

Verkeersonderzoek



[www.meldpunt
veiligverkeer.nl](http://www.meldpuntveiligverkeer.nl)

Kenmerken advies:

Naam dossier

Heimolen, Bergen op Zoom

Locatie:

Gemeente Bergen op Zoom – Heimolen

Datum uitgifte advies:

Juli 2017



Iedereen veilig over straat

VEILIGVERKEER

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.

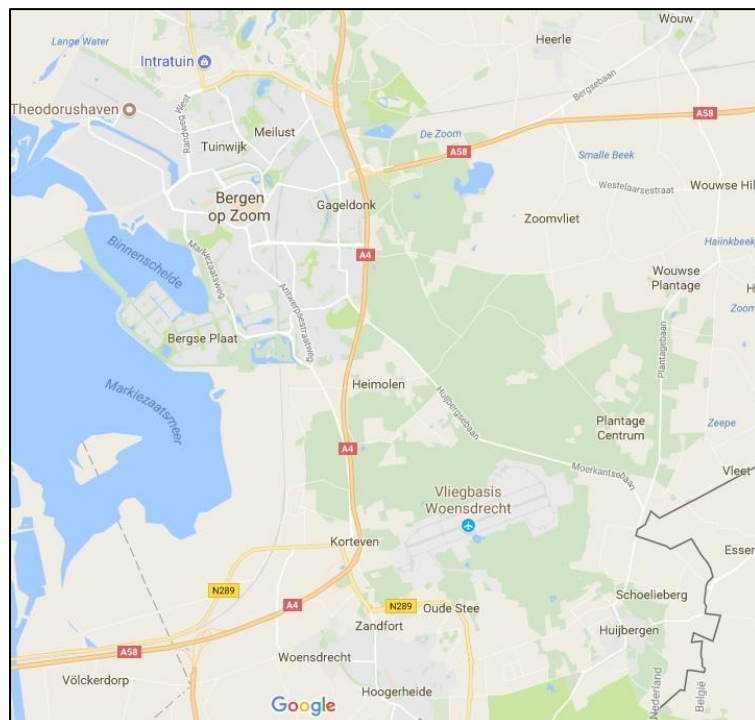
Met andere woorden: Veilig Verkeer Nederland geeft melders en vrijwilligers handvatten over hoe ze de verkeersonveilige situatie kunnen aanpakken en hoe ze verkeersveiligheid in het algemeen kunnen verbeteren.

Algemeen

- Veilig Verkeer Nederland beoordeelt situaties op verkeersveiligheidsaspecten. Alle andere factoren, 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 vormt de verkeersveiligheidsvisie “Duurzaam Veilig” en de daaruit volgende ontwerprichtlijnen.

Situatie

Heimolen is een straat en kleine kern behorende tot de gemeente Bergen op Zoom. Heimolen ligt ten zuidoosten van Bergen op Zoom tussen de A58 en Vliegbasis Woensdrecht. Naast Heimolen behoren ook de Bremstraat en de Nieuwebaan tot de kern van Heimolen. Alle straten in de kern van Heimolen zijn erftoegangswegen binnen de bebouwde kom waar een maximumsnelheid van 30 km/u geldt. Ongeveer halverwege Heimolen ligt camping Uit en Thuis. Verder bestaat de kern uit lintbebouwing en enkele boerderijen. Op een vijftal plaatsen in Heimolen zijn verkeersdrempels of een plateau aangebracht. Heimolen is een doorgaande oost-west verbinding volledig uitgevoerd in asfalt. Vanwege de ligging nabij de bossen zijn er in Heimolen veel fietsers en voetgangers te vinden. Bovendien maakt Heimolen deel uit van een fietsroute.





