

Bijlage 4 De vier verkeersonderzoeken

De inschrijvers dienen op iedere vraag een antwoord te geven en aan de eisen te voldoen.

1. Onderzoek Marktpluin en Duurzaam Veilig inrichten Rijperweg en Middenweg.

De hoofdontsluitingswegen binnen Middenbeemster zijn de Rijperweg en Middenweg.

Op deze wegen geldt binnen de bebouwde kom een 30km/uur-regime. Beide wegen zijn onderdeel van een regionale busroute en, uitgezonderd Rijperweg West, maakt ook het plaatselijke landbouwverkeer gebruik van deze route. Daar waar beide wegen elkaar kruisen is het dorps hart. In de Dorpsontwikkelingsvisie van Middenbeemster is hierover opgenomen: een aantrekkelijk centrumgebied "Het marktpluin" is een basiskwaliteit van Middenbeemster en zijn ommelanden. Het is een plek waar de voetganger en fietser vooropgaan. Waar we elkaar ontmoeten en waar een fijn terras te vinden is. De auto is hier ondergeschikt: op het plein parkeren is niet toegestaan. De Middenweg en Rijperweg binnen de bebouwde kom zijn nu zo ingericht dat de auto prioriteit heeft. De Rijperweg-west waar de winkels zijn gesitueerd (centrumgebied) heeft een belangrijke verblijfsfunctie, maar er is ook sprake van overig doorgaand verkeer op deze weg. Langs de weg zijn haaks- en langspaarkeerplaatsen aanwezig en ook vindt bevoorrading van winkels plaats. Op de Rijperweg geldt vanaf de Middenweg tot aan de Leeghwaterstraat een verbod voor vrachtwagens en tractoren. Bewoners ervaren hier leefbaarheids- en verkeersveiligheidsknelpunten. We willen dat fietsers en voetgangers naast de automobilist een volwaardige plek op de weg krijgen.

We willen dat fietsers zich veilig voelen op deze wegen. De opdracht bestaat uit het onderzoeken hoe en tegen welke kosten de Middenweg, de Rijperweg en het Marktpluin binnen de grenzen van de bebouwde kom ingericht kunnen worden zodat voetgangers en fietsers hier op een veilige en prettige manier gebruik van kunnen maken. En waarbij ook rekening wordt gehouden dat het een busroute betreft en groot (landbouw)verkeer ook doorgang moet hebben (er is geen alternatief).

Op de volgende verkeerskundige vragen dient in ieder geval antwoord te worden gegeven:

- Wat zijn de huidige intensiteiten (fietsers en motorvoertuigen) en (V85, gemiddelde) snelheden op de hoofdwegen (Rijperweg en Middenweg) binnen de bebouwde kom?
- Past de toekomstige/ te verwachten intensiteit nog bij de wegcategory zoals deze nu is?
 - Zo niet welke maatregelen kunnen worden getroffen om de wegen duurzaam veilig in te richten?
- Hoe kunnen de Rijperweg en Middenweg binnen de bebouwde kom Duurzaam Veilig worden ingericht waarbij fietsers en voetgangers een prominente positie krijgen?
 - Rekening houdend met eenduidigheid/ herkenbaarheid van de oversteken en rekeninghoudend met het landbouw- vracht en busverkeer dat ook gebruik blijft maken van deze wegen?
- Hoe kunnen de verkeersveiligheidsknelpunten in het centrumgebied (Rijperweg-west) worden aangepakt zonder dat het aantal parkeerplaatsen significant afneemt en zodanig dat bevoorrading ook kan blijven plaatsvinden?
- Hoe kan van het Marktpluin een prettig verblijfsgebied worden gemaakt, zodanig dat er geen structurele wijzigingen in de wegenstructuur en verwachte verkeersintensiteiten plaatsvinden?

