

VERKEERSBESLUIT

Datum: 30 november 2021

Zaaknummer: Z.002310/D.013611

Onderwerp: Wijzigen verkeerssituatie Polsbroekerdam en Benedeneind Noordzijde

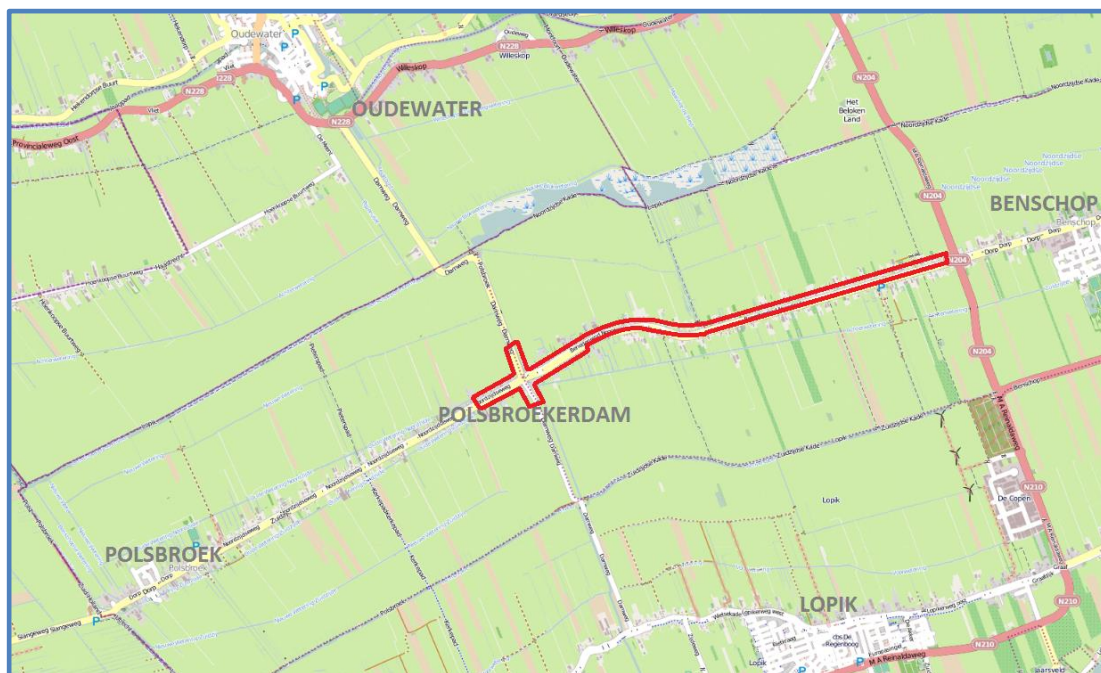
OVERWEGINGEN TEN AANZIEN VAN HET BESLUIT

Op grond van artikel 15, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994 moet een verkeersbesluit worden genomen voor de plaatsing of verwijdering van de in artikel 12 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer genoemde verkeerstekens, alsmede voor onderborden voor zover daardoor een gebod of verbod ontstaat of wordt gewijzigd.

Voor maatregelen op of aan de weg tot wijziging van de inrichting van de weg of tot het aanbrengen of verwijderen van voorzieningen ter regeling van het verkeer, indien de maatregelen leiden tot een beperking of uitbreiding van het aantal categorieën weggebruikers dat van een weg of weggedeelte gebruik kan maken, moet een verkeersbesluit worden genomen op grond van het bepaalde in artikel 15, tweede lid, van de Wegenverkeerswet 1994.

Omschrijving van de maatregelen

Het verkeersbesluit bevat een combinatie van permanente verkeersmaatregelen ten behoeve van de verkeersveiligheid in en rondom de kern Polsbroekerdam en het Benedeneind Noordzijde. De locatie van de maatregelen is weergegeven op onderstaande afbeelding.



