

Category	Value	Category	Value	Category	Value	Category	Value
Category 1	10	Category 2	20	Category 3	30	Category 4	40
Category 1	15	Category 2	15	Category 3	25	Category 4	35
Category 1	25	Category 2	35	Category 3	35	Category 4	25
Category 1	20	Category 2	15	Category 3	15	Category 4	45
Category 1	15	Category 2	25	Category 3	40	Category 4	10
Category 1	25	Category 2	25	Category 3	20	Category 4	30
Category 1	20	Category 2	20	Category 3	20	Category 4	20

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

Aan: [REDACTED], Wegbeheerder Gemeente Texel
 Postbus 200
 1790 AE Den Burg

Den Burg, 8 juni 2021

Onderwerp: **Aanvraag Verkeersbesluit Vrachtwagen inrijverbod**

Beste [REDACTED],

In Nederland is een verkeersbesluit dat in een gemeente wordt genomen over een weg die in beheer is bij de gemeente een besluit van de wegbeheerder. Iedereen in Nederland kan zich met een verzoek voor een verkeersbesluit wenden tot de wegbeheerder.

Wij richten ons daarom tot u als wegbeheerder van de gemeente Texel met het verzoek om een verkeersbesluit te nemen tot beperking van het vrachtverkeer in de Kogerstraat. Wij verzoeken u om een vrachtwagenverbod voor de Kogerstraat in te stellen zoals is beschreven in het rapport van **Veilig Verkeer Nederland (VVN)**. Zie bijlage **Verkeersveiligheidsadvies Kogerstraat**.

De huidige situatie is dat de Kogerstraat al sinds 2000 een erftoegangsweg is, maar niet als zodanig is ingericht. Aan de kant van de Akenbuurt is dit jaar een inritconstructie gekomen die deels voldoet aan de voorschriften voor een inritconstructie van een erftoegangsweg. De inritconstructie zorgt ervoor dat automobilisten afremmen voor het kruisende fiets- en voetpad en de kruising is daardoor veiliger geworden. De constructie is echter veel te breed en beperkt niet het vrachtverkeer(en auto's) **zonder bestemming** in de Kogerstraat. De Kogerstraat is de smalste straat in het noordelijk gedeelte van Den Burg én de belangrijkste route voor fietsers van en naar Den Burg zoals blijkt uit recente onderzoeken van Antea-group en Goudappel-Coffeng. Texelaars, scholieren en toeristen maken gebruik van de Kogerstraat om naar het centrum of de school te fietsen.

Er vindt thans menging van vrachtverkeer, auto's en fietsers in de smalle straat plaats. Fietsers rijden indien mogelijk over de stoep om vrachtwagens te ontwijken. Vrachtwagens rijden over de stoep als zij auto's of andere vrachtwagens tegenkomen en auto's rijden over de stoep als er een vrachtwagen aankomt. Het vrachtverkeer passeert aan de kant van de Akenbuurt een fietspad en voetgangersoversteekpad. Aan de andere zijde bij de rotonde Kogerstraat-Beatrixlaan-Bernardlaan moeten de vrachtwagens bij de rotonde horende fietsstrook 2 keer passeren. In verschillende stukken van de overheid staat dat menging van vrachtwagens en kwetsbare verkeersdeelnemers op dezelfde weg onveilige situaties oplevert en zoveel mogelijk vermeden dient te worden. Uit onderzoek blijkt dat de meeste ongevallen tussen vrachtverkeer en fietsers plaats vindt op rotondes en kruisingen. Ook hier is bij de Kogerstraat met de vele fietsers en vrachtwagens weer sprake van zeer onveilige situaties. Door het vele vrachtverkeer wordt de essentie van de veiligheid geweld aangedaan, met het risico op afschuwelijke gevolgen.

Onderaan deze brief hebben we enkele foto's opgenomen ter illustratie van dit vrachtverkeer door de Kogerstraat.

