

Verkeersveiligheidsadvies



vvn.nl/participatiepunt

Kenmerken advies:

Naam dossier:

Noord-Holland, Texel, Den Burg, Kogerstraat, 210217 | 62555

Locatie:

Noord-Holland, Texel, Den Burg

Datum uitgifte advies:

6 april 2021



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;
- Aan de adviezen die door Veilig Verkeer Nederland worden uitgebracht kunnen geen rechten worden ontleend;
- Uitgangspunt van de advisering vormt de verkeersveiligheidsvisie “Duurzaam Veilig” en de daaruit volgende ontwerprichtlijnen.

Situatie

De T-splitsing Akenbuurt/Kogerstraat te Den Burg is een wegsituatie die overgaat van een gebiedsontsluitingsweg van 50km/h (Akenbuurt) naar een erftoegangsweg van 30km/h (Kogerstraat). De Kogerstraat is danook een erftoegangsweg binnen een 30km-zonegebied in beide richtingen en is daarnaast de belangrijkste fietsader in de richting van het centrum van Den Burg en andersom. Met name tijdens de seizoenen is het een continu komen en gaan van (toeristisch) fietsverkeer. De Kogerstraat is vanaf de Akenbuurt vanuit beide richtingen toegankelijk en bereikbaar voor al het verkeer, waarbij thans geen beperkingen c.q. uitsluitingen gelden voor bepaalde categorieën voertuigen. Tussen het trottoir en de hoofdrijbaan van de Akenbuurt ligt een vrijliggend fietspad in beide richtingen. De Kogerstraat tussen de Akenbuurt en de Beatrixlaan/Bernhardlaan heeft een minimale inrichting van een 30km-zonegebied en de rijbaan is circa 6 meter breed (zie foto's 1 t/m 5).



Foto 1: Overzichtsituatie T-splitsing Akenbuurt / Kogerstraat



Foto 2: Akenbuurt gezien vanaf de Pontweg



Foto 3: Akenbuurt gezien vanaf de Georgiëweg (met voorsorteervak voor linksaf)



Foto 4: Koogerstraat gezien in de richting van het centrum



Foto 5: Kogerstraat gezien vanaf het centrum

Probleemstelling

De Kogerstraat is sedert het jaar 2000 gecategoriseerd als een erftoegangsweg 30 km/h, maar is niet als zodanig ingericht, waardoor er geen handhaving mogelijk is. In het jaar 2020 zijn de wegen op Texel opnieuw gecategoriseerd en is de straat erftoegangsweg gebleven.

De Kogerstraat is een oude straat en de drukste fietsroute van Den Burg, zoals uit recente onderzoeken is gebleken (Antea-group en Goudappel-Coffeng).

De straat wordt echter ook door veel auto's (o.a. toeristen) gebruikt als sluiproute naar het centrum en door vrachtwagens voor het nabijgelegen bedrijventerrein, dat via twee andere wegen ook te bereiken is.

De T-splitsing Kogerstraat wordt binnenkort gereconstrueerd, evenzo het tracé langs de Kogerstraat.

Melders zijn reeds vanaf begin 2019 in gesprek met de gemeente over de herinrichting van de Kogerstraat te Den Burg. Dit leek melders dan ook een unieke gelegenheid de T-splitsing Akenbuurt/Kogerstraat te voorzien van een in-/uitritconstructie, komende van een 50 km/h-gebiedsontsluitingsweg en gaande naar een 30km/h-erftoegangsweg.

De gemeenteraad heeft in het jaar 2020 ook een Parkeer- en Verkeerscirculatieplan vastgesteld, waarin staat vermeld dat de splitsing voorzien moet worden van een in-/uitritconstructie. Dit is zodanig ook besloten.

Namens 80 medebewoners hebben melders overleg gehad met de projectleider, maar dat overleg is helaas vastgelopen, omdat er volgens hem geen in-/uitritconstructie werd aangelegd.

Melders hebben daarop de gemeenteraad benaderd en hebben dit aangekaart bij het college om de splitsing alsnog in te richten volgens het Parkeer- en Verkeerscirculatieplan van Den Burg, waarin staat vermeld dat de kruising wel wordt uitgevoerd met een in-/uitritconstructie volgens de geldende CROW-richtlijnen. Uiteindelijk is besloten dat alsnog de in-/uitritconstructie wordt aangelegd.

