

Meldpunt Veilig Verkeer
Analyse en zienswijze

Koog aan de Zaan,
Wildeman - Glazenwasser



Meldpunt Veilig Verkeer
<http://www.meldpuntveiligverkeer.nl>

Datum:
maandag 26 november 2012

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 actoren, 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;
- Uitgangspunt van de advisering is het convenant "Duurzaam Veilig". Dit convenant is (in 1997) ondertekend door het rijk, de gemeenten, de provincies en de waterschappen en gezamenlijk in regelgeving en uitvoeringsvoorschriften uitgewerkt en vastgelegd.

Situatie



De wijk Westerkoog in Koog aan de Zaan is een woonwijk die hoofdzakelijk is opgezet in een woonerf structuur en waar de ontsluiting plaats vindt via een ringvormige ontsluitingsweg, waarvan de oostelijke helft de naam "De Glazenmaker" heeft en de westelijke helft "De Wildeman".

De aansluitingen met de erven op deze ringvormige rondweg zijn gemaakt met uitrustconstructies.

Het snelheidsregiem op de ringvormige ontsluitingsweg is 50 km/uur.

De ontsluiting van de wijk is aan de noordzijde via de "Westerkoogweg" naar de A8 (Coentunnelweg).

Aan de zuidzijde is een ontsluiting via "De Binding", deze busverbinding is sinds enkele jaren buiten de spitsjeden (7-9 en 16-18) ook toegankelijk voor het gemotoriseerd verkeer, uitgezonderd vrachtauto's.

Verder zijn er nog tweetal aansluitingen aan de Glazenmaker die zijn vormgegeven middels een voorrangskruising: 1. de Oosterveld (de doorgaande weg naar Zaandijk) en 2. De Locomotief (de verbindende weg van en naar het station Koog / Bloemwijk).

Probleemstelling

De openstelling van De Binding zorgen volgens de melders op de ringvormige rondweg voor verkeersonveilige situaties. Door de openstelling is er meer verkeer, is de hoeveelheid verkeer tussen de wijken onderling gestegen en is er meer sluipverkeer. In de plannen van de gemeente zou de ringvormige rondweg worden ingericht als 30 km zone. Deze herinrichting heeft niet plaatsgevonden. Volgens de melders is de gemeente niet bereid om de verkeerssituatie te verbeteren. De gemeente geeft op haar beurt aan dat burgerparticipatie hier niet lijkt te werken.

Standpunt wegbeheerder

In afwijking van het standaard protocol om contact op te nemen met de wegbeheerder of met de melders is ervoor gekozen om geen contact op te nemen om een neutraal en objectief advies te genereren. De verkeersconsulent heeft dan ook alleen / zelfstandig een verkeerskundige observatie uitgevoerd. Deze zelfstandige observatie heeft plaatsgevonden op 06 november 2012, onder probleemanalyse zijn de bevindingen van deze observatie weergegeven.

Probleemanalyse



De ringvormige rondweg: (Wildeman -Westerzoom)

De categorie van de weg is niet aan de Essentiële Herkenbaarheids Kenmerken (EHK) te herkennen en is uitgevoerd met asfaltverharding met een profielbreedte van gemiddeld ca.7,10 m .

Er zijn gedeeltes met fietsuggestiestroken van 1,50 m (in rood asfalt) aangebracht, maar er zijn ook grote delen waar deze fietsvoorzieningen ontbreken. Bij de kruisingen zijn geen fietsuggestiestroken. Het gemotoriseerd verkeer is niet fysiek of visueel van het langzaam verkeer gescheiden.

In het midden zijn asfaltstroken van ca.1,50 m aangebracht met klinker motief, die echter geen discomfort veroorzaken en door de kleur weinig bijdragen aan de visuele uitstraling van de weg.

