Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend. Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

Inpassing beoogde tijdelijke afrit Medemblik/Agriport t.o.v. andere discontinuïteiten

De spitse punt van het puntstuk van de toerit 11 op de rijbaan richting het noorden ligt ongeveer bij hmp 43,4.

De beoogde tijdelijke afrit zou ter hoogte van hmp 45,2 aan moeten sluiten op het gemeentelijke wegennet. De afrit zelf heeft natuurlijk ook lengte nodig. De lengte die nodig is bestaat uit twee onderdelen. Het eerste deel is de deceleratielengte, het tweede deel is de benodigde wachtrijlengte.

Voertuigen die de snelweg verlaten moeten op een veilige manier hun snelheid kunnen verminderen. Omdat de vormgeving van de nieuwe afrit waarschijnlijk erg gestrekt is (om bestaande bebouwing te ontwijken) spelen bogen geen rol bij het bepalen van de deceleratielengte. In plaats daarvan moet als uitgangspunt het einde van de wachtrij voor het kruispunt met het gemeentelijke weg gebruikt worden. Hier moet de snelheid van voertuigen van de snelweg veilig tot 0 km/u teruggebracht zijn. De daarvoor benodigde deceleratielengte volgt uit de formule (zie pag. 121 van ROA 2019):

$$L_d = \frac{v_0^2 - v_a^2}{256 * \left(\frac{d}{g} + \frac{p}{100} \right)}$$

Hierin is:

- L_d : deceleratielengte (m);
- v_0 : ontwerpsnelheid van de doorgaande rijbaan (km/u), waarbij voor hoofdbanen met 120 km/u gerekend wordt;
- v_a : ontwerpsnelheid van de afbuigende rijbaan (km/u);
- d : vertraging van het voertuig (comfortabel, gas loslaten: 1,5 m/s², hard: 2,5 m/s²);
- g : zwaartekrachtversnelling (9,8 m/s²);
- p : gemiddeld hellingspercentage van de weg (in %), positief bij stijging.

Voor v_0 geldt in dit geval 120km/u (hoofdrijbaan A7)

Voor v_a geldt in dit geval 0 km/u, de snelheid aan het einde van de wachtrij.

Voor p is de waarde -0,1% aangenomen. De A7 ligt iets hoger dan de weg waar op wordt aangesloten, dus de afrit zal een neerwaartse helling kennen. Hoe sterk deze helling is blijkt pas bij een nadere uitwerking, maar omdat hoogteverschil klein is zal de helling niet steil zijn.

In het scenario van op tijd uitvoegen en rustig afremmen (remvertraging 1,5 m/s²) is een deceleratielengte van 370 meter nodig. Dit is inclusief de lengte van de uitvoegstrook.

In het scenario van laat uitvoegen en hard afremmen (remvertraging 2,5 m/s²) is een deceleratielengte van 221 meter nodig vanaf de punt van het puntstuk.

Aangenomen dat de lengte van de wachtrij zelf nog zo'n 100 meter is, is er tussen kruispunt en punt puntstuk een afstand van 221 + 100 = 321 meter nodig. Gegeven dat het kruispunt ter hoogte van hmp 45,2 ligt, zou het puntstuk dan ter hoogte van hmp 44,9 komen te liggen. De afstand tussen de bestaande toerit en de beoogde tijdelijke afrit is dan 44,9 - 43,4 = 1,5 kilometer.

Volgens de ROA 2019 is er tussen een toerit en een daarop volgende afrit minimaal 1.100 meter nodig, zie ROA 2019 tabel 6.5. Deze afstand is nodig om ervoor te zorgen dat de turbulentie in de verkeersstromen bij de toerit en bij de afrit elkaar niet gaan overlappen. De daadwerkelijke afstand van 1.500 meter voldoet dus aan de eis dat er minimaal 1.100 meter beschikbaar moet zijn.

Verder stroomafwaarts is de eerstvolgende discontinuïteit de afrit 12 Middenmeer. De scherpe punt van het puntstuk ligt ter hoogte van hmp 49,8. Ten opzichte van het puntstuk van de beoogde tijdelijke afrit is de afstand dus: 49,8 - 44,9 = 4,9 kilometer. Volgens de ROA 2019 is een afstand van 700 meter nodig. Er wordt dus ruim aan deze eis voldaan.

De beoogde tijdelijke afrit lijkt ten opzichte van overige discontinuïteiten dus inpasbaar. Wat dat betreft is er dus geen bezwaar om dit idee nader uit te werken. Pas met een nader uitgewerkt ontwerp is definitief te zeggen of de tijdelijke afrit inpasbaar is.

5.1.2e

Van: 5.1.2e
Verzonden: dinsdag 5 maart 2024 11:20
Aan: 5.1.2e
CC: 5.1.2e
Onderwerp: RE: Verkenning tijdelijke afrit A7-Agriport A7

Hoi 5.1.2e

Bedankt voor de snelle en positieve reactie.

