

## Schagen-Oost - Stappenplan volgens Stomp en reactie Fietsersbond

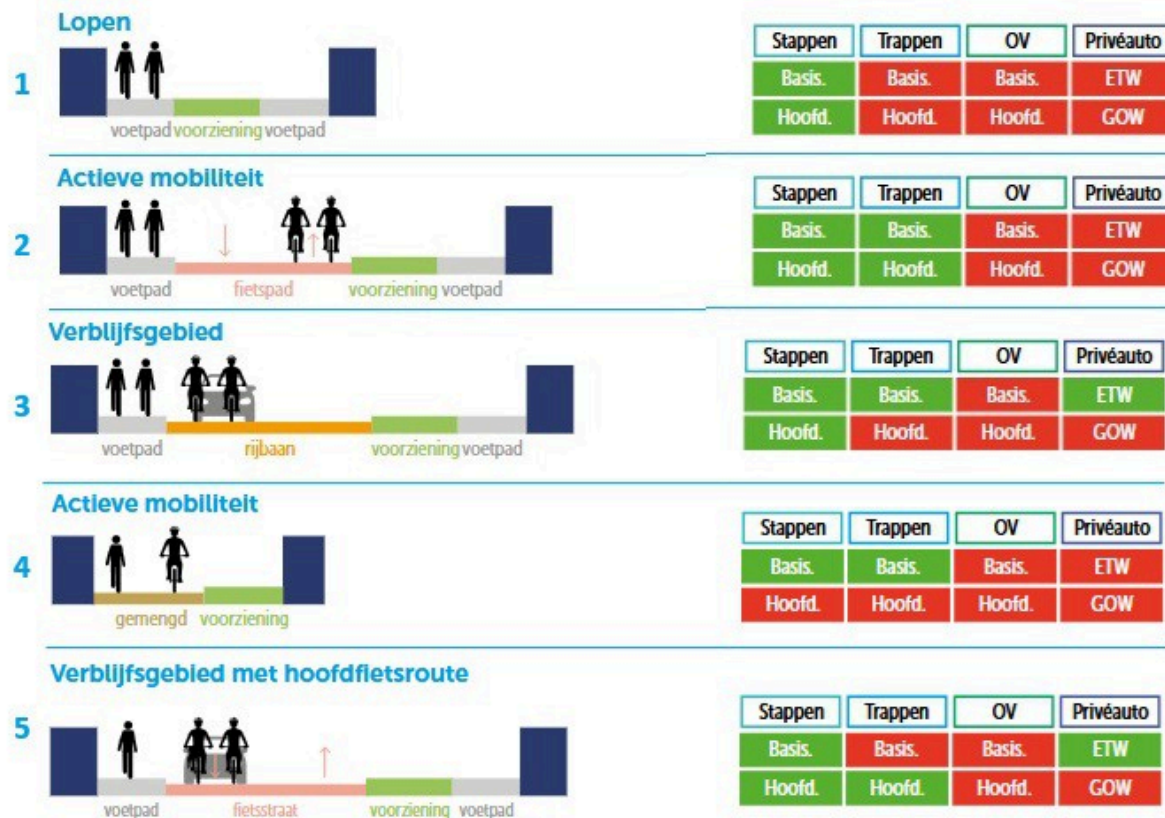
Meer over Schagen-Oost [op de website van de Fietsersbond](#).

### Stap 1 Eisen vanuit beleid

De Fietsersbond vindt het jammer niet van meet af aan bij dit project betrokken te zijn, hoewel dit een afspraak met de gemeente is. Een van de belangrijkste beleidsuitgangspunten is STOMP, waar de Fietsersbond volledig mee in kan stemmen. Andere beleidsuitgangspunten bespreken wij graag tijdens de overleggen.

### Stap 2 Bepaal basisinrichtingsprincipes

Ervan uitgaande, dat OV geregeld wordt in de vorm van de buurtbus, zijn er in Schagen-Oost 5 basisinrichtingsprincipes aan de orde. Daarbij laten we de Priggeweg voorlopig buiten beschouwing en is voor gemotoriseerd verkeer alleen het basisnetwerk (ETW-erftoegangsweg) van toepassing.



De nummers verderop verwijzen naar deze 5 inrichtingsprincipes.

