

Commentaar op concept verkeersbesluit Nes Noord en Waterveld

Schagen: 06-11-2021

Geacht college,

Ik kreeg van de heer Watertor het concept verkeersbesluit van de wijk Nes Noord en Waterveld toegestuurd, ter inzage om van mijn commentaar te voorzien.

Maar gezien de hoeveelheid fouten die er gemaakt zijn en de houding dat dit het maar moet zijn, ben ik van mening dat dit commentaar niet onderhands gegeven kan worden.

Ik heb de gemeente Schagen vroegtijdig op de hoogte gebracht van de dreigende fouten, die er in de realisatie van deze wijk zouden gaan gebeuren.

Dat begon met de realisatie van de oostelijke aansluiting van de Meerval aan de Cornelis Blaauboerlaan. Deze blunder heeft heel veel geld gekost, want voordat het een uitritconstructie was, die aan de wettelijke eisen voldeed, moest hij 6 maal ingrijpend gewijzigd worden.

Dan ga je er van uit dat men van fouten leert, helaas, bij de westelijke aansluiting werd weer dezelfde foute constructie toegepast. Dit werd weer een kostbare ingreep, want ook deze kruising moest weer volledig op de schop. Maar gelukkig ging het nu wel in één keer goed.

Duurzaam Veilig

De gemeente Schagen heeft de ambitie om het verkeer Duurzaam Veilig in te richten, maar dat is sinds de ondertekening van de Convenant op 15 december 1997, **(24 jaar terug!)** in de wijk Nes Noord nog steeds niet gelukt. **Ook is hier weer verzuimd om voorafgaand aan de inrichting van een hele wijk een verkeersbesluit te nemen (Artikel 27 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW))** En wordt jaren later, zonder zich aan de regels van een verkeersbesluit te houden een bordenplan zonder motivatie gepubliceerd, om de illegale situatie alsnog te legaliseren.

Deze structurele handelswijze is onacceptabel en schendt de democratische rechten van de burgers ernstig. Want aan eventuele wijziging van de situatie wordt dus niets meer gedaan, omdat dit nu eenmaal zo uitgevoerd is.

Doordat de gemeente Schagen nog steeds geen verkeersbesluit gepubliceerd heeft, zijn de navigatiefabrikanten niet op de hoogte van de situatie en worden de meest waanzinnige routes geadviseerd. Bijv. via het Heekpad naar de Cornelis Blaauboerlaan en stopt op de brug van de Zeewolf. Een onmogelijke route.

Gehandicapten

Nergens in de wijk is reflectie op obstakels, zoals verkeersbordpalen en lantaarns aangebracht.

Vanwege het ontbreken van trottoirbanden en het ontbreken van een parkeerverbod wordt veel geparkeerd in het domein, wat voor voetgangers bedoeld is en moet men over de rijbaan, waar geen enkele vorm van snelheidsbegrenzing toegepast is.

Zeewolf

De tekening die ik nu weer onder ogen krijg, geeft nog steeds diverse vormen van foute uitritconstructies weer. Zo is de uitritconstructie van de Zeewolf ook weer fout, want een bij de weg horend fietspad, moet dezelfde voorrangregeling hebben als de hoofdrijbaan. Dit is een wettelijke eis!



De aansluiting van de Zeewolf met de Cornelis Blaauboerlaan is voor de hoofdrijbaan dan wel uitgerust als uitritconstructie, maar het naastliggende pad (waarschijnlijk een verplicht fietspad waar de borden van ontbreken) is dit niet en deze blunder wordt dan weer gecorrigeerd door te kleine haaiantanden op het pad te schilderen en een voorrangsbord B06 aan de linker zijde van het pad aan de lantaarn op te hangen, terwijl een bord alleen geldig is als het aan de rechterkant van de weg geplaatst is.

Dus ook hier voldoet de gemeente Schagen weer niet aan de wettelijke voorschriften. (Paragraaf 2, tiende lid, van de Uitvoeringsvoorschriften BABW inzake verkeerstekens)

Ook is dit strijdig met de wetgeving, want een bij de weg horend fietspad moet wettelijk volgens het BABW aan dezelfde voorrangregels voldoen. Een uitrit heeft niet dezelfde voorrang als een door borden geregelde kruising. Ook is het bord G11 fietspad hier niet aangebracht.

