

Advies verkeersveiligheid

Naar aanleiding van een melding bij het VVN Participatiepunt (vvn.nl/participatiepunt).



Melding

Zeeland, Borsele, 240715

Locatie

Hoedekenskerke (gemeente Borsele) Zeeland

Datum uitgifte advies

20 november 2024



Iedereen veilig over straat

VEILIGVERKEER

Rol Veilig Verkeer Nederland

Veilig Verkeer Nederland (VVN) is een vereniging met als motto 'Iedereen veilig over straat'. Verkeersveiligheid is belangrijk voor een fijne leefomgeving. Soms worden buurtbewoners geconfronteerd met een verkeerssituatie die onveilig is (objectief) of voelt (subjectief). Dit kunnen zij melden bij het VVN Participatiepunt.

VVN Buurtacties en advies

Als melders van een onveilige situatie dat willen, ondersteunen wij bij het zoeken naar een oplossing. Dat doen we door het bieden van handvatten, zoals VVN Buurtacties (vvn.nl/buurtactie), waarmee melders of vrijwilligers zelf een actieve rol kunnen spelen in het verbeteren van de situatie. Deze acties zijn vooral gericht op beïnvloeding van het verkeersgedrag. Waar nodig bieden we uitgebreider of infrastructureel advies.

Samenwerking met de gemeente

Waar mogelijk wordt de gemeente bij het vinden van een oplossing betrokken. Veilig Verkeer Nederland vormt een neutrale schakel tussen buurtbewoners en gemeenten, met als doel buurten verkeersveiliger te maken. In het gesprek met gemeenten en andere betrokken kiezen wij daarom voor een bemiddelde rol.

Tot slot helpen wij gemeenten met maatwerktrajecten op aanvraag, waarbij we hen advies geven over verkeersgedrag en -inrichting.

Algemeen

- Veilig Verkeer Nederland beoordeelt situaties op verkeersveiligheidsaspecten. Alle andere factoren, zoals ruimtelijke ordening, financiën worden niet meegewogen, tenzij deze een directe invloed hebben op de verkeersveiligheid.
- 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 vormt de verkeersveiligheidsvisie 'Duurzaam Veilig' en de daaruit volgende ontwerprichtlijnen. Ook sluiten we aan op de landelijk gestimuleerde risicogestuurde aanpak, zoals beschreven in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV 2030).

Situatie

Het betreft hier een melding van een aantal voornamelijk 60km/h erftoegangs- c.q. gebiedsontsluitingswegen merendeels buiten de bebouwde kom binnen de gemeente Borsele en het Waterschap Scheldestromen te Zeeland en een deels nog aan te leggen z.g. randweg Hoedekenskerke. De bestaande wegen na de nieuwe aan te leggen randweg zijn z.g. polder- c.q. dijkwegen, die door de (moderne) tijd zijn achterhaald qua inrichting, onderhoud en verkeersaanbod. De toestand van bedoelde weggedeelten is zeker op sommige gedeelten ronduit slecht en onveilig te noemen en zijn wat breedte en inrichting betreft niet geschikt voor het vele en zware (en nog extra te verwachten) vrachtverkeer.

Daarbij komt nog dat het kwetsbare verkeer zich in de huidige situatie binnen dezelfde verkeersstroom dient te mengen.

De bewuste bestaande wegen zijn: 's-Gravenpoldersestraat (deels), Nieuwe Veerweg (zeedijk), Kapuinhoekweg, Kerkepolderweg, Bakendorpseweg en de Zeedijk. Het totale traject van deze wegen is circa 5 km

Probleemstelling

De buurtbewoners willen graag een onafhankelijk oordeel van VVN over de plannen van de gemeente Borsele om een route voor (zwaar) vrachtverkeer om te leiden. Het gaat volgens de melder thans om minimaal honderd grote vrachtwagens per dag met een verwachtingspatroon van minimaal het viervoudige in de eindfase (verdubbeling hoeveelheid en heen en weer rijden).

De huidige route via het buurtschap Langeweegje geeft veel overlast en derhalve is naar een alternatieve route gezocht (**zie foto 1**).