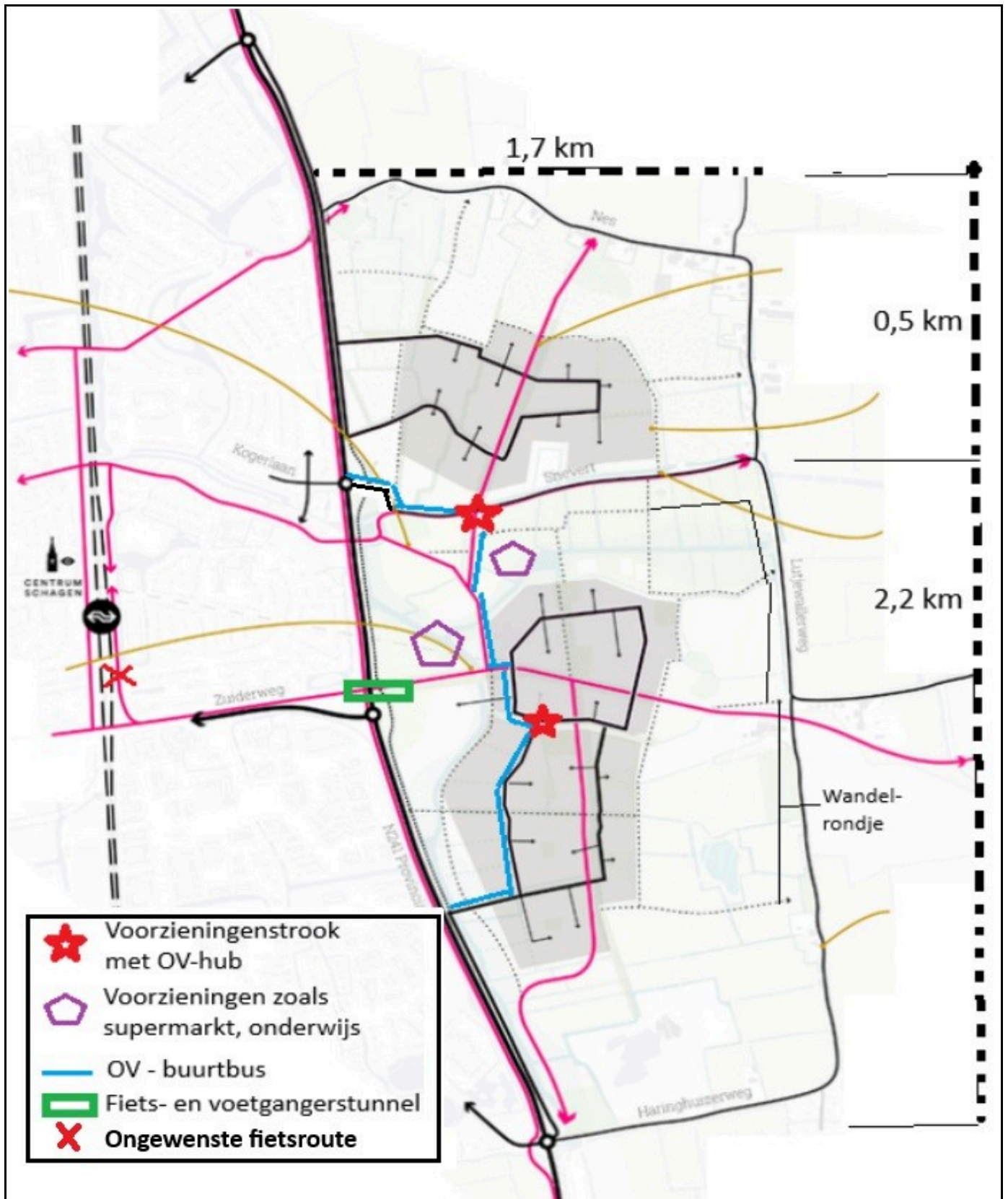
### Stap 3 Toets beschikbare ruimte

Het betreft een nieuw te bouwen wijk.

De Nes en de Snevert zijn bestaande onderdelen van infrastructuur.

De Nes zal zijn huidige inrichting kunnen blijven behouden, behoudens aanpassingen, waar voet- /fietspad uit "Tussen de linten" worden aangesloten.

