INGEKOMEN
KRIMPENERWAARD
6 OKT 2023
Griffie

College B&W Krimpenerwaard en Gemeenteraad Krimpenerwaard.

Postbus 51,

2820 AB Stolwijk

Cc:

Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard

Wijkagent dhr. Gerhard van der Neut

Bergambacht, 22 Juni 2020

Geachte leden van het College B&W en van de gemeenteraad Krimpenerwaard,

Bewoners van de Benedenberg en Zuidbroek in Bergambacht vragen dringend uw aandacht voor onderstaande.

Al jaren staat de veiligheid op voornoemde wegen naar onze beleving meer en meer onder druk. Dit, terwijl de gemeente Krimpenerwaard stelt te streven naar minder onveilige verkeerssituaties met als doel dat in 2022 50% van de inwoners zelden of nooit een onveilige verkeerssituatie ervaart in de buurt.

Naar aanleiding van geregelde gedachtewisselingen via de buurtapp over dit onderwerp is er een werkgroep gevormd die zich in overleg met de bewoners en ondernemers zelf, bezint op maatregelen die de veiligheid van bewoners, ondernemers en recreanten en zeker ook van de kinderen wonend op de Benedenberg en Zuidbroek op korte termijn kunnen verhogen.

Voor de samenstelling van de werkgroep verwijzen wij u naar de ondertekening.

Toelichting:

Het verkeer op de Benedenberg en Zuidbroek bestaat niet alleen uit bewegingen van bewoners en recreanten, maar uiteraard ook van tractoren en vrachtwagens die onlosmakelijk verbonden zijn met de agrarische bedrijven die aan de Benedenberg en Zuidbroek zijn gevestigd. Laatstgenoemd vervoer wordt, zoals eenieder bekend, steeds groter en zwaarder. Ook de snelheid waarmee wordt gereden, wordt hoger en hoger. Het lijkt alsof velen "gebruik" maken van het feit dat er onvoldoende menskracht is om de onderscheiden snelheidslimieten voor tractoren, vrachtverkeer en overig gemotoriseerd verkeer geregeld te controleren en te handhaven. Ook het naleven van de regelgeving over de belasting door het vrachtverkeer laat enorm te wensen over. Daarnaast zorgen recreanten zoals (sport)fietsers, wandelaars en vissers, vooral in vakantietijd voor veel drukte en geregeld onoverzichtelijke situaties waardoor de eigen veiligheid en die van anderen in gevaar komt.

Naast voornoemd "bestemmingsverkeer" wordt, zeker bij hindernissen op de N210, de Benedenberg/Zuidbroek gebruikt als doorgangsroute van en naar Rotterdam en/of Gouda.

Gevolg is dat nu al jaren en in toenemende mate (huis-)dieren het slachtoffer zijn van aanrijdingen en woningen zowel intern als extern beschadigd raken. Het is slechts een kwestie van tijd totdat mensen bij ernstige ongelukken betrokken raken.

Wij, bewoners en ondernemers, willen niet wachten op een eerste zwaargewond of zelfs dodelijk slachtoffer.

Uiteraard zullen wij u informeren over de uitkomsten van het overleg met en tussen de bewoners en ondernemers. Wij zijn ons er echter van bewust dat de door bewoners en ondernemers zelf genomen maatregelen waarschijnlijk niet afdoende zullen zijn.

Dit is waarom wij ons op termijn mogelijk ook tot u zullen wenden met het verzoek om met de bewoners mee te denken over andere te nemen maatregelen teneinde de veiligheid niet alleen voor bewoners (waaronder kinderen en ouderen), maar ook voor de recreanten te vergroten

Met vriendelijke groeten,

Werkgroep Safety First BBZB

Leden:

[redacted]

Benedenberg 90

[redacted]

Correspondentieadres:

[redacted]

Namens de werkgroep,

[redacted]

Het Hoogheemraadschap Schieland & Krimpenerwaard
t.a.v. leden Algemeen Bestuur en Dagelijks Bestuur

Maasboulevard 123
3063 GK Rotterdam

Cc:

Gemeente Krimpenerwaard
Politie Krimpenerwaard

Bergambacht 2 oktober 2023

Geachte leden van het bestuur,

Bij deze vragen wij graag uw aandacht voor het volgende:
De werkgroep Safety First maakt zich hard voor een veilige verkeerssituatie op en langs onze wegen **Benedenberg** en **Zuidbroek** te Bergambacht. Uit eerdere contacten met het HHSK en andere instanties is helaas niets concreets aangaande verkeersveiligheid voortgekomen. Om die reden zochten wij contact met Veilig Verkeer Nederland. Dit resulteerde in het verkeersveiligheidsadvies welke wij u bij deze graag aanbieden.

In dit advies wordt klip en klaar aangegeven waarom snelheidsbeperkende dan wel veiligheidsbevorderende maatregelen voor onze wegen Benedenberg en Zuidbroek noodzakelijk zijn.

Wij verzoeken u met klem om het niet aan te laten komen op een (ernstig) ongeluk, maar serieus alle mogelijkheden te onderzoeken en daadwerkelijk actie te ondernemen. Ook als het gaat om het bijstellen van bestaande doch verouderde regels en normen. Immers het verkeer op bedoelde wegen is in de loop van de tijd niet alleen drukker geworden maar ook zwaarder en groter.

