



## District de Baronie - Verkeersadvisering

P.van der Sanden

Advisering.verkeer.zb@politie.nl

### Rubricering

Niet Vertrouwelijk

|                    |                                                    |                       |                  |
|--------------------|----------------------------------------------------|-----------------------|------------------|
| <b>Datum</b>       | 31 oktober 2025                                    | <b>Behandeld door</b> | P van der Sanden |
| <b>Ons kenmerk</b> | 20251031_PSB_Onderstraat Lage Zwaluwe Fysieke knip | <b>Kopie aan</b>      |                  |
| <b>Uw kenmerk</b>  | Onderstraat Lage Zwaluwe                           | <b>Bijlage(n)</b>     |                  |
| <b>Onderwerp</b>   | Artikel 24 BABW ADVIES                             |                       |                  |

Naar aanleiding van het verzoek van het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente, Drimmelen, 30 september 2025, kenmerk Onderstraat Lage Zwaluwe, houdende overleg en advies als bedoeld in artikel 24 lid a van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (B.A.B.W.), rapporteer ik, behandelaar (c.q. als gemandateerde conform het genoemde artikel), het navolgende:

#### Gelezen:

Het voorgenomen verkeersbesluit kenmerk: Onderstraat Lage Zwaluwe, van de gemeente Drimmelen.

#### Inhoudende:

Conform artikel 15 lid 1 en op grond van artikel 18 sub d van de Wegenverkeerswet 1994, is het College van Burgemeester en Wethouders van deze gemeente voornemens om over te gaan tot: Het instellen van een infrastructurele knip door het plaatsen van een afsluitpaal.

#### **Overwegende dat:**

- Er voor de Onderstraat in Lage Zwaluwe een raadsbesluit d.d. 24 juni 2024 ligt om een infrastructurele knip aan te leggen en de straat te voorzien van een fietsstraat inrichting;
- Het doel van de infrastructurele knip en de fietsstraat is om doorgaand verkeer te weren, de straat rustiger, veiliger en prettiger te maken voor bewoners en bezoekers;
- Voetgangers en fietsers normaal gebruik kunnen blijven maken van de Onderstraat;
- De Onderstraat:
  - tussen de Kruisstraat en de Nieuwstraat ligt en parallel aan de Nieuwlandsedijk loopt;
  - een functie als erftoegangsweg heeft met snelheid 30km/h;
  - niet geschikt is voor doorgaand autoverkeer maar gebruikt wordt door automobilisten om naar de parkeerplaats van basisschool de Grienden te gaan;
  - ook een loop- en fietsroute is van en naar de basisschool;
- Vooruitlopend op de definitieve locatiekeuze en invoering van de infrastructurele knip:

- er participatie en monitoring plaats gevonden heeft, participatie in de vorm van een bewonersavond, monitoring met verkeerstellingen en een online enquête;
  - er een pilot heeft plaatsgevonden in de periode van 5 juni tot 26 juni 2025;
- Bewoner, ondernemers en overige belanghebbenden 15 april 2025 tijdens een inloopbijeenkomst zijn geïnformeerd over de mogelijke locatie(s) voor de knip en de inrichting als fietsstraat.
- Uit de ontvangen informatie uit de inloopbijeenkomst een locatie is bepaald waarvoor een pilot is uitgevoerd;
- De pilot heeft plaatsgevonden van donderdag 5 juni tot donderdag 26 juni 2025.
- De pilot de Onderstraat voorzag in een infrastructurele knip ter hoogte van Onderstraat 12;

Verkeerstellingen voorafgaand aan de pilot (mei 2025) en tijdens de pilot (juni 2025) zijn uitgevoerd

- De resultaten van de verkeerstellingen op de meeste locaties een daling van de verkeersintensiteit laten zien, met uitzondering van de Onderstraat nabij de Nieuwlandsedijk;
- Op locaties waar het verkeer aanzienlijk is afgenomen, is ook een daling van de snelheid en V85 snelheid zichtbaar;
- Bij intensievere wegen zoals de Kruisstraat en Nieuwstraat blijven snelheid en V85 ongewijzigd;
- Tijdens en na afloop van de pilot bewoners en ondernemers de gelegenheid hebben gehad om te reageren via een online enquête;
- Een ruime meerderheid van de 14 respondenten de verkeerssituatie sinds de invoering van de knip als positiever ervaart dan voorheen;
- Respondenten vooral minder (sluip)verkeer, meer rust, meer verkeersveiligheid en een betere leefbaarheid benoemen;
- Slechts drie respondenten veel hinder van de knip ervaren;
- De reacties overwegend positieve effecten laten zien hoewel er ook enkele zorgen zijn geuit over de bereikbaarheid en specifieke verkeerssituaties;
- Uit de participatie, verkeerstellingen, pilot en enquête voldoende draagvlak en onderbouwing blijkt voor definitieve invoering van de infrastructurele knip op Onderstraat 12;
- De infrastructurele knip wordt ingesteld op basis van artikel 2 Wegenverkeerswet 1994 voor het:
  - Lid 1.a: het verzekeren van de veiligheid op de weg;
  - Lid 1.b: het beschermen van weggebruikers en passagiers;
  - Lid 1.c: het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan;
  - Lid 1.d: het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer.
- niet is gebleken dat door het realiseren van een infrastructurele knip belanghebbenden onevenredig worden benadeeld;
- De bereikbaarheid van alle percelen op de Onderstraat wijzigt mogelijk, maar blijft zowel voor bewoners en ondernemers, als ook hulpdiensten, vuilniswagen en overig dienstverlenend verkeer wel gewaarborgd;
- het college van burgemeester en wethouders, overeenkomstig artikel 18, lid 1 onder d van de WVV 1994, het bevoegd gezag is voor het nemen van dit verkeersbesluit en dat deze bevoegdheid op grond van de geldende mandaatregeling “Algemeen mandaat-, volmacht -en machtigingsbesluit 2023” is gemandateerd aan de medewerker verkeer van gemeente Drimmelen;
- Overeenkomstig artikel 24 van het BABW overleg is gevoerd met de gemachtigde van de korpschef van de Politie;

**Besluit:**

Het instellen van een infrastructurele knip ter hoogte van Onderstraat huisnummer 12 in Lage Zwaluwe door het plaatsen van een afsluitpaal.