De Snevert zal heringericht moeten worden. Voorstel Fietsersbond conform principe 5. Dat zal doorgaand verkeer van west naar oost vice versa ontmoedigen.



De wandelpaden zijn in het plan doorgetrokken tot en met de Lutjewallerweg. Deze weg heeft geen voorziening voor voetgangers. De Fietsersbond bepleit een wandelrondje met af en toe een doorsteek.

Bespreking van de tekening op de volgende pagina's.

## De Nes

De Fietsersbond ziet de Nes – gecategoriseerd als erftoegangsweg (ETW) - als onderdeel van het basisnetwerk met als functie uitwisselen. De voetganger heeft in het stappenplan in principe zijn eigen infrastructuur (een voetpad), maar kan bij lage intensiteiten – hoewel we niet in de toekomst kunnen kijken – en bij lage snelheden de infrastructuur delen met andere weggebruikers. Er komen vanuit de wijk alleen aansluitingen bij voor langzaam en niet voor gemotoriseerd verkeer.

## Tussen de linten

De Fietsersbond neemt aan, dat tussen Nes en Snevert een verplicht (bord G12) vrijliggend, twee richtingen (brom-)fietspad wordt aangelegd. Deze fietspaden zullen voldoen aan de CROW-normen en hebben een minimale breedte van 5 meter (aanbeveling Fietsberaad). Alle (roze) (brom-)fietspaden maken deel uit van het hoofd-fietsnetwerk en fietsers zijn op alle kruisingen (met gemotoriseerd verkeer) binnen de wijk in de voorrang.

De ontsluiting (zwarte wegen) van “Tussen de linten” conform schema 5



## Snevert

In paneel 5 staat, dat de Snevert bedoeld is voor bestemmingsverkeer. De Fietsersbond ziet de Snevert, nu gecategoriseerd als erftoegangsweg (ETW) met een snelheidsregime van 60 km/uur - voor motorvoertuigen, als onderdeel van het basisnetwerk en voor (brom-)fietsers als onderdeel van het hoofdnetwerk. Nabij de kruising van het aan te leggen (brom-)fietspad en de Snevert kan een voorzieningen-strook komen (fietsenstalling en OV-hub; zie blz. 6).



De fietsstraat als Voorbeeld van CROW van een dergelijke inrichting. Erf is ook mogelijk.

De Snevert komt binnen de bebouwde kom te liggen en wordt mogelijk ingericht als fietsstraat met een maximum snelheid van 30 km/uur. De Fietsersbond dringt aan op snelheidsremmende maatregelen, gezien de ervaringen in Kalverdijk en Warmenhuizen. Voetgangers hebben een voorziening, parallel aan de Snevert. De fietsers op de (roze) hoofdfietsroute kruisen de Snevert, waarbij fietsers van rechts voorrang hebben.

De aansluiting van het fietspad uit het tunneltje op de Snevert komt op een gelijkwaardige kruising met plateau. De voorziening voor voetgangers is daar nu te beperkt.

De kruising met de wandelpaden aan de oostzijde, richting Lutjewallerweg wordt ook op een plateau gelegd, dit als snelheidsremmer. Voor de inrichting van de fietsstraat verwijzen wij naar het recente rapport van SWOV over de relatie tussen inrichting en ongevallen.

## Ontsluiting “Op de rug” en “Aan de Leets”

De Fietsersbond bepleit ten zeerste het doortrekken van het (brom-)fietspad over de trambaan voorbij de Lutjewallerweg naar Barsingerhorn: een veilige, comfortabele en directe fietsroute voor scholieren. Dit is ook een belangrijke verbindingsroute voor voetgangers richting Zuiderweg (bioscoop), station en onderwijs (zie ook blz. 6):

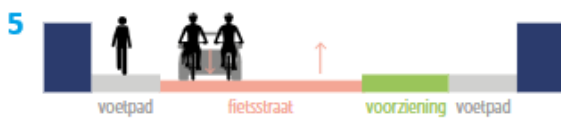
### Actieve mobiliteit



Stappen	Trappen	OV	Privéauto
Basis.	Basis.	Basis.	ETW
Hoofd.	Hoofd.	Hoofd.	GOW

Tussen de twee woonwijken kan een voorzieningenstrook komen (fietsenstalling en OV-hub). Het schema voor de zwarte wegen is identiek aan dat van “Tussen de linten”:

### Verblijfsgebied met hoofdfietsroute



Stappen	Trappen	OV	Privéauto
Basis.	Basis.	Basis.	ETW
Hoofd.	Hoofd.	Hoofd.	GOW

Fietsers in de voorrang op kruisingen met gemotoriseerd verkeer.

