



Kenmerk: Frieseweg, Wieringerwerf / Hollands Kroon

Rol Veilig Verkeer Nederland

Veilig Verkeer Nederland is een vrijwilligersorganisatie, die van mening is dat iedereen veilig over straat moet kunnen. Verkeersonveiligheid, objectief en subjectief, zorgt ervoor dat dit niet voor alle weggebruikers is weggelegd. Veilig Verkeer Nederland wil de burger, die geconfronteerd wordt met verkeersonveiligheid, en daardoor in zijn bewegingsvrijheid wordt beperkt, ondersteunen. Daarin nemen wij een bemiddelende rol.

Met andere woorden: Veilig Verkeer Nederland geeft melders en vrijwilligers handvatten over hoe ze de verkeersonveilige situatie kunnen aanpakken en hoe ze verkeersveiligheid in het algemeen kunnen verbeteren.

Algemeen

- Veilig Verkeer Nederland beoordeelt situaties op verkeersveiligheidsaspecten. Alle andere factoren, zoals ruimtelijke ordening, financiën e.d., worden – voor zover deze geen directe invloed hebben op de verkeersveiligheid – niet meegewogen;
- Aan de adviezen die door Veilig Verkeer Nederland worden uitgebracht zijn geen kosten verbonden;
- Adviezen zijn onafhankelijk en onpartijdig. De enige toetsing is de algemene verkeersveiligheid;
- Uitgangspunt van de advisering is het convenant “Duurzaam Veilig”. Dit convenant is (in 1997) ondertekend door het rijk, de gemeenten, de provincies en de waterschappen en gezamenlijk in regelgeving en uitvoeringsvoorschriften uitgewerkt en vastgelegd.

Situatie



De Frieseweg is een weg die de verbinding verzorgt tussen het voormalig eiland Wieringen en Wieringerwerf en tevens een (brom)fietsverbinding heeft met de Afsluitdijk.

Tot vlak voor de oversteek over de A7, is de weg vanaf de Prinses Irenestraat in Wieringerwerf voorzien van een bromfietspad.

De weg loopt ca. 3,1 km als parallelweg langs de A7 en is op die lengte viermaal (om de ca. 600 meter) voorzien van een “afrembocht”.

Probleemstelling

De parallelweg van de A7 is gemeld als onveilig, omdat de weg smal is, er hard gereden wordt door auto's, vrachtwagens, bussen en landbouwvoertuigen. Er ook veel door schoolkinderen gefietst wordt, die vanaf het voormalige eiland Wieringen geen redelijk alternatief hebben. De (brom)fietsers moeten zich mengen met het snelverkeer bij een snelheidslimiet van 80 km/uur. Daarbij zijn in het verleden afrembochten aangebracht.

Standpunt wegbeheerder

De gemeente heeft in het verleden, om de snelheid er bij het gemotoriseerde verkeer uit te halen, gekozen voor de afrembochten met heuvels, zodat het voor fietsers veiliger is. De fietsers kunnen er namelijk overheen kijken en hebben in tegenstelling tot de automobilisten een goed overzicht.

Een fietspad achter de afrembochten heeft de gemeente onderzocht, echter zal het voor het fietsverkeer, wat uit Wieringerwerf komt, niet veiliger zijn, deze zullen namelijk net voor de afrembocht de weg over moeten steken. Daardoor zal een aankomende automobilist de fietser nog later zien, wat tot confrontatie tussen beide weggebruikers zal leiden.

De weg weer “recht” maken en voorzien van drempels is volgens de gemeente niet gewenst Dit vanwege de hulpdiensten en het landbouwverkeer die deze weg ook gebruiken.

Daarnaast is bekend dat de jeugdige fietsers met regelmaat met meer dan twee fietsers naast elkaar fietsen. De gemeente werkt hierin nauw samen met Veilig Verkeer Nederland en de Politie om dit via gedragsbeïnvloeding bij deze doelgroep duidelijk te maken, dat dit niet is toegestaan.

Probleemanalyse

De verkeerkundig Consulent van Veilig Verkeer Nederland heeft op 16 januari 2013 een schouw verricht. Daarbij is geconstateerd dat binnen de Wieringermeerpolder nog steeds geen categorisering van het wegennet in het kader van het startprogramma Duurzaam Veilig van 1997 heeft plaats gevonden. Ongeveer negentig procent van de wegbeheerders heeft sindsdien een categoriseringsplan opgesteld waarin elke weg, op basis van zijn functie binnen het wegennet, in een categorie is ingedeeld. De categorie-indeling is een belangrijke pijler voor een duurzaam veilig ingericht wegennet, omdat een weginrichting die past bij de wegcategorieën leidt tot een grotere verkeersveiligheid. De Frieseweg zou gezien de wegenstructuur thuishoren in de categorie erftoegangsweg, omdat het hier hoofdzakelijk gaat om erfaansluitingen van boerderijen.