Naast het aanbieden van voornoemd verkeersveiligheidsadvies van Veilig Verkeer Nederland willen wij ook het feit benoemen dat er geen enkele reactie is ontvangen op ons schrijven van d.d. 02-02-2023. Wij betreuren dat ten zeerste. In combinatie met een door uw instantie gegeven reactie (zie blz. 8, 2^{e} alinea in het VVN-advies) krijgen wij de indruk dat wij als burger/omwonende, maar ook als belastingbetaler/kiesgerechtigde niet serieus worden genomen en niet worden gehoord. Dit kan en mag niet de bedoeling zijn.

Wij hopen en vertrouwen erop dat u naar aanleiding van het (goed onderbouwde) advies van Veilig Verkeer Nederland uw huidige standpunten wilt herzien. Graag zouden wij met u in gesprek komen om het advies en mogelijkheden te bespreken. Iedere stap in de goede richting (zoals bijvoorbeeld het aanbrengen van permanente belijning) is er één.

Voor de duidelijkheid voegen wij ook een brief toe als bijlage. In deze brief wordt onder andere de status van de werkgroep Safety First uitgelegd.

Met vriendelijke groet en rekenend op uw medewerking,
Namens de werkgroep Safety First BBZB

[redacted]

Adri Sloot

Leden Werkgroep Safety First:

[redacted]

Correspondentieadres:

[redacted]

Verkeersveiligheidsadvies



Kenmerken advies:

Naam dossier:
Verkeerssituatie Benedenberg te Bergambacht Krimpenerwaard

Locatie: Benedenberg en Zuidbroek te Bergambacht

Datum uitgifte advies: 15 juni 2023

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;
- Aan de adviezen die door Veilig Verkeer Nederland worden uitgebracht kunnen geen rechten worden ontleend;
- Uitgangpunt van de advisering vormt de verkeersveiligheidsvisie "Duurzaam Veilig" en de daaruit volgende ontwerprichtlijnen.

Situatie

De Benedenberg (90 bewoners) en Zuidbroek (40 bewoners) te Bergambacht zijn erftoegangswegen buiten de bebouwde kom in een 60-km zone (ETW2), met aan weerszijden een sloot. Het maximaal toegestane gewicht is 15 ton per voertuig. Aldaar is over een lengte van circa 6 km een woongebied aanwezig (verblijfsgebied). De melder uit, mede namens de bewonersgroep Safety First BBZB aan de Benedenberg en Zuidbroek zijn grote bezorgdheid over het rijgedrag van de gemiddelde bestuurder van motorvoertuigen, omdat er (te) hard gereden wordt. De mede-buurtbewoners klagen ook hierover **(zie situatiefoto's 1 t/m 4).**