Afhankelijk van de locaties voor de voorzieningen (supermarkt, scholen ...) zijn er mogelijk aanpassingen nodig in de vorm van een voorzieningenstrook.

Op de roze (brom-)fietspaden binnen de drie woongebieden Tussen de linten, Op de rug en aan de Leets is gecombineerd gebruik door voetgangers en fietsers mogelijk:

### Actieve mobiliteit



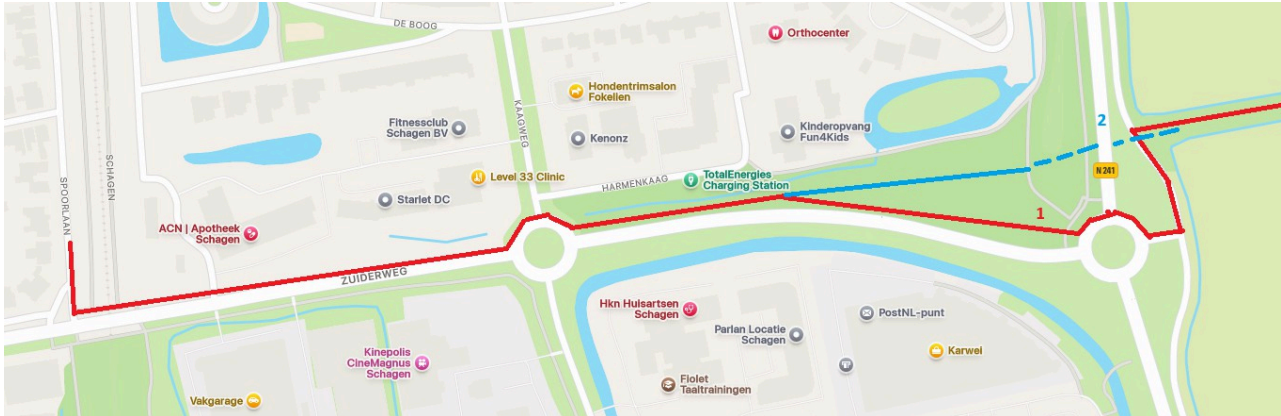
Stappen	Trappen	OV	Privéauto
Basis.	Basis.	Basis.	ETW
Hoofd.	Hoofd.	Hoofd.	GOW



De Fietsersbond vraagt extra aandacht voor de sociale veiligheid van fiets- en voetpaden in de “stille gebieden” zonder ogen op het gebied.

## Aansluiting fietspad trambaan op Zuiderweg

Na realisatie van Schagen-Oost wordt de stad Schagen gespleten door de N245 en de N241. De laatste zal in de toekomst zwaarder belast worden, na de aanleg van de “randweg” tussen beide N-wegen ten zuiden van de Muggenburg-Zuid. De Westerweg kan dan afgewaardeerd worden. Hiermee rekening houdend ziet de Fietsersbond de aanleg van een tunnel tussen de trambaan en de Zuiderweg als een voorwaarde voor een veilige ontsluiting van Schagen-Oost voor het langzame verkeer en een goede doorstroming op de N241 voor het gemotoriseerde verkeer.



## **NS en buurtbus**

De Fietsersbond wijst **de route naar NS** zoals die nu in de plannen is ingetekend van de hand. Deze loopt via het vreselijke plaveisel van de P&R naar de trap bij de stationstunnel, een hinderlijk obstakel voor fietsers richting stallingen en bestemming. De combinatie van fietsers en dwars geparkeerde auto's vindt de Fietsersbond ongewenst. Wij willen tijdig overleg over dit knelpunt en dat van te verwachten ondercapaciteit fietsenstalling oostzijde station. Om de twee woongebieden aan te sluiten op het OV (**buurtbus 417**) heeft de Fietsersbond een optie ingetekend op blz. 2. De 2 hubs bedienen de woongebieden en de voorzieningen, zoals onderwijs en supermarkt.