Om een definitief akkoord te krijgen van RWS en jullie zal een ontwerp worden gemaakt die aan beiden wordt voorgelegd. De regels van RWS zijn (terecht) erg streng om filevorming en spookrijden te voorkomen.

De vluchtstrook zal als uitvoegstrook worden gebruikt heb ik begrepen, dat is om diverse redenen op dit deel van de A7 toegestaan. Dus er komt geen strook naast de huidige weg. Ik schat in dat die tijdelijke aansluiting er dan minimaal 1 jaar blijft liggen

Nu RWS en HK in beginsel positief staan tegenover de verkenning van deze optie zal ik dit meegeven aan onze uitvoerende sector. Zij zullen deze optie dan verder gaan uitwerken in de volgende fase.

5.1.2e

Beleidsadviseur – Mobiliteit

T (06) 5.1.2e

Houtplein 33 2012 DE Haarlem

www.noord-holland.nl

5.1.2e@noord-holland.nl



Van: 5.1.2e@hollandskroon.nl>

Verzonden: dinsdag 5 maart 2024 10:50

Aan: 5.1.2e [redacted]@noord-holland.nl>

Onderwerp: RE: Verkenning tijdelijke afrit A7-Agriport A7

Hey 5.1.2e

Hieronder de reactie van Hollands Kroon:

Vanuit RO:

- Als de tijdelijke weg daar wordt gerealiseerd is er een omgevingsvergunning nodig waarbij van het omgevingsplan wordt afgeweken (bopa). Door hoort ook een motivering bij (vergelijkbaar met de oude ruimtelijke onderbouwing). Inhoudelijk ziet 5.1.2e op voorhand geen belemmeringen om deze te kunnen verlenen.
- Afhankelijk van de lengte van de (tijdelijke) nieuwe infrastructuur is een bindend advies van de raad nodig: <https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR705305>

Vanuit Verkeer/Beheer:

- Het verkeer op onze wegen is geen probleem qua intensiteiten.
- Het moet een T-splitsing worden, verkeer moet beide zijdes op kunnen rijden. Doorgaand verkeer moet mogelijk blijven.
- Hoe ophoping verkeer op de afrit voorkomen? Is er genoeg ruimte in de berm om lange afrit te maken?
- Hoe gaan we voorkomen dat verkeer per ongeluk de afrit gebruikt om de A7 op te komen? We willen spookrijders voorkomen!

Met vriendelijke groet,

5.1.2e
5.1.2e



0885.1.2e

U bereikt mij op maandag, dinsdag, woensdagochtend en donderdag.

Van: 5.1.2e [redacted]@noord-holland.nl>

Verzonden: maandag 26 februari 2024 15:41

Aan: 5.1.2e [redacted]@agriporta7.nl>; 5.1.2e [redacted]@hollandskroon.nl>; 5.1.2e [redacted]@hollandskroon.nl>

