

**Van:** Secretaris Wijkplatform Schilderskwartier [wpfsw@live.nl]  
**Verzonden:** zondag 18 november 2012 20:27  
**Aan:** Stadhuis  
**CC:** Theo Streng; Lagarde, Peter  
**Onderwerp:** Advies VVN Rembrandtlaan  
**Bijlagen:** 20121108 -VVN- Woerden - Gebr. Marisstraat.pdf

Geacht college,

Veilig Verkeer Nederland heeft op verzoek van het wijkplatform Schilderskwartier een advies uitgebracht over de verkeerssituatie op de Rembrandtlaan. Het wijkplatform kan zich volledig vinden in dit advies. Wij bieden u bij deze dan ook het advies van VVN aan.

Uiteraard zijn wij bereid dit advies met u nader te bespreken.  
Wij zien uw reactie graag tegemoet.

021217  
R 18 NOV. 2012

Met vriendelijke groet,

Jacko de Kort  
secr.Wijkplatform Schilderskwartier

RJB

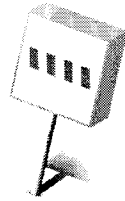
[www.wijkplatformschilderskwartier.nl](http://www.wijkplatformschilderskwartier.nl) // [www.facebook.com/wplschilder](http://www.facebook.com/wplschilder) // [twitter.com/wplschilder](http://twitter.com/wplschilder)

Gemeente Woerden 12.021217



Registratiedatum: 19/11/2012  
Behandelend afdeling  
Afgehandeld door/op:

**Meldpunt Veilig Verkeer**  
Analyse en advies



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

**Datum:**  
donderdag 08 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 Rembrandtlaan is een gebiedsontsluitingsweg in het noordwestelijke deel van Woerden. De laan is uitgevoerd als een ruime asfaltweg met aan beide zijden een strook rood asfalt, dat afgescheiden is van de hoofdrijbaan door een onderbroken markering. Deze strook heeft geen juridische betekenis, want ze zijn niet voorzien van een fietssymbool (daar zijn ze ook te smal voor).

Even ten oosten van de aansluiting van de Gebroeders Marisstraat op deze laan is een oversteekmogelijkheid voor voetgangers aangelegd, voorzien van een ruime middengeleider. Er zijn alleen kanalisatiestrepen aangebracht, maar geen zebra, zodat de voetgangers het autoverkeer voor moeten laten gaan.

Van de oversteek wordt druk gebruik gemaakt, mede vanwege het feit, dat de buurt ten zuiden van de Rembrandtlaan niet over een basisschool beschikt en de meeste kinderen dus op de basisschool aan de noordzijde van de Rembrandtlaan aangewezen zijn. De nabijheid van een winkelcentrum aan de noordzijde en een bejaardencentrum aan de zuidzijde draagt er ook toe bij, dat er veel personen oversteken, die vrij slecht ter been zijn en /of niet snel kunnen reageren op plotselinge niet-verwachte omstandigheden.

De verkeersintensiteiten zijn vrij hoog en hebben een opvallend hoog percentage vrachtverkeer. Op het drukste kwartier, van 8.15 – 8.30 uur waren bij tellingen in 2005 (over recentere tellingen beschikt de gemeente niet) in de oost – westrichting 93 mtv en in de west-oostrichting 156 mvt. Te verwachten is, dat de intensiteit tussen 2005 en 2012 verder is toegenomen.

Zo lang de westelijke rondweg niet is aangelegd als onderdeel van het project A12Bravo nog niet is aangelegd zal de verkeersintensiteit en de samenstelling van het verkeer in de Rembrandtlaan gelijk blijven of zelfs beperkt toenemen.

Met het raadsbesluit van juli j.l. om de westelijke rondweg voorlopig te schrappen moet er vanuit worden gegaan, dat er geen verkeer wordt afgeleid van de Rembrandtlaan naar andere routes en de huidige intensiteiten als permanent moeten worden gezien.

Er zijn geen ongevalgegevens bekend.