Bewoners en melders voorzien desondanks toch grote problemen met realisering van deze in-/uitritconstructie voor wat betreft de geplande maatvoering. Gelet op het grote aanbod van het (toeristen)fietsverkeer in combinatie met het gemotoriseerde (vracht)verkeer hebben zij hiertegen bezwaar gemaakt. Zij vinden de geplande breedte van met name de uit-/ingang van de constructie op de Akenbuurt veel te breed, nl. circa 18 meter en pleiten voor een maximale breedte van 12 meter. Gemengd fiets- en vrachtverkeer wordt als zeer onwenselijk geacht en is ronduit verkeersonveilig. Een gesloten verklaring voor het vrachtverkeer geniet verreweg de voorkeur, met uitzondering van de nood-/hulpdiensten.

Daarnaast vergroot een **formele** inrichting van het 30km-zonegebied ook de verkeersveiligheid.



Foto 6: Situatie Akenbuurt ter hoogte van de Kogerstraat



Foto 7: Situatie Kogerstraat richting de Akenbuurt



Foto 8: Situatie Kogerstraat richting Bernhardlaan/Beatrixlaan en centrum



Foto 9: Overzichtsituatie T-splitsing Akenbuurt/Kogerstraat

Problemanalyse

De Kogerstraat is aangemerkt als een erftoegangsweg en ligt in een 30km-zonegebied. De straat zelf is een doorgaande weg en **sober** ingericht, is een verblijfs- en woongebied en heeft een maximale breedte van 6 meter. De straat wordt zeer intensief gebruikt door (toeristisch) fietsverkeer, met name in de (hoog)seizoenen (o.m. eigen waarneming in het verleden). Het is thans zelfs toegestaan dat vrachtverkeer de Kogerstraat berijdt, hetgeen zeer onwenselijk is, gelet op de intensiteit van het fietsverkeer en de breedte van de rijbaan. Ook is het in de huidige opzet heel goed mogelijk, dat er in de Kogerstraat met (te) hoge snelheden kan worden gereden door b.v. sluipverkeer. Een reële alternatieve route voor het zware verkeer is aanrijden via de Georgiëweg en de Waalderstraat richting Bernhardlaan (**zie foto's 10 t/m 12**). De inrichting van de Kogerstraat dient er dan ook een van een erftoegangsweg binnen een 30km-zonegebied te zijn. De straat heeft aan het begin aan weerszijden en vervolgens aan één zijde gemarkeerde parkeervakken. Het heeft aan weerszijden een trottoir. (**zie foto's 7 t/m 9**).



Foto 10: Georgiëweg richting Waalderstraat en centrum



Foto 11: Georgiëweg/Waelderstraat



Foto 12: Waelderstraat/Bernhardlaan

Het CROW schrijft het volgende over de 30km/u inrichting.

Waarom moet een 30km/h-zone voldoen?

In de Uitvoeringsvoorschriften BABW staan eisen waaraan een 30km/h-zone moet voldoen. In grote lijnen komen die eisen neer op onderstaande beschrijving.

Een 30km/h-bord (bord A0130zb) mag worden geplaatst als:

- De snelheidslimiet van 30km/h in overeenstemming is met het wegbeeld ter plaatse. Waar nodig moeten snelheidsremmers worden aangebracht.
- De 30km/h-straat voornamelijk een verblijfsfunctie heeft.
- De 30km/h-straat zodanig is ingericht dat de intensiteit van het gemotoriseerde verkeer de verblijfsfunctie niet aantast.

- Om gevaarlijke situaties te voorkomen moet vooral aandacht worden geschonken aan de veiligheid op oversteekplaatsen voor voetgangers, op kruispunten met fietsroutes en op voorrangskruispunten.
- Als de overgang naar een hogere maximumsnelheid (50km/h) samenvalt met een kruispunt, moet deze overgang duidelijk herkenbaar zijn. De voorrang moet daar geregeld zijn door voorrangsborden of een uitritconstructie.

Sobere inrichting

Een 30km/h-zone mag ook sober worden ingericht. Dat houdt in dat alleen maatregelen worden getroffen waar dat nodig is. De in- en uitgangen worden aangegeven door zoneborden met daarbij een ondersteunende maatregel, zoals een uitritconstructie of een terugliggende drempel (drempel niet op de kruising, maar verder de straat in) met voorangsregeling. In het verblijfsgebied zelf moeten op mogelijke conflictpunten, bij scholen, bushaltes, winkelcentra en dergelijke, maatregelen getroffen worden om de attentie te vergroten. Een sobere inrichting is bedoeld als een **tijdelijke** oplossing.