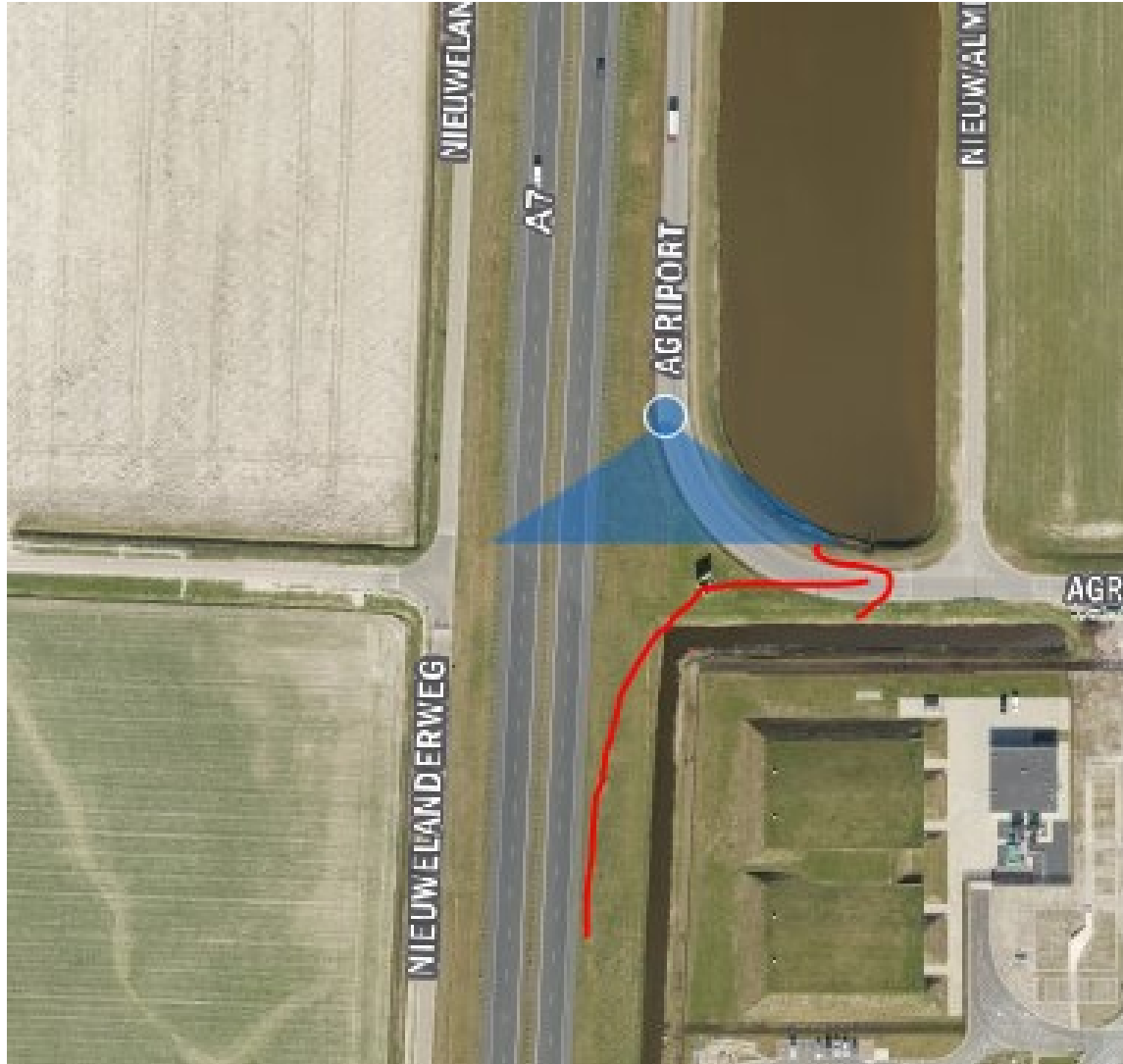
Onderwerp: Verkenning tijdelijke afrit A7-Agriport A7

[EXTERN]

Dit bericht is afkomstig van een externe organisatie. Wees voorzichtig bij het openen van bijlagen of het klikken op links, vooral van onbekende afzenders.

Beste allen,

In een **eerste verkenning** naar mogelijke omleidingsroutes tijdens de reconstructie bij Agriport/N239/A7 heb ik aan jullie de vraag of een tijdelijke afrit op onderstaande locatie tot problemen zou leiden of dat dit een uit te zoeken optie zou zijn. Dit is dus voor al het verkeer vanuit de richting Amsterdam naar Agriport A7:



Deze optie zou het verkeer uit het project halen dat alle verkeersstromen kruist en daardoor mogelijk meer ruimte geven aan een aannemer om sneller alles te realiseren. RWS heeft laten weten dat deze locatie een haalbare optie zou zijn, mits we deze uiteraard verder uit gaan werken. Maar qua locatie zou het kunnen in relatie tot remafstanden en opstellengtes etc.

Ik hoor graag jullie op- en aanmerkingen.

Alvast bedankt.

5.1.2e
Beleidsadviseur – Mobiliteit

T (06) 5.1.2e
Houtplein 33 2012 DE Haarlem

www.noord-holland.nl
5.1.2e@noord-holland.nl



Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend. Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

Van: 5.1.2e
Aan: 5.1.2e
Cc: 5.1.2e
Onderwerp: RE: Verzoek: afstemmen planning uitvraag fasering en Aerius
Datum: maandag 13 november 2023 15:44:00
Bijlagen: [Vragen voor PNH met antwoorden.docx](#)
[image001.jpg](#)
[image003.png](#)
[image004.png](#)

Beste 5.1.2e,

Hierbij onze reacties.

Groeten 5.1.2e

5.1.2e

Beleidsadviseur – Mobiliteit

T (06) 5.1.2e

Houtplein 33 2012 DE Haarlem

www.noord-holland.nl

5.1.2e [@noord-holland.nl](mailto:5.1.2e@noord-holland.nl)



Van: 5.1.2e

Verzonden: vrijdag 10 november 2023 15:14

Aan: 5.1.2e

CC: 5.1.2e

Onderwerp: RE: Verzoek: afstemmen planning uitvraag fasering en Aerius

Beste 5.1.2e,

Zoals toegezegd onze vragen n.a.v. jullie uitvraag.