Dit pad is ten eerste te smal, is gevaarlijk en zal verwijderd moeten worden. Want het pad is slechts 1,70 m breed terwijl de LIOR 3.0 stelt dat de CROW-normen aangehouden moeten worden en de LIOR ook stelt dat een enkelzijdig fietspad 2,50 m breed **moet zijn**.

Aan de overzijde zal over de breedte van de kruising een aansluiting met inritblokken naar het fietspad gemaakt moeten worden. En daar aan de overkant zal ook een bord fietspad aangebracht moeten worden.

Dat de gemeente dit af wil doen met de term: "Dit verdient niet de schoonheidsprijs" en in de laatste mail schrijft: "Natuurlijk blijven er meningsverschillen hoe het een en ander beter ingericht had kunnen worden, maar uiteindelijk is dit het ontwerp"

Dat kan dus niet, want de wet is hier stellig in. Daar is dus ook geen beleidsvrijheid in. Dit zijn harde eisen.

Achteraf de zaak oplossen, is echter wel de consequentie als men zich vooraf niet aan de wetgeving houdt. Dat dit veel meer gaat kosten dan een wijziging op papier, is helaas het gevolg van dit slechte beleid.

En de grove fouten zullen dus gewoon gewijzigd moeten worden.

Zeker omdat er tijdig gewaarschuwd is, toen zichtbaar werd in de uitvoering, dat deze kruising ook fout zou worden uitgevoerd en er niet adequaat is ingegrepen.

Het fietspad moet verwijderd worden, want het is ten eerste gevaarlijk, vanwege afslaand autoverkeer. Want wie heeft er nu onderling voorrang? Een naar rechts afslaande automobilist vanuit een uitrit en een rechtdoor gaande fietser, die in een ander voorrangregime zit?

Daarnaast is het pad te smal en wordt er veel tegendraads gereden om de bocht af te snijden.

En vanaf de andere zijde, dat fietsers klem komen te zitten bij invoegen. En daarbij ook nog eens een gevaarlijk obstakel op de brug gemonteerd zit.

Heekpad

De oversteek met de Cornelis Blaauboerlaan is niet uniform aan de rest van de oversteeken op de Blaauboerlaan, Nes en Frans Halsstraat.

De aansluiting is steil, waardoor snel oversteken niet mogelijk is. Een middengeleider ontbreekt, en niet voor niets, staat hier, dat fietsers af moeten stappen. Dit duidt duidelijk op een mankement aan de aansluiting. De aansluiting van dit fietspad zal over meerdere meters opgehoogd dienen te worden, zodat de aansluiting minder gevaarlijk wordt. En een middengeleider moet aangebracht worden.

Geen bord B06 aan de overzijde, wel haaiantanden vanaf deze zijde voor de voorrangregeling met het fietspad.