De indruk is dat, vanwege het gebrek aan rechtstanden en de vele voetgangersoversteekplaatsen de snelheden niet overmatig genoemd kan worden. De verwachting is dat de V85 niet veel hoger zal liggen dan 50 km/u.

De wens van de bewoners om te komen tot een 30 km regiem op deze weg lijkt niet reëel.

- Bij een 30 km inrichting hoort een andere uitstraling (zie ook Duurzaam Veilig principes verder op in het advies).
- Ook zal een 30 km regiem in strijd zal zijn met de wettelijke bepalingen van het reglement verkeersregels en verkeerstekens RVV 1990 (wat dan ook niet van de wegbeheerder verlangd kan worden).
- Daarnaast zouden dan veel van de voetgangersoversteekplaatsen moeten verdwijnen, omdat in een 30 km gebied gespreid overgestoken mag worden. Het verwijderen van deze

voetgangersoversteken zal de verkeersveiligheid niet ten goede komen. De aanwezigheid oversteken zorgen op zichzelf al voor een remmend effect.

- Het openbaar vervoer maakt gebruik van deze rondweg.
- Op de rondweg zijn geen parkeerverboden van kracht

Parkeren op de ringvormige rondweg is niet gesignaleerd, maar is formeel wel mogelijk. Een parkeerverbod op de rondweg ontbreekt echter.

Voetgangersoversteekplaatsen (VOP):

De ringvormige rondweg bevat meerdere voetgangersoversteekplaatsen (VOP) die met een zebra zijn uitgevoerd. Van uniformiteit is echter geen sprake. Zoals geïllustreerd wordt aan de hand van onderstaande foto's, met korte toelichting:



1. VOP zonder middengeleider (Oosterveld)
De weg is hier zonder middengeleider bij een profiel van ruim 7 meter niet veilig voor overstekende voetgangers.



2. VOP zonder middengeleider met uitbuiging rechter rijstrook (Baanakker)
De weg is hier aan de rechterzijde uitgebogen naar een profielbreedte van 8 meter, er is geen enkele vorm van bescherming van de overstekende voetganger.



3. VOP met halve middengeleider (Winkelcentrum Westerkoog)
De oversteek is slechts aan een zijde bebakend, waardoor de overstekende voetganger de bebakening af kan dekken. De markering met onderbroken streep is misleidend.



4. VOP met springschans zonder verticale elementen (Winkelcentrum Westerkoog)
De rijbaan is hier uitgebogen en extra breed. De bebakening ontbreekt volledig. Wel is er een eiland aangelegd, die vanwege het hoogte verschil en de misleidende markering, het verkeer (vooral motorfietsen en bromfietsen) ernstig in gevaar kan brengen. Zeker als de weersomstandigheden wat ongunstiger zijn. **Dit punt wordt aangemerkt als zeer onveilig.**



5. VOP met tweezijdige middengeleider en uitbuiging linker rijstrook (Westerzoom).
Dit is de enige oversteek met dubbelzijdige middengeleider, maar ook hier is de lengte markering met onderbroken streep misleidend.



6. Een VOP zonder middengeleider, zonder zebra op (brom)fietspad (De Binding).
Bij vrij liggende (brom)fietspaden moet de zebra markering ook worden aangebracht op het (brom)fietspad

De voetgangersoversteekplaatsen missen de uniformiteit, die voor een verkeersveilige omgeving noodzakelijk is. Maatregelen om de snelheid bij de VOP te reduceren ontbreken bij alle VOP's. Doordat de VOP's niet op de juiste positie t.o.v. de kruisingen zijn aangelegd zijn de noodzakelijke midden geleiders deels of geheel weggelaten. Voor alle VOP's geldt dat de markering niet uitgevoerd zijn zoals deze in de richtlijnen (bijv. ASVV) zijn weergegeven. De breedte van de weg die uitgevoerd is als zwarte asfaltstrook biedt de overstekende voetganger geen enkele bescherming.