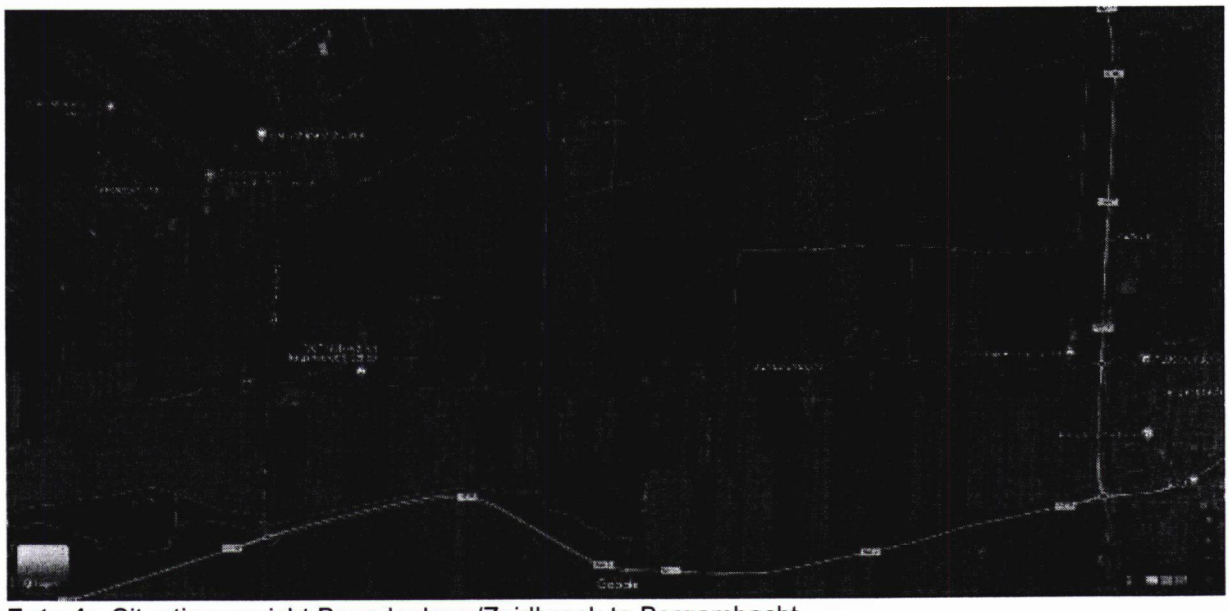


Foto 1: Situatieoverzicht Benedenberg/Zuidbroek te Bergambacht

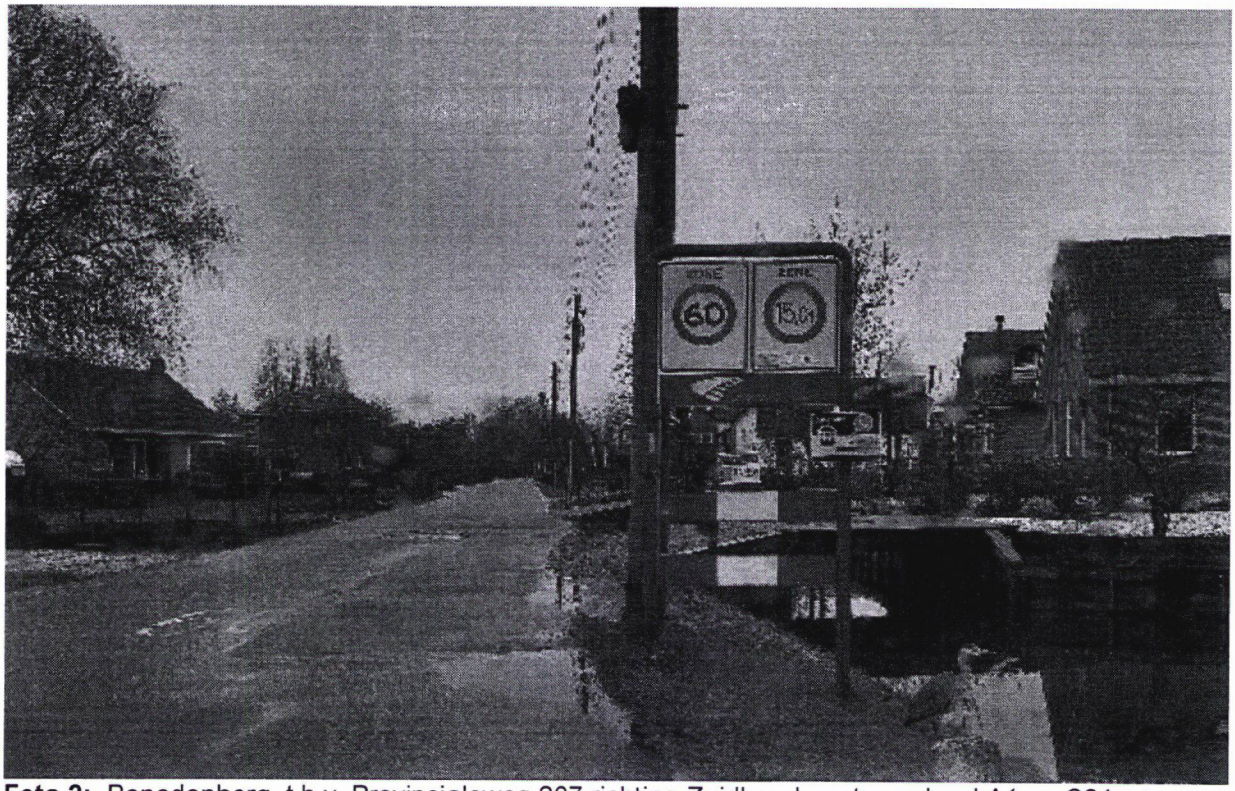


Foto 2: Benedenberg t.h.v. Provincialeweg 207 richting Zuidbroek met zonebord A1 en C21