Cornelis Blaauboerlaan

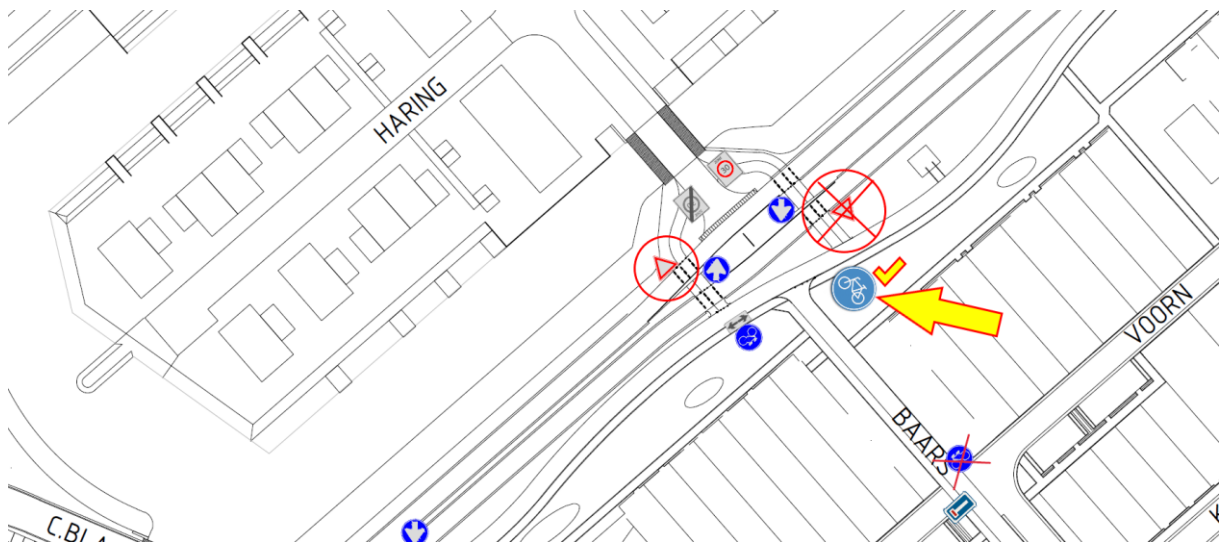
Op de fietspad aansluitingen met Nes en Baars moeten niet alleen haaietanden, maar ook de borden B06 worden geplaatst.



Op de plaatsen waar de fietsers oversteken door af te slaan zijn B06 en haaietanden niet nodig en moeten verwijderd worden. (Art. 18 RVV 1990)

Dus B06 en haaietanden bij afslag Heekpad en Zeewolf verwijderen

Maar wel in tegengestelde richting (fietsers op de Cornelis Blaauboerlaan voorrang)



Zebrapad

Jarenlang ligt er bij de Meerval- Leng een voetgangersoversteekplaats niets te doen.

Onbegrijpelijk is dan ook, in het kader van de uniformiteit van de oversteken Magnushof, Schoenmakerspad en Leng, dat bij de belangrijkste uitgang van Waterveld een VOP ontbreekt.

Dus op deze plaats snelheid verlagen naar 30 km door de infrastructuur aan te passen en een VOP aan te leggen aan de westkant van de kruising.

Verplicht fietspad

Na elke kruising van wegen dient het bord G11 (verplicht fietspad) herhaald te worden



Leng en Meerval

Bij de uitrit van de Leng lijkt het weer de foute kant uit te gaan, want daar staat maar 1 rij uitritblokken getekend. De uitrit uitvoeren cf. CROW-normen van uitritconstructies, die in de jurisprudentie als eis wordt gesteld. Poortconstructies plaatsen.



Daarnaast verhinderen de paaltjes dat bezorgers in de buurt van huizen aan de Cornelis Blaauboerlaan kunnen komen, die door nog meer blunders, nu als liggend aan de Voorn geregistreerd zijn. In strijd met de wettelijke voorschriften uit de Verordening naamgeving en nummering (adressen) Gemeente Schagen.

Deze blokkades, die nergens voor nodig zijn, dwingen bezorgers tientallen malen per dag het fietspad aan de Cornelis Blaauboerlaan te gebruiken, wat uiteraard ongewenst, zeer onveilig en onacceptabel is.

Ook de hulpdiensten ondervinden hier hinder van.

Wat de palen betreft: CROW en het LIOR zijn hier ook erg duidelijk in, er moet een inleidende ribbelmarkering van 5 meter aan beide zijden geplaatst worden. De vigerende LIOR van de Gemeente Schagen vindt de ribbelmarkering nog belangrijker en heeft zelfs 10 meter voorgeschreven.

LIOR 3.7.3.3 Palen:

*Uitneembare palen voorzien van een retro reflecterende **witte rammelstrook aan weerszijden van de paal met een lengte van 10 meter; (R)***

*Vaste palen in fietspaden voorzien van een retro reflecterende **witte rammelstrook aan weerszijden van de paal met een lengte van 10 meter. (R)***

LIOR 3.7.1 Algemene eisen aan bebording en straatmeubilair

- *Het plaatsen van straatmeubilair moet zoveel mogelijk worden beperkt;*
- ***Geen palen plaatsen in fietspaden, tenzij dit echt noodzakelijk is;***
- *Vanuit het oogpunt van Duurzaam Veilig moet straatmeubilair op minimaal 0,6 meter afstand van de zijkant van de kant van de rijweg of fietspad worden geplaatst;*

Kruising Steur - Meerval



De palen staan soms zelfs 0 cm vanaf de zijlijn van de weg op de kruising en zijn derhalve gevaarlijk, zeker bij afslaande fietsers, die tussen de paaltjes door moeten draaien in een bocht.