Foto 1: Overzichtssituatie Langeweegje te Langeweegje

De 16 huishoudens van Hoedekenskerke voelen zich benadeeld omdat het zware vrachtverkeer straks over de smalle (dijk)wegen o.a. Hoedekenskerke moet rijden richting een groot bedrijfsterrein. Het gaat om het bedrijf Crop Alliance B.V. Een bedrijf dat uien inmaakt. Verplaatsen van het bedrijf is onderzocht maar lijkt vooralsnog niet haalbaar. Dit zou namelijk in een klap het probleem oplossen! De melder geeft aan dat bij het passeren van een vrachtwagen fietsers straks niet kunnen uitwijken.

Omdat het om een bestemmingsplantraject gaat wil de bewonersgroep via een zienswijze of bezwaarschrift meer voor elkaar zien te krijgen bij de wegbeheerder. Het gaat daarbij mogelijk ook om planschade omdat de waarde van huizen zou kunnen dalen of dat bewoners te maken krijgen met meer geluidhinder en trillingen.

De (gemarkeerde) wegen zijn op diverse plaatsen in slechte tot zeer slechte staat.

De toplaag is beschadigd, er zijn verzakkingen, scheuren, zowel langs als dwars, kapotte wegganten, en de breedte is totaal niet geschikt voor het vele vrachtverkeer.

Na Hoedekenskerke hebben deze wegen geen vrij liggende fietspaden.

Het plan om hierover veel zwaar verkeer (vrachtwagens) te laten rijden is dan ook omstreden.

Het betreft hier de volgende wegen:

's-Gravenpoldersestraat
Nieuwe Veerweg (zeedijk)
Kapuinhoekweg
Kerkepolderweg
Bakendorpseweg Zeedijk

Deze wegen hebben samen een afstand van ongeveer 5 km.

Naast de overlast in de vorm van uitlaatgassen, geluid, trillingen, Co2, is de veiligheid van deze route voor het zware verkeer, ver te zoeken. Daarbij is het erg kortzichtig om een jarenlange probleemroute, eenvoudig te verplaatsen naar andere wegen in dezelfde gemeente. Dat is geen oplossing.

Over deze situatie en met name het veiligheidsaspect, zouden de bewoners graag een onafhankelijk advies hebben.

VVN is daarom gevraagd om deze situatie ter plaatse te komen bekijken.

Er is een groep gedupeerden van ongeveer 18 bewoners/families, die reeds een visie/zienswijze hebben ingediend bij de gemeente. Een goed onafhankelijk advies over dit plan zou daarbij zeer welkom zijn.

Standpunt wegbeheerders)

Op 23 oktober 2024 heb ik telefonisch contact gehad met de wegbeheerder van de Gemeente Borsele. Deze wist mij te vertellen dat er een nieuwe randweg Hoedekenskerke wordt aangelegd tussen de 's-Gravenpoldersestraat voorbij perceel 34 en de Nieuwe Veerweg. Op deze randweg wordt geen fietsverkeer toegestaan, waardoor er geen verkeersgevaarlijke situaties kunnen ontstaan voor kwetsbare verkeersdeelnemers.

Met betrekking tot het traject 's-Gravenpoldersestraat, Nieuwe Veerweg (zeedijk), Kapuinhoekweg, Kerkepolderweg, Bakendorpseweg en Zeedijk wordt in die hoedanigheid verwezen naar het Waterschap Scheldestromen, aangezien deze instantie verantwoordelijk is voor dit 60km/h-wegennet.

Vervolgens heb ik contact gezocht met het Waterschap Scheldestromen. Deze vertegenwoordiger kon mij vertellen dat reeds meerdere veiligheidsmaatregelen zijn genomen en nog genomen gaan worden op de diverse bestaande 60km/h-wegen, die geschikt gemaakt gaan worden voor aansluiting met de nieuwe randweg.

Denk daarbij aan: (kant)versteving, verbreding van het wegdek (maximaal 6 meter), waardoor vrachtverkeer elkaar beter kan passeren, zij het met geringe snelheid. Te brede wegen zouden alleen maar risicoverhogend werken (hogere snelheden bij het passeren). Als voordeel geldt daarbij dat meer ruimte ontstaat voor de z.g. kwetsbare verkeersdeelnemer(s). De lagere passeersnelheden maken dit veiliger voor met name het fietsverkeer.