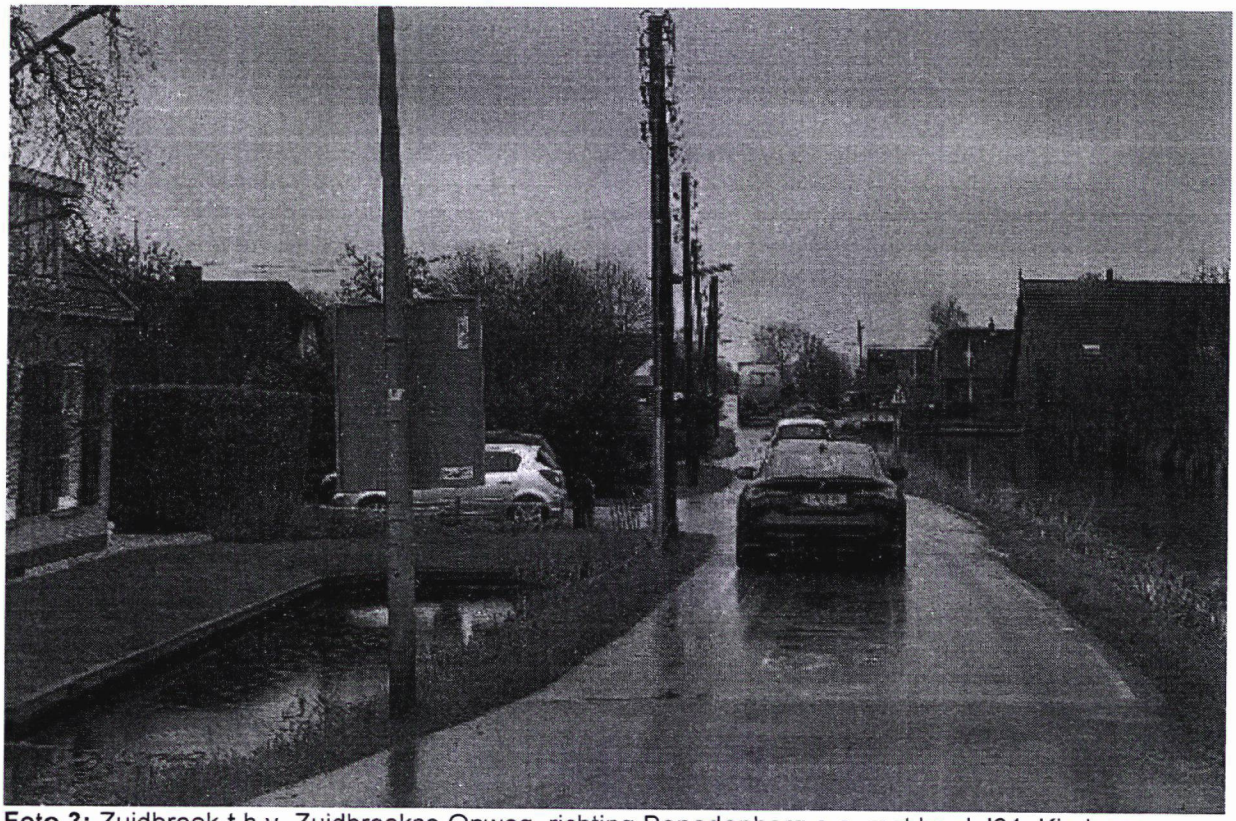


Foto 3: Zuidbroek t.h.v. Zuidbroekse Opweg, richting Benedenberg o.a. met bord J21: Kinderen



Foto 4: Overgang Benedenberg/Zuidbroek richting Zuidbroekse Opweg

Probleemstelling

Het veelvuldig overtreden van de maximum toegestane snelheid van 60 km/h buiten de bebouwde kom. Tevens overlast van sluipverkeer tijdens de spitsuren op de route Rotterdam-Gouda vice versa, door bestuurders van motorvoertuigen. Binnen het parcours bevindt zich een woongebied **(zie foto's 2 t/m 4).**
De melder is van mening dat de snelheid die aan de Benedenberg en Zuidbroek (= wegen die in elkaar overgaan: foto 4) gereden wordt veel te hoog is. Weliswaar geldt in de polders een maximum toegestane snelheid van 60km/h, maar in het woon- en verblijfsgebied liggen de huizen soms dicht tegen de weg aan. Met hoge snelheid komt men dit gebied binnenrijden, zeker op het gedeelte alwaar melder woont. Het is niet alleen gevaarlijk, maar het geeft ook veel geluidsoverlast, met name door het vrachtverkeer (o.a. zandauto's) en de hedendaagse landbouwvoertuigen, die over de dijk denderen met hun vracht. Dit geeft veel trillingen in de woningen, met een reele mogelijkheid op schade.
Vroeger had een tractor een maximum snelheid van 16km/h. Tegenwoordig is 60km/h haalbaar. Het verkeer is in alle opzichten geintensiveerd, maar de infrastructuur op de Benedenberg en Zuidbroek is er nooit op aangepast. Melder is van mening dat een maximum toegestane snelheid van 30km/h meer dan wenselijk is.
In de omgeving is een loonbedrijf actief met circa 5 voertuigen, die met tankwagens veevoer en mest aan- en afvoeren. De toegestane snelheid, ook voor deze voertuigcategorieën, is thans 60km/h en zou dan ook naar 30km/h moeten en op sommige risicovolle locaties zelfs naar 15km/h.
De Benedenberg en Zuidbroek zijn (zeer) lange rechtstanden over een totale lengte van circa 6 kilometer.
Verderop ligt het Buurtschap Berkenwoude wat veel fietsverkeer, toerisme en schoolgaande kinderen met zich meebrengt op de Benedenberg en Zuidbroek. Ook is er veel en zeer groot landbouwverkeer aanwezig **(zie foto voorbeeldfoto 5).**
In oktober 2020 is reeds vastgesteld dat per etmaal gemiddeld 1000 motorvoertuigen gebruik maken van deze wegen. Daarnaast is de gehele straatverlichting erg matig. Regelmatig zijn er lampen defect, waardoor het zicht soms ronduit slecht is te noemen bij duisternis.

In de afgelopen perioden is vanuit de groep Safety First BBZB getracht contact te leggen met de gemeente Krimpenerwaard, met de wegbeheerder van het Hoogheemraadschap Schieland en de Krimpenerwaard (HHSK) en de politie. Helaas zonder concreet resultaat.



Foto 5: alledaagse situatie Zuidbroek te Bergambacht

Probleemanalyse

Op dinsdag 7 maart 2023 circa 11.00 uur is door mij een schouw uitgevoerd op het bewuste weggedeelte van de Benedenberg en Zuidbroek, gelegen tussen de Provincialeweg 207 en de Zuidbroekse Opweg te Bergambacht.

Mijn bevindingen daarbij waren, dat er met enige regelmaat relatief (te) hoge snelheden worden ontwikkeld, vooral door personenauto's. Direct na de kruising met de Provincialeweg N207 richting Zuidbroek, rijdt men een woongebied (verblijfsgebied) binnen met woningen aan de linker- en rechterzijde, die zich aan de openbare weg begeven. Een deugdelijk trottoir ontbreekt ter plaatse **(zie o.m. foto's 6 t/m 8).**

Uit gehouden snelheidsmetingen o.a. door de wegbeheerder is gebleken dat de gemiddelde snelheid iets boven de 60km/h lag, maar dat er ook diverse malen 75 km/h of harder werd gereden.

Indien zich een onverwachte situatie voordoet, is het op tijd het voertuig tot stilstand kunnen brengen niet aan de orde. Bij 60 km/h is de stopafstand circa 35 meter (= inclusief reactietijd).
Kinderen en fietsers kunnen namelijk onvoorspelbare c.q. onverwachte handelingen verrichten.
Uitwijkmogelijkheden met een maximale wegbreedte van circa 3.30 meter zijn daar ter plaatse nagenoeg nihil, zonder het risico van het in gevaar brengen van medeweggebruikers (b.v. tegenliggers). Het is dus zaak snel te kunnen stoppen!