Probleemstelling

Het bewonerscomité Heimolen heeft VVN benaderd. Het comité heeft goed en regelmatig contact met de gemeente. Toch is een terugkerend punt op de agenda van het comité de verkeershinder en verkeersveiligheid in Heimolen. Deze verkeershinder en onveiligheid wordt gedurende het hele jaar met name veroorzaakt door het doorgaande landbouwverkeer. In de zomerperiode vanaf juni t/m oktober (oogsttijd) is de verkeershinder en verkeersonveiligheid op zijn hoogst. De doorgaande weg, waar veel fietsers en wandelaars gebruik van maken, is smal en heeft 5 verkeersdrempels. De landbouwvoertuigen worden steeds groter en zwaarder en kunnen op delen van de weg nog nauwelijks doorgang vinden wat met name voor fietsers en voetgangers gevaar oplevert. En alhoewel de weg in een 30km zone-gebied ligt, wordt er door de grote landbouwvoertuigen met grote snelheid gereden, waarbij het remmen en optrekken bij de drempels veel lawaai veroorzaakt voor de omwonenden die kort aan de weg wonen. Daarnaast houden automobilisten zich niet aan de maximumsnelheid. In het verleden heeft de gemeente metingen verricht om het aantal voertuigen te meten. De uitkomst bleef binnen de landelijke normen. De gemeente plaatst in een roulatiesysteem smiley-displays die de gereden snelheid aangegeven. Het duimpje geeft voor 90% altijd rood aan. Bovendien heeft de gemeente 2 jaar geleden de belijning van de weg aangepast zodat de weg bij een breder deel van Heimolen optisch smaller lijkt. Al deze maatregelen leiden niet tot een gewenst resultaat.

Naast deze hoofdzaak heeft het comité ook gemeld dat er te snel wordt gereden op de Huibergsebaan. Dit is de weg, tussen Bergen op Zoom en Huibergen, ten noorden van de vliegbasis. Deze weg, voorheen een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom, kent na de recente reconstructie een maximumsnelheid van 60 km/u. Echter, er wordt nog altijd te hard gereden volgens het comité.