Locatie kern Polsbroekerdam en Benedeneind Noordzijde

Het verkeersbesluit houdt in dat:

- de kruising van de Damweg, het Benedeneind Zuidzijde en de Zuidzijdseweg te Polsbroekerdam wordt ingericht als gelijkwaardig kruispunt;
- voor het Benedeneind Noordzijde een maximumsnelheid van 30 km/uur wordt ingesteld;
- op de kruising van de Damweg, het Benedeneind Zuidzijde en de Zuidzijdseweg te Polsbroekerdam vier voetgangersoversteekplaatsen worden aangelegd;
- de bebouwde kom op de Zuidzijdseweg circa 250 meter naar het oosten wordt verplaatst;

- de bebouwde kom op het Benedeneind Zuidzijde circa 90 meter naar het westen wordt verplaatst.

Bovenstaande maatregelen zijn weergegeven op bijgevoegde tekeningen met kenmerk 2021-0076. De maatregelen worden uitgevoerd in combinatie met enkele fysieke aanpassingen aan de openbare ruimte, waaronder snelheidsremmende maatregelen, en treden in werking op de dag waarop de bebording en fysieke aanpassingen aan de weg zijn gerealiseerd.

Het besluit wordt kenbaar gemaakt aan de weggebruiker door middel van het plaatsen van borden conform bijlage I van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990), zoals weergegeven op bijgevoegde tekening kenmerk 2021-0076. De snelheidsremmende maatregelen staan weergegeven op het bijgevoegde Definitief Ontwerp met kenmerk 2021-0058 voor de inrichting van de openbare ruimte.

Motivering

De maatregelen zijn gewenst uit het oogpunt van:

- het verzekeren van de veiligheid op de weg;
- het beschermen van de weggebruikers en passagiers;
- het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade;
- het verbeteren van de leefbaarheid in de kern Polsbroekerdam.

Het doel van de maatregelen is het realiseren van een veilige inrichting van de bebouwde kom van Polsbroekerdam en Benedeneind Noordzijde. Daarbij wordt de weg dusdanig ingericht dat duidelijk is wat van de weggebruiker wordt verwacht. Dit heeft geleid tot een combinatie van verkeerskundige maatregelen en aanpassingen aan de inrichting van de openbare ruimte. Bij het opstellen van het ontwerp is niet alleen gekeken naar het verkeerskundige aspect, maar is ook rekening gehouden met de functie van het gebied, de omliggende bebouwing en voorzieningen, de leefomgeving, ruimtelijke kwaliteit en de functie van de weg.

Toelichting ontwerp kruising Polsbroekerdam

De kern Polsbroekerdam is een ogenschijnlijk eenvoudige kruising van lintbebouwing en groen, maar heeft van oorsprong wel degelijk plattelandsallure, met wortels in het verleden van de Lopikerwaard. Vandaag de dag wordt Polsbroekerdam gerekend tot één van de negen kernen van de gemeente Lopik. Van het relatief rustige karakter van de kern is sinds de opkomst van de auto niet veel over. De kruising in Polsbroekerdam is tegenwoordig een relatief druk verkeersknooppunt in de gemeente Lopik. Dit komt mede doordat het traject Benedeneind Zuidzijde – Zuidzijdseweg een gebiedsontsluitende functie heeft voor de kern Polsbroek. Daarnaast is de Damweg een veelgebruikte noord-zuid verbinding tussen Lopik en Oudewater.

Voor omwonenden en ook voor de gemeente Lopik is de verkeersveiligheid van de kruising in Polsbroekerdam een grote zorg. Het kruispunt wordt gezien als onoverzichtelijk en onveilig, vooral omdat er hard wordt gereden. Vanuit de ambitie om de verkeersveiligheid en leefbaarheid in Polsbroekerdam te vergroten, heeft de raad van de gemeente Lopik op 22 juni 2021 het Voorlopig Ontwerp vastgesteld voor een duurzaam veilige inrichting van de bebouwde kom van Polsbroekerdam. Dit ontwerp is tevens gedeeld met de direct omwonenden. De reacties op het ontwerp en de oplossingsrichting waren in het algemeen zeer positief.

Het doel van het ontwerp is het realiseren van een duurzaam veilige inrichting van de bebouwde kom van Polsbroekerdam. 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. Dit heeft geleid tot een combinatie van maatregelen binnen de komgrens. Bij het opstellen van het ontwerp is niet alleen gekeken naar het verkeerskundige aspect, maar is ook rekening gehouden met de functie van het gebied, de omliggende bebouwing en voorzieningen, de leefomgeving, ruimtelijke kwaliteit en de functie van de weg.