Zebrapad

In een 30km/h-zone dienen **geen** voorangsmaatregelen getroffen te worden. In de zone kom je vrijwel alleen maar gelijkwaardige kruisingen tegen. Voor het zebrapad is er een uitzondering gemaakt, omdat er soms toch behoefte is aan een zebrapad, zeker bij belangrijke oversteeklocaties voor voetgangers (Uitvoeringsvoorschriften BABW, hoofdstuk IV, paragraaf 2, lid 9).

Handhaving

Het Openbaar Ministerie (OM) is altijd van mening geweest dat 30km/h-zones zelfhandhavend moeten zijn. Dat wil zeggen dat de weg zo is ingericht dat te hard rijden zo goed als onmogelijk is. Als automobilisten te hard kunnen rijden in zo'n gebied, is de 30km/h-zone **niet** goed ingericht. Het OM is dan meestal niet bereid daarvoor politiecapaciteit ter beschikking te stellen, ook omdat het aantal verkeersslachtoffers in 30km/h-zones naar verhouding veel lager is dan op 50km/h- en 80km/h-wegen.

Standpunt wegbeheerder

Het standpunt van de wegbeheerder is verwoord in de aanvullende Raadsinformatiebrief (RIB) met zaaknummer 2938071 van 2 maart 2021, met onderwerp: **Postweg-Nieuwlanderweg: inritconstructie Kogerstraat.**

Hieronder worden enige relevante passages aangehaald uit deze brief:

“Aanleiding

Het college heeft de inritconstructie Kogerstraat via een RIB aan u gepresenteerd. Wethouder [naam] heeft afgelopen week met een aantal raadsleden van gedachten gewisseld over deze inritconstructie én het voorstel dat door enkele bewoners van de Kogerstraat is ingediend. Daarop is met deze raadsleden afgesproken om nog een aanvullende RIB te versturen.

Constateringen

Met het ontwerp wordt ook uitvoering gegeven aan de kaders uit het door u vastgestelde verkeerscirculatieplan Den Burg. Dat betekent onder meer dat de Kogerstraat voor alle verkeersdeelnemers toegankelijk moet zijn, waarbij het inrijden van de Kogerstraat wordt ontmoedigd door het aanleggen van een uitritconstructie en het verwijderen van het linksafvak voor verkeer komende uit noordelijke richting. Belangrijk om te noemen is dat de via de RIB gepresenteerde inritconstructie voldoet aan de richtlijnen van het CROW. Bij de bespreking ter plaatse is duidelijk geworden dat de discussie vooral lijkt te gaan over het toelaten van vrachtverkeer in de Kogerstraat en niet zo zeer over de aansluiting op de Akenbuurt. Wij moeten als college bij het ontwerp rekening houden met het in- en uitdraaien van vrachtwagens, zoals is het opgenomen in het verkeerscirculatieplan. Vrachtwagens zijn namelijk ook toegestaan op een erftoegangsweg. In het verkeerscirculatieplan is een zorgvuldige afweging gemaakt waarbij rekening is gehouden met alle straten in de omgeving. Hierbij is niet uitgegaan van het weren van vrachtwagens uit de Kogerstraat. Als vrachtverkeer uit de Kogerstraat geweerd moet worden dan heeft dit gevolgen voor andere straten in de omgeving, er treedt dan een waterbedeffect op. In dat geval moet er een verkeersbesluit worden genomen, waarbij alle belangen hierover gehoord en meegewogen kunnen worden. Het fysiek aanpassen van een kruising is hiervoor niet het juiste instrument. Het zou zelfs kunnen dat voor het nemen van een dergelijk verkeersbesluit het verkeerscirculatieplan aangepast moet worden.

Conclusie

Het college is van mening dat de discussie over vrachtwagens in de Kogerstraat niet gevoerd moet worden naar aanleiding van de vormgeving van een drempel. Dat hoort thuis in een verkeersbesluit of in het verkeerscirculatieplan. College gaat daarom vooralsnog met de inrichting door op de ingeslagen weg zoals besloten in het verkeerscirculatieplan”.

Op maandag 15 maart 2021 heb ik telefonisch contact gehad met een vertegenwoordiger van de gemeente Texel, [REDACTED] (projectleider).

Tijdens het telefoongesprek werden de plannen zoals eerder verwoord in het RIB doorgesproken op actualiteit.

