

**Afzender**

A.J. ten Caat
arjan.ten.caat@politie.nl
06-21176436

Privé

Aan: Burgermeester en wethouders van de
gemeente Buren

t.a.v. dhr. M. Witzier

Datum 24 december 2024
Ons kenmerk zhz02029
Uw kenmerk OVKB23-2024

Behandeld door A.J. ten Caat
Kopie aan n.v.t.
Bijlage(n) n.v.t.

Onderwerp Instellen vrij liggend tweerichtingsfietspad, het inrichten van een rotonde op de Verbindingsweg, het verschuiven van het komportaal en het verlagen van de maximumsnelheid op de Verbindingsweg te Maurik

Geachte heer Witzier,

Ter advisering heb ik, gelet op artikel 24 van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (BABW), daartoe gemachtigd namens de korpschef, een (concept) verkeersbesluit besproken/ontvangen betreffende voorgenomen verkeersmaatregelen.

Het voornemen betreft:

- *Het instellen van een vrij liggend fietspad in beide richtingen aan één zijde van de weg en de herinrichting van de kruising door een rotonde wordt door middel van het plaatsen van de verkeersborden L02, B06, G11, DO2-RO, BW03-LB, C13, D01-BB12-R en G12a conform bijlage 1, behorende bij het Regelement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (RVV 1990) ingesteld;*
- *Het verschuiven van de 50 km/u grens wordt door middel van het verschuiven van het komportaal gerealiseerd;*
- *Het instellen van een 60 km/u regime wordt door middel van het plaatsen van de Verkeersborden A01-60-ZB en A02-60-ZE conform bijlage 1, behorende bij het Regelement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (RVV 1990) ingesteld.*

*De verkeersmaatregel vast te hebben gelegd op bijbehorende bijlage: OVKB23-2024
ROFI Situatieschets d.d.: 29-11-2024*

Advies politie

Ten aanzien het toepassen van een twee richting oversteek voor fietsers op de rotonde zijn vanuit politiezijde bezwaren.

Het toelaten van fietsers in twee richtingen op de fietspaden rond rotondes is, ten opzichte van een in één richting bereden fietspad, namelijk nadelig voor de verkeersveiligheid.

Derhalve adviseert de politie voor een rotonde met één richting bereden fietspad.

Indien toch voor deze oplossing (fietsoversteek in twee richtingen) wordt gekozen, dient rekening te worden gehouden met het volgende:

- Het bij de rotonde geplaatste bord D1, bijlage 1 RVV1990, heeft ook als consequentie dat het fietsverkeer op het fietspad - indien dat niet voldoende is uitgebogen - de verplichte rijrichting moet volgen.
- Bij fietsers in de voorrang in combinatie met fietsverkeer in twee richtingen is het noodzakelijk om het bord D1 op het middeneiland te voorzien van het onderbord uitgezonderd fietsers. Tevens dient, ter attendering van het naderende gemotoriseerde verkeer op fietsverkeer in tweerichtingen, op de toeleidende wegen voor de fietsoversteek onder het bord B6 het onderbord; fietsers in twee richtingen te worden aangebracht, conform de Uitvoeringsvoorschriften BABW.
- Eventueel kan, indien daar behoefte aan bestaat, de combinatie B6 met onderbord onderbord; fietsers in twee richtingen, ook voor van de rotonde afrijdende bestuurders voor de fietsoversteek worden geplaatst.
- Indien fietspaden tot dezelfde weg behoren als de hoofdrijbaan van de toeleidende weg betekent dit dat de borden B6 (verleen voorrang aan bestuurders op de kruisende weg) ook gelden voor het fietspad. Om die reden dient ook de voorrangsregeling op het fietspad ondersteund te worden met haaiantanden.

-

Aandachtspunten voor de veiligheid zijn:

Voldoende afstand

Voldoende afstand van het fietspad tot de hoofdrijbaan (minimaal 5 meter), de vormgeving van de fietspaden en voldoende zicht op de (brom)fietsers

Verlichting

Overdag vallen rotondes goed op, zelfs wanneer het zicht niet optimaal is. In de nacht bepalen de verlichting van de rotonde en de aanstraling door de verlichting van voertuigen hoe goed deze opvalt.

Uitgangspunt hierbij is dat de verlichting van de rotonde duidelijk moet afwijken van de verlichting op de toeleidende wegen.

Van belang is dat de lichten de conflictpunten van de auto's goed accentueren en verlichten, dus de oversteek voor langzaam verkeer, de markering, de bebording en de bewegwijzering.

De inrichting van het middeneiland

Het middeneiland van de rotonde is belangrijk voor de herkenbaarheid op grotere afstand.