Maar daarentegen, waar ze wel nodig zijn, de palen bij de bruggen (met beperkt draagvermogen) ontbreken.

Ook is de inrichting van deze kruising misleidend met alleen een taludmarkering op de Meerval en geen markering op de Baars. Het lijkt er nu op, alsof er sprake is van een fietsroute met voorrang en dat is het dus niet.

Kruising Baars- Brasem



Deze kruising is zeer gevaarlijk geworden, het suggereert dat er hier sprake is van een fietsroute, waar de fietser voorrang heeft, door het gebruik van dubbele stopstrepen. De voorrang is echter niet

geregeld en is er hier dus sprake van een gelijkwaardige kruising. De palen staan ook gevaarlijk dicht op de rijbaan en staan niet op de vereiste afstand van 60 cm uit de kant van de rijbaan vandaan. Daarbij zou het onmogelijk gemaakt moeten worden, dat auto's hier zo dicht op een kruising kunnen parkeren. (Parkeerverbodszone)

Voorrangsregeling Nes - N241

Op het verkeersbesluit voorrangsregeling op fietspad Hoep met fietspad langs de N241, Schagen.

<https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2020-67790.html> Is door mij gereageerd om van wege de uniformiteit het bij de Nes ook zo aan te geven.

Helaas is dat hier in het verkeersbesluit niet opgenomen.

Zowel de voorrangsregeling als de aanduiding van de bebouwde kom, zijn door de bouw van de fietstunnel verdwenen en nooit teruggekomen. Dus borden H1, H2 B6 en haaiantanden plaatsen evenzo H1 en H2 in of voor de tunnel

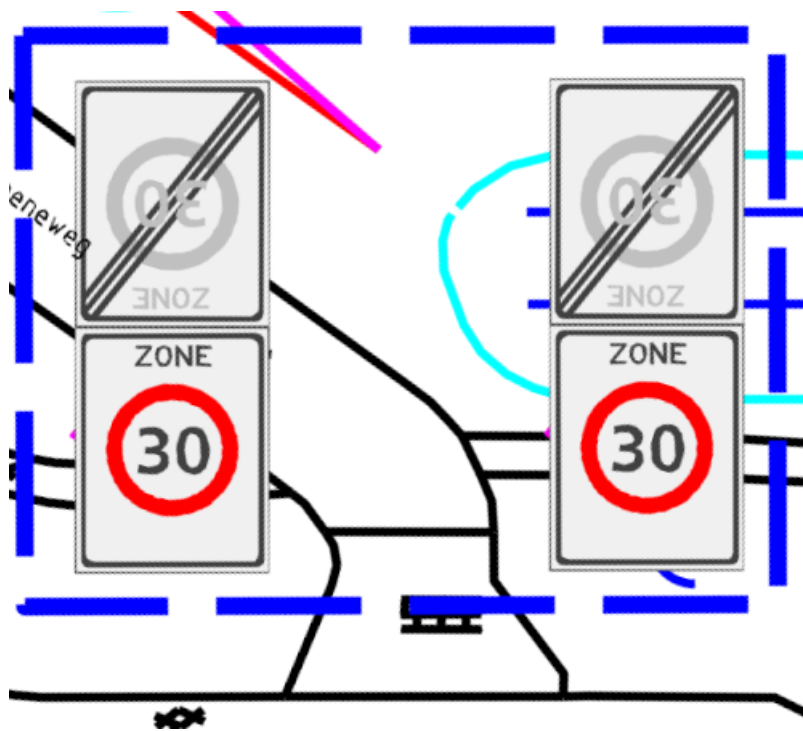
Het verkeersbesluit van 13-12-2010 is nooit herroepen.

En was ook in het verleden al zo uitgevoerd.