Met snelheden van rond de 60 km/h per uur op een weg, die deels in de voorrang ligt, waarbij toch wel rakelings langs een aantal woningen wordt gereden, met mogelijk daartussen fietsverkeer en voetgangers is dat ronduit gevaarlijk.
Om dit risico aanzienlijk kleiner te maken is het dan ook zeer wenselijk en noodzakelijk snelheidsbeperkende maatregelen te nemen ter hoogte van de soms dicht aan de weg grenzende woningen.

Inclusief de aanwezige begroeiing maakt het, dat de verkeerssituatie ter plaatse soms onoverzichtelijk is, met name ter hoogte van een flauwe bocht ter hoogte van perceel Benedenberg 120, alwaar een bruggetje is gesitueerd.

Daarnaast is de passeerstrook, direct voor c.q. na dit bruggetje, zeer ongelukkig gelegen en niet of nauwelijks van tevoren waarneembaar **(zie foto's 9 en 10).**

Het risico, dat door bijvoorbeeld een woningverlatende bewoner, of kind met fiets, het tot een schrikreactie komt, is aanwezig. Daardoor kunnen dan levensgevaarlijke situaties ontstaan. Dat het tot nu toe niet zover is gekomen en/of is geëscaleerd, geeft totaal geen garantie voor de toekomst.



Foto 6: Situatie Benedenberg, richting Zuidbroek met bord B5: voorrangskruispunt



Foto 7: Situatie Benedenberg, richting Zuidbroek met bord B4: voorrangskruispunt



Foto 8: Voorbeeldsituatie Benedenberg ontbreken van trottoir (kijkend richting Zuidbroek)



Foto 9: Onoverzichtelijke verkeerssituatie bruggetje t.h.v. Benedenberg 120



Foto 10: Situatie direct na bruggetje Benedenberg 120

Standpunt wegbeheerder

Op maandag 5 juni 2023 te circa 16.00 uur had ik een telefonisch gesprek met de wegbeheeerder van het Waterschap HHSK. Tijdens dit gesprek gaf hij aan dat de Benedenberg en Zuidbroek te Bergambacht is gecategoriseerd als een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom is, type ETW-2 (= geen kantmarkering) en dat deze voldoet aan de huidige wettelijk gestelde eisen.
Het hoogheemraadschap ziet thans dan ook geen mogelijkheid om snelheidsbeperkende maatregelen te treffen, De wegbeheerder is eveneens de mening toegedaan, dat er te weinig rekening wordt gehouden door de automobilist met de kwetsbare verkeersdeelnemers en het een hedendaags gedragspobleem is, voornamelijk van de eigen buurtbewoners.
Het verlagen van de snelheid van 60km/h naar 30km/h met de daarbij behorende fysieke inrichting is niet mogelijk in verband met de aanwezigheid van landbouwvoertuigen.

De wegbeheerder is van mening is, dat deze "overlastgevende" bestuurders dezelfde zijn die sedert 5-10 jaar in Bergambacht e.o. wonen en hier "rust" dachten te vinden, die er gewoonweg niet is door de reeds jarenlange aanwezige agrarische bedrijven, die hier zijn en blijven. Deze (nieuwe) bewoners zijn ook van mening dat de aanwezige bomen langs de wegen moesten worden omgezaagd en de snelheid naar 30km/h moet worden gebracht.

Het aantal verkeersongevallen geeft geen aanleiding tot aanpassing. De laatste 8 jaar zijn er 15 meldingen geweest in ViaStat t.w. 5 meldingen van een aanrijding (waarvan 1 met een fietser) en 10 stuks een z.g. eenzijdig ongeval met vaste voorwerpen (o.a. bokpalen), waarbij veelal alcoholgebruik in het spel was.

Uit een gehouden verkeersveiligheidsmonitor is de volgende uitkomst gekomen: aanbrengen witte belijning (niet noodzakelijk c.q. verplicht bij ETW2) en een obstakelvrije ruimte creëren (omzagen van bomen). Blijft echter staan, dat volgens de wetgeving het een buiten-de-bebouwde-kom-gebied (bubeko-gebied) is/blijft.

Wel kon de verkeerskundige nog melden dat aan de hand van gehouden metingen een V85 van 62,4 km/h aan de Benedenberg en een V85 van 63,4 km/h aan de Zuidbroek is vastgesteld en dat deze

snelheid inderdaad iets te hoog is, maar geen aanleiding geeft tot het nemen van extra (handhavings-) maatregelen. De politie wil alleen haar medewerking verlenen als de V85 hoger ligt dan 65 km/h.

Tijdens dit gesprek ontstond enige verwarring over de rol van Veilig Verkeer Nederland in deze casus en heb ik de wegbeheerder proberen uit te leggen, dat VVN in deze een **onafhankelijke en onpartijdige** partner is en geen bevooroordeelde mening heeft.

Binnen de Krimpenerwaard is volgens de laatst bekende informatie geen actieve VVN-afdeling vertegenwoordigd.

Conclusies en aanbevelingen

Aan de hand van het door mij ingestelde onderzoek, t.w. een schouw ter plaatse op 7 maart 2023, de aangeleverde informatie van de melder, het standpunt van de wegbeheerder, de in het verleden gehouden snelheidsmetingen en het raadplegen van internet, wordt door mij het volgende geconcludeerd en aanbevolen.