Schagen, 24-4-2027, Fietsersbond Werkgroep Schagen-Oost:

Hans Boot,

Johan Korse,

Charles van der Mark

Dit rapport is opgesteld m.b.v. de volgende informatie:

[Webpagina gemeente Schagen](#) met de 6 panelen van de informatieavond

“Kenniscafé CROW Stappenplan STOMP”; zie [Youtube](#)

“Toepassen Stomp – Mobiliteit in duurzame gebiedsontwikkeling”; CROW 2023

“Stomp in de praktijk – Stappenplan voor inrichting van wegen”; CROW 2026

Veilige fietsstraten: relatie tussen inrichting en ongevallen in 15 gemeenten”; CROW 2025

Bijlagen:

Aanvullende opmerkingen Fietsersbond

Stappenplan Stomp: tabel 3, 4 en 5



## Lijst met opmerkingen betreffende het ontwikkelplan Schagen-Oost:

1. **Het plan Schagen -Oost** omvat de aanleg van zo'n 1100-1500 woningen volgens het **STOMP principe**. Ligging: ten oosten van de provinciale weg N241 ter hoogte van de stad Schagen. Vanuit het STOMP principe gedacht moeten voorzieningen voor voetgangers, fietsers en bewoners die veel gebruik maken van het OV optimaal aanwezig zijn. Andere vormen van vervoer zijn van ondergeschikt belang.

**Gezien bovenstaande zijn de volgende belangrijke punten bijna voorwaarden.**

- a. De in paneel 5 getekende **fietsroute aan de noordzijde van de Zuiderweg** moet aanwezig zijn met aftakking naar het station en tot bij het Regius worden aangelegd.
- b. **Het station** als OV-hub moet **aan de oostkant ruim voorzien zijn van (bewaakte) fietsparkeerplaatsen**. Bij het maken van de ontwerpplannen moeten de fiets- en auto parkeerproblematiek rond het gezondheidscentrum (zuiderweg21-33) integraal worden meegenomen. Deze voorwaarde noemen wij met het Makado fietsparkeerdebacle in het achterhoofd)
- c. **Fiets- en voetgangerstunnel onder de N241**, ter hoogte van de trambaan.
- d. **Overleg met Prorail** ( om aanleg van bovengenoemde fietsparkeerplaatsen en een fietsoversteek aan de noordkant van de spoorwegovergang te bespreken).









Bij ons eerste overleg op het gemeentehuis betreffende plan Schagen oost waren wij verbijsterd dat er nog geen contact met prorail was gelegd.

2. Het gebruik van verschillende tinten zwart in paneel 5 ( voor de wegen waar auto's mogen rijden) maakt dat het moeilijk te zien is hoe de automobilisten uit Barsingerhorn en uit de verschillende woonwijken ( van plan Schagen Oost) geacht worden naar de N241 te rijden. Blijft de Priggeweg gewoon bedoeld voor landbouwverkeer?
3. Naar het westen toe ontbreekt in paneel 5 de fietsroute naar de sportvelden van Groeneweg. Wij denken dat een veilige fietsroute naar dat sportcentrum belangrijk is voor Schagen Oost.( evenals Hoep-Noord en Waterveld) Logischerwijs zou je vanuit Schagen Oost thv de Nes de tunnel nemen. En vervolgens de Nes in de richting van de spoorwegovergang bij de Cornelis Blaauboerlaan.
4. Paneel 5 ontbeert een legenda.


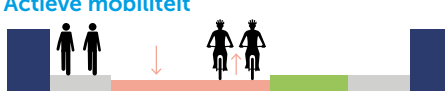

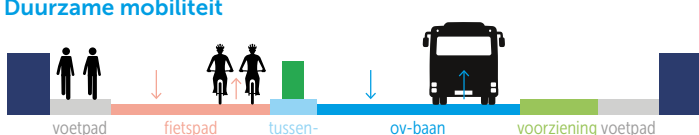

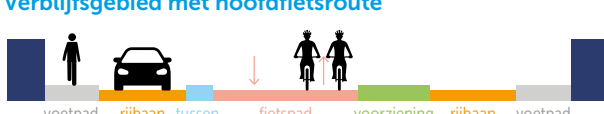
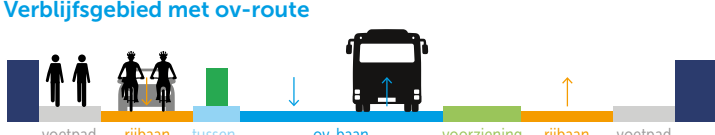