Fietsvoorzieningen

In een duurzaam veilige verkeersomgeving wordt snelverkeer en langzaam verkeer gescheiden op wegen met een snelheidsregiem van 50 km/uur.

De gescheiden fietspaden zijn niet aanwezig. Op bepaalde weggedeeltes zijn fietssuggestiestroken aangebracht. Dit is echter niet structureel en uniform.

Fietssuggestiestroken werken alleen visueel en geven geen wettelijk bescherming aan fietsers.

Minimaal moeten op wegen met een 50 km regiem, fietsstroken worden aangebracht van 1,50 m breed, die ook doorlopen langs de kruisingen.

Parkeren

Zowel binnen, als buiten de ringvormige rondweg is er sprake van woonerven. Het parkeren in de woonerven is in het grootste deel van deze woonerven echter verboden, omdat de wegbeheerder verzuimd heeft om de parkeerplaatsen met P-tegels te markeren, zoals c.f. het gestelde in het RVV 1990 en uitvoeringsbesluit BABW vereist is. In *artikel 46 RVV 1990 is aangegeven: Het is bestuurders van een motorvoertuig verboden binnen een erf te parkeren anders dan op parkeerplaatsen die als zodanig zijn aangeduid of aangegeven.*

In Uitvoeringsvoorschriften BABW inzake verkeerstekens Para 4 voorschriften voor de afzonderlijke borden, Bord G05 5^e lid staat:

De parkeerplaatsen moeten worden aangeduid of aangegeven met een P-tegel of een P-bord. Indien het erf tevens is aangewezen als parkeerschijf-zone moet op de parkeerplaatsen waar de parkeerschijf verplicht is een blauwe streep worden aangebracht.

De busverbinding "De Binding"

De situatie is hier, speciaal voor lokaal onbekende bestuurders, erg onduidelijk.

De beperkingen zijn voor de kruising alleen aangegeven voor afslaand vrachtwagens. De gesloten verklaring met lappen ondertekst met venstertijden worden te laat zichtbaar, een verbod voor vrachtwagens ontbreekt. Het keren op dit punt zal leiden tot verkeersonveilige situaties

Het bord voorrangskruising B04 doet voorkomen alsof hier alleen sprake is van een T kruising, terwijl er wel degelijk sprake is van een weg van rechts.



De voorrangssituatie bij de oversteek van voetgangers en (brom)fietsers vanaf de Westerkoogweg is niet voor beide categorieën hetzelfde. De kanalisatiestrepen hebben de maatvoering voor een voetgangersoversteek. En suggereren dat overgestoken moet worden naar fietspad links van de weg.



Dat bromfietsers hier spookrijders worden is te zien op de opname van google maps. Dit stuk (bromfiets)pad zal éénrichting verkeer moeten worden zodat fietsers en bromfietsers via de juiste aansluiting op de Binding komen.



Conclusie

De gehele ringvormige rondweg is niet duurzaam veilig te noemen. Voor fietsers en voetgangers ontbreken hier essentiële ingrediënten om de verkeersveiligheid te waarborgen. Aanvullend aan dit is advies is ter onderbouwing toegevoegd de achtergrond en principes van Duurzaam Veilig.

Advies

Voetgangersoversteekplaatsen

- **De VOP bij het winkelcentrum t.h.v. Henneland met spoed veiliger maken, deze oversteek is zeer onveilig.**
- Alle VOP's voorzien van een middengeleider met aan beide zijden verkeerseilanden en bebakening eventueel uit te breiden met reflectie of ledlampen op de betonband.
- Het verkeerseiland te markeren met een puntstuk en inleidende doorgetrokken streep c.f. ASVV 16.2.20.
- De VOP zo nodig verplaatsen, als deze maatregelen conflicteren met het manoeuvreren van en naar de erfaansluitingen .
- Borden L02 (voetgangersoversteekplaats) in fluor uitvoering plaatsen op de middengeleider of boven de rijbaan c.f. advies uitvoeringsbesluit BABW plaatsing bord L2.
- Snelheidsremmende maatregelen nemen, zodat snelheid bij de VOP gereduceerd wordt tot ca. 30 km/u, door het verhogen van de zebra of door het uitbuigen van beide rijbanen, waar dan de middenstrook niet berijdbaar moet zijn
- De VOP op de Binding doortrekken tot over het fietspad.