Meer gescheiden (vrijliggende) fietspaden liggen vooralsnog niet in de planning met betrekking tot deze 60km/h-wegen na de nieuw aan te leggen randweg.

Wel zal een en ander nauwkeurig gemonitord worden door de wegbeheerder na realisering van het gehele nieuwe omleidingstraject en zonodig zullen correcties/aanpassingen worden doorgevoerd.

Een zwaarwegend argument om dit traject te ontwerpen is om zwaar vrachtverkeer van en naar een aanwezig fabrieksterrein (uienfabriek) ten zuiden van Hoedekenskerke beter te reguleren en de dorpskernen/buurtschappen, zoals die van Langeweegje te ontdoen van dit (zware) vrachtverkeer. Dit veroorzaakt thans veel verkeersoverlast.

In de nabije omgeving van het fabrieksterrein ligt aan de zuidkant ook nog de camping Scheldeoord, wat veel recreatieverkeer met zich meebrengt.

Probleemanalyse

Op vrijdag 23 augustus 2024 circa 11.00 uur is door mij samen met de melder een uitgebreide schouw uitgevoerd op het bewuste traject van de Gemeente Borsele en Waterschap Scheldestromen tussen de rijksweg A58, provincialeweg N666, Langeweegje, Hoedekenskerke e.o. inclusief de omgeving van het fabrieksterrein van de uienfabriek Crop Alliance B.V. en camping Scheldeoord te Bakendorp.

Ik wil daarbij een tweedeling maken, t.w. vanaf de Provincialeweg N666, Baarlandsezandweg, 's-Gravenpoldersestraat t/m perceel 34 (einde fietspad c.q. aansluiting nieuwe randweg) en het gedeelte vanaf het eind van de nieuwe randweg t.w. Nieuwe Veerweg tot aan de uienfabriek.

Het eerste gedeelte zal qua verkeersveiligheid nagenoeg geen problemen en overlast opleveren. De nieuw aan te leggen randweg eveneens niet.

Echter daarna (tweede gedeelte) is het traject Nieuwe Veerweg tot aan de uienfabriek te bestempelen als zeer onveilig en ongewenst in deze huidige vorm, maar ook in de aangepaste vorm, met gemengd (zwaar) verkeer enerzijds en kwetsbare verkeersdeelnemers anderzijds.

Mijn bevindingen daarbij waren dan ook met name in het tweede gedeelte, dat er met grote regelmaat op de z.g. 60km/h-wegen (zeer) zwaar vracht- en landbouwverkeer was waar te nemen, in een en dezelfde verkeersstroom met de nodige personenauto's en met name onbeschermde kwetsbare verkeersdeelnemers. Uitwijkmogelijkheden waren (nagenoeg) niet aanwezig!

Deugdelijke fiets- en/of trottoirvoorzieningen ontbreken vanaf de 's-Gravenpoldersestraat ter hoogte van perceel 34 merendeels. 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 6 meter (eindfase) 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, met elkaar passerend en inhalend (!) vracht- en landbouwverkeer, waarbij toch wel raketings 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 minimaal snelheidsbeperkende maatregelen te nemen ter hoogte van de soms toch wel dicht aan de weg, maar ook onder aan een dijkweg, zonder enige bescherming, grenzende woningen en kruisingen. Inclusief de soms aanwezige begroeiing maakt het, dat de verkeerssituatie ter plaatse (soms) onoverzichtelijk is.

Het risico, dat door bijvoorbeeld een woningverlatende bewoner, of kind met fiets, etc. 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.

Ook is over het gehele traject op diverse plaatsen sprake van achterstallig onderhoud aan het wegdek, wat het extra gevaarlijk maakt (scheuren, gaten, ontbreken kantbelijning, afgebrokkeld bermasfalt, e.d.). Daarnaast zijn de her en der aanwezige passeerstroken niet echt bruikbaar, omdat ze te klein van stuk zijn.