2. Uitwerking fietscarré Middenbeemster

Door de woningbouwontwikkelingen breidt het vierde kwadrant van Middenbeemster zich ook steeds verder uit. Voor een goede verbinding tussen de verschillende kwadranten en voorzieningen binnen de bebouwde kom van Middenbeemster wordt in een langzaam verkeersroute voorzien: een fietscarré. Dit is

een route voor fietsers en wandelaars door de vier kwadranten. Deze route is aanvullend op de fietsstructuur op de Rijperweg en Middenweg zoals in voorgaande paragraaf beschreven. De opdracht bestaat uit het ontwerpen van een doorgaande route tussen de verschillende kwadranten waarbij zoveel mogelijk gebruik gemaakt wordt van bestaande infrastructuur. De route wordt verkeersveilig en aantrekkelijk ingericht met herkenbare bestrating en groen.

Op de volgende verkeerskundige vragen dient in ieder geval antwoord te worden gegeven:

- Over welke bestaande infrastructuur, met hier en daar wat aanvullende maatregelen, kan de route het best worden ingericht?
 - Rekening houdend met logische bereikbaarheid voorzieningen.
- Hoe ziet een profiel voor een fietscarré eruit en waar moeten aanvullende maatregelen in de vorm van infrastructuur worden gerealiseerd? Welke infrastructuur?
- Dient de route toegankelijk te zijn voor bromfietzers en snorfietzers of juist niet?
- Welke inrichting (bestrating, groen, verlichting) past het beste op deze route m.b.t. veiligheid, herkenbaarheid en eenduidigheid, rekening houdend met de ruimtelijke kwaliteit, etc.
- Hoe dienen de oversteken en aansluitingen van de Rijperweg en Middenweg op het fietscarré verkeersveilig te worden ingericht?
 - Rekening houdend met eenduidigheid/ herkenbaarheid van de oversteken, aansluitingen en toekomstige te verwachten intensiteit en snelheid op de hoofdwegen.

3. Parkeren Middenbeemster (binnen het fietscarré)

In de Dorpsontwikkelingsvisie is opgenomen dat parkeren op het Marktpllein in de toekomst voor automobilisten niet meer mogelijk is. In de blauwe zone direct voor de kerk is straks nog plek voor een enkele auto. Bij het voormalige gemeentehuis is een parkeerplaats aanwezig. Er zijn mogelijkheden om deze uit te breiden. Voor de realisatie van een autoluw Marktpllein kan deze locatie mogelijk ingezet worden. Op de locatie van het voormalige gemeentehuis en de omgeving zelf zal woningbouw komen (max 60 woningen; woningbouwprogramma nog onzeker). De parkeerbehoefte hiervan moet ook op deze parkeerplaats ingevuld worden.

Voor de parkeernorm gaan we uit van het vigerende bestemmingsplan (parapluplan parkeernormen Beemster 2018).

In de dorpsontwikkelingsvisie is over deze parkeerplaats opgenomen: "Bij het voormalige gemeentehuis komen parkeerplaatsen met een aantrekkelijke, veilige en duidelijk aangegeven wandelroute naar het marktpllein. Dit maakt het vanzelfsprekend om de auto daar te parkeren en naar het marktpllein en de winkels op de Rijperweg te lopen. Deze route moet ook goed bruikbaar zijn voor mensen met een rolstoel of rollator".

Momenteel wordt er onderzoek gedaan naar ontwikkelscenario's voor het bezoekerscentrum. Vraag is of op deze parkeerplaats bij het voormalig gemeentehuis nog ruimte is om een deel van het parkeren van het bezoekerscentrum ook op te vangen (ruimtelijke invulling).

Gezien bovenstaande willen we onderzoeken hoe binnen het fietskwadrant parkeerbeleid vormgegeven kan worden waarbij de juiste auto op de juiste plek op het juiste moment staat. Dit houdt onder andere in dat voor de te verdwijnen parkeerplaatsen op het Marktpllein alternatieven moeten worden gezocht, invulling gegeven moet worden aan een adequate parkeeroplossing bij het voormalig gemeentehuis en dat aan de Rijperweg-west gekeken moet worden hoe het parkeren daar functioneert.

Op de volgende verkeerskundige vragen dient in ieder geval antwoord te worden gegeven:

- Hoe gaan we om met parkeren binnen het fietskwadrant uitgaande van een autovrij Marktpllein?