In het ontwerp voor de kruising in Polsbroekerdam zijn de volgende aanpassingen aan de openbare weg opgenomen:

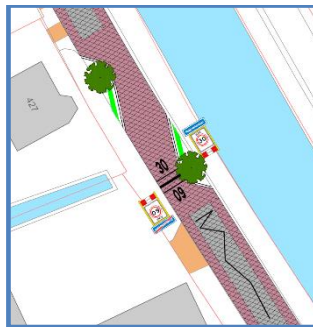
- (a) Een duidelijke en herkenbare overgang op de bebouwde komgrens met een uniforme uitstraling.
- (b) Opvallende suggestiestroken binnen de bebouwde kom met een rode kleur.
- (c) Snelheidsremmende maatregelen om de circa 50 tot 80 meter in de vorm van een groene wegversmalling of een geaccentueerd kruisingsvlak met een rode kleur.
- (d) Het gebied rondom de kruising (het centrum) wordt uitgevoerd in straatbakstenen en voorzien van trottoirs. De overgang naar het centrum wordt gemarkeerd met een groene wegversmalling waarbij verkeer het centrum uit voorrang heeft.
- (e) De kruising wordt uitgevoerd als gelijkwaardig plateau met zebrapaden.

(a) Overgang op de bebouwde komgrens

Een belangrijk uitgangspunt van het principe duurzaam veilig, is dat de weg zo wordt ingericht dat duidelijk is wat van de weggebruiker wordt verwacht. In de huidige situatie begint de opgave daarom bij de komgrens. Op onderstaande foto is één van de bestaande komgrenzen weergegeven. Er is hier geen duidelijke overgang van de weginrichting zichtbaar. In de nieuwe situatie wordt een duidelijke en herkenbare overgang op de bebouwde komgrens gerealiseerd, om de overgang naar een ander snelheidsregime en weggedrag duidelijk te markeren. Voor een goede inpassing wordt de locatie van de komgrens op de Zuidzijdseweg en Benedeneind Zuidzijde aangepast. Voor de Zuidzijdseweg geldt bovendien dat de bestaande komgrens onnodig groot is en deze wordt daarom verkleind zodat de nieuwe komgrens op een logische plek komt te liggen. Op de Zuidzijdseweg en Benedeneind Zuidzijde combineren we de komgrens met een chicane waarbij het verkeer dat de kern uitrijdt voorrang heeft, waardoor het verkeer ook wordt geremd. Op de Damweg is hier door het smalle wegprofiel geen ruimte voor, daar combineren we de komgrens met de oversteek van het aansluitende vrijliggende fietspad, waarbij bij de Damweg zuid een 30 km/uur-drempel wordt aangebracht. Op de Damweg noord is hier in verband met de omliggende bebouwing vanaf gezien.



Bestaande komgrens



Ontwerp met versmalling



Ontwerp met fietspad

(b) Opvallende suggestiestroken

Naast dat de overgang naar de bebouwde kom duidelijker kan worden gemarkeerd, valt het op dat na het passeren van de komgrens de weginrichting niet verandert. Zowel op bovenstaande foto van Benedeneind Zuidzijde als op de onderstaande foto van de Zuidzijdseweg is dit duidelijk zichtbaar.

Daarom voorziet het ontwerp in een aangepast wegbeeld binnen de bebouwde kom. Vanaf het rode attentievak op de komgrens worden rode suggestiestroken toegepast, waardoor de rijloper voor autoverkeer binnen de bebouwde kom optisch wordt versmald. Er wordt geen belijning toegepast waarmee de nadruk komt te liggen op verblijven in plaats van hard rijden. Het weglaten van de markering draagt tevens bij aan een rustig wegbeeld.

(c) Snelheidsremmende maatregelen

In aanvulling op de rode suggestiestroken worden er binnen de bebouwde kom om de 50 tot 80 meter snelheidsremmende maatregelen toegepast, in de vorm van een groene wegversmalling met een rood attentievak. Hierdoor worden de lange zichtlijnen doorbroken en moet er bij tegemoetkomend verkeer worden afgeremd. De vormgeving van de versmalling is weergegeven op onderstaande afbeelding.