[REDACTED] deelde mij mede, dat er nagenoeg geen wijzigingen zijn doorgevoerd in de definitieve planning, met betrekking tot de uit te voeren werkzaamheden.

Dit betekent onder meer dat bij de aan te leggen in-/uitritconstructie van de erftoegangsweg wordt uitgegaan van een breedte van 18 meter bij de in-/uitgang, aansluitend op de hoofdrijbaan van de gebiedsontsluitingsweg van de Akenbuurt. Dit maakt het noodzakelijk om te voorkomen dat het vrachtverkeer gebruik kan maken van deze weg, de stoepranden beschadigt. De voorgestelde 12 meter door de bewoners is volgens [REDACTED] echt te smal.

Daarnaast zal de voorsorteermogelijkheid komende vanaf het noorden (Georgiëweg) verdwijnen. Dit om het gemotoriseerde verkeer te ontmoedigen de Kogerstraat in te rijden. De mogelijkheid om linksaf te slaan blijft echter wel bestaan.

Tijdens dit gesprek met [REDACTED] werd door mij tevens de eerder voorgestelde optie voorgelegd om de linksafmogelijkheid vanuit het noorden (Georgiëweg) er helemaal uit te halen en de middengeleiding door te trekken, zodat het verkeer min of meer gedwongen wordt de Kogerstraat te vermijden. Dit alles ten gunste van het fietsverkeer en dus de verkeersveiligheid. Het gemotoriseerde (bestemmings)verkeer voor het centrum kan dan de Georgiëweg v.v. nemen of desnoods omrijden via de rotonde Pontweg/Akenbuurtsweg en alsnog rechtsaf de Kogerstraat nemen (**zie foto 13**).

Er zou daarnaast een geslotenverklaring dienen te worden ingesteld middels een bord C18 van bijlage 1 van het RVV 1990: maximale breedte **2,3 meter** (gesloten voor voertuigen die, met inbegrip van de lading, breder zijn dan op het bord is aangegeven).

Voor nood- en hulpdiensten moet wel een voorziening worden getroffen, denkend aan een in-/uitritconstructie van **maximaal 12 meter**.

Met deze aanpassingen zou de verkeersveiligheid voor het (toeristen)fietsverkeer beter kunnen worden gegarandeerd.

Dit zou uit verkeerstechnisch oogpunt volgens de projectleider een mogelijke optie kunnen zijn, zij het met uitzondering van de breedte van de in-/uitritconstructie. Die moet zeker 18 meter blijven, mede gelet dan op de onmogelijkheid van het naar links kunnen uitwijken door vrachtverkeer (nood-/hulpdiensten) door de aanwezigheid van een eventuele doorgetrokken middengeleiding. Hij deelde nog mede, dat op maandag 29 maart 2021 gestart wordt met de (voorbereidende) werkzaamheden.

Op dinsdag 25 maart 2021 heb ik telefonisch een gesprek gehad met de wegbeheerder [REDACTED]. Tijdens dit gesprek werden de definitieve plannen zoals reeds besproken met [REDACTED] door hem nog eens bevestigd.

Hij memoreerde nog wel, dat in verband met de tijdsdruk toch wel enige snelheid is geboden met betrekking tot het aanleveren van een advies door Veilig Verkeer Nederland, aangezien begin april 2021 reeds een aanvang wordt gemaakt met de werkzaamheden van het gehele project. Afgesproken is dan ook dat de hierboven genoemde voorstellen met betrekking tot de in-/uitritconstructie (breedte 12 meter – bewonersmodel), het eruit halen van de linksaf mogelijkheid vanuit het noorden, geslotenverklaring vrachtverkeer, dus omrijden via Georgiëweg en de formele inrichting 30km-zonegebied Kogerstraat zo spoedig mogelijk door mij al dan niet in een advies zullen worden verwerkt en toegezonden.

Op Texel is eveneens een actieve afdeling aanwezig van Veilig Verkeer Nederland. Op dinsdag 6 april 2021 heb ik telefonisch contact gehad met de secretaris/penningmeester [REDACTED]. Zij deelde mij mede, dat zij niet direct betrokken is bij deze casus. Zij kende de situatie wel en had er ook van gehoord. Zij merkte op, dat de bewoners van de Kogerstraat vooral **rust** willen in de straat. In haar optiek zou een in-/uitritconstructie zoals voorgesteld door de bewoners geen probleem moeten hoeven zijn.