Vriendelijke groet,

5.1.2e

Adviseur Duurzame Mobiliteit

T +316 5.1.2e | E 5.1.2e [@rhdhv.com](mailto:5.1.2e@rhdhv.com) | W www.royalhaskoningdhv.com

HaskoningDHV Nederland B.V., a company of Royal HaskoningDHV | Reg. no 56515154 | Postbus 94241, 1090 GE | Contactweg 47, 1014 AN Amsterdam, Nederland



Van: 5.1.2e [@noord-holland.nl](mailto:5.1.2e@noord-holland.nl)>

Verzonden: donderdag 2 november 2023 15:09

Aan: 5.1.2e [@rhdhv.com](mailto:5.1.2e@rhdhv.com)>

CC: 5.1.2e [@rhdhv.com](mailto:5.1.2e@rhdhv.com)>; PNHROKperceel2

5.1.2e [@rhdhv.com](mailto:5.1.2e@rhdhv.com)>; 5.1.2e [@noord-holland.nl](mailto:5.1.2e@noord-holland.nl)>

Onderwerp: RE: Verzoek: afstemmen planning uitvraag fasering en Aerius

Beste 5.1.2e

Dat is wat mij betreft akkoord.

Groeten ^{5.1.2e}
5.1.2e
Beleidsadviseur – Mobiliteit

T (06) ^{5.1.2e}
Houtplein 33 2012 DE Haarlem

www.noord-holland.nl

^{5.1.2e} [@noord-holland.nl](mailto:5.1.2e@noord-holland.nl)



Van: ^{5.1.2e} [@rhdhv.com](mailto:5.1.2e@rhdhv.com)>

Verzonden: donderdag 2 november 2023 13:09

Aan: ^{5.1.2e} [@noord-holland.nl](mailto:5.1.2e@noord-holland.nl)>

CC: ^{5.1.2e} [@rhdhv.com](mailto:5.1.2e@rhdhv.com)>; PNHROKperceel2

^{5.1.2e} [@rhdhv.com](mailto:5.1.2e@rhdhv.com)>; ^{5.1.2e} [@noord-holland.nl](mailto:5.1.2e@noord-holland.nl)>

Onderwerp: Verzoek: afstemmen planning uitvraag fasering en Aerius

Urgentie: Hoog

Beste ^{5.1.2e}

We hebben bijgevoegde uitvraag ontvangen. ^{5.1.2e} (cc) gaat deze klus oppakken. Ik blijf tot mijn verlof wel betrokken bij het opstellen van de offerte.

Ik zie geen duidelijke deadline, maar de voorgestelde startdatum van 24 november is gezien de complexiteit en noodzakelijke afstemming met jullie te krap. Daarom wil ik graag het volgende voorstellen:

- Uiterlijk 10 november sturen we onze vragen op n.a.v. de uitvraag;
- Tijdens het ketenteamoverleg van 20 november bespreken we jullie antwoorden op onze vragen;
- Uiterlijk 1 december dienen we onze definitieve offerte in.

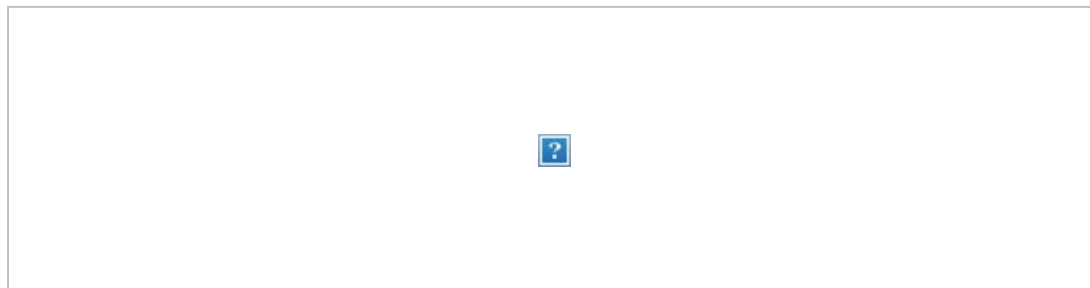
Ben jij akkoord met dit voorstel?

Vriendelijke groet,

^{5.1.2e}
Adviseur Duurzame Mobiliteit

T +316 ^{5.1.2e} | E ^{5.1.2e} [@rhdhv.com](mailto:5.1.2e@rhdhv.com) | W www.royalhaskoningdhv.com

HaskoningDHV Nederland B.V., a company of Royal HaskoningDHV | Reg. no 56515154 | Postbus 94241, 1090 GE | Contactweg 47, 1014 AN Amsterdam, Nederland



This email and any attachments are intended solely for the use of the addressee(s); disclosure or copying by others than the intended person(s) is strictly prohibited. If you have received this email in error, please treat this email as confidential, notify the sender and delete all copies of

the email immediately

This email and any attachments are intended solely for the use of the addressee(s); disclosure or copying by others than the intended person(s) is strictly prohibited. If you have received this email in error, please treat this email as confidential, notify the sender and delete all copies of the email immediately