Bestaande weg 30 km/uur



Ontwerp versmalling asfalt



Ontwerp versmalling klinkers

(d) Centrum in straatbakstenen

De directe omgeving van de kruising wordt ingericht met een klinkerverharding. Hiermee komt de nadruk te liggen op de verblijfsfunctie van het gebied en wordt de weggebruiker erop geattendeerd dat hier gepast weggedrag wordt gevraagd. De groene wegversmallingen, waarbij het verkeer het 'centrum' uit voorrang heeft, ontmoedigen het verkeer om met hoge snelheid richting de kruising te rijden. De trottoirs in het centrum versterken de uitstraling als verblijfsgebied en zorgen voor een betere bereikbaarheid voor voetgangers.

(e) Gelijkwaardig plateau met zebrapaden

Op onderstaande foto is de huidige inrichting van de weg richting de kruising weergegeven, vanaf Benedeneind Zuidzijde en vanaf het zuidelijke deel van de Damweg. Naast de hiervoor genoemde punten, valt het op dat het een voorrangskruising betreft. Dit is niet gebruikelijk voor een erftoegangsweg en zeker niet binnen de bebouwde kom. Daarom wordt de kruising vormgegeven als gelijkwaardige kruising.



Bestaande kruising vanaf Benedeneind zz



Bestaande kruising vanaf Damweg zuid

Een ander opvallend gegeven is dat de kruising niet is ingericht als verblijfsgebied. In aanvulling op de materiaalkeuze en de trottoirs als benoemd onder (d), wordt de kruising daarom ingericht als gelijkwaardig plateau met zebrapaden. In het hart van de kruising komt een herkenbaar motief in de vorm van een windroos, om de pleinfunctie te benadrukken. Hiermee wordt de uitstraling van het verblijfsgebied versterkt en wordt de automobilist aangespoord om zijn snelheid te minderen.

Toelichting ontwerp Benedeneind Noordzijde

Het Benedeneind Noordzijde is een erftoegangsweg van circa 4,2 kilometer lang in het buitengebied tussen de N204 en Polsbroekerdam. De huidige inrichting van de weg is ontstaan tijdens de ruilverkaveling in de jaren '80, waarmee deze circa 40 jaar oud is. Het Benedeneind Noordzijde heeft de functie als erfontsluiting voor de aanliggende woningen en bedrijven. In tegenstelling tot het Benedeneind Zuidzijde heeft de noordzijde geen gebiedsontsluitende functie voor autoverkeer. Daarom is de noordzijde aanzienlijk smaller dan de zuidzijde. Ondanks dat het geen hoofd fietsroute betreft, wordt de weg veel gebruikt door fietsers, zoals naar schoolgaande kinderen, bewoners en recreanten. Het vervangen van de rijbaan biedt de mogelijkheid om de inrichting van de weg aan te passen. De gemeente wil een oplossing bieden voor de problemen op deze weg.

In het ontwerp zijn de volgende aanpassingen aan de openbare weg opgenomen:

- (a) De rijbaan van het Benedeneind Noordzijde krijgt een vaste breedte van 3,10 meter.
- (b) De maximumsnelheid op het Benedeneind Noordzijde wordt 30 km/uur.

(a) Vaste breedte

We constateren dat automobilisten elkaar in de huidige situatie ook proberen te passeren waar dit niet mogelijk is. Door de rijloper te voorzien van een vaste breedte, waarbij het wegprofiel minimaal wordt versmald, wordt dit verder ontmoedigd. De verwachting is dat dit een remmende werking op het verkeer zal hebben en het 'inhaalgedrag' ontmoedigen. Daarnaast wordt ingezet op natuurlijksturen met groen, door het aanplanten van beplanting naast de weg en een terughoudend maaibeeld. Net als in de huidige situatie kunnen auto's elkaar passeren ter plaatse van de uitritten.

(b) Maximumsnelheid

Benedeneind Noordzijde is een erftoegangsweg zonder doorgaande functie, waar relatief veel langzaam verkeer rijdt. Daarnaast heeft het Benedeneind Noordzijde een smal wegprofiel, waarmee een maximumsnelheid van 30 km/uur passend is. In de huidige situatie is dit 60 km/uur.