Een en anders zoals vermeld op de bij dit verkeersbesluit bijgevoegde situatietekening.

Onderzoek:

Gelet op de inhoud van het voorgenomen verkeersbesluit werd door mij, rapporteur, een onderzoek ingesteld naar de wetmatigheid; de rechtmatigheid; de handhaafbaarheid (MvT Staatsblad 1990, 460); de verkeerstechnische- en infrastructurele inrichtingen (conform de Uitvoeringsvoorschriften B.A.B.W. en de basiskennmerken wegontwerp van het C.R.O.W.); de doorstroming van het verkeer, alsmede de comptabiliteit met betrekking tot de Nederlandse verkeersveiligheidsvisie: "Duurzaam Veilig" (S.W.O.V.).

Uit het ingediende voorgenomen verkeersbesluit is gebleken dat is voldaan aan de in artikel 21 van het B.A.B.W. vermelde onderbouwing en doelstelling van het besluit, en voorts dat de aan ex. artikel 2 van de Wegenverkeerswet 1994 ten grondslag liggende belangen zijn afgewogen.

De bijgeleverde situatietekening werd aan een onderzoek onderworpen.

Ook werd gebruikgemaakt van het Internetprogramma Google-maps en Google-view.

Hierdoor is een duidelijk beeld ontstaan met betrekking tot de gewenste situatie.

De uitvoering van het verkeersbesluit zal wel leiden tot infrastructurele wijzigingen in het wegverloop. Voorts zal het weg- en verkeersbeeld en de normale verkeersbewegingen ter plaatse, door de effectuering van het verkeersbesluit, wel worden beïnvloed.

Indien noodzakelijk zullen, voor de uit te voeren werkzaamheden ten behoeve van de effectuering van dit verkeersbesluit, tijdelijke verkeersmaatregelen worden genomen conform de C.R.O.W.-96b-richtlijnen.

Overleg ex. artikel 24 B.A.B.W.:

Met betrekking tot dit voorgenomen verkeersbesluit heeft meerdere malen telefonisch en nader mailcontact plaatsgevonden met een verkeerskundige van de gemeente Drimmelen.

Advies:

De knip moet bij onvoldoende daglicht goed verlicht zijn en er moeten fysieke maatregelen genomen worden zodat het voor de (Brom) fietsers op tijd duidelijk wordt dat er midden op de rijbaan een paal staat.

Fietsstraat inrichten conform CROW-richtlijnen, bij afwijking hiervan dit met duidelijke redenen te omschrijven.

De fietsstraat is een functioneel begrip. Het is een erftoegangsweg voor het gemotoriseerd verkeer die deel uitmaakt van het hoofdfietsnetwerk of van een snelle fietsroute, welke weg door vormgeving en inrichting als fietsstraat herkenbaar is, maar waarop ook in beperkte mate en in ondergeschiktheid autoverkeer voorkomt.

Doordat het gaat om belangrijke fietsroutes, is de getalsmatige overheersing van het fietsverkeer min of meer vanzelfsprekend.

Advies verder om door middel van bebording aan te geven dat de weg doodlopend (bord L8) met onderbord uitgezonderd (brom)fietsers is ter hoogte van de eerste kruising Onderstraat met de Nieuwlandsedijk.



Dit laatste om te voorkomen dat men achteruit terug zou moeten rijden in combinatie met een smalle wegbreedte van ongeveer 3,60 m (bron politie atlas).

Verkeersbord L8 hier is geen verkeersbesluit voor nodig. Ditzelfde geldt ook aan de andere zijde van de weg aangezien de weg daar dezelfde wegbreedte heeft en er lastig te keren is. Het moet voor een weggebruiker duidelijk zijn dat het geen doorgaande weg meer is.

Ik neem aan dat bij calamiteiten de paal naar beneden geklapt kan worden, wegbreedte is al smal zeker bij een vrachtauto of brandweerwagen. Hulpdiensten neem ik van aan dat de gemeente daar overleg mee heeft gehad tijdens de pilot.

Conclusie:

Uit het ingestelde onderzoek zijn geen redenen bekend geworden die de schriftelijke bekrachtiging van het voorgenomen verkeersbesluit in de weg zouden staan.

Derhalve dat de Politie akkoord is met het te nemen besluit.



P.H.M. van der Sanden,  
Behandelaar district de Baronie

Inspecteur  
District de Baronie  
Europark 21, kamer 3.18, 4904 SX Oosterhout

Voor akkoord en gezien,  
De Korpschef van Politie  
Namens deze,

De politiechef van de Eenheid Zeeland-West-Brabant,  
Namens deze,



P.M.A. Sutin,  
Verkeersadviseur eenheid Zeeland West Brabant.