

Onderwerp: Verkeersveiligheid IJntzelaan Mildam

Inleiding:

Op de IJntzelaan komen verschillende verkeersdeelnemers samen, waaronder fietsers, voetgangers, automobilisten en landbouwverkeer. De weg is op delen relatief smal en beschikt niet over een vrijliggend fietspad. Hierdoor kunnen situaties ontstaan waarbij fietsers en voetgangers bij het passeren van een tractor of andere grote landbouwmachine moeten uitwijken naar de berm.

Daarnaast geldt op de weg een maximumsnelheid van 60 km/u. De combinatie van de beperkte wegbreedte, landbouwverkeer en kwetsbare verkeersdeelnemers kan leiden tot zowel een objectief als subjectief gevoel van verkeersonveiligheid.

1: Vraag:

Is bij de gemeente bekend dat zich op de IJntzelaan regelmatig situaties voordoen waarbij fietsers en voetgangers moeten uitwijken voor landbouwverkeer?

Antwoord:

Dat is ons bekend. De weg is ongeveer drie meter breed, wat ook de maximale breedte van een tractor is, wat passeren in zo'n geval moeilijk maakt. Wij hebben geen beeld van hoe vaak zich dergelijke situaties voordoen.

2: Vraag:

Zijn er bij de gemeente gegevens bekend over verkeersongevallen, bijna-ongevallen of meldingen van verkeersonveilige situaties op de IJntzelaan?

Antwoord:

Er zijn sinds 2020 twee ongevallen geregistreerd met verschillende oorzaken. Bijna-ongevallen worden niet geregistreerd. Wij hebben geen recente individuele meldingen gehad over deze weg. Wel heeft Plaatselijk Belang melding gemaakt van onveilige situaties door landbouwverkeer en de overgang van weg naar berm.

3: Vraag:

Kan onderzocht worden of een lagere maximumsnelheid, bijvoorbeeld 30 km/u op een daarvoor geschikt deel van de IJntzelaan, verkeersveiligheidswinst kan opleveren?

Antwoord:

Het is een weg buiten de bebouwde kom. In september 2025 heeft de gemeenteraad in de Mobiliteitsvisie vastgesteld dat op deze wegen een maximumsnelheid van 60 km/uur de norm is.

Op de IJntzelaan geldt deze maximumsnelheid. Uit gegevens die beschikbaar zijn vanuit navigatiedata blijkt dat de werkelijk gereden snelheid rond de 50 km/uur ligt. De weg is smal maar redelijk overzichtelijk. Wanneer automobilisten fietsers tegenkomen, wordt over het algemeen rustiger gereden. De ervaren veiligheidsproblemen worden niet zozeer veroorzaakt door de snelheid van het verkeer maar door de wegbreedte.

4: Vraag:

Kan de gemeente onderzoeken of het mogelijk is om op daarvoor geschikte plaatsen passeerhavens of verharde bermen, bijvoorbeeld met grasbetonstenen, aan te leggen?

Antwoord:

Dit is op deze weg bijna niet mogelijk. De weg is smal en de bermen zijn dit ook, waardoor de benodigde ruimte voor verbreding niet aanwezig is. Daarnaast vraagt een passeerplek ook om een goede fundering. Dat zou ten koste gaan van de aanwezige bomen. Wij zijn daarom niet van plan deze mogelijkheden te onderzoeken. Wel vullen wij de bermen met enige regelmaat aan met gebroken asfalt voor meer stabiliteit.

5: Vraag:

Is onderzocht of de huidige maximumsnelheid van 60 km/u passend is bij de inrichting en het gebruik van de weg?

Antwoord:

Zie beantwoording vraag 3.

6: Vraag:

Welke andere verkeersremmende of attentieverhogende maatregelen zijn volgens de gemeente mogelijk om de verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers te verbeteren?

Antwoord:

De daadwerkelijk gereden snelheid van het verkeer ligt momenteel al lager dan de maximumsnelheid. Dit komt door het snelheidsremmende effect van de aanwezige bomen en hagen langs de weg en extensief onderhouden bermen. Wij zien geen andere mogelijkheden voor maatregelen die wij op deze weg kunnen treffen.

7: Vraag:

Kan het college een overzicht verstrekken van eventuele reeds geplande of onderzochte maatregelen en de termijn waarop de gemeente, indien nodig, vervolgstappen kan nemen?

Antwoord:

Wij hebben geen plannen om de situatie te veranderen.