Het verlagen van de maximumsnelheid op het Benedeneind Noordzijde naar 30 km/uur draagt bij aan de verkeersveiligheid, zonder afbreuk te doen aan de functie van de weg, waarbij tevens het recreatieve karakter van de weg wordt versterkt. Ter plaatse van de bruggen komt een duidelijke overgang van 60 naar 30 km/uur met bebording en markering. De bruggen worden bovendien, net als op andere plekken in de gemeente (zoals op de kruising van de Lopikerweg met de Zijdegeweg, Vrijheidslaan en Churchill-laan), geaccentueerd met rood asfalt met een attentiemarkering en voorzien van een snelheidsremmende rammelstrook.

Maatregelen verkeersbesluit

Maatregel 1: Gelijkwaardige kruising Polsbroekerdam

Zoals toegelicht onder 'toelichting ontwerp kruising Polsbroekerdam' past een gelijkwaardige kruising binnen de duurzaam veilige totaaloplossing voor de bebouwde kom van de kern Polsbroekerdam.

Maatregel 2: Gelijkwaardige kruising Noordzijdseweg en Zuidzijdseweg

In het verlanget van maatregel 1 past een gelijkwaardige kruising op deze plek binnen de duurzaam veilige totaaloplossing voor de bebouwde kom van de kern Polsbroekerdam.

Maatregel 3: Maximumsnelheid Benedeneind Noordzijde

Zoals toegelicht onder 'toelichting ontwerp kruising Polsbroekerdam' wordt de maximumsnelheid van 30 km/uur passende geacht bij de functie van het Benedeneind Noordzijde. Het verlagen van de maximumsnelheid op het Benedeneind Noordzijde naar 30 km/uur draagt bij aan de verkeersveiligheid, zonder afbreuk te doen aan de functie van de weg, waarbij tevens het recreatieve karakter van de weg wordt versterkt.

Maatregel 4: Voetgangersoversteekplaatsen kruising Polsbroekerdam

Zoals toegelicht onder 'toelichting ontwerp kruising Polsbroekerdam' worden de voetgangersoversteekplaatsen toegevoegd om de kruising meer de uitstraling te geven van een verblijfsgebied en om een remmende werking te hebben van het gemotoriseerd verkeer.

Ten aanzien van het negatieve advies van de politie met betrekking tot het aanbrengen van vier voetgangersoversteekplaatsen op de kruising van Polsbroekerdam, is een afweging gemaakt tussen de standaard inrichting voor erftoegangswegen binnen de bebouwde kom en het gebruik van de weg. Daarbij weegt het voor de gemeente zwaar dat het hier niet gaat om een typische erftoegangsweg binnen de bebouwde kom gaat, maar om een relatief drukke kruising met een gebiedsontsluitende functie voor de kern Polsbroek.

Maatregel 5: Komgrens Zuidzijdseweg

Zoals toegelicht onder 'toelichting ontwerp kruising Polsbroekerdam' wordt de locatie van de komgrens verschoven voor een goede inpassing van de chicane, alsmede het creëren van een logische locatie.

Maatregel 6: Komgrens Benedeneind Zuidzijde

Zoals toegelicht onder 'toelichting ontwerp kruising Polsbroekerdam' wordt de locatie van de komgrens verschoven voor een goede inpassing van de chicane.

Maatregel 7: Komgrens Benedeneind Noordzijde

Voor het creëren van een logische locatie van de bebouwde komgrens, samen met de grens op Benedeneind Zuidzijde, wordt de komgrens op Benedeneind Noordzijde circa 35 m verplaatst naar het westen.

Advies politie

Op grond van artikel 24 sub a van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) moet voor het nemen van een definitief verkeersbesluit overleg gevoerd worden met de korpschef van de politie. Het voornemen tot dit verkeersbesluit is verzonden aan de politie. Het advies van de politie op dit verkeersbesluit is als bijlage bij dit besluit gevoegd.

