

Verkeersbesluit Randweg

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Medemblik,

Gelet op:

- artikel 18 lid 1d van de Wegenverkeerswet 1994 waarin bepaald is dat ons college de bevoegdheid heeft tot het nemen van verkeersbesluiten;
- dat deze bevoegdheid tot het nemen van verkeersbesluiten door de geldende mandaatregeling is gemandateerd aan de Medewerker Verkeer en Vervoer;
- het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990, het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer, de Wegenverkeerswet 1994 en de Uitvoeringsvoorschriften BABW inzake verkeerstekens;
- het feit dat de Randweg te Medemblik in beheer is bij de gemeente Medemblik;

Overwegende aangaande de Voetgangers Oversteekplaats:

- dat een weg gedefinieerd is in artikel 1 WVV 1994 als alle voor het openbaar verkeer open staande wegen of paden met inbegrip van de daarin liggende bruggen en duikers en de tot die wegen behorende paden en bermen of zijkanten;
- dat een groot deel van ongevallen plaatsvindt op 50 km/h wegen en het daarom wenselijk is om op een deel van deze wegen een lagere snelheid te introduceren om het verkeer overzichtelijker en veiliger te maken;
- dat op verzoek van de regering, in overleg met gemeenten en de SWOV door het kenniscentrum CROW een afwegingskader 30 km/h is ontwikkeld waarbij een maximumsnelheid van 30 km/h in de bebouwde kom als leidend principe gehanteerd wordt met de mogelijkheid om op doorgaande wegen hiervan af te wijken als het veilig kan;
- het Rijk hiervoor, samen met decentrale overheden, naast genoemde 30 km/h 'erftoegangswegen (ETW) in woonwijken, een nieuw wegtype heeft geïntroduceerd: de gebiedsontsluitingsweg 30 km/h (hierna GOW30);
- met dit wegtype het (juridisch) mogelijk is om ook 30 km/h in te voeren op drukkere gebiedsontsluitingswegen, met zowel een verblijfs- en verkeersfunctie, zodat ook daar de verkeersveiligheid kan worden verbeterd;
- met deze maatregel er een nieuwe 30 km/h gebiedsontsluitingsweg ontstaat die – anders dan bestaande 30 km/h erftoegangswegen – minder snelheidsremmende maatregelen hebben en waarbij het ook mogelijk is om een voorrangregeling en/of een voetgangers oversteekplaats toe te passen;
- dit aansluit bij de landelijke ontwerpuitgangspunten voor het nieuwe wegtype waarbij balans wordt gevonden tussen de verkeersveiligheid, doorstroming en bereikbaarheid van ontsluitingswegen;
- als de maximale snelheid verandert van 50 km/h naar 30 km/h, dit duidelijk zichtbaar zal worden op straat door onder andere:
 - het aanbrengen van attentie verhogende markeringen, fysieke en visuele versmallingen door objecten en andere textuur en kleur van materialisatie waardoor automobilisten gedwongen worden om langzamer te rijden en onbewust langzamer gaan rijden;
 - het plaatsen van nieuwe A01-30 verkeersborden (bord met rode rand en cijfer '30') bij de overgangen van kruispunten;
- dat het een wegvak binnen de bebouwde kom betreft waar de maximumsnelheid 50 km/h is, gebiedsontsluitingsweg 50 (GOW50);
- dat het verlagen van 50 km/h naar 30 km/h zorgt voor een verkeersveiliger situatie omdat uit onderzoek is gebleken dat:

- Een auto bij een snelheid van 50 km/h twee keer zo lang nodig heeft om te remmen en tot stilstand te komen, in vergelijking met 30 km/h;
- Een fietser of voetganger 90 % meer overlevingskans heeft bij een aanrijding met een auto op een 30 km/u weg, in vergelijking met een 50 km/h weg;
- dat onderzoekers van de SWOV het effect van een uitbreiding van de snelheid van 30 km/h in de bebouwde kom onderzochten waarbij cijfermatig is nagegaan welke effecten kunnen optreden in een gemeente als straten met een 50 km/h limiet wordt omgezet naar een 30 km/h limiet;
- dat uit het bovengenoemd onderzoek laat zien dat naar schatting het aantal ernstige slachtoffers (doden en gewonden) binnen de bebouwde kom dan substantieel kan dalen, variërend met een percentage tussen 22% en 31%;
- de maatregelen er ook voor zorgt dat het gevoel van veiligheid verbetert omdat het fijner is om te wonen, lopen of fietsen op de omgeving waar langzamer gereden wordt;
- dat de maatregelen resulteert in minder geluidshinder omdat de terugschakeling naar 30 km/h resulteert in grofweg een halvering van het verkeerslawaaï en daarmee bijdraagt aan het voorkomen en beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast en daaraan gekoppeld een betere gezondheid van de inwoners;
- dat het bestuur van de gemeente Medemblik uitvoering heeft gegeven aan de spreidingswet door het voormalig agrarisch terrein langs de Randweg aan te wijzen als opvanglocatie voor asielzoekers;
- dat de toekomstige bewoners van het AZC binnen een andere cultuur zijn opgegroeid en andere ervaringen hebben opgedaan in het gebruik van wegen en de daarbij behorende verkeersmaatregelen;
- dat deze bewoners, gezien de continue verkeersstroom op de Randweg, geen voorrang zullen krijgen bij het oversteken;
- dat de intensiteit op dit deel van de Randweg circa 6.000 motorvoertuigen per etmaal bedraagt;
- dat de V85-snelheid op dit deel van de Randweg 57 km/uur is;
- dat het wenselijk is om de voorrangregeling tussen de Westerdijk, de Randweg en Westerzeedijk te wijzigen;
- dat ter bevordering van het attentieniveau van de aanwezigheid van het kruispunt voor bestuurders het wenselijk is een voorrangskruispunt door middel van verkeerstekens in te stellen, waarbij bestuurders die zich bevinden op de Randweg (ontsluitingsfunctie) voorrang moeten verlenen aan bestuurders die zich bevinden op de Westerzeedijk (verbindende functie);
- dat met deze wijziging van de voorrangssituatie en de fysieke aanpassingen die ermee gepaard gaan, de aanrijdsnelheid naar de voetgangersoversteekplaats sterk wordt verminderd;
- dat met het verplaatsen van de voorrangssituatie de doorstroming wordt verbeterd;
- dat in de huidige situatie verkeer vanaf Westerdijk voorrang moet verlenen aan het verkeer afkomstig van de Randweg en de Westerzeedijk;
- dat door deze voorrangregeling het verkeer richting de Randweg geen snelheid hoeft te verminderen om richting de Randweg te blijven rijden;
- dat met de komst van een asielzoekerscentrum (AZC) langs de Randweg de bewoners van deze opvanglocatie vooral lopend naar de voorzieningen van Medemblik willen gaan en dat er ter hoogte van de Randweg er geen oversteekvoorziening aanwezig is;
- dat het RVV 1990, artikel 49, lid 1 voorziet in de gedragsregels voor de oversteek van (visueel) gehandicapten, maar dat deze gedragsregels in praktijk vaak niet worden opgevolgd;
- dat deze voetgangersoversteekplaats voor blinden en slechtzienden voorzien wordt van geleidelijnen;
- dat het college de verblijfsfunctie en positie van kwetsbare verkeersdeelnemers belangrijk vindt;