Evenzo een geslotenverklaring voor het vrachtverkeer, al beseft zij dat het vrachtverkeer de bedrijven moet kunnen blijven bevoorraden. De omleiding via de Georgiëweg/Waelderstraat is een reëel alternatief. Een correcte inrichting van de Kogerstraat als een 30km-zonegebied doet zeker de verkeersveiligheid vergroten. De huidige inrichting voldoet geenszins aan de eisen en is verkeersonveilig.



Foto 13: Rotonde Pontweg/Akenbuurt

Conclusies en aanbevelingen

Aan de hand van het door mij ingestelde onderzoek, te weten een “schouw ter plaatse” via Google Maps, de aangeleverde informatie van de melders, [redacted] en [redacted], namens de bewoners van de Kogerstraat te Den Burg, het standpunt namens en van de wegbeheerder [redacted] (projectleider) en [redacted] (wegbeheerder), van de secretaris/penningmeester van de VVN-afdeling Texel, [redacted], het raadplegen van de diverse documentatie en de eigen achterban binnen Veilig Verkeer Nederland, wordt door mij het volgende geconcludeerd en aanbevolen.

Conclusies:

Als conclusie kan worden gesteld, dat de aanleg van een in-/uitritconstructie in diverse opzichten de enige en beste optie is qua verkeersveiligheid voor het fietsverkeer. Dit ook om de overgang tussen een gebiedsontsluitingsweg Akenbuurt 50km/h en een erftoegangsweg Kogerstraat 30km/h nog eens extra te accentueren. Het is tevens een snelheidsremmer ten gunste van het kruisende fietsverkeer in beide richtingen en ook het voetgangersverkeer. Dit geniet dan ook verreweg de voorkeur van alle partijen en bestaat ook geen discussie over. De uiteindelijke inrichting van de in-/uitritconstructie en toegestane verkeer zijn de discussiepunten.

De huidige gemengde verkeerssituatie in de Kogerstraat, met o.a. vrachtverkeer en fietsverkeer is ronduit te onveilig, gelet op de intensiteit van het (toeristen)fietsverkeer, met alle gedragingen vandien. Ik kom hieronder danook met een aantal noodzakelijke aanbevelingen, die het verkeersveiligheidsplaatje voor het fietsverkeer zullen completeren en ten gunste zullen verbeteren.

Aanbevelingen:

In deze situatie wordt door mij dan ook geadviseerd de in-/uitgang van de T-splitsing Kogerstraat/Akenbuurt te voorzien van een in-/uitritconstructie volgens de geldende CROW-norm: uitritten en uitritconstructies, met een maximale uitloopbreedte van **12 meter** bij de aansluiting van de hoofdrijbaan van de gebiedsontsluitingsweg Akenbuurt.

De rijbaan van de Kogerstraat is en blijft 6 meter breed en kan dan gefaseerd uitlopen naar 8 meter (aansluiting fietspad) en 12 meter (aansluiting hoofdrijbaan Akenbuurt). Dit in plaats van de door de wegbeheerder geplande 18 meter brede in-/uitritconstructie (uitgaande van het toestaan van het vrachtverkeer).

Om dat geheel succesvol te bereiken is een veelheid aan extra maatregelen noodzakelijk, die vooral zijn bedoeld om de fiets hier prioriteit te geven en het autoverkeer ondergeschikt te maken.

Een tweede vereiste is, dat de linksafmogelijkheid vanuit het noorden komende vanuit de richting van de Georgiëweg fysiek wordt afgesloten voor al het overige (motor)verkeer middels een doorgetrokken middengeleiding, zodat vanaf dat punt dit verkeer min of meer de mogelijkheid ontnomen c.q. ontmoedigd wordt de Kogerstraat te gebruiken als (sluip)route naar het centrum. Bestemmingsverkeer dient dan eventueel de rotonde Pontweg/Akenbuurtsweg te gebruiken.

Vervolgens dient het thans **sobere** 30km-zonegebiedgedeelte van de Kogerstraat tussen de Akenbuurt en de Beatrixlaan/Bernhardlaan **ingericht** te worden als een 30km/h-zone-gebied, inclusief belijning wegdek, parkeren en bebording, etc. conform de geldende richtlijnen van het CROW: Ideale inrichting erftoegangsweg binnen de bebouwde kom. Indien dit op orde is, kan er namelijk ook gehandhaafd worden.