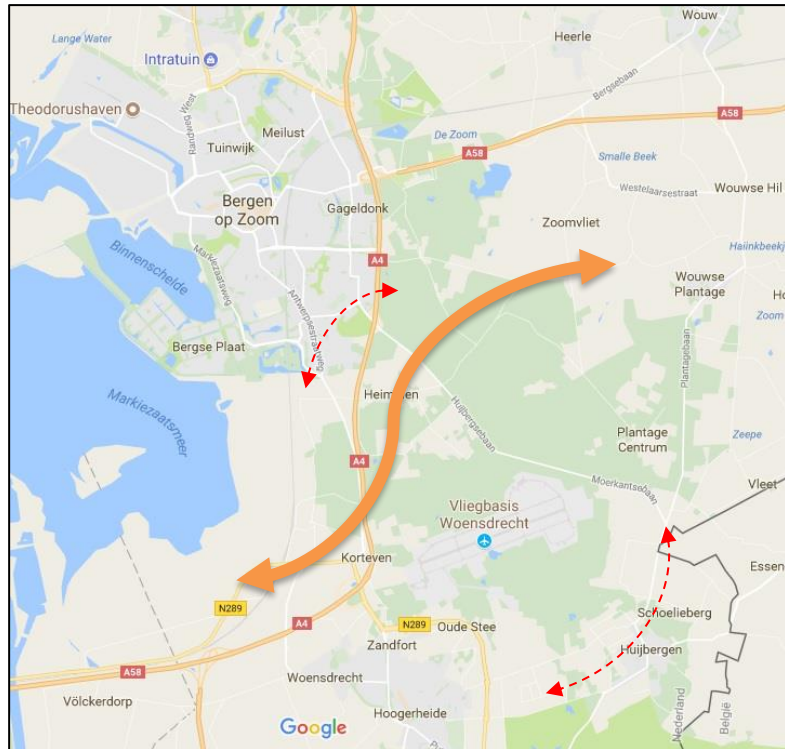
Standpunt wegbeheerder

De probleemstelling is aan de wegbeheerder, gemeente Bergen op Zoom, voorgelegd en gevraagd naar hun standpunt. In reactie heeft de gemeente aangegeven dat er geen speciaal beleid is tot landbouwroutes. Bovendien weersprekt zij de stelling van het comité dat landbouwverkeer niet meer door de bebouwde kom van Bergen op Zoom kan rijden. Een afsluiting voor dit verkeer is niet aanwezig. Ook is gevraagd of er reeds plannen zijn om de Heimolen opnieuw in te richten. Een dergelijke herinrichting of groot onderhoud staat tot en met 2020 nog niet op de planning. Daarbij is aangegeven dat de weg niet veel anders zal worden. Er zijn nu al diverse snelheidsremmers aangelegd en op veel plaatsen is de breedte van de weg beperkt door de aangrenzende percelen. Ten slotte is ook de Huibergsebaan aan bod gekomen. Daar wordt volgens de gemeente gemiddeld 68 km/u gereden. Dit betekent dat het iets sneller is dan toegestaan. De gemeente zal de politie verzoeken te gaan handhaven op deze weg.

Probleemanalyse

Het comité heeft aangegeven dat de aanwezigheid van landbouwverkeer op zich niet erg is. Het comité beseft dat in dergelijke kern landbouwverkeer thuis hoort. Dit verkeer levert echter vaak een (subjectief) onveiligheidsgevoel. Het verkeer is groot en lawaaiig waardoor het al snel lijkt dat het hard rijdt en dat situaties onveilig zijn. Zeker wanneer dit verkeer op smalle wegen in combinatie met veel langzaam verkeer aanwezig is kan dit onveilig overkomen. Dat het landbouwverkeer kiest voor een route door Heimolen is een gevolg van situaties elders. Sinds de herinrichting in Huijbergen is het voor dit soort verkeer lastiger door die kern te rijden en ook via de bebouwde kom van Bergen op Zoom is niet de meest logische route. Landbouwers kiezen zodoende om hun route te rijden via Heimolen van en naar de agrarische gronden tussen enerzijds Bergen op Zoom en Roosendaal en anderzijds ten westen van Hoogerheide.

Er is al geruime tijd sprake dat de regelgeving rondom landbouwverkeer zou wijzigen. Volgens Europese regels moet dit verkeer in mei 2018 voorzien zijn van een kenteken. In Nederland is in december 2016 het wetvoorstel voor kentekening niet aangenomen. Door het niet aannemen van het wetsvoorstel zal Nederland naar alle waarschijnlijkheid niet (op tijd) voldoen aan de Europese regelgeving. Door het niet aannemen van de wetwijziging blijft ook de maximumsnelheid van het landbouwverkeer 25 km/u. Onderdeel van de nieuwe wet was namelijk een toename in de maximumsnelheid naar 40 km/u. Daarnaast maakt het ontbreken van een kenteken het lastig voor de politie om te handhaven.



Desalniettemin bestaan er mogelijkheden om meer grip te krijgen op de aanwezigheid van landbouwverkeer.

De eerste mogelijkheid is om in gesprek te gaan bij een overkoepelende organisatie. In deze kwestie kan dat ZLTO zijn. Een dergelijke organisatie is vaak een goede gesprekspartner voor zowel gemeente als aangesloten agrariërs. Dit kan een belangrijke schakel vormen om verkeersdeelnemers te wijzen op de subjectieve onveiligheidsgevoelens van omwonenden en/of langzaam verkeer. Een andere mogelijkheid is het invoeren van ontheffingen. Het landbouwverkeer tot 3 meter breed is normaliter toegestaan op de openbare wegen. Brede voertuigen hebben een ontheffing nodig om de weg op te mogen. Het RDW heeft hiervoor een loket opgesteld waarbij wegbeheerders een mandaat kunnen verlenen. Voertuigen en landbouwmachines breder dan 3,5 meter worden doorgaans niet toegelaten op de wegen, of dit soort verkeer valt onder exceptioneel transport. De gemeente Bergen op Zoom heeft een mandaat aan het RDW verleend voor landbouwontheffingen. Dit betekent dat er voor landbouwvoertuigen met een breedte tussen de 3,0 en 3,5 meter een ontheffing via het RDW te verkrijgen is. Hoewel niet aannemelijk, kan deze stap verder uitgebreid worden door wegen gesloten te verklaren voor alle landbouwvoertuigen. Landbouwers dienen dan ook voor voertuigen tot 3,0 meter breed een ontheffing aan te vragen. Hierdoor bepaalt een wegbeheerder waar wel en geen landbouwverkeer rijdt en welke landbouwers zijn toegestaan. Zoals eerder aangegeven is deze stap niet aannemelijk en gelet op het feit dat er agrarische gronden rondom Heimolen zijn gelegen, zal er nog steeds landbouwverkeer in/op Heimolen rijden.