In artikel 21 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) wordt gesteld dat de motivering van het verkeersbesluit in ieder geval vermeldt welke doelstelling of doelstellingen met het verkeersbesluit worden beoogd. Daarbij wordt aangegeven welke van de in artikel 2 van de wet

genoemde belangen ten grondslag liggen aan het verkeersbesluit. Tevens moet indien van de wet genoemde belangen in het geding zijn worden aangegeven op welke wijze de belangen tegen elkaar zijn afgewogen.

Artikel 2 van de Wegenverkeerswet (WvW) bepaalt dat verkeersregels moeten dienen voor een van de volgende doelen:

- In eerste instantie:
 - het verzekeren van de veiligheid op de weg;
 - het beschermen van weggebruikers en passagiers;
 - het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan;
 - het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer.
- In tweede instantie ook voor:
 - het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu, bedoeld in de Wet milieubeheer;
 - het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte aantasting van het karakter of van de functie van objecten of gebieden.
 -

Wij geven u de motivatie van ons verzoek aan hand van deze doelen in onderstaande tabel, waarbij links de doelen uit Artikel 2 van de WvW staan, in de middelste kolom de huidige situatie ten opzichte van de doelen en in de rechterkolom de situatie die ontstaat bij een vrachtwagen inrijverbod ten opzichte van de doelen uit Artikel 2.

Tabel 1: Huidige en nieuwe situatie aan de hand van de doelen van artikel 2 WvW.

Artikel 2 WvW	Situatie thans	Vrachtwagenverbod
het verzekeren van de veiligheid op de weg	Onveilig: door menging van vrachtverkeer met overig verkeer op een smalle erftoegangsweg. Onveilig: door kruising van vrachtverkeer met kwetsbare verkeersdeelnemers zoals fietsers en voetgangers.	Veiliger: doordat er geen of nauwelijks menging van vrachtverkeer met overig verkeer plaatsvindt. Veiliger: want er vindt geen kruising van vrachtverkeer met kwetsbare verkeersdeelnemers zoals fietsers en voetgangers meer plaats.
het beschermen van weggebruikers en passagiers	Er vindt geen bescherming plaats van weggebruikers en passagiers tegen vrachtverkeer.	Weggebruikers en passagiers worden beter beschermd omdat fietsers en voetgangers niet meer in een onveilige conflictsituatie komen met vrachtverkeer.

Artikel 2 WvW	Situatie thans	Vrachtwagenverbod
het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan	Er rijdt veel vrachtverkeer zonder bestemming (sluipvrachtverkeer) in de Kogerstraat door deze straat. Sluipvrachtverkeer is het vrachtverkeer dat op het bedrijventerrein moet zijn en het vrachtverkeer voor onder andere de supermarkten.	De bruikbaarheid van de straat blijft gehandhaafd, want er komt geen belemmering voor het vrachtverkeer met een bestemming in de Kogerstraat. Het vrachtverkeer dat op het bedrijventerrein moet zijn, kan via de Gëorgieweg en de 2 toegangswegen naar het bedrijventerrein, de Maricoweg of de Spinbaan op het bedrijventerrein komen. Het vrachtverkeer voor de supermarkten en dergelijke kunnen via de Waalderstraat (apart fietspad!) op hun bestemming komen.
het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer	Zeer veel vrijheid voor alle verkeer, omdat vrachtverkeer ook drukke fietsroutes mag gebruiken.	Vrijheid blijft gewaarborgd, want het sluipvrachtverkeer kan via een zelfs snellere route op de bestemming komen. Vrachtverkeer met een bestemming in de Kogerstraat kan de Kogerstraat inrijden.
het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu, bedoeld in de Wet milieubeheer	Hinder voor fietsers, voetgangers en aanwonenden. Geluidsoverlast door lawaai van vrachtverkeer. Trillingen door zwaar verkeer in woningen. Schade aan de oude woningen (met gemetselde en lichte funderingen) door de trillingen van het vrachtverkeer, zoals scheuren in muren en de oude funderingen.	Door het vrachtwagen inrijverbod is er geen hinder meer voor fietsers, voetgangers en aanwonenden van vrachtverkeer. Er is geen geluidsoverlast meer door vrachtverkeer. Er zijn geen trillingen meer door zwaar verkeer. Er ontstaat geen nieuwe schade aan de woningen door het vrachtverkeer.
het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte aantasting van het karakter of van de functie van objecten of gebieden	Oude, smalle karakteristieke Kogerstraat (zie Welstandnota, Kogerstraat behoort bij oude kern) wordt gebruikt als sluiproute voor vrachtverkeer naar een bestemming elders in Den Burg. De functie verblijfsgebied wordt ernstig aangetast door het vrachtverkeer.	Het karakter van deze oude straat komt weer beter tot zijn recht. De functie verblijfsgebied (erftoegangsweg) komt beter tot zijn recht.