Fietsvoorzieningen

- Gescheiden fietspaden aanleggen.
- Indien dit niet mogelijk is, aanleggen van fietsstroken van 1,50m breed, die ook doorlopen langs de kruisingen.

Parkeren

- Als een fietsstrook is aangebracht, dan geldt het verbod tot stilstaan en is verdere bebording niet noodzakelijk op de rondweg.
- In de woonerven bij iedere parkeerplaats een P- tegel aanbrengen

De Busverbinding "De Binding"

- De afsluiting van De Binding duidelijker maken, door op de Wildeman en de Glazenmaker dynamische LED matrixborden aan te brengen die automatisch de actuele toestand van de afsluiting aangeven (eventueel in combinatie met continu handhaving s apparatuur).
- Voor de duidelijkheid een slagboom op alleen de rechter weghelft te plaatsen, die door rechthebbenden op afstand bediend wordt.
- Het bord C07 gesloten voor vrachtwagens aanbrengen.

Bromfietspad Westerkoogweg- richting De Binding

- Het bromfietspad aan de linkerzijde éénrichting verkeer maken, zodat bromfietsers en fietsers aan de juiste zijde van de Binding terechtkomen.
- Belijning en haaiantanden aanpassen.

Belijning

- De lengte belijning aan brengen c.f. de Essentiële herkenbaarheid kenmerken (EHK) en CROW richtlijnen.
- De oversteekplaatsen van brommers en fietsers belijnen c.f. de CROW richtlijnen.

Brommers op de rijbaan

- Brommers op de Binding verwijzen naar de rijbaan.
- Borden G12a vervangen door G11.

Totstandkoming zienswijze

Deze analyse en zienswijze vanuit Veilig Verkeer Nederland is mede tot stand gekomen door: Bert Nieboer, Verkeerskundig Consulent, Veilig Verkeer Nederland.

Achtergrond Duurzaam Veilig

Duurzaam Veilig of eigenlijk Duurzaam Veilig Verkeer is een initiatief van de verschillende Nederlandse overheden om de verkeersveiligheid van het wegverkeer te vergroten.

Binnen een Duurzaam Veilig Verkeer draait het om het voorkomen van ongelukken oftewel preventie. Voordat Duurzaam Veilig werd geïntroduceerd werd voornamelijk geprobeerd om de gevolgen van verkeersonveiligheid te beperken. Dat wil zeggen dat veelal achteraf maatregelen werden getroffen om onveilige situaties aan te pakken. Dit wordt ook wel een curatieve benadering genoemd. Natuurlijk is dat nog steeds nodig, maar het curatieve beleid wordt nu gecombineerd met een preventief beleid: Duurzaam Veilig.

In het derde landelijke Meerjarenprogramma Verkeersveiligheid uit 1991 wordt het begrip Duurzaam Veilig voor het eerst omschreven. Het woord duurzaam wijst op het streven een bepaald verkeersveiligheidsniveau, door middel van taakstellingen, voor de toekomst te bereiken. Om de visie van de overheid kracht bij te zetten is in december 1997 het convenant Startprogramma Duurzaam Veilig Verkeer ondertekend. Daarmee hebben vrijwel alle wegbeheerders in Nederland zich verbonden met de afspraken die in het Startprogramma Duurzaam Veilig Verkeer zijn gemaakt.