De snelheidsregimes tussen 80 km van de N241 mogen niet zonder tussenstap van 80 naar 30 km gebracht worden. (Paragraaf 4, vijfde lid, van de Uitvoeringsvoorschriften BABW inzake verkeerstekens) Daarvoor kan het bord bebouwde kom H1 dienen, direct ter hoogte van de N241 en in de tunnel.

30 km poortconstructies



De meeste overgangen van 50 naar 30 km zijn in Schagen ingericht met poortconstructies waar aan beide zijden van de weg de borden van de 30 km met een poortconstructie geplaatst zijn. Zelfs voor de meest kleine zijstraatjes. De uniformiteit die Duurzaam Veilig eist, lijkt hier niet meer belangrijk.

Het is dan ook vreemd dat een zone instelling van een hele woonwijk dan ook afgedaan wordt met één enkel bord zone A1-30.

Dus aan de Meerval 2x, Zeewolf en Leng poortconstructies

plaatsen met dubbele bebording en dwarsmarkering, waarvan 1 smalle en 1 brede streep om verwarring met de dubbele stopstreep te voorkomen.

Motivatie 30 km

Voor het plaatsen van het bord A1-30 zone moet gemotiveerd worden in het verkeersbesluit wat er gedaan is om de weg in te richten, zodat de bestuurders uit eigen beweging 30 km gaan rijden.

De inrichting van deze wijk voldoet op geen enkel punt om de borden van 30 km te kunnen rechtvaardigen.

[Paragraaf 4, vierde lid, van de Uitvoeringsvoorschriften BABW inzake verkeerstekens](#)

Bord A1 (30 km/h binnen en buiten de bebouwde kom en 60 km/h buiten de bebouwde kom) mag op wegvakken slechts worden toegepast indien wordt voldaan aan de volgende eisen:

- iedere weg in het betrokken gebied heeft voornamelijk een verblijfsfunctie;
- om te voorkomen dat de verblijfsfunctie wordt aangetast door een relatief hoge intensiteit van het gemotoriseerde verkeer, is de weg met zijn omgeving waar nodig aangepast;

- met het oog op snelheidsbeperking en attentieverhoging is extra aandacht besteed aan potentieel gevaarlijke punten, zoals:
 - a. plaatsen waar voetgangers, in het bijzonder schoolkinderen en bejaarden, plegen over te steken;
 - b. kruispunten met een hoofdroute voor fietsers en eventueel bromfietsers;
 - c. kruispunten waar de voorrang door middel van borden geregeld is;
- de overgangen naar een andere maximumsnelheid zijn door de constructie duidelijk herkenbaar;

Plateau's op de kruisingen

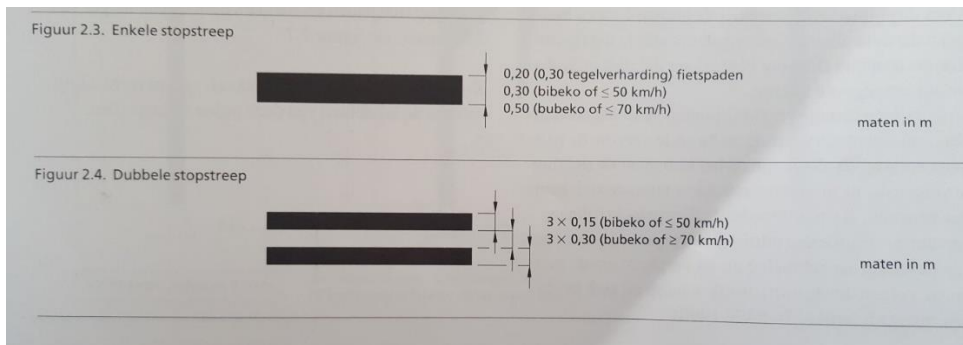


Er is werkelijk niets gedaan aan snelheidsremming, de kruisingen zijn niet voorzien van plateaus.

Dat het verkeersbesluit nu alleen een legalisering is van ongemotiveerde zaken uit het verleden is onacceptabel.