- Wat zijn de toekomstige te verwachten parkeerdruk en parkeerbehoefte binnen het fietskwadrant en hoe en waar kan dat worden opgelost?
- Op welke wijze kan bij de gemeentehuislocatie een voor de behoefte adequate parkeeroplossing worden ingericht?
 - En in welke mate kan hierbij nog rekening gehouden worden met “kwalitatieve eisen” aan de inrichting aldaar?
- Kan de parkeervraag voortkomend van het bezoekerscentrum (voor een deel) opgevangen worden op deze parkeerplaats?
- Is een vorm van parkeerregulering zoals vergunning parkeren in dit gebied noodzakelijk?

4. Verkeersafwikkeling Zuidoostbeemster

De komende jaren worden extra woningen gebouwd op verschillende locaties binnen Zuidoostbeemster. In totaal zal het gaan om rond 850 (V/d Valk 50, ZOB II 690, Jonk 110) woningen. Hierdoor verwachten we dat de aantal verkeersbewegingen en intensiteiten zal toenemen. De Purmerenderweg en de Zuiderweg zijn de ruggengraat van Zuidoostbeemster en zijn gecategoriseerd als erftoegangsweg binnen de bebouwde kom echter met kenmerken en een intensiteit van een gebiedsontsluitingsweg. De Purmerenderweg is in het noorden verbonden met de provinciale weg N244 en daarmee met de A7. Aan de zuidkant is de weg aangesloten op de N23543 en A7 met een directe verbinding met de binnenstad van Purmerend. De Zuiderweg sluit aan op de Zuidijk en daarmee op de binnenstad van Purmerend en de A7. Beide wegen zijn onderdeel van een regionale busroute. De Beemster is van oudsher een agrarisch gebied en daarom worden deze wegen ook gebruikt door landbouwvoertuigen. De hoofdvraag is hoe de verkeersafwikkeling in Zuidoostbeemster op een veilige en robuuste manier kan worden vormgegeven. Sinds 2018 is er een nieuwe aansluiting van de N244 op de A7 gekomen. Deze is bereikbaar via de Purmerenderweg. Het is aannemelijk dat de hoeveelheid autoverkeer op het noordelijke deel van de Purmerenderweg hierdoor is toegenomen.

Op de volgende verkeerskundige vragen dient in ieder geval antwoord te worden gegeven:

- Wat zijn de huidige (en de te verwachten toekomstige) intensiteiten en snelheden van auto's en fietsers op de Zuiderweg en Purmerenderweg?
- Wat is het aandeel aan bestemmingsverkeer en wat is het aandeel aan doorgaand verkeer (Zuiderweg en Purmerenderweg) en wat zijn daarbij de routekeuzes?
- In hoeverre voldoet de huidige wegenstructuur aan een verkeersveilige afwikkeling (waaronder doorstroming) van de bestaande en toekomstige verkeersstromen?
- Op welke locaties en momenten ontstaan er in de huidige structuur knelpunten?
- Welke maatregelen zijn er nodig om de geconstateerde knelpunten aan te pakken?
- Hoe kan de extra verkeersgeneratie voortkomend uit de woningbouwplannen worden afgewikkeld op het wegennet?
 - Welke maatregelen zijn nodig om dit goed te kunnen opvangen?
- In hoeverre kan een parallelweg langs de A7 bijdragen aan een goede verkeersafwikkeling voor Zuidoostbeemster?
- Kan een knip (en welke locatie?) in de Purmerenderweg een oplossing zijn voor de problemen in de verkeersafwikkeling en worden ingepast?
- Voldoet de aansluiting N244-Purmerenderweg, qua verkeersveiligheid en doorstroming, van de Purmerenderweg op de provinciale weg N244 en daarmee op de rijksweg A7 in de huidige situatie?
 - Zo nee welke wijzigingen zijn er nodig in deze aansluiting met betrekking tot verkeersveiligheid en doorstroming?
- Zijn er wijzigingen nodig in deze aansluiting, en welke, wanneer de intensiteit door de toekomstige woningbouw in zowel Midden-als Zuidoostbeemster zal toenemen?

- Zijn er nieuwe (fiets- en/ of OV)-verbindingen te maken binnen Zuidoostbeemster en met bestaand stedelijk weefsel in Purmerend, ook met het zicht op toekomstige woningbouw en in nabijheid van voorzieningen?
- Hoe kan de Oostdijk functioneren in het fietsnetwerk van Zuidoostbeemster en Purmerend?