Besluit

1. De kruising van de Damweg, het Benedeneind Zuidzijde en de Zuidzijdseweg te Polsbroekerdam aan te wijzen als gelijkwaardig kruispunt. Dit besluit kenbaar te maken aan de weggebruiker:
 - door het verwijderen van de aanwezige borden B03 en B07;
 - door het verwijderen van de aanwezige wegmarkering en de kruising uit te voeren als verhoogt plateau van elementverharding met taludmarkering.
2. De kruising van de Noordzijdseweg (bij nr. 229b) en de Zuidzijdseweg (bij nr. 212) te Polsbroekerdam aan te wijzen als gelijkwaardig kruispunt. Dit besluit kenbaar te maken aan de weggebruiker:
 - door het verwijderen van de aanwezige borden B04, B05, en B06;
 - door het verwijderen van de aanwezige wegmarkering.
3. Voor het Benedeneind Noordzijde een maximumsnelheid van 30 km/uur in te stellen. Dit besluit kenbaar te maken aan de weggebruiker:
 - door het plaatsen van borden A01-30zb en A01-60zb conform bijlage I van het RVV 1990 en het aanbrengen van bijbehorende wegmarkering met de snelheidsaanduidingen voor 30 en 60 km/uur;
 - zonder fysieke barrière.
4. Het aanbrengen van vier voetgangersoversteekplaatsen op de kruising van Polsbroekerdam. Dit besluit kenbaar te maken aan de weggebruiker door het plaatsen van bord L02 uit bijlage I van het RVV 1990 en het aanbrengen van zebrapad markering.
5. Het verplaatsen en herinrichten van de bebouwde komgrens op de Zuidzijdseweg, circa 250 meter naar het oosten. Dit besluit kenbaar te maken aan de weggebruiker:
 - door het verplaatsen van de aanwezige borden H01a, H02a, A01-30zb en A01-60zb en bijbehorende wegmarkering met de snelheidsaanduidingen voor 30 en 60 km/uur;
 - door het plaatsen van borden F05 en F06 conform bijlage I van het RVV 1990;
 - door het aanbrengen van een fysieke barrière in de vorm van een chicane.
6. Het verplaatsen en herinrichten van de bebouwde komgrens op het Benedeneind Zuidzijde, circa 90 meter naar het westen. Dit besluit kenbaar te maken aan de weggebruiker:
 - door het verplaatsen van de aanwezige borden H01a, H02a, A01-30zb en A01-60zb en bijbehorende wegmarkering met de snelheidsaanduidingen voor 30 en 60 km/uur;
 - door het plaatsen van borden F05 en F06 conform bijlage I van het RVV 1990;
 - door het aanbrengen van een fysieke barrière in de vorm van een chicane.

7. Het verplaatsen en herinrichten van de bebouwde komgrens op het Benedeneind Noordzijde, circa 35 meter naar het westen. Dit besluit kenbaar te maken aan de weggebruiker:
 - door het (ver)plaatsen van de aanwezige borden H01a, H02a en A01-30zb en bijbehorende wegmarkering;
 - zonder fysieke barrière.
8. De genoemde verkeersmaatregelen uit te voeren zoals aangegeven op de bij dit besluit behorende tekeningen.
9. Dit besluit in werking te laten treden op de dag waarop de (tijdelijke) bebording en fysieke aanpassingen aan de weg zijn gerealiseerd.
10. Dat met het van kracht worden van dit besluit eerdere verkeersmaatregelen in het onderhavige verkeersgebied komen te vervallen indien die met dit besluit in strijd zijn dan wel hiermee niet in overeenstemming zijn.
11. De bekendmaking van dit verkeersbesluit gebeurt door plaatsing van het besluit op de website www.officielebekendmakingen.nl (conform de Wet elektronische publicaties) en in Het Kontakt.

Bezwaar

Tegen dit besluit kunnen belanghebbenden binnen zes weken na bekendmaking van dit besluit schriftelijk bezwaar maken bij het college van burgemeester en wethouders van Lopik, Postbus 50, 3410 CB Lopik.

Afschriften

Een afschrift van dit verkeersbesluit wordt verzonden aan de Politie.

het college van burgemeester en wethouders van Lopik;
de secretaris, de burgemeester,

(E.T. Halman-van der Linden)

(dr. L.J. de Graaf)