Conclusies en aanbevelingen

Aan de hand van het door mij ingestelde onderzoek, t.w. een schouw ter plaatse, de hoeveelheid aangeleverde informatie van de melder, het standpunt van de wegbeheerders, het raadplegen van internet, waaronder omgevingsonderzoek via Google Maps en gelet op de te verwachten extra verkeersdruk van met name zwaar vrachtverkeer, wordt door mij het volgende geconcludeerd en aanbevolen.

Uit de mij beschikbaar gestelde stukken van de melder(s) blijkt meermaals, dat een verhuizing van het uienbedrijf in een keer alle verkeersonveilige problemen binnen het buurtschap Langeweegje en het dorp Hoedekenskerke zou oplossen.

In hoeverre dit wel of niet klopt en/of mogelijk is, is door VVN niet nader onderzocht, aangezien zij niet hierover gaat. Er is uitgegaan van de bestaande en geplande fysieke verkeerssituatie en daarover wordt een advies uitgebracht.

Wel kan in alle redelijkheid gezegd worden, indien (zwaar) vrachtverkeer niet aanwezig is op deze categorie wegen, de verkeersveiligheid zeker in gunstige zin zal toenemen.

Ik kom dan ook met de volgende conclusies en aanbevelingen:

Conclusies:

In hoeverre de nieuwe door de wegbeheerder(s) uitgewerkte situatie succesvoller zal zijn dan de oude situatie via Langeweegje is op voorhand niet in te schatten. Beide situaties zijn verre van optimaal te noemen en zorgen en zullen blijven zorgen voor verkeersgevaarlijke situaties, met name voor de kwetsbare verkeersdeelnemers, gewoonweg door de te verwachten intensiteit van het (zware) vrachtverkeer van en naar de uienfabriek.

Met de door de wegbeheerders toegezegde aanpassingen, verbeteringen op diverse punten, zullen slechts een "speldenprik" zijn op het totale traject, waaraan, volgens de planning, uiteindelijk niet heel veel zal veranderen, met uitzondering van de circa 900 meter nieuw aan te leggen randweg. Dit is en blijft dan ook een zorgelijke situatie voor de kwetsbare verkeersdeelnemers, met name op het traject Nieuwe Veerweg tot aan de uienfabriek.

Aan de 60km/h-wegen, die straks in het verlengde van de z.g. nieuwe randweg Hoedekenskerke (gebiedsontsluitingsweg) deel gaan uitmaken t.w. de reeds bestaande wegen 's-Gravenpoldersestraat (vanaf perceel 34 c.q. aansluiting nieuwe randweg), Nieuwe Veerweg (zeedijk), Kapuinhoekweg, Kerkepolderweg, Bakendorpseweg en de Zeedijk met een grote hoeveelheid gemengd verkeer, kleeft namelijk een zeer hoog verkeersveiligheidsrisico.

Van de wegbeheerder heb ik begrepen dat op de nieuwe randweg geen fietsverkeer is toegestaan!

Daarnaast is het huidige traject vanaf 's-Gravenpoldersestraat perceel 34 (aansluiting nieuwe randweg), richting Hoedekenskerke, ook onveilig en gevaarlijk in deze huidige functie en vorm! Ook deze situatie dient dan ook zeer ingrijpend te veranderen qua functie en snelheid, vooral ten gunste van de kwetsbare verkeersdeelnemers en het steeds meer veranderende moderne, zwaardere en snellere verkeer! Dit traject dient dan ook zonder meer op korte termijn in aanmerking te komen voor een aanpassing c.q. afschaling naar een 30km/h gebied en op sommige kritieke punten mogelijk zelfs naar 15km/h gebied, met name daar waar kwetsbare verkeersdeelnemers (zeer) dichtbij zwaar vrachtverkeer rijden en een conflictsituatie dreigt te ontstaan (b.v. bestemmingsverkeer).

De aanpassingen die de wegbeheerders voorstaan zijn te beperkt en niet afdoende om de totale verkeersveiligheid te garanderen op het gehele traject vanaf de Provincialeweg N666 tot aan de uienfabriek.

Met name de wegen na de nieuwe randweg zullen, zoals het er thans uitziet, geen zodanige ingrijpende verandering ondergaan dat gevaar en hinder zullen worden weggenomen (b.v. vrijliggende fietspaden). Het gebruik ervan zal danook ingrijpend veranderen, maar is en blijft niet in overeenstemming met de inrichting van dit traject!