In de omschrijving van de situatie is al naar voren gekomen dat de Heimolen een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom is. Volgens de ontwerpeisen past hier een weginrichting met gemengd profiel bij. Dit wil zeggen dat er geen aparte voorzieningen zijn voor fietsers. In Heimolen is door de beperkte beschikbare breedte echter ook geen trottoir aanwezig waardoor ook voetgangers van dezelfde rijbaan gebruik dienen te maken als de voertuigen en het fietsverkeer.

De staat van het wegdek varieert over de Heimolen. Aan de westelijke zijde is de kwaliteit van het wegdek goed en is de weg ook breder. Tussen de bebouwing wordt het profiel smaller en ook de verharding wordt minder veilig en comfortabel. Een voorbeeld hiervan is een aansluiting na een plateau waarbij de rechterkant van de weg ineens overgaat in klinkers en een goot. Zie nevenstaande foto. Op andere plekken zijn delen van het asfalt afgebrokkeld. Deze staat van het wegdek is niet comfortabel voor het verkeer, met name fietsverkeer, maar kan ook gevaarlijk zijn.



Op onderstaande foto's is te zien de westelijke toegang tot Heimolen te zien. Zoals eerder gezegd is de weg hier breed en de kwaliteit van het asfalt goed. Zoals op de foto te zien is zijn er aanliggende fietsstroken aanwezig. Met deze overgang is het verschil in de categorie wegen zichtbaar. Binnen de kom is de maximumsnelheid 30 km/u en aan de andere kant van de overgang 60 km/u. Na de overgang blijven de fietsstroken in eerste instantie doorlopen. De weg is hier ook nog breed. Voor bestuurders is er dan ook nauwelijks een verschil zichtbaar ten opzichte van het gedeelte buiten de bebouwde kom. Begrijpelijk is het dan ook dat de overgang geen maximaal effect heeft om het verschil tussen de categorieën te laten zien. De bewoners hebben aangegeven dat de snelheidsdisplay, die na de overgang is opgehangen, dan ook vaak een snelheid van boven de 30 km aangeeft. Een overgang die dichtbij de bebouwing is gelegen laat duidelijker het verschil zien en is daarom ook effectiever.





Zoals eerder al vermeld is het profiel van de Heimolen beperkt. Door aanliggende percelen is er slechts beperkt ruimte beschikbaar voor gemotoriseerd, fiets- en voetverkeer. Dit heeft geleid tot het huidige wegbeeld waarbij alle verkeersdeelnemers gebruik moeten maken van de rijbaan. De bewoners hebben aangegeven dat er, met name tijdens dagen met zonnig weer, veel fietsers gebruik maken van de Heimolen. Tevens loopt er een landelijke fietsroute door Heimolen. Er zijn echter geen telgegevens bekend van zowel voertuigen als fietsers.

Toch kan een andere weginrichting een grote verandering in uitstraling en daarmee bewustwording teweegbrengen. Door het langzaam verkeer centraal te zetten in het ontwerp is het duidelijk dat er lage snelheden gehanteerd dienen te worden in de bebouwde kom. Een fietsstraat is hier uitermate voor geschikt. Op dit type weg is de auto (en dus ook landbouwverkeer) te gast. Fietsverkeer staat er centraal en krijgt daarom ook een prominente plek op de rijbaan. Naast het feit dat een fietsstraat bijna altijd uit een asfalt looper bestaat kent het ook rabatstroken. Deze stroken kunnen door voetgangers gebruikt worden. Hiernaast een afbeelding van een fietsstraat.