Algemene eisen

De middelen die worden ingezet voor het uitvoeren van de verkeersonderzoeken voldoen aan de wet- en regelgeving op het gebied van privacy en informatiebeveiliging.

Op te leveren stukken

De op te leveren stukken per verkeersonderzoek zijn:

1. Onderzoek marktplein en duurzaam veilig inrichten Rijperweg en Middenweg;
 - Een document met een beantwoording van de vragen die met het onderzoek beantwoord dienen te worden (zie [bijlage 1 hoofdstuk 1](#));
 - Verkeerskundig schetsontwerp waarin ruimtelijke inpasbaarheid van verschillende scenario's (max. 3) voor een nieuwe inrichting van de Rijperweg en de Middenweg binnen de bebouwde kom en het Marktplein wordt weergegeven. Hierin zijn de antwoorden op bovenstaande vragen verwerkt.
 - Een globale kostenraming met planning.

Het eindresultaat is een schetsontwerp die is voorgelegd aan de belanghebbenden en stakeholders en vervolgens verwerkt is in een voorontwerp. Het voorontwerp kan de gemeente gebruiken om de verbetervoorstellen aan te besteden. Zie bijlage 7 voor de kenmerken van een schetsontwerp en een voorontwerp.

2. Uitwerking fietscarré Middenbeemster'
 - Een document met een beantwoording van de vragen die met het onderzoek beantwoord dienen te worden (zie [bijlage 1 hoofdstuk 2](#)) rekening houdend met de uitkomsten van het onderzoek marktplein en duurzaam veilig inrichten Rijperweg en Middenweg (onderzoek 1);
 - Een uitgewerkt verkeerskundig ontwerp voor het fietscarré, inclusief
 - Een voorstel voor uitvoeringsmaatregelen die genomen dienen te worden om het carré te realiseren;
 - Een raming van de kosten en een globale planning.

Het eindresultaat is een schetsontwerp die is voorgelegd aan de belanghebbenden en stakeholders en vervolgens verwerkt is in een voorontwerp. Het voorontwerp kan de gemeente gebruiken om de verbetervoorstellen aan te besteden. Zie bijlage 7 voor de kenmerken van een schetsontwerp en een voorontwerp.

3. Parkeren Middenbeemster (binnen het fietscarré)
 - Een document waarin genoemde vragen in [bijlage 1 hoofdstuk 3](#) worden beantwoord inclusief
 - een parkeerdrukonderzoek;
 - een onderzoek naar parkeerbehoefte en
 - een voorstel voor een toekomstbestendig parkeerbeleid voor Middenbeemster binnen het fietskwadrant.

Het eindresultaat kan de gemeente als input gebruiken voor een schetsontwerp.

4. Verkeersafwikkeling Zuidoostbeemster
 - Een voorstel voor een toekomstige verkeersafwikkeling voor Zuidoostbeemster met een beantwoording van de vragen die met het onderzoek beantwoord dienen te worden (zie [bijlage 1 hoofdstuk 4](#))

- Een analyse van huidige situatie, te verwachten knelpunten (toekomstige situatie) en voorgestelde maatregelen /oplossing knelpunten.
 - Een eerste schetsuitwerking van de mogelijke maatregelen met daarbij een indicatieve kostenraming en
 - Toetsing aan onder andere ruimtelijke inpasbaarheid en het UNESCO werelderfgoed.
- Het eindresultaat kan de gemeente als input gebruiken voor een schetsontwerp.

De inschrijver verzorgt voor al bovenstaande onderzoeken de procesbegeleiding en voor verkeersonderzoek 1 en 2 ook het participatietraject.

Het intellectueel eigendom ligt geheel bij de gemeente.

De door de adviseur aan de opdrachtgever afgegeven documenten worden eigendom van de opdrachtgever en mogen door hem kosteloos en onbeperkt voor het project worden gebruikt met inachtneming van de rechten die voortvloeien uit de wetgeving op het gebied van intellectueel eigendom, nadat de opdrachtgever aan zijn financiële verplichtingen jegens de adviseur heeft voldaan