De gehele Zeedijk (niet zijnde de Nieuwe Veerweg) lijkt mij daarentegen ongeschikt voor zwaar vrachtverkeer. Ook indien het eenrichtingsverkeer wordt, komende vanaf de uienfabriek, temeer daar mogelijk in de toekomst praktische problemen zullen c.q. kunnen ontstaan als gevolg van de alsnog uit te voeren dijkverzwaring (ophoging/verbreding).

Ook is het een ongewenste situatie in verband met het aanwezige recreatieverkeer met o.a. bestemming camping Scheldeoord en voor het overige recreatieve fiets-/voetgangersverkeer.

Aanbevelingen:

Korte termijn:

Op korte termijn, zolang het nieuwe traject niet is gerealiseerd en het achterstallige onderhoud niet is uitgevoerd, is het raadzaam het totale traject in het belang van de verkeersveiligheid in zijn huidige vorm af te schalen van 60km/h naar 30km/h. Dit kan in eerste instantie zonder al te grote ingrepen en/of aanpassingen. Plaatsing van bebording 30km/h zal doorgaans sowieso een rustiger en dus veiliger verkeersbeeld geven.

Het zwaarwegende argument is dat zeer zwaar vrachtverkeer komende van en gaande richting uienfabriek veelal op dit traject veel te dicht in de nabijheid komen van kwetsbare verkeersdeelnemers op plaatsen alwaar geen vrijliggende fietspaden zijn aangebracht en alwaar geen (veilige) uitwijkmogelijkheden zijn.

Een snelheid van 60km/h is dan ook veel te hoog en dus zeer onverantwoord!

Lange(re) termijn:

Het gehele traject tussen de Provincialeweg N666 en de uienfabriek aan de Oude Dierikpolderweg dient in de te realiseren nieuwe situatie, zoals die er thans ligt bij de wegbeheerder(s), formeel ingericht te worden als een 60km/h gebiedsontsluitingweg conform de inrichtingseisen en richtlijnen van het CROW.

Dit zal de verkeersveiligheid zonder meer ten goede komen, zeker voor de kwetsbare verkeersdeelnemers (o.m. vrijliggende fietspaden).

In de huidige verkeerssituatie is deze categorie min of meer vogelvrij verklaard. Hierbij dient zeker rekening gehouden te worden met het moderne (fiets)verkeer.

Concreet is het advies om na perceel 's-Gravenpoldersestraat 34 ter hoogte van de spoorlijn (aanvang nieuw aan te leggen randweg) de 's-Gravenpoldersestraat richting het dorp Hoedekenskerke in te richten als fietsstraat 30km/h. Deze situatie geldt tot aan de Havenstraat.

Aan het einde van de nieuwe aan te leggen randweg, die niet toegankelijk is voor fietsverkeer, start het vervolgtraject via de reeds bestaande Nieuwe Veerweg/ Waanweg.

Dit gedeelte kan fietsvrij gemaakt worden, door het fietsverkeer via het dorp Hoedekenskerke te geleiden.

Vervolgens komt men een eind verderop via de Boeierweg/Veerweg alsnog op de Nieuwe Veerweg. Dit is ongewenst!

Deze route (hoofdrijbaan) dient tot aan de Kapuinhoekweg afgeschaald te worden naar 30km/h in verband met gevaarstellingen en overlast, aangezien het vrachtverkeer via dit weggedeelte dient te blijven rijden en er geen andere reële optie voorhanden is (beperkte wegbreedte en laagliggend woongebied). Tevens dient dit laatstgenoemde weggedeelte te worden voorzien van een vrijliggend fietspad in beide richtingen aan een zijde van de spoorlijn in het verlengde van de Veerweg.

Vangrails naast het wegdek is een sterke aanbeveling ter hoogte van de onderaan de dijk gelegen woningen.

Vanaf de Kerkepolderweg wordt deze route opnieuw fietsvrij, aangezien er uitgeweken kan worden naar de aan de overzijde gelegen Zeedijk. Dit kan tot aan de camping Scheldeoord.