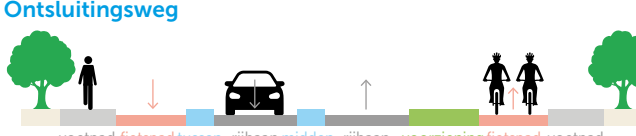
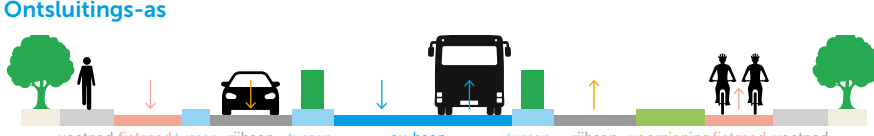
**Tabel 3.** Functieniveaus en wensbeelden per STOMP-vervoerswijze

Stappen		Indeling conform Ontwerpwijzer voetgangers
Basisnetwerk		Dit zorgt ervoor dat alle herkomsten en bestemmingen toegankelijk zijn voor mensen te voet. De voetganger heeft in principe zijn eigen infrastructuur (een voetpad), maar kan bij lage intensiteiten de infrastructuur delen met andere weggebruikers.
Hoofdnetwerk		Dit netwerk verbindt belangrijke herkomsten en bestemmingen met elkaar en wordt intensief gebruikt. De voetganger heeft zijn eigen infrastructuur.
Trappen		Indeling conform Ontwerpwijzer fietsverkeer
Geen		De straat heeft geen functie in het fietsnetwerk. In het geval van een voetgangerszone kan de fietser wel afstappen en met de fiets aan de hand verder lopen.
Basisnetwerk		Binnen de bebouwde kom gaat het hierbij om de ontsluitende verbindingen op buurniveau, in de praktijk overeenkomend met ongeveer ieder pad en elke straat die door fietsers kan worden gebruikt. De fietser kan de infrastructuur delen met andere weggebruikers.
Hoofdnetwerk	Hoofd fietsnetwerk	De verbindingen op wijkniveau, die zorgen voor de ontsluiting van alle wijken en buurten en belangrijke functies. De fietser heeft zijn eigen infrastructuur in de vorm van een fietspad, in uitzonderlijke gevallen een fietsstrook.
	Doorfietsroute	Dit zijn regionale hoofd fietsroutes die hoogwaardig zijn ingericht om efficiënte en comfortabele fietsverplaatsingen mogelijk te maken voor snelle fietsers over langere afstanden. De fietser heeft zijn eigen infrastructuur in de vorm van een fietspad.
Openbaar vervoer		Indeling conform Wegontwerp voor openbaar vervoer
Geen		Bij straten waar geen openbaar vervoer doorheen rijdt, hoeft geen rekening te worden gehouden met het ontwerpvoertuig bus. Maar het is het wel goed om in kaart te brengen of er een omleidingsroutes door de betreffende straat kan komen te liggen.
Basisnetwerk	Ontsluitend net bus	Het ontsluitend openbaar vervoer is in het totale openbaarvervoersysteem het fijnmazigste van het netwerk. De bus heeft geen eigen infrastructuur.
Hoofdnetwerk	Verbindend net bus	Dragend net voor kwalitatief goed (voor)stedelijk en regionaal vervoer. Bussen ondervinden minimaal oponthoud door ander verkeer op wegvakken met vrijliggende busbaan of busstroken naast de rijbaan. Een hoge gemiddelde snelheid.
	HOV en tram	Hoogwaardig openbaar vervoer. Aparte infrastructuur, hoge frequentie, hoge gemiddelde snelheid, comfortabele reis. HOV en tram zijn hier samen genomen omdat in beide gevallen altijd sprake is van eigen infrastructuur.
Privéauto		Indeling conform ASVV 2021
Geen		In straten waar gemotoriseerd verkeer geen toegang heeft, hebben bijvoorbeeld hulpdiensten toegang tot de achterkant van de woning of moeten een kort stuk lopen tot de voordeur. Deze afstand is afhankelijk van de regio en hulpdienst. Voor de brandweer is die afstand vastgesteld op maximaal 40 meter. Afvalinzameling wordt centraal geregeld en pakketdiensten hebben een logische plek om kort te parkeren en het laatste stuk te lopen naar de voordeur.
Basisnetwerk	Erftoegangsfunctie	Biedt toegang tot bestemmingen voor gemotoriseerd verkeer. Deze weg faciliteert uitwisselen. Gemotoriseerd verkeer deelt zijn infrastructuur vaak met de fietser, tenzij voor de fiets een hogere kwaliteitseis geldt. Bij lage intensiteiten deelt gemotoriseerd verkeer de infrastructuur ook met voetgangers.
Hoofdnetwerk	Gebiedsontsluitingsfunctie	Zorgt voor ontsluiting van een gebied. Op wegvakniveau kan het gemotoriseerd verkeer stromen en op de kruispunten vindt uitwisseling plaats. Deze weg heeft geen erfaansluitingen. Het gemotoriseerde verkeer heeft zijn eigen infrastructuur. De eventuele aanwezigheid van uitrukroutes voor hulpdiensten en logistieke route stelt eisen aan het kwaliteitsniveau van de uitvoering.
	Stromen	De categorie wegen met een stroomfunctie betreffen de autowegen en auto-snelwegen. Deze komen binnen de bebouwde kom in principe niet voor en zijn daarom buiten beschouwing gelaten.