Als de gemeente van mening is dat dit een ontsluitingsweg is, dan zullen er meer aanvullende maatregelen genomen moeten worden c.f. afspraak nummer 6 uit het Convenant Startprogramma Duurzaam Veilig, dan wanneer er sprake is van een erftoegangsweg.

Herkenbaarheid en snelheid

Alle wegen buiten de bebouwde kom (bubeko) binnen de voormalige gemeente Wieringermeer, uitgezonderd de snelweg A7, hebben nog steeds een snelheidslimiet van 80 km/uur, ongeacht inrichting of breedte van de weg. Dit in tegenstelling tot de voormalige gemeente Wieringen, die wel een 60 km zone bubeko heeft.

De snelheidslimieten zijn voor grote delen ongeloofwaardig.

Veel van de wegen zijn nog niet voorzien van de Essentiële Herkenbaarheids Kenmerken (EHK).

Behoudens de Provinciale N- wegen en de Oosterterpweg naar Kreileroord, zijn er geen voorzieningen voor (brom)fietsers.

Gebruikers van de Frieseweg

- De weg is opengesteld voor alle verkeer.
- Een deel van het autoverkeer is te vatten onder de categorie sluipverkeer, wat via de kortste weg naar de N240 of Den Oeverseweg of de A7, zou moeten worden afgevoerd.
- landbouwverkeer.
- De laatste 850 meter maakt ook het Openbaar Vervoer, dat van de A7 komt, gebruik van deze weg via een speciale afslag.
- De Frieseweg is tevens een belangrijke scholieren- en toeristische route van- en naar het voormalig eiland “Wieringen”.
- Ook maakt de Frieseweg deel uit van een (Brom)fietsroute in relatie tot de Afsluitdijk.

Duurzaam Veilig?

Het dwarsprofiel van de Frieseweg is 5,00 meter met een belijning die past niet bij het geldende snelheidsregime van 80 km/h. Er zijn onderbroken kantstrepen toegepast en de aastrepen ontbreken. Dit zou een indicatie zijn voor een erftoegangsweg met een 60 km regime.

Bebording, die het juiste snelheidsregime aangeven, ontbreken.

Bulten bij de afrembocht

Om de circa 600 meter is een afrembocht geplaatst en is een heuvel opgeworpen die aan beide zijden het zicht volledig ontnemt. De zichtbaarheid voor fietsers, zoals de gemeente Hollands Kroon beweert, wordt ernstig betwijfeld.

Niet alleen ontnemt de heuvel het zicht, maar ook de uitgroei van het aanwezige struikgewas. De heuvel is begroeid met gras, dat in de zomerperiode behoorlijk kan uitgroeien.

Geconcludeerd wordt, dat een groot deel van de bestuurders niet alleen de kantstrepen overschrijdt, maar ook nog een deel van de berm meeneemt. Dit wordt ook onderstreept door het geconstateerde schadeprofiel van het wegdek. Daarnaast blijkt dat veel bestuurders links door de bocht rijden, zonder zicht te hebben op tegenliggend verkeer.

De gedachtegang van de gemeente dat het ontnemen van zicht snelheidsverminderend werkt, blijkt hier niet op te gaan. Dit komt waarschijnlijk mede door het feit, dat deze polderwegen relatief rustig zijn en men ervan uit gaat dat er toch niets aan komt.

Ook al zouden fietsers netjes twee aan twee fietsen, dan nog kan gesteld worden dat fietsers in deze bocht niet veilig zijn, dit komt mede omdat de bocht krap is gedimensioneerd.

Als de wegbeheerder de snelheid in zijn totaal wil terugdringen, dan zou er elke vijftig tot honderd meter zo'n uitbuiging moeten worden geconstrueerd en zonder enige zichtbeperking. Op dit moment is het gebruik als volgt weer te geven: Er wordt op enkele tientallen meters voor de afrembocht een beetje geremd en er wordt vervolgens vol gas naar de volgende afrembocht gereden, die nauwelijks in de verte te zien is.



De bebording

De bebording bij de afrembocht maakt de situatie erg onduidelijk.

Het bord J05 is in dit geval de verkeerde keuze, want de koersafwijking begint niet naar links, maar naar rechts. Het bord J04 zou in dit geval een betere keuze zijn geweest.



Ook het schrikhek voor de heuvel geeft geen uitsluitel waar het richtingverloop van de weg is. Een type schrikhek BB18-1r zou hier beter en duidelijker zijn.

Snelheidsremmende maatregelen

De wegbeheerder heeft snelheidsverlagende maatregelen genomen, de vraag is echter: Waarom midden in het wegvak en waarom op deze wijze uitgevoerd? Op de plaatsen waar juist de conflicten kunnen ontstaan, bij de kruisingen, is niets gedaan aan snelheidsverlaging.