Als laatste heeft het comité aangegeven dat op de Huijbergsebaan, ook na de reconstructie, te hard wordt gereden. Volgens de gemeente is de snelheid op deze weg gemiddeld 68 km/u. Het is opvallend dat er op deze weg nauwelijks snelheidsremmende maatregelen zijn getroffen. Er zijn op enkele locaties wel optische versmallingen gerealiseerd. Op het wegdek is witte markering aangebracht en in de berm zijn zuiltjes en (nog te groeien) bosschages geplaatst. Hoewel dit de lange lijn van de weg zal breken, is het minder effectief dan andere maatregelen als bijvoorbeeld een drempel of een plateau. De voorrangskruising met de Heimolen is in stand gebleven. Zonder voorrangskruising en andere maatregelen zou dit een potentieel gevaarlijke kruising zijn geweest.



Conclusies en aanbevelingen

Gelet op de gesprekken met en standpunten van bewoners en wegbeheerder kan worden geconcludeerd dat er hinder en een verkeersonveilig gevoel ervaren wordt op de Heimolen. Dit gevoel is als gevolg van:

- De aanwezigheid van landbouwverkeer;
- Het overschrijden van de snelheidslimiet door bestuurders;
- Het ontbreken van voorzieningen voor voetgangers.

Hoewel er voor het landbouwverkeer andere routes tussen de agrarische gronden mogelijk zijn kiest dit verkeer doorgaans voor de route via Heimolen. Andere routes zijn onaantrekkelijk wegens omrijden of herinrichtingen. Om meer grip op dit verkeer te krijgen is het de aanbeveling om in gesprek te gaan met de belangenvereniging ZLTO. Zij kunnen de agrariërs vertegenwoordigen en problemen kenbaar maken. Een eventuele vervolgstap is het uitbreiden van het beleid met ontheffingen. Dit ligt echter niet voor de hand omdat er veel randzaken bijkomen. Denk hierbij aan het aanvragen en uitgeven van de ontheffingen, maar ook de handhaving hiervan.

Effectievere maatregelen die worden aanbevolen gaan in op de inrichting van de weg. Aan de westelijke zijde van Heimolen is de poort (overgang) van de bebouwde kom onlogisch. Er is geen duidelijke verbinding te zien met de omgeving. De weg buiten en binnen de bebouwde kom is erg breed, waardoor de effectiviteit van overgang laag is. De aanbeveling is om de overgang te verplaatsen naar de grens waar de weg smaller wordt, en de bebouwing begint of waar duidelijk te zien is dat er woningen zijn.

Binnen de bebouwde kom van Heimolen is de weg erg smal. Daardoor zijn er geen voorzieningen als bijvoorbeeld een trottoir aanwezig. Voorlopig is er ook geen reconstructie gepland. Desalniettemin is de aanbeveling om de inrichting aan te passen. In het huidige straatbeeld zijn er overgangen die kunnen leiden tot onveilige situaties. Om de situatie te verbeteren voor met name het langzaam verkeer is er een optie om de weg in te richten als fietsstraat. Hiermee is de relatie met een fietsroute ook duidelijker. Fietsverkeer staat in dit type weg centraal, heeft een prominente plek en het gemotoriseerd verkeer is te gast.

Ten slotte de Huijbergsebaan. Deze is recent aangepakt en kent een regime van 60 km/u. Uit de meting blijkt dat er iets te hard wordt gereden. De gemeente heeft aangegeven de politie te verzoeken hierop te handhaven. Aanbevolen wordt op de voorrangskruising met de Heimolen in stand te houden en op termijn de effecten te onderzoeken van de optische versmallingen met bosschages en de eventuele handhaving.

Totstandkoming advies

Dit advies is namens Veilig Verkeer Nederland opgesteld door:
Roger Buurstee, Verkeerskundig Consulent, Veilig Verkeer Nederland.

Vragen of opmerkingen

Voor vragen of opmerkingen over dit onderzoek kunt u contact opnemen met uw dichtstbijzijnde regiokantoor van Veilig Verkeer Nederland. Zie hiernaast voor gegevens.

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

Meer informatie gegevens van VVN

Regiokantoor Zuid
Beekstraat 54
6001 GJ Weert

Stationsstraat 79a
3811 MH Amersfoort
Postbus 66
3800 AB Amersfoort

088 524 88 00 (ma t/m vr 8.30-17.00 uur)
info@vvn.nl
www.vvn.nl



Iedereen veilig over straat

VEILIGVERKEER