Tabel 4. Toelichting onderdelen van de basisinrichtingsprincipes

Symbol				Toelichting
Stappen	Trappen	OV	Privéauto	<p>Dit pictogram illustreert voor welke netwerkfuncties per vervoerwijze het basisinrichtingsprincipe (en de variant) geschikt is. Hierbij geldt standaard het onderscheid in functieniveau Basisnetwerk en Hoofdnetwerk (zie stap 1). Elk inrichtingsprincipe geeft de toepasbaarheid van de functieniveaus weer in groen of rood:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Groen. Het basisinrichtingsprincipe of de variant is geschikt om toe te passen voor de netwerkfunctie voor de betreffende vervoerwijze.</li> <li>■ Rood. Het basisinrichtingsprincipe of de variant is niet geschikt om toe te passen voor de netwerkfunctie voor de betreffende vervoerwijze. Het inrichtingsprincipe biedt niet de beoogde kwaliteit.</li> </ul> <p>In dit voorbeeld is het basisinrichtingsprincipe geschikt voor de volgende combinatie:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Basisnetwerk voor de voetganger</li> <li>■ Geen fietsverkeer aanwezig</li> <li>■ Basis- of hoofdnetwerk voor ov, wat dus betekent: ontsluitend net, verbindend net, HOV-route of tramroute</li> <li>■ Geen gemotoriseerd verkeer aanwezig</li> </ul>
Basis.	Basis.	Basis.	ETW	
Hoofd.	Hoofd.	Hoofd.	GOW	
 voorziening				<p>Diverse invulling mogelijk, afhankelijk van beoogde invulling en voorzieningen. Denk aan groenstrook, boom, verlichting, bankje, prullenbak, fietsparkeren, parkeerplaatsen, laad- en losplek, etc. In tabel 5 is telkens uitgegaan van één voorzieningstrook. Afhankelijk van de behoeften en omstandigheden in een situatie kunnen dit er ook meer zijn.</p>
 voetpad				<p>Een voetpad is de eigen voorziening voor voetgangers. Centraal principe is om hier voldoende doorgangsbreedte te realiseren, ook bij gebruik van het trottoir voor voorzieningen. De benodigde breedte is afhankelijk van de functie en het aantal voetgangers.</p>
 fietspad				<p>Een vrijliggend fietspad of eventueel een fietsstrook (GOW30). De keuze voor een tweerichtingsfietspad kan ruimte besparen. Bij de realisatie van een fietspad is vaak ook een tussenberm wenselijk voor voldoende afscheiding van andere vervoerwijzen. De benodigde breedte is afhankelijk van de functie en het aantal fietsers.</p>
 ov-baan				<p>Een ov-baan betreft afgebakende infrastructuur voor het openbaar vervoer. Dit is een vrijliggende busbaan of trambaan. In situaties kan ook gekozen worden voor een busstrook, op dezelfde rijbaan als het overige gemotoriseerde verkeer.</p>
 gemengd				<p>Een pad of weg met een gemengd karakter, waarbij meerdere vervoerwijzen van dezelfde ruimte gebruik maken. Een erf, shared space of vergelijkbare oplossing waarin de voetganger en het verblijfskarakter centraal staan. Incidenteel toegang voor andere vervoerwijzen is een mogelijkheid, bijvoorbeeld met venstertijden of een toegangssysteem. De maatvoering is divers en locatiespecifiek. De gereden snelheid is maximaal 15 km/h als voetgangers gebruikmaken van de gedeelde ruimte.</p>
 rijbaan				<p>Een rijbaan voor gemotoriseerd verkeer op een erftoegangsweg of GOW30. Vanwege menging tussen fietsverkeer en gemotoriseerd verkeer geldt een snelheidslimiet van maximaal 30 km/h.</p>
 rijbaan				<p>Een rijbaan voor gemotoriseerd verkeer op een gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 50 km/h. De rijbaan kan uit één of meer rijstroken bestaan.</p>
 tussenberm of tussenberm				<p>Vanwege de verkeersveiligheid moeten bij verschillende dwarsprofielen midden- en tussenbermen worden toegepast (voor het gemak altijd aangeduid met tussenberm). Deze zijn bedoeld om verschillende vervoerwijzen of richtingen van elkaar te scheiden.</p>