Dubbele stopstrepen (uit CROW 207 richtlijnen voor de bebakening en markering van wegen 2015)

Zie de foto hierboven



Een aantal kruisingen is uitgerust met dubbele stopstrepen, terwijl dit taludmarkeringen (pianoklavier) hadden moeten zijn.

Dit is zeer verwarrend, deze strepen MOETEN verwijderd worden. En vervangen door taludmarkeringen met bijbehorende plateaus

Mankeren parkeerverbod

Door het ontbreken van trottoirbanden is er een zeer brede rijweg ontstaan, die ook nog eens lange rechtstanden kent en derhalve uitnodigt tot forse snelheidsoverschrijdingen.



Er zal een parkeerverbodszone moeten komen omdat er intussen standaard al geparkeerd wordt op dat gedeelte wat voor de voetganger zou moeten zijn. Diverse bewoners parkeren hier structureel terwijl er ruimte genoeg is.

Alleen op deze kruising is iets gedaan aan snelheidsremming. Meerval-Steur, maar is misleidend ingericht, is geen fietsroute en heeft geen voorrang



De opstelplaatsen van de vuilcontainers is een grote chaos, deels zijn er opstelplaatsen in de berm gemaakt, deels wordt de stoep gebruikt, maar ook wordt op de kruising van Steur en Meerval het zicht op het kruisend verkeer geblokkeerd. Het is verboden om binnen 5 meter van de kruising zicht ontnemende objecten te plaatsen. De containers zijn veel hoger dan de toegestane hoogte. Kinderen op fietsen worden hierdoor niet gezien. Op de Meerval zijn later voorzieningen in de berm getroffen.

Containers horen niet op de rijbaan.

Gewichtsbepering bij bruggen

Ook is bij de bruggen geen beperking van gewicht aangegeven (Denk aan de onderhoudsdiensten van de gemeente of Pro groen)

De winterdienstregeling kan niet de oorzaak zijn, want deze paden zijn niet opgenomen in de strooiroute

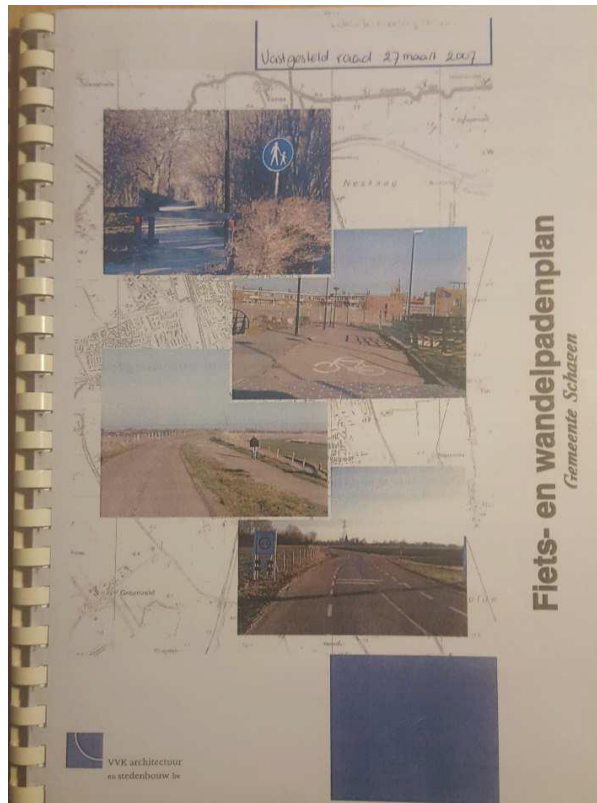


Bord G11 verplaatsen naar lantaarn naast brug. Ook bord C21-1,5t plaatsen



Dit zal ook moeten gebeuren op de Nes waar vrachtauto's zouden kunnen keren, omdat paaltjes en bebording ontbreken.

Fietsoversteekplaatsen bij Zeewolf



Bij de vorige gemeente Schagen is voor heel veel (gemeenschaps)geld, door een extern adviesbureau VVK Architectuur en stedenbouw, een Fiets en Wandelpadenplan opgesteld, wat door de Gemeenteraad van Schagen op 27-03-2007 is vastgesteld. Om dit als toetsingskader te gebruiken voor toekomstige ontwikkelingen. Het kan toch niet zo zijn, dat dit dure rapport als weggegooid beschouwd zou moeten worden?