- dat het college de oversteekbaarheid voor voetgangers op de Randweg wil verbeteren;
- dat voor het verbeteren van de oversteekbaarheid het wenselijk is op een locatie op de Randweg voetgangers voorrang te geven ten opzichte van het rijdende verkeer;
- dat om overstekende voetgangers voorrang te geven bij het oversteken een voetgangersoversteekplaats wenselijk is;
- dat een voetgangersoversteekplaats alleen functioneert indien die ligt op een plek waar veelvuldig wordt overgestoken;
- dat met een verplichte rijrichting op de middengeleider middels een verkeerszuil de juiste rijrichting langs de middengeleider aan wordt gegeven;
- dat de locatie, Randweg in de nabijheid van nummer 2, een uitwegconstructie ligt waar toekomstige bewoners van het AZC veelvuldig zullen gaan oversteken;
- dat bij de beoogde locatie er voldoende zicht is tussen het rijdend verkeer en voetgangers die over willen steken, zodat het rijdende verkeer tijdig kan stoppen;
- dat door het plaatsen van gumatecdrempels op ruimte afstand van beide zijdes voor de oversteekplaats de snelheid wordt geremd om zo een veilige situatie te kunnen creëren;
- dat de oversteekplaats wordt voorzien van een midden eiland zodat voetgangers per rijstrook kunnen oversteken om het oversteken zo veilig mogelijk te maken;
- dat over het voornemen tot het realiseren van een voetgangersoversteekplaats afstemming is geweest met het Centraal Orgaan opvang asielzoekers (COA);
- dat het college deze belangen laat prevaleren boven mogelijke nadelige gevolgen en hinder die individuen of bedrijven van het verkeersbesluit ondervinden;
- dat mogelijke nadelige gevolgen naar het oordeel van het college niet opwegen tegen het belang dat is gediend met dit besluit, namelijk het verbeteren van de verkeersveiligheid en leefbaarheid voor de Werverhoofse verkeersdeelnemers;
- dat het treffen van een verkeersmaatregel daarnaast een normale maatschappelijke ontwikkeling is waarmee een ieder kan worden geconfronteerd en waarvan de nadelige gevolgen in beginsel voor rekening van de betrokkenen horen te blijven;
- dat deze verkeersmaatregel, gelet op artikel 2 en lid 2 van de Wegenverkeerswet 1994 strekt tot:
 - het verzekeren van de veiligheid op de weg;
 - het beschermen van weggebruikers en passagiers;
 - het in stand houden van de weg en de waarborging van de bruikbaarheid van de weg;
 - het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu, bedoeld in de Wet milieubeheer;
- dat het college deze belangen laat prevaleren boven mogelijke nadelige gevolgen en hinder die individuen of bedrijven van het verkeersbesluit ondervinden;
- dat mogelijke nadelige gevolgen naar het oordeel van het college niet opwegen tegen het belang dat is gediend met dit besluit, namelijk het verbeteren van de verkeersveiligheid en leefbaarheid voor de Medemblikse verkeersdeelnemers;
- dat het treffen van een verkeersmaatregel daarnaast een normale maatschappelijke ontwikkeling is waarmee een ieder kan worden geconfronteerd en waarvan de nadelige gevolgen in beginsel voor rekening van de betrokkenen horen te blijven;
- dit besluit wordt voorbereid volgens de procedure van afdeling 3.4 van de Algemene Wet Bestuursrecht waarbij een ieder na publicatie en terinzagelegging vanaf 17 juni 2026 naar leuze schriftelijk of mondeling gedurende zes weken zienswijzen kan indienen;

- Dat in het kader van artikel 24, aanhef en onderdeel a, van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (BABW) overleg heeft plaatsgevonden met de Politie. En dat het advies van de politie positief is.

Besluit:

Het plaatsen van verkeersborden conform model A01-30 Z volgens Bijlage I, van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 op:

- De Randweg ter hoogte van de overgang met de Westerdijk en Westerzeedijk (1 verkeersbord, tekening 101)
- De Randweg ter hoogte van Zeldenrust (1 verkeersborden, tekening 101)

Het plaatsen van verkeersborden conform model A02-30 einden zone volgens Bijlage I, van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 op:

- De Randweg ter hoogte van de overgang met de Westerdijk en Westerzeedijk (1 verkeersbord, tekening 101)
- De Randweg ter hoogte van Zeldenrust (1 verkeersborden, tekening 101)

Het plaatsen van verkeersborden conform model A01-50 volgens Bijlage I, van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 op:

- De Randweg ter hoogte van de overgang met de Westerdijk en Westerzeedijk (1 verkeersbord, tekening 101)
- De Randweg ter hoogte van Zeldenrust (1 verkeersborden, tekening 101)

Het plaatsen van verkeersborden conform model A02-50 einde 50 km/h volgens Bijlage I, van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 op:

- De Randweg ter hoogte van de overgang met de Westerdijk en Westerzeedijk (1 verkeersbord, tekening 101)
- De Randweg ter hoogte van Zeldenrust (1 verkeersborden, tekening 101)

Het plaatsen van verkeersborden conform model L02 volgens Bijlage I, van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 op:

- De Randweg ter hoogte van Zeldenrust (2 verkeersborden, tekening nummer: 101)
- De Randweg ter hoogte van Zeldenrust (2 verkeersborden, tekening nummer: 101)

Het aanbrengen van markering zoals aangegeven in artikel 49, lid 2 van het RVV90 (Het aanbrengen van dwars op de wegas aangebrachte markering, bestaande uit witte strepen, een voetgangersoversteekplaats wordt aangelegd op de rijloper van de Randweg) in bijlage ter hoogte van:

- De Randweg ter hoogte van de uitweg Randweg 2 (4 verkeersborden, tekening 101)

Het plaatsen van twee verkeersborden conform model B01 met het onderborden OB702-A en OB703-A volgens Bijlage I, van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 ter hoogte van:

- De Westerdijk ter hoogte van de kruising met de Randweg (1 verkeersbord met onderbord OB702-A , tekening 101)
- De Westerzeedijk ter hoogte van de kruising met de Randweg (1 verkeersbord met onderbord OB703-A , tekening 101)

Het plaatsen van twee verkeersborden conform model B06 met het onderborden OB703-A volgens Bijlage I, van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 alsmede het aanbrengen van markering zoals aangegeven in artikel 80 van het RVV90 in bijlage ter hoogte van:

- De Randweg ter hoogte van de kruising met de Westerzeedijk (1 verkeersbord met onderbord OB703-A , tekening 101)

Het plaatsen van verkeerszuil met verkeersbord conform model D02-RO + BB22 volgens Bijlage I, van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 al in bijlage ter hoogte van:

- De Randweg voor de voetgangersoversteekplaats, tekening 101)

Het intrekken van het verkeersbesluit dat is gemoeid met het verkeersbord model B06 en de driehoeksmarkeringen, verkeersbord B01 die zijn genoemd en aangegeven op de tekeningen 101 die als bijlage bij dit besluit horen. Het gaat hierbij om:

- Verkeersbord model B06, ter hoogte van Westerdijk voor het kruispunt met de Randweg en de daarbij behorende driehoeksmarkeringen zoals is aangegeven in artikel 80 van het RVV90.
- Verkeersbord model B01, ter hoogte van de Randweg voor het kruispunt met de Westerdijk.

Situatieschets:

Zie bijgaande tekening met nummer 101.

Met vriendelijke groet,

T. Fokker

Medewerker verkeer en vervoer

Vragen

Als u nog vragen heeft over dit besluit dan kunt u contact opnemen met via telefoonnummer 0229-856000 of emailadres: verkeer@medemblik.nl

Bent u het niet eens met dit besluit?

Binnen zes weken na de dag waarop het besluit is verzonden kan een belanghebbende een bezwaarschrift indienen. Het bezwaarschrift stuurt u aan het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Medemblik, Postbus 45, 1687 ZG Wognum.

Eisen waaraan een bezwaarschrift moet voldoen

In het bezwaarschrift moet in ieder geval staan:

- uw naam en adres;

- een omschrijving van het besluit waartegen u bezwaar maakt
- de reden(en) waarom u bezwaar maakt
- datum en ondertekening.

Per e-mail of internet

Nadrukkelijk melden wij dat een e-mail bericht niet als bezwaarschrift in behandeling wordt genomen. Een bezwaarschrift als bijlage bij het e-mail bericht dat aan alle eisen voldoet, wordt wel in behandeling genomen.

Ook is het mogelijk bezwaar te maken via een formulier dat op de website van de gemeente is geplaatst (www.medemblik.nl). Voor de ondertekening moet u een digitale handtekening (Digid) hebben.

Voorlopige voorziening

Als het besluit is verzonden, is het van kracht.

Als u een bezwaarschrift hebt ingediend, kunt u de rechtbank verzoeken een voorlopige voorziening te treffen. Als het verzoek wordt toegewezen, wordt de uitvoering van het besluit opgeschort. Toewijzing vindt plaats als onverwijlde spoed, gelet op uw belangen, dat vereist. U dient het verzoek om een voorlopige voorziening in bij de Afdeling Publiekrecht, Sectie Bestuursrecht van de Rechtbank Noord-Holland in Haarlem, (Postbus 1621, 2003 BR). Voor het indienen van een verzoek om voorlopige voorziening is griffierecht verschuldigd.