**Tabel 5.** Overzicht basisinrichtingsprincipe

Basisinrichtingsprincipes		Netwerkfunctie per vervoerswijze			
<b>Lopen</b>		Stappen	Trappen	OV	Privéauto
		Basis.	Basis.	Basis.	ETW
voetpad voorziening voetpad		Hoofd.	Hoofd.	Hoofd.	GOW
<b>Actieve mobiliteit</b>		Stappen	Trappen	OV	Privéauto
		Basis.	Basis.	Basis.	ETW
voetpad fietspad voorziening voetpad		Hoofd.	Hoofd.	Hoofd.	GOW
<b>Lopen en openbaar vervoer</b>		Stappen	Trappen	OV	Privéauto
		Basis.	Basis.	Basis.	ETW
voetpad tussen-berm ov-baan voorziening voetpad		Hoofd.	Hoofd.	Hoofd.	GOW
<b>Duurzame mobiliteit</b>		Stappen	Trappen	OV	Privéauto
		Basis.	Basis.	Basis.	ETW
voetpad fietspad tussen-berm ov-baan voorziening voetpad		Hoofd.	Hoofd.	Hoofd.	GOW
<b>Verblijfsgebied</b>		Stappen	Trappen	OV	Privéauto
		Basis.	Basis.	Basis.	ETW
voetpad rijbaan voorziening voetpad		Hoofd.	Hoofd.	Hoofd.	GOW
<b>Verblijfsgebied met hoofdfietsroute</b>		Stappen	Trappen	OV	Privéauto
		Basis.	Basis.	Basis.	ETW
voetpad rijbaan tussen-berm fietspad voorziening rijbaan voetpad		Hoofd.	Hoofd.	Hoofd.	GOW
<b>Verblijfsgebied met ov-route</b>		Stappen	Trappen	OV	Privéauto
		Basis.	Basis.	Basis.	ETW
voetpad rijbaan tussen-berm ov-baan voorziening rijbaan voetpad		Hoofd.	Hoofd.	Hoofd.	GOW
<b>Verblijfsgebied met hoofdfietsroute en ov-route</b>		Stappen	Trappen	OV	Privéauto
		Basis.	Basis.	Basis.	ETW
voetpad rijbaan tussen-berm fietspad tussen-berm ov-baan tussen-berm fietspad voorziening rijbaan voetpad		Hoofd.	Hoofd.	Hoofd.	GOW
<b>Ontsluitingsweg</b>		Stappen	Trappen	OV	Privéauto
		Basis.	Basis.	Basis.	ETW
voetpad fietspad tussen-berm rijbaan midden-berm voorziening fietspad voetpad		Hoofd.	Hoofd.	Hoofd.	GOW
<b>Ontsluitings-as</b>		Stappen	Trappen	OV	Privéauto
		Basis.	Basis.	Basis.	ETW
voetpad fietspad tussen-berm rijbaan tussen-berm ov-baan tussen-berm rijbaan voorziening fietspad voetpad		Hoofd.	Hoofd.	Hoofd.	GOW