Vragen n.a.v. uitvraag fasering en stikstofberekening

Nr.	Onderwerp	Vraag	Reactie
1	Budget	Wat is het budget voor deze opdracht? Afhankelijk van uw beantwoording op onze vragen we u rekening te houden met circa 30.000 tot circa 40.000 euro.	Wij rekenen op een scherpe offerte, rekening houdend met een 1-op-1 uitvraag. Onze inschatting is dat het onder de 30.000 euro moet passen.
2	Resultaat	U vraagt om een duidelijke memo met faseringstekeningen. Wat verstaat / verwacht u van de tekening en het detailniveau? Bijvoorbeeld GoogleMaps plaatjes met gekleurde lijnen per fase of detail tekeningen met bebording e.d.? (SO of VO)	A) Google maps plaatjes met gekleurde lijnen volstaan in deze fase. B) korte beschrijving van verkeersfasering C) toets op beschikbare ruimte voor fasering in principe dwarsprofiel(en) D) indicatie gevolgen voor verkeerstromen, afsluitingen en omleidingen
3	Resultaat	Bij gevraagde resultaten staat een memo conform de wettelijke regels. Slaat dit op stikstof of ook op de faseringvraag?	Stikstof. Ten aanzien van verkeersmaatregelen minimaal CROW96B
4	Resultaat	T.a.v. de haalbare uitvoeringsplanning. Is er inzicht in alle werkzaamheden en moeten we dan ook rekening houden met procedures van vergunningen etc.? Of alleen op basis van de inhoudelijke werkzaamheden?	Het gaat om de werkzaamheden buiten (productie en verkeer). Daarbij moeten de bedachte maatregelen wel uitvoerbaar zijn en voldoen aan de landelijk bekende richtlijnen. Het gaat niet om de te doorlopen procedures en vergunning.
5	Uitgangspunten en omgevingsmanagement	Wat zijn de uitgangspunten voor fasering? Moeten we bij partners (RWS, Agriport, gemeenten, HHNK, dorpsraden) nog meer eisen en wensenlijstje ophalen aangaande de fasering?	Nee dat hoeft niet. Het is bekend dat de dorpsraden het vooral belangrijk vinden dat sluipverkeer beperkt wordt en Agriport zal de bereikbaarheid van het bedrijventerrein belangrijk vinden.
6	Stikstof	Dienen wij rekening te houden met een gesprek (samen met provincie) met de Omgevingsdienst om de resultaten te bespreken? Tijdens dit worden de risico's en eventueel mitigerende maatregel	Nee
7	Planning	Er staat dat de opdracht gereed moet zijn op 28 februari 2023. Wij verzoeken u de planning aan te passen naar 'zo snel als mogelijk'. T.a.v. de planning geven we u het volgende mee: <ul style="list-style-type: none"> • Er kan pas worden gestart met de fasering als het VO en bijbehorende SSK van de eindsituatie definitief zijn. • Er kan pas worden gestart met de stikstofberekeningen voor de aanlegfase als duidelijk is hoe de fasering er uit komt te zien • De wachttijd voor stikstofberekeningen bedraagt circa 18 weken na schriftelijke opdrachtverlening. De doorlooptijd van de stikstofberekeningen bedraagt na ontvangst van de juiste uitgangspunten circa 4 tot 6 weken. 	Zo snel als mogelijk geeft ons geen vat op de opdracht. Wij verzoeken RHDHV dit zsm in te plannen. Gezien de "diepte" van de gevraagde berekeningen hopen wij dat het ergens tussen past. Voor PNH is de uitkomst bepalen of het project wel of geen doorgang kan vinden en er is politieke druk om hierover zsm helderheid te geven. Graag daarom een haalbaar voorstel met datum begin 2024.
8			
9			

10			

Van: 5.1.2e
Aan: 5.1.2e
Cc: 5.1.2e
Onderwerp: RE: Weekendafluiting N239
Datum: donderdag 12 september 2024 09:01:25
Bijlagen: [image002.jpg](#)
[image003.png](#)
[image001.jpg](#)

Goedemorgen,

Interessante steekproef.

De verschillen heen en terug zijn wel te beredeneren.

Bij een langere duur van omleiden is wellicht wat meer te sturen en ontstaat ook gewenning. Voor lange duur verkeersregelaars is geen optie. Ik weet ook niet in hoeverre die nu zijn ingezet.

Duidelijk is in ieder geval dat er nogal wat verkeer op plekken komt waar dat niet of minder wenselijk is bij hele of gedeeltelijke afsluiting van rijrichtingen.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e
Technisch Manager



Beheer & Uitvoering Realisatie Infrastructurele Projecten

[Houtplein 33](#)
[2012 DE Haarlem](#)
[Postbus 3007](#)
[2001 DA Haarlem](#)

M: 5.1.2e
E: 5.1.2e@noord-holland.nl
W: www.noord-holland.nl

Van: 5.1.2e@noord-holland.nl>
Verzonden: woensdag 11 september 2024 09:42
Aan: 5.1.2e@noord-holland.nl; 5.1.2e@noord-holland.nl>
CC: 5.1.2e@noord-holland.nl>
Onderwerp: FW: Weekendafluiting N239

Hi heren,

Onderstaande mail kreeg ik gisteren van 5.1.2e Interessante info. Ik heb nog even

gevraagd of er ook cijfers zijn over de noordelijke omleiding.