Vanaf de Kerkepolderweg/Bakendorpseweg richting Oude Dierikpolderweg (uienfabriek) en Bakendorp dient een vrijliggend fietspad aangelegd te worden in verband met het zware vrachtverkeer. Tevens een afschaling van 60km/h naar een snelheid van 30km/h (woon- en verblijfsgebied).

De Oude Dierikpolderweg zelf is dan weer fietsvrij, aangezien het fietsverkeer gebruik maakt van de Zeedijk. Vanaf de Striepseweg kan een doorsteek gerealiseerd worden voor het fietsverkeer richting de Zeedijk.

Het advies is dan ook de Zeedijk niet toegankelijk te maken voor het vrachtverkeer, aangezien deze daarvoor ongeschikt is, maar vooral om de kwetsbare deelnemers te beschermen tegen deze categorie verkeersdeelnemers.

“Recreatieverdeelweg”:

De **N652** is een niet-autosnelweg en provinciale weg in Nederland, gelegen in de provincie Zeeland. De weg vormt een verbinding tussen Scharendijke en Burgh-Haamstede en is 8 kilometer lang. De weg staat bekend als de **Recreatieverdeelweg**.

Hoewel de terminologie in de verkeerskunde niet bestaat is een z.g. “recreatieverdeelweg” zoals bij Burg-Haamstede-Scharendijke is ontwikkeld, gelet op de onderhavige situatie, uit verkeersveiligheidsoogpunt een reële optie, die zeker serieus bekeken en onderzocht zou moeten worden door de wegbeheerders.

Het fiets- en/of recreatieverkeer vanaf de diverse campings, vakantieparken, etc. dienen zoveel mogelijk verschoond te blijven van hachelijke situaties op de 60km/h-wegen, alwaar men geconfronteerd wordt met zwaar vracht-/landbouwverkeer, etc.

Daarom is het advies de kwetsbare verkeersdeelnemers en het recreatieverkeer van en naar campings, vakantieparken, etc. uit het reguliere verkeersbeeld van het gemotoriseerde (zware) verkeer te onttrekken, waardoor een verkeersveilig alternatief wordt geboden voor deze categorieën verkeersdeelnemers.

Hierdoor zal met een aantal “simpele” verkeersmaatregelen de overlast in het algemeen gereduceerd kunnen worden naar een acceptabel niveau, waarbij met name de verkeersveiligheid is gediend.

Daarnaast mag zeker het woongenot van de buurtbewoners niet onderschat worden, indien men te maken krijgt met een verdubbeling in viervoud van het zware vrachtverkeer komende en gaande van en naar de uienfabriek ten zuiden van Hoedekenskerke, zoals schade aan woningen door b.v. trillingen, maar ook langsscherend vrachtverkeer op onbeschermd dijkwegen met onder aan de dijk gesitueerde woningen.

Een optie zou kunnen zijn:

Bij de kruising (samenkomst) van de N665/N666 (Zwaakse Weel) via de Kruiningenpolderweg tot aan Nissestelle. Vervolgens naast de Dierikweg en via en door de weilanden een randweg (recreatieverdeelweg) aanleggen. Daarna deze weg laten vervolgen naast het kanaal (blauwe lijn) in oostelijke richting en doortrekken naar deze uienfabriek (**zie foto 18, route 1**).

Hierdoor blijft dan de huidige situatie ongewijzigd, dus ook zonder nieuwe randweg. Uiteraard zijn ook andere alternatieven mogelijk c.q. denkbaar (**b.v. route 2**).