Conclusies:

De conclusie is dat op het weggedeelte tussen de woningen Benedenberg en Zuidbroek te Bergambacht levensgevaarlijke situaties kunnen ontstaan, die zoveel mogelijk voorkomen dienen te worden, door het nemen van preventieve fysieke verkeersmaatregelen, daar waar mogelijk. De woningen op dat weggedeelte staan soms vrij dicht tegen de rijbaan aan, zowel aan de linker-, als rechterzijde en door o.a. een aanwezige brug is de weg met name in een aldaar aanwezige flauwe bocht ter hoogte van perceel 120 zeer onoverzichtelijk. Een uitwijkmogelijkheid bij bijvoorbeeld een onverwachtse manoeuvre is niet aanwezig.
Ook zijn de z.g. passeerplaatsen niet overal even duidelijk herkenbaar o.a. door de slechte zichtbaarheid van de zwart/witte markeringen.

Eerder is door de wegbeheerder vastgesteld dat snelheidsbeperkende maatregelen niet tot de mogelijkheden behoren, gelet op de richtlijnen van het landelijk programma Duurzaam Veilig van het SWOV enerzijds en uit praktisch oogpunt (overlast bij woningen en voor landbouwverkeer) anderzijds.

Daarentegen is de verkeersintensiteit aan de Benedenberg en Zuidbroek ook te laag om z.g. korte wegversmallingen te realiseren (1000 motorvoertuigen per etmaal).

Toch dienen er aan de huidige situatie ingrijpende veranderingen te worden aangebracht, met name in de gereden (hoge) snelheden.

Ik kom dan ook met de navolgende adviezen:

Aanbevelingen:

Geslotenverklaringen:

Het afsluiten tijdens de spitsuren van de Benedenberg/Zuidbroek voor wat betreft het gemotoriseerde verkeer op de sluiproute Rotterdam-Gouda vice versa met uitzondering van het bestemmingsverkeer (handhaving zonodig door middel van b.v. een flitspaal boven de weg). Motorvoertuigen kunnen dan de reguliere Provincialewegen N207 en N210 en uiteraard de rijksweg A20 vice versa volgen tijdens de spitsuren. De bebording dient hierop te worden aangepast.

30km-zonegebied:

De Benedenberg en Zuidbroek zijn erftoegangswegen buiten de bebouwde kom, alwaar een maximum toegestane snelheid geldt van 60 km/h (ETW2).

Het advies hier is een formele inrichting van een 30km-zonegebied buiten de bebouwde kom, inclusief poorten en verkeersdrempels, over een lengte van circa 6 km.
Dit dient in ieder geval op een zodanige afstand voor en na de woningen te geschieden, dat de verkeersdrempels geen overlast kunnen vormen voor deze woningen.

Dit alles zal de verkeersveiligheid ten gunste van de (meer kwetsbare) verkeersdeelnemers aanzienlijk verbeteren.

Waaraan moet een 30km-zone voldoen?
In de Uitvoeringsvoorschriften BABW staan eisen waaraan een 30km-zone moet voldoen. In grote lijnen komen die eisen neer op onderstaande beschrijving.

Een 30km-bord (bord A0130zb) mag worden geplaatst als:

- *De snelheidslimiet van 30 km/h in overeenstemming is met het wegbeeld ter plaatse. Waar nodig moeten snelheidsremmers worden aangebracht.*
- *De 30km-straat voornamelijk een verblijfsfunctie heeft.*
- *De 30km-straat zodanig is ingericht dat de intensiteit van het gemotoriseerde verkeer de verblijfsfunctie niet aantast.*
- *Om gevaarlijke situaties te voorkomen moet vooral aandacht worden geschonken aan de veiligheid op oversteekplaatsen voor voetgangers, op kruispunten met fietsroutes en op voorrangskruispunten.*
- *Als de overgang naar een hogere maximumsnelheid (50 km/h) samenvalt met een kruispunt, moet deze overgang duidelijk herkenbaar zijn. De voorrang moet daar geregeld zijn door voorrangsborden of een uitritconstructie.*

Sobere inrichting
Een 30km-zone mag ook sober worden ingericht. Dat houdt in dat alleen maatregelen worden getroffen waar dat nodig is. De in- en uitgangen worden aangegeven door zoneborden met daarbij een ondersteunende maatregel, zoals een uitritconstructie of een terugliggende drempel (drempel niet op de kruising, maar verder de straat in) met voorrangsregeling. In het verblijfsgebied zelf moeten op mogelijke conflictpunten, bij scholen, bushalten, winkelcentra en dergelijke, maatregelen getroffen worden om de attentie te vergroten. Een sobere inrichting is bedoeld als een ***tijdelijke*** *oplossing.*

Zebrapad
In een 30km-zone dienen ***geen*** *voorrangsmaatregelen getroffen te worden. In de zone kom je vrijwel alleen maar gelijkwaardige kruisingen tegen. Voor het zebrapad is er een uitzondering gemaakt, omdat er soms toch behoefte is aan een zebrapad, zeker bij belangrijke oversteeklocaties voor voetgangers (Uitvoeringsvoorschriften BABW, hoofdstuk IV, paragraaf 2, lid 9).*

Handhaving
Het Openbaar Ministerie (OM) is altijd van mening geweest dat 30km-zones zelf handhavend moeten zijn. Dat wil zeggen dat de weg zo is ingericht dat te hard rijden zo goed als onmogelijk is. Als automobilisten te hard kunnen rijden in zo'n gebied, is de 30 km-zone ***niet*** *goed ingericht.*
Het OM is dan meestal niet bereid daarvoor politiecapaciteit ter beschikking te stellen, ook omdat het aantal verkeersslachtoffers in 30km-zones naar verhouding veel lager is dan op 50- en 80km-wegen.