Net als Medemblik hebben wij ook geen meldingen in en na het weekeinde ontvangen. Alleen van tevoren heb ik 2 inwoners van Twisk gesproken die vreesden voor veel extra verkeer.

Goed om mee te nemen naar de twee grotere werken. Als het mogelijk is om het verkeer op de weg te houden lijkt me dat heel veel gunstiger dan extra maatregelen (lees verkeersregelaars).

Mocht jullie nog iets opvallen dan hoor ik het graag.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

5.1.2e

065.1.2e

Vrijdag afwezig



Van: 5.1.2e @medemblik.nl>

Verzonden: dinsdag 10 september 2024 16:12

Aan: 5.1.2e @noord-holland.nl>; 5.1.2e @Noord-Holland.nl>

Onderwerp: Weekendafluiting N239

Goedemiddag 5.1.2e

Afgelopen weekend zijn door de provincie de twee plateaus aangelegd op de N239. De verkeersomleiding was nogal omrijden en dit was een goede voorproef voor de langere afsluiting bij aanpak van de kruising.

Ik heb met behulp van Tomtom move het gebruik van de omleiding en alternatieve routes in beeld gebracht. Deze bevindingen kunnen we meenemen voor de langere afsluiting. Zie de data als globale cijfers. Of het nu 35% of 30% is, is niet erg relevant. Het gaan vooral om de grote lijnen. In grote lijnen valt dan het volgende op:

A7 > Medemblik

- In een normale situatie maakt 95%+ gebruik van de N239, overig verkeer gaat een andere route (wellicht een bestemming tussendoor, of is bezorger, of een andere reden)

- In de tijdelijke situatie waarbij de kruising was afgesloten:
 - Minder dan 15% maakt gebruik van de omleidingsroute via Westfrisiaweg
 - Ca. 30% maakt gebruik van een sluiproute via de Broerdijk/Opperdoes
 - Ca. 30% maakt gebruik van de Koggerandweg (gem. HK).
 - Minder dan 10% rijdt door Twisk

Medemblik > A7

- In een normale situatie maakt 95%+ gebruik van de N239, overig verkeer gaat een andere route (wellicht een bestemming tussendoor, of is bezorger, of een andere reden)
- In de tijdelijke situatie waarbij de kruising was afgesloten:
 - Ca. 25% maakt gebruik van de omleidingsroute via Westfrisiaweg. Dit is dus meer dan de route andersom
 - Ca. 20% maakt gebruik van een sluiproute via de Broerdijk/Opperdoes
 - Ca. 30% maakt gebruik van de Koggerandweg (gem. HK).
 - Ca. 12% rijdt door Twisk

Kanttekening: percentages komen niet uit op 100%. Er verdwijnt ook verkeer via andere kleinere routes en het blijft een meting uit een korte meetperiode (slechts 1 weekend).

De omleidingsroute wordt dus niet erg goed benut en er is zeker sprake van sluihverkeer, maar is richting de A7 populairder dan richting Medemblik. Het lijkt me goed om voor de toekomstige langere afsluiting aanvullende maatregelen te nemen om de omleidingsroute te stimuleren en de sluiproutes te ontzien.

Extra aandachtspunt hierbij is ook dat de meetperiode in het weekend is. Het beeld op een werkdag zal m.i. ongunstiger zijn (maar dat kunnen we niet toetsen want de weg was toen niet afgesloten).

Je kunt de Tomtom link zelf bekijken via:

<https://od.tomtom.com/share/479452268879276450?t=7a660b19-ad29-4f9f-b19d-325f422f25a9>

Overigens hebben we (nog) geen klachten ontvangen over sluihverkeer. Wellicht omdat dit een periode van korte duur was en de verkeersintensiteit in het weekend een stuk lager ligt dan op een werkdag. Ik kan me voorstellen dat dit tijdens de langere afsluiting wel tot klachten leidt, als dezelfde routes worden gebruikt.

Ben benieuwd hoe jullie hier naar kijken!

Met vriendelijke groet,

5.1.2e
5.1.2e

Telefoon (0229) 855.1.2e
 Mobiel +31 5.1.2e
 E-mail 5.1.2e @medemblik.nl

Website www.medemblik.nl
Adres Dick Ketlaan 21
Postcode 1687 CD Wognum



5.1.2e

Van: N239-N240 5.1.2e @noord-holland.nl>
Verzonden: woensdag 20 november 2024 13:28
Aan: 5.1.2e @quicknet.nl
Onderwerp: Vraag inloopbijeenkomst

Beste mevrouw 5.1.2e

Op de inloopbijeenkomst en op het reactieformulier noemde u de mogelijkheid om betonnen bakken op de Gangwerf in Twisk te plaatsen om zo de snelheid uit het verkeer te halen en de sluiproute onaantrekkelijker te maken.