Want daarin staat op blz. 5: ***Fietsverbindingen kruisen zo weinig mogelijk belangrijke autoroutes. Belangrijke autoroutes vormen een barrière voor de fietser en dus een belemmering in de directheid van het netwerk. Waar kruising met belangrijke autoroutes onvermijdelijk is dienen veilige oversteekvoorzieningen te worden gerealiseerd, bij voorkeur door middel van tunnels of op zijn minst verkeerslichten. (VRI)***

Onderbouwing wettelijke voorschriften

Motivatie en verwijzing naar de wettelijke artikelen

Artikel 15 WVV stelt duidelijk dat er **voorafgaand aan de plaatsing** van verkeersborden of infrastructurele maatregelen verkeersbesluiten moeten worden genomen.

Bij herhaling heeft de gemeente Schagen dit structureel nagelaten.

Bij het plaatsen van borden zijn plichten opgenomen.

Wegenverkeerswet 1994 artikel 15

1. De plaatsing of verwijdering van de bij algemene maatregel van bestuur aangewezen verkeerstekens, en onderborden voor zover daardoor een gebod of verbod ontstaat of wordt gewijzigd, geschiedt krachtens een verkeersbesluit.

2. Maatregelen op of aan de weg tot wijziging van de inrichting van de weg of tot het aanbrengen of verwijderen van voorzieningen ter regeling van het verkeer geschieden krachtens een verkeersbesluit, indien de maatregelen leiden tot een beperking of uitbreiding van het aantal categorieën weggebruikers dat van een weg of weggedeelte gebruik kan maken.

Artikel 27 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW):

Verkeersbesluiten als bedoeld (Maatregelen op of aan de weg tot wijziging van de inrichting van de weg of tot het aanbrengen of verwijderen van voorzieningen ter regeling van het verkeer geschieden krachtens een verkeersbesluit, indien de maatregelen leiden tot een beperking of uitbreiding van het aantal categorieën weggebruikers dat van een weg of weggedeelte gebruik kan maken.) **treden in werking met ingang van de dag, nadat een termijn van zes weken na de dag waarop het besluit is bekend gemaakt, is verstreken.**

Artikel 80

Haaientanden hebben de volgende betekenis: de bestuurders moeten voorrang verlenen aan bestuurders op de kruisende weg.

Uit CROW ASVV2012

- de toepassing van haaientanden met de betekenis zoals bedoeld in artikel 80 van het RVV 1990 (dus zonder bord B6 en eventueel tevens zonder een bord B3, B4, B5 op een kruisende weg) is beperkt tot:

- fietspaden en parallelwegen indien de aanwezigheid van een van deze borden verwarring zou kunnen geven voor andere bestuurders
- de ten opzichte van de doorgaande weg ondergeschikte zijtak van een T-kruispunt, doch uitsluitend indien het informele voorrangsgedrag overeenkomt met de voorrangsregeling

Artikel 18

1 Bestuurders die afslaan, moeten het verkeer dat hen op dezelfde weg tegemoet komt of dat op dezelfde weg zich naast dan wel links of rechts dicht achter hen bevindt, voor laten gaan.

2 Bestuurders die naar links afslaan, moeten tegemoetkomende bestuurders die op hetzelfde kruispunt naar rechts afslaan voor laten gaan.

<https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stb-1999-268.html>

Artikel 15 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer komt te luiden:

In het verkeersbesluit tot plaatsing van bord A1, voor zover dit aanduidt dat een maximumsnelheid van 30 km/h of 60 km/h geldt, bord B3, B4, B5 of B6 op een 30 km/h- of 60 km/h weg of in een 30 km/h- of 60 km/h zone, en bord G5 van bijlage 11, behorende bij het RVV 1990, wordt aangegeven op welke wijze wordt voldaan aan de krachtens artikel 14 van de wet gestelde voorschriften.

Wijziging Uitvoeringsvoorschriften BABW inzake verkeerstekens en wijziging diverse andere regelingen

<https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-1999-188-p6-SC20610.html>