Fietsvoorzieningen

Wieringerwerf heeft voor de wijde omgeving schoolvoorzieningen, waar veel leerlingen naar toe fietsen. Vanuit:

- Medemblik via de Medemblikkerweg N 240
- Slootdorp via de Westerterpweg N 240
- Middenmeer-Schagen via de Schagerweg N 248
- Kreileroord via de Oosterterpweg
- Wieringen/ Hyppolytushoef, Westerland via de Slootweg N 204
- Wieringen/ Hyppolytushoef, Oosterland en Den Oever via de Frieseweg.

Merkwaardig is dat de wegen in beheer van de Provincie allemaal voorzien zijn van (brom)fietspaden en alleen de Oosterterpweg, die in het beheer is bij de gemeente Hollands Kroon, deze voorziening ook heeft.

Nagenoeg alle richtingen hebben veilige (brom)fietspaden, behalve de routes in de richting van en naar het Noorden. Hier moeten fietsers gemengd gebruik maken van smalle 80 kilometerwegen, waar ook het openbaar vervoer gebruik van maakt. De uniformiteit ontbreekt. Een uiterst zorgelijke situatie, die beslist niet Duurzaam Veilig te noemen is.

Conclusies:

- De weg is niet ingericht naar de eisen van Duurzaam Veilig, waaraan ook de gemeente Wieringermeer (nu Hollands Kroon) zich gecommitteerd heeft.
- De toegestane maximum snelheid is, vanwege aanwezigheid fietsers, veel te hoog.
- Er is een discrepantie tussen het snelheidsbeleid van de voormalige gemeentes Wieringen en Wieringermeer.
- De 4 afrembochten zijn gevaarlijk uitgevoerd. De snelheidsverlagende bochten zonder uitzicht, zijn zelfs gevaarlijk te noemen.
- Menging van fietsverkeer op een 80 km ontsluitingsweg is ernstig in strijd met alle afspraken en voorschriften, die er in het kader van het terugdringen van verkeersslachtoffers reeds gemaakt zijn.
- Een gescheiden fietspad over de volle lengte, is hier hoogst noodzakelijk om uniforme veilige schoolroutes naar de scholengemeenschap te verzorgen. Een wettelijke zorgplicht van de wegbeheerder.

Mogelijkheden/aanbevelingen

- Solitair (brom)fietspad aanleggen langs de Frieseweg, vanaf De Oom Keesweg tot de Hyppolytushoeverweg.
- Op de vier afrembochten de uitzichtbelemmerende voorzieningen verwijderen.
- De kanten van de bochten voorzien van betonnen puntblokken, zodat echt de koers van de weg gevolgd wordt. En de snelheid er echt uitgehaald wordt.

- OV-afslag van de A7 verplaatsen naar een locatie dicht bij het viaduct over de A7.
- Dusdanige maatregelen nemen dat de verkeersafwikkeling plaats vindt via de kortste weg naar de Den Oeverseweg, de N - wegen of de A7.

Advies

- Zichtverhinderende maatregelen bij afrembochten opheffen.
- Bebording verbeteren.
- Wegennetwerk in de Wieringermeerpolder categoriseren en inrichten cf. de CROW normen.
Afhankelijk van de categorisering:
Of: inrichten als een GOW, waarbij in ieder geval een solitair (brom)fietspad wordt aangelegd langs Frieseweg met de hoogste prioriteit, eventueel door te trekken langs de Klieverweg.
Of: inrichtingen als een ETW 1 met fietsvoorziening waarbij in ieder geval het doorgaande gemotoriseerd verkeer wordt tegengegaan en, daar waar conflicten kunnen ontstaan, snelheidsremmende maatregelen.
- Snelheidsbeleid binnen de gemeente Hollands Kroon gelijk trekken. Alle ontsluitingswegen bubeko 80 km/uur en alle erftoegangswegen bubeko 60 km/uur.

Totstandkoming zienswijze

Deze analyse en zienswijze vanuit Veilig Verkeer Nederland is mede tot stand gekomen door:
Bert Nieboer, Verkeerskundig Consulent, Veilig Verkeer Nederland.

c.c.: Wegbeheerder gemeente Hollands Kroon
t.a.v.: het College van B&W Hollands Kroon
t.a.v.: dhr. J. Koops ambtenaar verkeerszaken
c.c.: Veilig Verkeer Nederland afd. Wieringerland
c.c.: Directie SG Wiringherlant t.a.v. dhr. H. Klaassen

Vragen of opmerkingen

Voor vragen of opmerkingen over de analyse en zienswijze kunt u contact opnemen met uw dichtstbijzijnde regiokantoor van Veilig Verkeer Nederland. Kijk hiervoor op de website van Veilig Verkeer Nederland: www.veiligverkeernederland.nl/regionale_steunpunten.

Tot slot

Voor gratis adviezen als deze is Veilig Verkeer Nederland behalve van vrijwilligers ook voor een groot deel afhankelijk van financiële bijdragen van derden. Help daarom mee deze dienst in stand te houden. Met uw steun kunnen ongelukken worden voorkomen. Word vrijwilliger of lid van Veilig Verkeer Nederland of doneer via www.veiligverkeernederland.nl.