Ik kan nu nog niet zeggen of dit gaat gebeuren, maar we nemen de mogelijkheid zeker mee.

Het is ingewikkeld om sluihverkeer te voorkomen, omdat mensen toch vaak de meest directe route zullen willen nemen. Daarnaast is het moeilijk om onderscheid te maken tussen mensen die wel toegang moeten hebben, zoals bewoners, bezorgers en bezoek en mensen die naar de A7 of naar Medemblik willen. Voorafgaand aan de werkzaamheden zullen alle mogelijke maatregelen om sluihverkeer te voorkomen onderzocht worden in overleg met de gemeente.

Als we meer weten over de maatregelen, zullen we dat via de nieuwbrief delen.

Helaas kan ik u op dit moment niet meer informatie hierover geven. Mocht u nog andere vragen of opmerkingen hebben, mail ze dan vooral.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

5.1.2e

Vrijdag afwezig



5.1.2e

Van: 5.1.2e
Verzonden: dinsdag 21 maart 2023 09:51
Aan: 5.1.2e
Onderwerp: wensen en opmerkingen Dorpsraad Twisk

Hallo 5.1.2e en 5.1.2e

De dorpsraad Twisk wil graag je presentatie ontvangen, 5.1.2e Wil jij die mailen aan de secretaris: 5.1.2e @hotmail.com?

Gisteravond tijdens de jaarvergadering van de Dorpsraad Twisk zijn de volgende opmerkingen gemaakt:

5.1.2e

Doel: geen files meer van, naar en op de A7. Verbetering verkeersveiligheid. Ruimte voor landbouwverkeer.

Plannen voor kruisingen A7 en Agriport/Hartog – bestuurlijk akkoord voor de zomer

Gat in de Westfriesedijk bij Agriport/Hartog wordt drie keer zo breed

Er is een plan voor ontsluiting van Agriport aan de noordzijde, naar de A7.

Er komt een nieuw gat in de Westfriesedijk om de N240 via een ovatonde te laten aansluiten op de Koggenrandweg achter de dijk.

De provincie is zelf bevoegd gezag voor de vergunningverlening voor deze ingrepen aan de dijk.

Deze plannen voor N239/N240 worden door 'alle overheden' gedragen.

Er komt een vast aanspreekpunt tijdens het vervolproces (van BU)

Er komen nog informatieavonden en formele inspraakmogelijkheden (o.a. bij ruimtelijke procedure)

De aannemer bepaalt 'de fasering' en ook het verkeersplan. Als voorwaarde geeft PNH mee dat er geen extra verkeer door de dorpen mag gaan rijden.

Het bouwverkeer van Molenblik mag niet via de kruising Agriport/N239. Als de nieuwe huizen bewoond worden, zijn de werkzaamheden aan de weg ook afgerond. Met dat extra verkeer is rekening gehouden.

Dorpsbewoners:

Waarom een fietsoversteek en geen fietstunnel bij de kruising Agriport/Hartog?

Het vergroten van het gat in de dijk bij Agriport en het maken van een doorsteek bij N240 is aantasting van het monument.

Waarom is een golfslagberekening nodig? De gaten in de dijk worden groter. Als er ooit weer water in de Wieringermeer komt, spoelt het zo door de dijk.

Koggenrandweg is te smal voor het huidige landbouwverkeer. Wat heeft die doorsteek dan voor zin?

Wij maken ons ongerust over sluijverkeer tijdens de werkzaamheden. Nu al sluijverkeer door het dorp en ook over de Zuiderweg om de verkeerslichten bij Agriport/Hartog te omzeilen.

Waarom laat PNH dat aan de aannemer over?

Hoe kan het dat RWS bepaalt dat er geen extra afslag bij Agriport komt? Dan zou je dit hele ingewikkelde plan (en jarenlang overlast) niet nodig hebben.

Agriport heeft maar één ontsluiting.

Bij de Westfriesevaart ligt alles al klaar

Hoeveel meer auto's kunnen er door deze plannen over de N239 rijden zonder file?

Ik wil nu snel aan de slag met in ieder geval de webpagina. Daar heb ik nog wel informatie van jullie voor nodig. Het liefst spreek ik daarvoor een keer fysiek af. Zijn er vaste dagen waarop jullie op het Houtplein zijn?