Duurzaam Veilig principes

De Duurzaam Veilig visie is gebaseerd op een aantal leidende principes. Volgens de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) zijn deze vijf principes onderbouwd door wetenschappelijk onderzoek:

1. functionaliteit
2. homogeniteit
3. herkenbaarheid
4. vergevingsgezindheid
5. statusonderkenning

1. Functionaliteit

Iedere weg wordt ontworpen voor een specifieke functie. Een stroomweg is om verkeer te laten stromen, niet om woonwijken te ontsluiten. Een erftoegangsweg is om erven, parkeerplaatsen e.d. te bereiken, niet voor doorgaand verkeer.

2. Homogeniteit

De verschillen in massa, richting en snelheid moeten worden beperkt. Bij lage snelheden kunnen auto's en fietsers veilig van dezelfde weg gebruik maken, maar hogere snelheden zijn alleen veilig als er geen tegenliggers zijn op dezelfde rijbaan, er geen kruisend verkeer is en als motorvoertuigen niet van dezelfde rijbaan gebruikmaken als langzaam verkeer.

3. Herkenbaarheid

Het wegverloop en wegbeeld moeten herkenbaar zijn voor de gebruiker. Dit betekent dat het wegontwerp geen verrassingen moet bevatten, maar dat het gewenste gedrag van de weggebruikers moet worden ondersteund door het wegontwerp.

4. Vergevingsgezindheid

In de geactualiseerde versie van Duurzaam Veilig is vergevingsgezindheid toegevoegd, uit het besef dat consequente toepassing van de drie bovenstaande principes niet alle fouten van weggebruikers kan voorkomen. Fouten kunnen echter wel worden opgevangen, bijvoorbeeld door anticipatie van andere weggebruikers en het weghalen of afschermen van gevaarlijke objecten naast de weg, zoals bomen.

5. Statusonderkenning

Het herkennen van een verminderde bekwaamheid tot deelname aan het verkeer, bijvoorbeeld door vermoeidheid of alcoholgebruik.

Invalshoeken

Hoewel infrastructuur slechts één van de elementen uit Duurzaam Veilig is, zijn het toch voornamelijk de wegbeheerders die zich aan de gedachte van een Duurzaam Veilig Verkeer hebben verbonden

Andere invalshoeken zijn dan ook:

- veilige voertuigen - bijvoorbeeld de verplichte dodehoekspiegel op vrachtwagens
- nieuwe verkeersregels met gunstig veiligheidseffect - bijvoorbeeld 'bromfiets op de rijbaan' voorlichting van verkeersdeelnemers - bijvoorbeeld de BOB campagne
- educatie van kwetsbare leeftijdsgroepen, met name jongeren en ouderen
- handhaving van de bestaande en nieuwe verkeersregels

Met name de handhaving van verkeersregels en het aanpakken van bewuste overtreeders van de verkeersregels was in de eerdere versies van de Duurzaam Veilig visies een onderbelicht punt. Daarbij komt dat het Openbaar Ministerie in bepaalde situaties niet kan vervolgen als de wegen niet voldoende verkeersveilig zijn ingericht (vorm-functie-gebruik).

Infrastructuur

Verreweg de meeste ongelukken gebeuren door menselijk falen. Daarom wordt gedacht vanuit de gebruiker van de weg, een mens die ook fouten kan maken. De gedachte achter een Duurzaam Veilige infrastructuur is, dat de weg op zo'n manier wordt ingericht dat duidelijk is wat van de weggebruiker wordt verwacht en fouten worden voorkomen.