Het is de vraag of het vrachtverkeer er belang bij heeft om de Kogerstraat als sluiproute te nemen. De in de tabel genoemde routes naar het bedrijventerrein en de supermarkten zijn namelijk veiliger omdat er minder fietsers en voetgangers op die routes zijn en omdat een groot deel voorzien is van gescheiden fietspaden. De genoemde routes zijn ook sneller dan de route door de Kogerstraat. Daarnaast bevorderen de genoemde routes de doorstroming op de Akenbuurt en Kogerweg, omdat verkeer niet hoeft af te remmen voor afslaand vrachtverkeer.

Het vrachtverkeer dat wel een bestemming heeft in de Kogerstraat kan de Kogerstraat inrijden.

Als bewoners van de Kogerstraat verzoeken wij u tot het nemen van een verkeersbesluit voor het instellen van een geslotenverklaring door middel van het bord C18 van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (RVV 1990) met een breedtebeperking te weten maximaal 2,3 meter aan beide zijden van het noordelijk gedeelte van de Kogerstraat.

Zoals al eerder is aangegeven, is dit gelijk aan het voorstel dat door VVN is gedaan in de rapportage Verkeersveiligheidsadvies VVN van 6 april 2021 (naam dossier: Noord-Holland, Texel, Den Burg, Kogerstraat, 210217 | 62555), dat reeds in uw bezit is. Op pagina 11 van dit rapport staan verschillende aanbevelingen om de Kogerstraat veiliger te maken (zie bijlage). Over het inrijverbod voor vrachtwagens staat er:

“Daarnaast is het wenselijk een geslotenverklaring middels een bord C18 van bijlage 1 van het RVV 1990 in te stellen met een breedtebeperking t.w. maximaal 2,3 meter. Wij denken dat het vrachtverkeer zonder probleem kan doorrijden c.q. omrijden via de Georgiëweg en Waalderstraat richting centrum en bedrijventerrein en hiermee de Kogerstraat kan ontlasten.”

Wij zouden er voor de duidelijkheid aan willen toevoegen dat het bord C18 voor beide rijrichtingen geldt en dus aan de kant van de Akenbuurt bij de Kogerstraat en bij de rotonde Beatrixlaan-Bernardlaan-Kogerstraat bij de Kogerstraat geplaatst zou moeten worden.

Wij zien uw reactie met belangstelling tegemoet.

Met vriendelijke groet,

© 2006 The Authors
Journal compilation © 2006 Blackwell Publishing Ltd

Country	Chart 1 (%)	Chart 2 (%)	Chart 3 (%)	Chart 4 (%)
China	10	15	20	35
Russia	15	10	15	25
Iran	25	25	25	20
Cuba	15	10	10	30
Venezuela	10	15	20	5
North Korea	15	10	10	25
Syria	5	15	15	25
Yemen	25	10	30	15
Sudan	10	10	25	30
Libya	15	25	15	30
Somalia	25	10	10	15











Aanbevelingen:

In deze situatie wordt door mij dan ook geadviseerd de in-/uitgang van de T-splitsing Kogerstraat/Akenbuurt te voorzien van een in-/uitritconstructie volgens de geldende CROW-norm: uitritten en uitritconstructies, met een maximale uitloopbreedte van **12 meter** bij de aansluiting van de hoofdrijbaan van de gebiedsontsluitingsweg Akenbuurt.