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Aanwezig op maandag, dinsdag, woensdag en donderdag

06-5.1.2e

Provincie Noord-Holland

Houtplein 33, 2012 DE Haarlem



5.1.2e

Van: 5.1.2e
Verzonden: maandag 5 juni 2023 10:06
Aan: 5.1.2e; Servicepunt Provincie Noord-Holland; 5.1.2e
CC: 5.1.2e@gmail.com; 5.1.2e@gmail.com; 5.1.2e
Onderwerp: RE: Aanbesteding ontsluiting Agriport A7 en reconstructie kruispunten N239/ op- en afritten A7

Geachte heer, mevrouw,

Bedankt voor uw mail waarin u uw zorgen aangeeft over de uitvoeringsfase van het genoemde project. Wij hebben deze eerder al vernomen van de voorzitter, 5.1.2e, en voor het vervolg genoteerd.

Het project staat bij de provincie nog in de zogenaamde Studiefase. Wij werken momenteel aan de overdracht van het project naar de Planfase waarin het aanbesteding gereed wordt gemaakt. Naar verwachting gaat die fase minimaal 2 jaar duren. In die fase moet ook de benodigde ruimtelijke procedure worden gevolgd. Pas aan het eind van die fase wordt het project aanbesteed. Wij zullen beide dorpsraden nauw betrekken bij het vervolgproces. De routes mbt het bouwverkeer en het voorkomen van sluipverkeer spelen nu dus nog niet mbt dit project, maar komen pas in de laatste fase van de genoemde 2 jaar (schatting 2025) aan bod.

Ik hoop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Mvgr

5.1.2e

5.1.2e
Beleidsadviseur – Mobiliteit

T (06) 5.1.2e
Haarlem

www.noord-holland.nl
5.1.2e@noord-holland.nl

Van: 5.1.2e

Verzonden: zondag 4 juni 2023 17:56

Aan: Servicepunt Provincie Noord-Holland ; 5.1.2e

CC: 5.1.2e @gmail.com' ; 5.1.2e @gmail.com; 5.1.2e

Onderwerp: Aanbesteding ontsluiting Agriport A7 en reconstructie kruispunten N239/ op- en afritten A7

Geachte heren, dame,

U heeft in uitvoering genomen de ontsluiting Agriport A7 en reconstructie kruispunten N239/ op - en afritten A7, gemeenten Medemblik en Hollands Kroon met als partners Medemblik, Hollands Kroon, RWS, met als planning / mijlpalen realisatie 2026.

De commissie verkeer van de dorpsraad Twisk (gemeente Medemblik) heeft mij gevraagd met u in contact te treden teneinde te bewerkstelligen dat in het programma van eisen voor de aanbesteding van het hierboven genoemde project hoge prioriteit wordt gegeven aan de voorwaarde/eis om een zorgvuldig afzettings- en omleidingsplan waardoor er voor de nabije omgeving, waaronder Twisk en Opperdoes, geen extra verkeersoverlast zal optreden. Nog recentelijk moest immers worden geconstateerd dat bij werkzaamheden aan de A.C. de Graafweg grote overlast ontstond in de dorpen Sijbekarspel, Opmeer, Spanbroek en Wadway.

Nu de werkzaamheden aan de N239 en de op- en afritten van de A7 van een aanzienlijke omvang en langdurig zullen zijn moet verwacht worden dat zonder een zorgvuldig afzettings- en omleidingsplan langdurig een grote druk op sluiptwegen in de omliggende dorpen van het werk, waaronder Twisk, zal ontstaan. Nu al wordt de niet ongevaarlijke en smalle Dorpsweg te veel gebruikt als sluiptweg van en naar de A7 en "verdwaalt" doorgaand, ook internationaal, vrachtwagenverkeer alhier. Dit is des te schadelijker nu elke passerende vrachtwagen de slecht

gefundeerde Rijksmonumenten die op dezelfde zandplaat staan als de Dorpsweg ernstig schudden. Graag vraag ik u voor uw beeldvorming via googlemaps de situatie te bekijken van de Dorpsweg en Zuiderweg te Twisk en van het Westeinde te Opperdoes.

Ons verzoek is dat u in het programma van eisen voor de aanbesteding de voorwaarde opneemt dat het afzettings- en omleidingsplan ervoor dient zorg te dragen dat

1. het verkeer naar en van de A7 vanaf Medemblik via de N239 dusdanig wordt omgeleid dat sluipverkeer via Dorpsweg, Zuiderweg (Twisk) en Westeinde (Opperdoes) wordt uitgesloten (bijvoorbeeld via de dunnerbevolkter route: afslag 12 Middenmeer van de A7 > Flevoweg en/of Medemblikkerweg), en
2. doorgaand vrachtverkeer via de Dorpsweg (Twisk) en Westeinde (Opperdoes) gedurende de werkzaamheden wordt verboden.

Wij zijn graag bereid e.e.a. uitgebreider toe te lichten en uw vragen te beantwoorden en wacht uw antwoord op deze email met belangstelling af.

Hoogachtend,

5.1.2e ,
secretaris Dorpsraad Twisk
i.o.Voorzitter Dorpsraad Twisk
5.1.2e