Er wordt daarbij uitgegaan van de bovengenoemde basisprincipes:

- Wegen moeten worden gebruikt waarvoor ze zijn bedoeld: functionaliteit.
- Conflicten tussen weggebruikers met een groot verschil in snelheid, richting of massa moeten worden uitgesloten: homogeniteit.
- Het voorspelbaar en consequent maken van verkeerssituaties, zodat deze voor de weggebruiker logisch en makkelijk te begrijpen zijn. Sleutelwoord hierbij is uniformiteit, bijvoorbeeld bij de vormgeving van rotondes: herkenbaarheid.
- Het voorkómen van ernstig letsel bij ongevallen, bijvoorbeeld door het aanleggen van verharde bermen: vergevingsgezindheid

Categorisering

Het uitgangspunt van functionaliteit van wegen is in de Duurzaam Veilig visie vertaald in een eenduidige categorisering van wegtypen. Er worden drie categorieën wegen onderscheiden met een verschillende functie:

- Stroomwegen
- Gebiedsontsluitingswegen
- Erftoegangswegen

Erftoegangswegen

Erftoegangswegen (ETW) zijn bedoeld voor het veilig toegankelijk maken van percelen, ze staan beter bekend als de 30km/h en 60km/h zones. Op erftoegangswegen moeten alle verkeersdeelnemers (voetgangers, fietsers en automobilisten, etc.) van dezelfde rijbaan gebruik kunnen maken, waarbij voetgangers vaak wel een eigen verkeersruimte wordt geboden in de vorm van een trottoir.

Manoeuvres als keren, draaien, het laten in- en uitstappen van passagiers, het laden- en lossen van goederen het oversteken moet veilig kunnen gebeuren. Omdat deze zo genaamde verblijfsfunctie het belangrijkste is, moet de snelheid van het gemotoriseerde verkeer omlaag om toch te voldoen aan de vereiste van homogeniteit van het verkeer. Om deze lagere snelheid (ten opzichte van de gebiedsontsluitingswegen) af te dwingen zijn de laatste jaren veel snelheidsremmende maatregelen getroffen.

Door de lagere snelheid wordt doorgaand verkeer zoveel mogelijk geweerd, hetgeen weer beter past bij de functie van erftoegangswegen als weg voor bestemmingsverkeer. Naast het terugbrengen van de snelheid worden in principe geen andere verkeersmaatregelen zoals fietsstroken of zebra's toegepast.

Elk type weg heeft dus zijn eigen ontwerpeisen. Over deze ontwerpeisen wordt af en toe flink gediscussieerd, bijvoorbeeld over de vraag of fietsers op een rotonde wel of geen voorrang moeten krijgen. Over het algemeen geldt echter dat een positief veiligheidseffect wordt verwacht als Duurzaam Veilig in heel Nederland uniform wordt geïmplementeerd.

Vervolgstappen

Hoe meer mensen hun zorgen over de situatie kenbaar maken, des te beter is de wegbeheerder in staat het werk aan te laten sluiten bij de wensen van de weggebruikers. Laat dan ook andere betrokkenen/ belanghebbenden een profiel aanmaken bij het Meldpunt Veilig Verkeer, waarna zij zich kunnen committeren aan de door u geplaatste melding.

Wij raden u aan nogmaals contact op te nemen met de wegbeheerder en dit advies aan te bieden, samen met de eventuele andere betrokkenen. Neem naast ons advies ook de door u, in het Meldpunt Veilig Verkeer, geplaatste melding mee. Gebruik daarvoor de afdrukfunctie.

Niet iedere wegbeheerder maakt actief gebruik van het Meldpunt Veilig Verkeer, dus ontvangt ook niet automatisch dit advies. Geef in het gesprek met de wegbeheerder aan wat u graag anders ziet, wat u hierin kunt betekenen en wat u hierbij voor bijdrage van de wegbeheerder nodig heeft. Op die manier kunt u de juiste discussie voeren en op een positieve manier naar een korte termijn oplossing toewerken.

Vragen of opmerkingen

Voor vragen of opmerkingen over de analyse en zienswijze kunt u contact opnemen met het dichtstbijzijnde regiokantoor van Veilig Verkeer Nederland. Kijk hiervoor op de website van Veilig Verkeer Nederland: www.veiligverkeernederland.nl/regionale_steunpunten.

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.veiligverkeernederland.nl.