De rijbaan van de Kogerstraat is en blijft 6 meter breed en kan dan gefaseerd uitlopen naar 8 meter (aansluiting fietspad) en 12 meter (aansluiting hoofdrijbaan Akenbuurt). Dit in plaats van de door de wegbeheerder geplande 18 meter brede in-/uitritconstructie (uitgaande van het toestaan van het vrachtverkeer).

Om dat geheel succesvol te bereiken is een veelheid aan extra maatregelen noodzakelijk, die vooral zijn bedoeld om de fiets hier prioriteit te geven en het autoverkeer ondergeschikt te maken.

Een tweede vereiste is, dat de linksafmogelijkheid vanuit het noorden komende vanuit de richting van de Georgiëweg fysiek wordt afgesloten voor al het overige (motor)verkeer middels een doorgetrokken middengeleiding, zodat vanaf dat punt dit verkeer min of meer de mogelijkheid ontnomen c.q. ontmoedigd wordt de Kogerstraat te gebruiken als (sluip)route naar het centrum. Bestemmingsverkeer dient dan eventueel de rotonde Pontweg/Akenbuurtsweg te gebruiken.

Vervolgens dient het thans **sobere** 30km-zonegebiedgedeelte van de Kogerstraat tussen de Akenbuurt en de Beatrixlaan/Bernhardlaan **ingericht** te worden als een 30km/h-zone-gebied, inclusief belijning wegdek, parkeren en bebording, etc. conform de geldende richtlijnen van het CROW: Ideale inrichting erftoegangsweg binnen de bebouwde kom. Indien dit op orde is, kan er namelijk ook gehandhaafd worden.

Daarnaast is het wenselijk een geslotenverklaring middels een bord C18 van bijlage 1 van het RVV 1990 in te stellen met een breedtebeperking t.w. maximaal 2,3 meter.

Wij denken dat het vrachtverkeer zonder probleem kan doorrijden c.q. omrijden via de Georgiëweg en Waalderstraat richting centrum en bedrijventerrein en hiermee de Kogerstraat kan ontlasten. Het college heeft tekennen gegeven dat de discussie over wel of geen vrachtverkeer in de Kogerstraat niet gevoerd moet worden naar aanleiding van een uitritconstructie. VVN is van mening dat deze werkzaamheden juist uitstekend gebruikt kunnen worden om andere "quick wins" mee te nemen.

De Kogerstraat moet voor nood- en hulpdiensten wel toegankelijk blijven. Dit verklaart de geadviseerde breedte van de in-/uitritconstructie. De 12 meter breedte is ruim voldoende voor het toegestane vrachtverkeer (brandweerauto, vuilniswagen) qua bochtstraal en/of draaicirkel (**zie berekeningen in bijlage 1**).

Het doortrekken van de middengeleiding, waardoor de linksafmogelijkheid verdwijnt, het inperken van met name het vrachtverkeer (geslotenverklaring) en overig sluipverkeer (met mogelijk te hoge snelheden en irritaties) zal voorkomen dat het tot eventuele ongewenste situaties komt.

De huidige sobere 30km-zone in de Kogerstraat, zonder extra voorzieningen en maatregelen (o.a. drempels), is thans te onveilig en in deze vorm ongewenst. Zij kunnen leiden tot levensgevaarlijke situaties voor de zwakke verkeersdeelnemers.

Bovenstaand advies is een indicatie van mogelijkheden en maatregelen, die ter verbetering toegepast kunnen worden op de huidige verkeerssituatie aan de Kogerstraat te Den Burg. Naar mijn mening kan de verkeersveiligheid beter gewaarborgd worden ten gunste van het fietsverkeer en zal nagenoeg geen negatief effect hebben op het gemotoriseerde verkeer.