Snelheidslimiet 15 km/h:

Bij de komst van 30km/h-straten, was één van de essentiële kenmerken trottoirs. Hieruit voortvloeiend is Veilig Verkeer Nederland van mening dat daar waar trottoirs ontbreken, dus **daar waar voetgangers en motorvoertuigen zich in dezelfde ruimte bevinden, een maximaal toegestane snelheid 15 km/h wenselijk acht,** uiteraard met de daaraan gekoppelde inrichting.

Uitvoeringsbesluiten BABW inzake verkeerstekens, Hoofdstuk 2: Verkeersborden, paragraaf 4:

Op grond van de Uitvoeringsbesluiten van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW), inzake verkeerstekens, Hoofdstuk 2: Verkeersborden, Paragraaf 4. Voorschriften voor de afzonderlijke borden, Bord A1 (maximumsnelheid), onder Toepassing is het juridisch/wettelijk mogelijk van een verblijfsgebied als deze de maximum toegestane snelheid van 60km/h naar 30km/h te verlagen middels het nemen van een verkeersbesluit. Zie hieronder de cursieve tekst van het besluit:

Uitvoeringsbesluiten BABW inzake verkeerstekens, Hoofdstuk 2: Verkeersborden

Geldend van 01-07-2017 t/m heden
Paragraaf 4. Voorschriften voor de afzonderlijke borden
Bord A1 (maximumsnelheid)
Toepassing
1. De in te stellen maximumsnelheid dient in overeenstemming te zijn met het wegbeeld ter plaatse. Dit betekent dat waar nodig de omstandigheden op zodanige manier zijn aangepast dat de beoogde snelheid redelijkerwijs voortvloeit uit de aard en de inrichting van de betrokken weg en van zijn omgeving.
2. Geen andere dan de volgende maximumsnelheden worden vastgesteld:
a. binnen de bebouwde kom:
– op wegvakken: 70, 30, 15 km/h
– bij gevarenpunten: 30, 20 km/h;

b. buiten de bebouwde kom:
op autowegen:
– op wegvakken: 80 km/h
– bij gevarenpunten: 70 km/h;
op autosnelwegen:
– op wegvakken: 130, 120, 110, 100, 90, 80, 70, 60, 50 km/h;
op andere wegen buiten de bebouwde kom:
– op wegvakken: 60, 30 km/h
– bij verkeerslichten: 70 km/h
– bij gevarenpunten: 60, 50 km/h.

3. Binnen de bebouwde kom mag bord A1 worden geplaatst in afwijking van het bepaalde in Hoofdstuk II, Paragraaf 1 onder punt 2, om zonodig te herinneren aan de algemene snelheidslimiet van 50 km/h.
4. 15 km/h en 15 km/h zone, 30 km/h en 30 km/h zone, 60 km/h en 60 km/h zone
Bord A1 (15 km/h en 15 km/h zone) mag op woonerven worden geplaatst om expliciet aan te geven dat op woonerven slechts stapvoets, 15 km/h, mag worden gereden, zoals bepaald in artikel 45 van het RVV 1990.

Bord A1 (30 km/h binnen en buiten de bebouwde kom en 60 km/h buiten de bebouwde kom) mag op wegvakken slechts worden toegepast indien wordt voldaan aan de volgende eisen:
– iedere weg in het betrokken gebied heeft voornamelijk een verblijfsfunctie;
– om te voorkomen dat de verblijfsfunctie wordt aangetast door een relatief hoge intensiteit van het gemotoriseerde verkeer, is de weg met zijn omgeving waar nodig aangepast;
– met het oog op snelheidsbeperking en attentieverhoging is extra aandacht besteed aan potentieel gevaarlijke punten, zoals:
a. plaatsen waar voetgangers, in het bijzonder schoolkinderen en bejaarden, plegen over te steken;
b. kruispunten met een hoofdroute voor fietsers en eventueel bromfietsers;
c. kruispunten waar de voorrang door middel van borden geregeld is;
– de overgangen naar een andere maximumsnelheid zijn door de constructie duidelijk herkenbaar;
– indien de overgang naar een hogere maximumsnelheid binnen 20 meter van een kruisende weg ligt, dan is de voorrang geregeld door middel van verkeerstekens of een in- en uitritconstructie, tenzij de kruisende weg geschikt is om in het betrokken gebied opgenomen te worden.

5. Het bord wordt niet toegepast:
a. indien dit tot gevolg heeft dat de maximumsnelheid vanaf het passeren van het bord meer dan 30 km/h lager is dan voor het passeren van het bord;
b. na een ander bord A1 dat een hogere maximumsnelheid aangeeft dan het nieuwe bord, indien dat volgende bord op een kortere afstand zou staan van het vorige bord dan de afstand die redelijkerwijs nodig kan zijn voor feitelijke aanpassing van de snelheid aan de maximumsnelheid die dat volgende bord aangeeft.