### **Probleemstelling**

De oversteek wordt vanwege de hoge auto-intensiteiten en het vele vrachtverkeer als onveilig gezien. Er wordt (te?) hard gereden, hetgeen mede de oorzaak is een sterk gevoel van onveiligheid

Het wijkplatform van het Schilderskwartier vraagt daarom om maatregelen om dit gevoel van onveiligheid weg te nemen of althans sterk te verminderen.

### **Standpunt gemeente**

De gemeente is ook onlangs op verzoek van het wijkplatform ter plaatse gaan kijken. De gemeente beaamt de hoge intensiteit en het vele vrachtverkeer, maar ziet hierin geen aanleiding tot het nemen van maatregelen. Zij wijst het aanbrengen van zebrastrepen af, omdat dit tot schijnveiligheid zou leiden en het risico van ongevallen zou vergroten.

### **Analyse**

Het project A12BRAVO staat voor Brede Regionale Aanpak Voorkomt Oponthoud en heeft als doel om de verkeersknelpunten op te lossen rond het A12-traject vanaf het verkeersplein Oudenrijn tot en met Bodegraven en in het gebied daaromheen. Het is een samenwerkingsverband van de provincie Utrecht, Rijkswaterstaat, Bestuur Regio Utrecht en de gemeenten Bodegraven, Woerden, Montfoort, Nieuwegein en Utrecht. Deze partijen werken gezamenlijk aan een betere bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid op en rondom de A12. A12BRAVO bevat in totaal acht infrastructuurprojecten; één van die projecten is de Westelijke randweg langs Woerden.

Met het besluit een gedeelte hiervan niet uit te voeren (of naar een verre toekomst te verwijzen) wordt een inbreuk gedaan op de resultaten van de toekomstige verkeersafwikkeling, hetgeen repercussies heeft op andere plaatsen. Het verkeer van de westelijke randweg moet nu op het huidige wegennet worden afgewikkeld. Dit kan niet zonder problemen, want anders was er geen randweg nodig geweest. Wat de gemeente als gevolg van de recente besluitvorming nu te doen staat is om de wegen, waarover het verkeer, dat van de westelijke randweg gebruik zou gaan maken nu blijft rijden, beter geschikt te maken voor dit intensieve verkeer.

Een van die wegen is de Rembrandtlaan.

Bij observatie van de Rembrandtlaan valt direct het grote percentage vrachtverkeer op, ook buiten de drukke tijden, en dat op een weg, waar ook de fietser rijdt, zonder feitelijke bescherming. Dit is in strijd met het verkeersveiligheidsbeleid "duurzaam veilig", dat dus ook door de gemeente Woerden wordt onderschreven.

Bij de voetgangersoversteek heeft de fietser wel de vereiste bescherming en dat is noodzakelijk ook, want anders zou de rode strook voortdurend gebruikt worden om de bochten af te snijden en zou het verkeer zonder snelheidsvermindering doorrijden. Nu wordt er ter hoogte van de oversteek licht afgeremd of tenminste de gaspedaal losgelaten.

De afremming ter hoogte van de oversteek is zeer beperkt, omdat er zeer royale boogstralen zijn toegepast voor het autoverkeer, wellicht noodzakelijk voor het grote vrachtverkeer. Zonder overmetingen te beschikken (deze heeft de gemeente ook niet voorhanden) kan na enige observatie worden gesteld, dat ter plaatse van de oversteek hard wordt gereden, zowel door personenauto als door het vrachtverkeer.

Het verkeersveiligheidsbeleid stelt, dat bij een confrontatie van hoge snelheden (autoverkeer dat 50 km/h mag rijden binnen de bebouwde kom valt onder deze categorie) en langzaam verkeer (voetgangers) dit alleen mag plaatsvinden als de hoge snelheid omlaag gebracht wordt.

