

Verkeersbesluit instellen maximale snelheid van 30 km/u Simon Koopmanstraat te Wervershoof in gemeente Medemblik

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 Simon Koopmanstraat te Wervershoof in beheer is bij de gemeente Medemblik;

Overwegende dat:

- dat de Simon Koopmanstraat wordt voorzien van nieuwe riolering en dat zich mede hierdoor een kans voordoet om de weginrichting aan te passen naar de nieuwste inzichten;
- 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 ontwerputgangspunten 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 aanleggen van extra gelijkvloerse attentievlakken bij uitwegen die uitkomen op de Simon koopmanstraat;
 - het plaatsen van nieuwe A01-verkeersborden (bord met rode rand en cijfer '30') bij de overgangen van ieder kruispunt;
- 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 langs de Simon Koopmanstraat en over de gehele lengte van de weg er aan beiden zijdes van de weg woningen zijn gesitueerd;
- 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 tegen een eerder herinrichtingsvoorstel bezwaar is gemaakt met name het feit dat de maximum snelheid 50 km/h blijft;
- dat met dit verkeersbesluit tegemoet wordt gekomen aan de motie die is ingediend door de Raad van de gemeente Medemblik;
- dat vervolgens een extern bureau is gevraagd een advies te geven rekening houdend met de gemaakte bezwaren en dit resulteerde in het advies om een GOW30 inrichting toe te passen;
- dat op rotondes de verplichte rijrichting op de juiste manier is geregeld door plaatsing van bebording in combinatie met plaatsing van bebording en markeringen om de juiste voorrang aan te geven;
- dat het voorliggende ontwerp is voorgelegd aan de dorpsraad en belanghebbenden en dat breed draagvlak was voor het ontwerp;
- dat fietsstroken met een breedte van 1.74 meter toegepast worden welke een integraal onderdeel zijn van een GOW30;
- dat op fietsstroken niet stilgestaan en/of geparkeerd mag worden;
- dat de rijloper en fietsstroken respectievelijk in zwarte en rode klinkerbestrating uitgevoerd worden, onderbroken door attentievlakken met elementen verharding in een afwijkende kleur;
- dat de busroute die gebruik maakt van de Simon Koopmanstraat niet wordt gewijzigd en hiermee de bewoners van de omliggende straten toegang behouden tot het openbaar vervoer;
- dat met de OV vervoersmaatschappij Transdev overleg is geweest over het behouden van de bushaltes;
- dat op de haltes bestuurders hun voertuigen – anders dan voor onmiddellijk in/uitstappen van passagiers – niet mogen stilstaan en niet mogen parkeren bij een bord bushalte ter hoogte van de blokmarkering en dat hiermee de bereikbaarheid en herkenbaarheid van de bushaltes is gegarandeerd;
- dat het Definitief Ontwerp (DO) is voorgelegd aan de Dorpsraad en belanghebbenden en dat die ingestemd hebben met het ontwerp;
- dat het wenselijk is de doorgaande verbinding tussen de Zeedijk en Simon Koopmanstraat, richting De Hoek (en vice versa) te ontmoedigen;
- dat deze verkeersmaatregel, gelet op artikel 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;
- 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 eenieder 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 eenieder na publicatie en terinzagelegging vanaf 26 februari 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 volgens Bijlage I, van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 op:

- De Simon Koopmanstraat ter hoogte van de overgang met de Zeedijk en Onderdijk (1 verkeersbord, tekening 2202)
- De Simon Koopmanstraat ter hoogte van de rotonde met de Vok Koomenweg – Europasingel (2 verkeersborden, tekening 2203)

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

- De Simon Koopmanstraat ter hoogte van de overgang met de Zeedijk en Onderdijk (1 verkeersbord, tekening 2202)
- De Simon Koopmanstraat ter hoogte van de rotonde met de Vok Koomenweg – Europasingel (2 verkeersborden, tekening 2203)

Het plaatsen van verkeersborden conform model B06 volgens Bijlage I, van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 met bijbehorende driehoekmarkeringen ter hoogte van:

- De Simon Koopmanstraat ter hoogte van de rotonde met de Vok Koomenweg – Europasingel (4 verkeersborden, tekening 2203)

Het plaatsen van verkeersborden conform model D01 volgens Bijlage I, van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 ter hoogte van:

- De Simon Koopmanstraat ter hoogte van de rotonde met de Vok Koomenweg – Europasingel (4 verkeersborden, tekening 2203)

Het plaatsen van verkeersborden conform model F05 volgens Bijlage I, van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 ter hoogte van:

- De Simon Koopmanstraat huisnummer 105 (1 verkeersbord, tekening 2202)
- De Simon Koopmanstraat ter hoogte van de rotonde met de Vok Koomenweg – Europasingel (2 verkeersborden, tekening 2203)

Het plaatsen van verkeersborden conform model F06 volgens Bijlage I, van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 ter hoogte van:

- De Simon Koopmanstraat ter hoogte van huisnummer 120 (1 verkeersbord, tekening 2202)
- De Simon Koopmanstraat ter hoogte van de rotonde met de Vok Koomenweg – Europasingel (2 verkeersborden, tekening 2203)

Het plaatsen van verkeersborden conform model L02 volgens Bijlage I, van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 alsmede het aanbrengen van markering zoals aangegeven in bijlage ter hoogte van:

- Simon koopmanstraat huisnummers 19 en 28 (2 verkeersborden, tekening 2201).
- De Simon Koopmanstraat ter hoogte van de rotonde met de Vok Koomenweg – Europasingel (8 verkeersborden, tekening 2203)

Het plaatsen van fietsstroken middels klinkerbestrating met fietssymbolen (tekening 2201, 2202, 2203).

Het instellen van een bushalte door middel van het plaatsen van het bord L3b van Bijlage I van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 ter hoogte van:

- Simon Koopmanstraat huisnummers 150 en 123 (2 verkeersborden, tekening 2202).
- Europasingel huisnummers 2 en ter hoogte van Simon Koopmanstraat huisnummer 108 (2 verkeersborden, tekening 2203).

Het intrekken van de verkeersbesluiten die zijn gemoeid met verkeersbesluitplichtige maatregelen die zijn genoemd en aangegeven op de tekeningen 2201, 2202 en 2203 die als bijlage bij dit besluit horen. Het gaat hierbij om:

- Verkeersbord model A01 '30' ZB en A01 '30' ZE, ter hoogte van Simon Koopmanstraat 1.
- Verkeersbord model A01 '30' ZB en A01 '30' ZE, ter hoogte van Simon Koopmanstraat 19.
- Verkeersbord model A01 '30' ZB en A01 '30' ZE, ter hoogte van Simon Koopmanstraat 47.
- Verkeersbord model A01 '30' ZB en A01 '30' ZE, ter hoogte van Simon Koopmanstraat 172.

Situatieschets

Zie bijgaande tekeningen;

BH3078-BE-TO 2201, BH3078-BE-TO 2201, BH3078-BE-TO 2203.

Aldus besloten op 26 februari 2026,

Namens burgemeester en wethouders,

Medewerker Verkeer en Vervoer,

T. Fokker

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.