Plaatsing
Bij een rijbaan van meer dan 5 m breed of met twee of meer rijstroken in dezelfde richting, wordt het bord indien mogelijk tevens aan de linkerzijde van die rijbaan geplaatst.
Onderborden
1. Bij voorkeur wordt de reden van een vastgestelde maximumsnelheid bij een gevarenpunt zichtbaar gemaakt door bord A1 te combineren met een bord of onderbord dat de aard van het gevaar of het belang van de maximumsnelheid aangeeft.
Categorale maxima
1. Om een maximumsnelheid aan te geven voor een bepaalde categorie bestuurders wordt die categorie aangegeven op een onderbord, en wel zo mogelijk door het betreffende symbool dat voorkomt in bijlage 1 van het RVV 1990.

Indien de maximumsnelheden betrekking hebben op motorvoertuigen die een bepaald maximum toegestane totaalmassa te boven gaan wordt op het onderbord die massa vermeld in het aantal tonnen, aangegeven door cijfers met toevoeging van de letter t.

Bovenstaande adviezen zijn een indicatie van mogelijkheden en maatregelen, die toegepast zouden kunnen worden op de huidige verkeerssituatie aan de Benedenberg/Zuidbroek te Bergambacht. Naar mijn mening wordt met dit pakket aan maatregelen, de verkeersveiligheid beter gewaarborgd ten gunste van het kwetsbare voetgangers- en fietsverkeer en zal ook een beter/gunstig effect hebben op het gedrag van het gemotoriseerde verkeer.

Korte termijn:

Op zeer korte termijn dienen op dit gedeelte van de Benedenberg/Zuidbroek als tussenoplossing kantstroken te worden aangebracht c.q. aangeheeld. Dit kan zonder al te grote ingrepen en kosten. Dit verbetert de verkeersveiligheid in ieder geval enigszins, zij het minimaal. Het wegdek lijkt hierdoor optisch smaller, waardoor gemotoriseerd verkeer de snelheid mogelijk zal verminderen (reeds toegezegd door HHSK).
Daarnaast het aanhelen van de z.g. passeerstroken en het duidelijk(er) zichtbaar maken van de geblokte markeringen ten behoeve van deze passeerplaatsen.
De begroeiing over de gehele lengte dient zodanig te zijn c.q. te blijven, dat de verkeersveiligheid niet wordt aangetast.

Langere termijn:

De langere termijn, meer ingrijpende infrastructurele aanpassingen dienen evenwel zo spoedig mogelijk te worden gerealiseerd. Zij fungeren dan ook als extra (preventieve) maatregelen om zodoende hinder en/of (ernstig) gevaar te voorkomen voor met name de kwetsbare verkeersdeelnemers (voetgangers, fietsers, kinderen, ouderen, gehandicapten).
De huidige verkeerssituatie is te verkeersonveilig en dus onverantwoord.

Tot slot:

In dit verband mag het **Strategisch Plan Verkeersveiligheid** niet onvermeld blijven.
Naast de klassieke manier van de aanpak van verkeersveiligheid, is er de mogelijkheid om verkeersveiligheid vanuit een nieuw perspectief te benaderen; het Strategisch Plan Verkeersveiligheid. De nadruk ligt hierbij op een proactieve aanpak op basis van risico's in plaats van een reactieve aanpak op basis van ongevallen.

Het zijn bijvoorbeeld risico's die zich in de nabije toekomst kunnen voordoen op de in dat advies besproken locaties en vanuit een risico-gestuurde aanpak, zou het wenselijk kunnen zijn aldaar preventief actie te ondernemen.
Voor verdere informatie wordt verwezen naar de website van het **SPV Kennisnetwerk.**

Fotoreportage:

Google Maps:	foto	1 en 5.
Eigen bijdrage:	foto	2 t/m 4 en 6 t/m 10.

Totstandkoming advies

Dit advies is namens Veilig Verkeer Nederland opgesteld door:
C. van Dorp, Verkeerskundige Veilig Verkeer Nederland.

Vragen of opmerkingen

Voor vragen of opmerkingen over dit advies kunt u contact opnemen met uw dichtstbijzijnde regiokantoor van Veilig Verkeer Nederland. Zie hieronder voor gegevens.

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.vvn.nl.

Contactgegevens VVN

Stationsstraat 79a
3811 MH Amersfoort

De Knobben 100
9202 XJ Drachten

Beekstraat 54
6001 GJ Weert

Postbus 66
3800 AB Amersfoort

088 524 88 00 (ma t/m vr 8.30-17.00 uur)
info@vvn.nl
www.vvn.nl



Iedereen veilig over straat

VEILIGVERKEER

Van: Griffie Krimpenerwaard
Verzonden: maandag 23 oktober 2023 09:35
Aan: [redacted]
Onderwerp: Ontvangstbevestiging

Beste [redacted],

Wij hebben uw brief op 6 oktober 2023 ontvangen.
Wij voegen deze toe aan de openbare lijst ingekomen stukken van de raad 2 november met het advies aan het college de afhandeling daarvan op te pakken.
Tijdens deze vergadering worden de ingekomen stukken niet inhoudelijk besproken, maar neemt de raad een besluit over het afhandelingsadvies.
Van de raad als collectief ontvangt u geen schriftelijke reactie op uw brief.
Mogelijk reageren fracties of individuele raadsleden persoonlijk op uw brief.
We gaan ervan uit dat u er geen bezwaar tegen hebt dat we hen daarvoor desgevraagd uw emailadres geven.
I.v.m. privacyregels zijn de documenten geanonimiseerd op de lijst ingekomen stukken geplaatst

Met vriendelijke groet,

gemeente Krimpenerwaard

Postbus 51 2820 AB Stolwijk
Bezoekadres Burgemeester van der Willigenstraat 58 2941 ES Lekkerkerk