Dit betekent, dat de huidige situatie, waarvan de bewoners al ervaren, dat de situatie een sterk onveiligheidsgevoel oproept, zodanig moet worden omgevormd, dat het autoverkeer ter plaatse niet hard kan rijden en het onveiligheidsgevoel vermindert. Op zich is dit lastig, omdat de maatregelen, die in een woonwijk worden toegepast (drempels, asverschuivingen, versmallingen) hier niet aan de orde zijn. Maar de gemeente heeft op een andere locatie ditzelfde probleem uitstekend opgelost, namelijk bij de fiets- en voetgangersoversteek in de Steinhagenseweg. In deze weg is een zodanige brede middenberm aangebracht, dat het autoverkeer tot vrijwel stapvoets moet afremmen. Hierdoor is de oversteek zodanig veilig geworden, dat men het fiets- en voetgangersverkeer voorrang kon geven conform het beleid in deze.

Het nadeel van een dergelijke oplossing is het enorme ruimtegebruik, dat wel eens zodanig zou kunnen zijn, dat deze oplossing niet ingepast zou kunnen worden in de Rembrandtlaan. Een studie moet dit uitwijzen. Een tweede nadeel van toepassing van deze oplossing is, dat het verkeer een stuk dichterbij de woningen komt.

Voor het realiseren van een voetgangersoversteekplaats met zebra, op deze plaats, deelt VVN de mening van de gemeente, dat een oversteek met zebra eerder tot meer ongevallen zal leiden dan dat dit de verkeersveiligheid waarborgt i.v.m. de schijnveiligheid

Het enige toepasbare alternatief is het plaatsen van een verkeerregelininstallatie. Deze zal echter veel hinder en milieuschade veroorzaken. Weliswaar wordt tegemoet gekomen aan het gevoel van veiligheid voor de bewoners, maar de praktijk heeft uitgewezen, dat hiermee niet de veiligheid wordt geboden, die verwacht en verlangd wordt. Het betekent wel een verbetering van de huidige situatie.

Deze oplossing dient alleen te worden overwogen als gebleken is, dat de oplossing "Steinhagenseweg" niet toepasbaar is in de Rembrandtlaan.

## Advies

Door het annuleren van de aanleg van de westelijke randweg is er een situatie ontstaan, dat sommige wegen van het bestaande wegennet, zoals de Rembrandtlaan, worden overbelast. In die zin, dat profiel en intensiteit niet meer op elkaar aansluiten en overlast en onveiligheid (ook het onveiligheidsgevoel) voor de aanliggende buurten (gaan) betekenen.

Op een rustige weg kan wellicht nog voorbijgegaan worden aan het feit, dat fietsers onbeschermd op dezelfde rijbaan zijn aangewezen. Op een weg met de intensiteit en het vrachtverkeer als op de Rembrandtlaan kan dat zeker niet.

Op deze laan dienen dan ook maatregelen te worden getroffen. Deze zijn:

1. De Rembrandtlaan zodanig verbreden, dat er van de rijbaan afgescheiden fietspaden kunnen worden aangelegd.
2. De voetgangersoversteek verbeteren. Dit kan bij sterke voorkeur door de oplossing "Steinhagenseweg" toe te passen. In deze oplossing past wellicht wel een zebra. Nagegaan dient of dit op deze locatie mogelijk is. Zo niet dan dient verkeersregeling te worden overwogen.

In combinatie met het nemen van een fysieke maatregelen kan de inzet van verkeersbrigadiers op drukke tijdstippen de oversteek veiliger maken.

## Totstandkoming zienswijze

Deze analyse en zienswijze vanuit Veilig Verkeer Nederland is mede tot stand gekomen door: H.J. Mulder, Verkeerskundig Consulent, Veilig Verkeer Nederland.

c.c. wegbeheerder t.a.v.: [bakker.sander@woerden.nl](mailto:bakker.sander@woerden.nl) en B&W van Woerden.

## **Vervolgstappen**

Hoe meer mensen hun zorgen over de situatie kenbaar maken, des te beter is de wegbeheerder in staat hun 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 op werken.

## **Vragen of opmerkingen**

Voor vragen of opmerkingen over de analyse en zienswijze kunt u contact opnemen met uw dichtstbijzijnde regiokantoor van Veilig Verkeer Nederland. Kijk hiervoor op de website van Veilig Verkeer Nederland: [www.veiligverkeernederland.nl/regionale\\_steunpunten](http://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](http://www.veiligverkeernederland.nl).