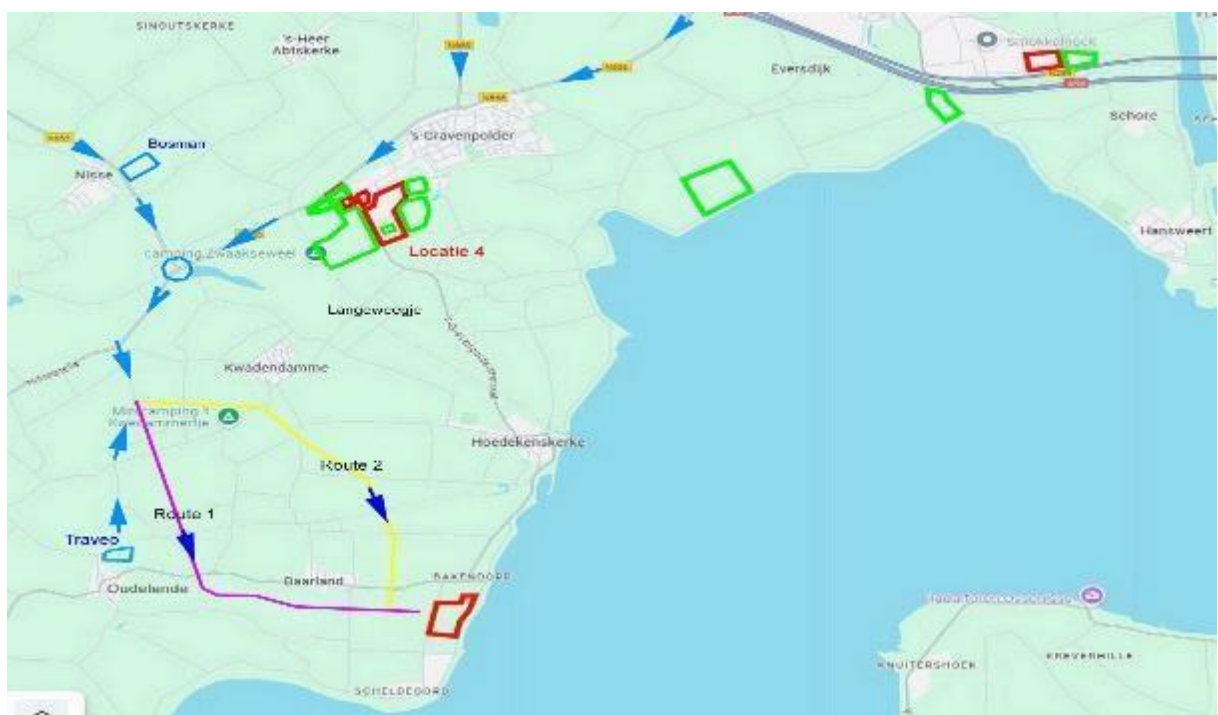


Foto 18: suggestie(s) “recreatieverdeelweg”

Tot slot:

Mocht het toch zo zijn, dat andere belangen, b.v. die van de hulpdiensten en/of openbaar vervoer een zodanig hoge(re) prioriteit genieten, waardoor het gehele huidige traject niet afgeschaald zou kunnen worden naar een 30km/h-gebied naar mening van de wegbeheerder en zodoende een lagere prioriteit gegeven wordt aan de huidige onveilige onacceptabele verkeerssituatie, of andere keuzes worden gemaakt, dan is het desondanks met betrekking tot de thans geldende richtlijnen van het CROW strikt noodzakelijk, dat er aan dit gebiedsontsluitingstraject vrij liggende fietspaden (in beide richtingen) worden aangelegd.

Of daarvoor voldoende ruimte aanwezig is c.q. gecreëerd kan worden, is ter beoordeling aan de wegbeheerder. De huidige situatie handhaven is geen reële en verantwoorde optie meer, gelet op het steeds meer veranderende en intensievere verkeer, uit oogpunt van verkeersveiligheid!

Totstandkoming advies

Dit advies is namens Veilig Verkeer Nederland opgesteld door Cor van Dorp, verkeerskundige bij Veilig Verkeer Nederland.

Vragen of opmerkingen

Voor vragen of opmerkingen over dit onderzoek kun je het beste contact opnemen met het kantoor van Veilig Verkeer Nederland in jouw regio. Zie vvn.nl/contact. Onze algemene contactgegevens zijn:

Veilig Verkeer Nederland
Stationsstraat 79a
3811 MH Amersfoort

088 524 88 00 (maandag t/m vrijdag van 8.30-17.00 uur) info@vvn.nl
www.vvn.nl

Help mee

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, bijvoorbeeld als [vrijwilliger](#). Met jouw steun maken we buurten veiliger. Je kunt Veilig Verkeer Nederland ook steunen als [donateur](#), [lid](#) of [bedrijfspartner](#). Bekijk voor alle mogelijkheden vvn.nl/aandeslag.