Zorg dat er geen doorzicht is op het traject na de rotonde; dit kan de naderende weggebruikers visueel misleiden.

Dichterbij is het voor alle weggebruikers juist wel wenselijk om een goed overzicht te hebben over een groot deel van de rotonde, in ieder geval op de fietsers op de vrijliggende fietsvoorzieningen. Dit is nodig om de stroomopwaarts gelegen aansluiting en de naderende weggebruikers op de rotonde te kunnen waarnemen.



Verplaatsen van bord H1 en H2.

Een weggebruiker kan zich van buiten naar binnen de bebouwde kom verplaatsen of andersom. De (rij)richting heeft geen invloed op de typering van de komgrenzen, maar uiteraard wel op de vormgeving.

Een komgrens geeft aan dat een ander gedrag van de weggebruiker wordt verwacht. Bij het binnengaan van de bebouwde kom betreft dit een verhoging van het attentieniveau en een verlaging van de rijsnelheid naar het gewenste snelheidsniveau van 50 km/u.

Bij het verlaten van de bebouwde kom geldt het omgekeerde.

De grens van de bebouwde kom, aangegeven door bord H1 en H2, wordt gekenmerkt door het begin van een langs de weg gelegen aaneengesloten bebouwing van zodanige omvang en dichtheid, dat een voor de weggebruiker duidelijk herkenbaar verschil in het karakter van de wegomgeving aanwezig is met een buiten de bebouwde kom gelegen weg. Ter plaatse van de komgrens moet een zodanige wijziging van wegkenmerken voorkomen dat het verschil in karakter van de weg voor en na bord H1 of H2 aldaar zoveel mogelijk benadrukt wordt.

In het ontwerp en het voorgenomen verkeersbesluit en de daarbij behorende situatieschets is onvoldoende aandacht besteed aan de afzonderlijke voorschriften t.a.v bord H1 en H2. Derhalve is er vanuit politiezijde bezwaren tegen dit voornemen.

Plaats bromfietsen op rijbaan/verplicht bromfietspad

Vanuit politiezijde wordt aandacht gevraagd voor deze locatie m.b.t. veiligheid.

Met name het verplaatsen van de bromfiets op de rijbaan naar het verplichte bromfietspad. Deze locatie mogelijk met markering op wegdek accenturen. Zie hiervoor de richtlijnen in het C.R.O.W.

Het instellen van een 60 km/u regime door plaatsing borden A01-60-ZB en A02-60-ZE

De toegestane maximumsnelheid is voor de verkeersveiligheid één van de belangrijkste verkeersregels. Van belang daarbij zijn de snelheidsverschillen tussen de verkeersdeelnemers. Naarmate de snelheidsverschillen groter worden, neemt de kans op een ongeval toe en daarnaast zal de afloop veelal ernstiger zijn.

Uitvoeringsvoorschriften UBABW:

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.

Bord A1 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



Wegbeeld:

Naarmate het wegbeeld meer uitnodigt tot snelheden hoger dan de vastgestelde limiet, zal het aantal snelheidsovertreders toenemen. Het verschil tussen de limiet en de werkelijk gereden snelheid dient zo klein mogelijk te zijn. De 85-percentielwaarde, dat wil zeggen de snelheid die door 85% van de motorvoertuigen niet wordt overschreden, kan hierbij maatgevend zijn. De wegbeheerder zal op basis van metingen en waarnemingen en na afweging van de betrokken belangen van verkeersveiligheid, doorstroming, milieu, handhaafbaarheid en dergelijke, passende maatregelen moeten kiezen om tot een aanvaardbare 85-percentielwaarde te komen. De voorkeur gaat altijd uit naar aanpassingen in het wegontwerp, zodanig dat de gewenste snelheid min of meer wordt afgedwongen. Welke infrastructurele maatregelen in aanmerking komen is sterk afhankelijk van de wegcategorie en de lokale omstandigheden.

Mocht na verloop van tijd blijken dat gereden snelheden niet overeenkomen met vorenstaande, zullen aanvullende snelheid remmende maatregelen genomen dienen te worden.

Samengevat

Gelet op de bovengenoemde bezwaren wordt vanuit politiezijde geadviseerd om de voornoemde maatregelen uit te voeren op de in het (U)BABW wettelijke voorgeschreven wijze en met in achtneming van de richtlijnen van het CROW.

Mocht de maatregelen NIET de op genoemde wijze worden uitgevoerd kan de politie NIET akkoord gaan het voorgenomen (concept) verkeersbesluit.
Vanuit politiezijde zijn er dan bezwaren in verband met de juridische handhaafbaarheid.

Namens de korpschef,



A.J. ten Caat
Inspecteur van politie
Verkeersadviseur Oost-Nederland