Daarnaast is het wenselijk een geslotenverklaring middels een bord C18 van bijlage 1 van het RVV 1990 in te stellen met een breedtebeperking t.w. maximaal 2,3 meter.

Wij denken dat het vrachtverkeer zonder probleem kan doorrijden c.q. omrijden via de Georgiëweg en Waalderstraat richting centrum en bedrijventerrein en hiermee de Kogerstraat kan ontlasten. Het college heeft tekennen gegeven dat de discussie over wel of geen vrachtverkeer in de Kogerstraat niet gevoerd moet worden naar aanleiding van een uitritconstructie. VVN is van mening dat deze werkzaamheden juist uitstekend gebruikt kunnen worden om andere "quick wins" mee te nemen.

De Kogerstraat moet voor nood- en hulpdiensten wel toegankelijk blijven. Dit verklaart de geadviseerde breedte van de in-/uitritconstructie. De 12 meter breedte is ruim voldoende voor het toegestane vrachtverkeer (brandweerauto, vuilniswagen) qua bochtstraal en/of draaicirkel (**zie berekeningen in bijlage 1**).

Het doortrekken van de middengeleiding, waardoor de linksafmogelijkheid verdwijnt, het inperken van met name het vrachtverkeer (geslotenverklaring) en overig sluipverkeer (met mogelijk te hoge snelheden en irritaties) zal voorkomen dat het tot eventuele ongewenste situaties komt.

De huidige sobere 30km-zone in de Kogerstraat, zonder extra voorzieningen en maatregelen (o.a. drempels), is thans te onveilig en in deze vorm ongewenst. Zij kunnen leiden tot levensgevaarlijke situaties voor de zwakke verkeersdeelnemers.

Bovenstaand advies is een indicatie van mogelijkheden en maatregelen, die ter verbetering toegepast kunnen worden op de huidige verkeerssituatie aan de Kogerstraat te Den Burg. Naar mijn mening kan de verkeersveiligheid beter gewaarborgd worden ten gunste van het fietsverkeer en zal nagenoeg geen negatief effect hebben op het gemotoriseerde verkeer.

Tot slot:

De voorgestelde aanpassingen zouden op niet al te lange termijn kunnen worden gerealiseerd, zonder al te grote extra ingrepen en kosten, gelet op de reeds op stapel zijnde werkzaamheden en aanpassingen.

Zij fungeren dan ook als extra (preventieve) maatregelen om zodoende hinder en/of (ernstig) gevaar voor met name het fietsverkeer te voorkomen.

Alle foto's in het advies zijn afkomstig van Google Maps.

Totstandkoming advies

Dit advies is namens Veilig Verkeer Nederland opgesteld door:
[REDACTED], Verkeerskundig Consulent, Veilig Verkeer Nederland.

Vragen of opmerkingen

Voor vragen of opmerkingen over dit advies 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

[Redacted]

[Redacted]

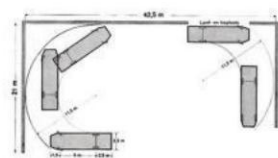
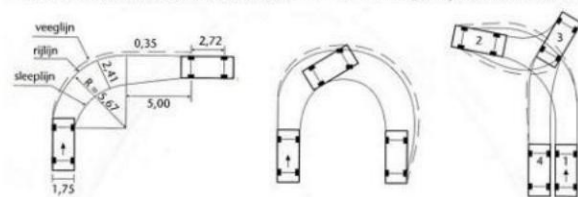
[Redacted]

[Redacted]

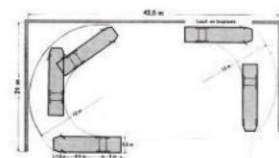
[Redacted] (ma t/m vr 8.30-17.00 uur)
www.vvn.nl

BIJLAGE 1:

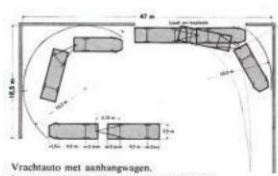
Baanbeschrijving personenauto. (ontwerpvoertuig; rijsnelheid 10 km/h)



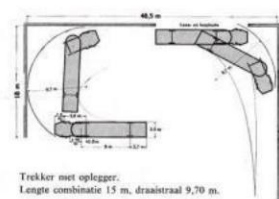
Vrachtauto met één achteras.
Lengte auto 10 m, draaistraat 11,50 m.



Vrachtauto met dubbele achteras.
Lengte auto 11 m, draaistraat 12 m.

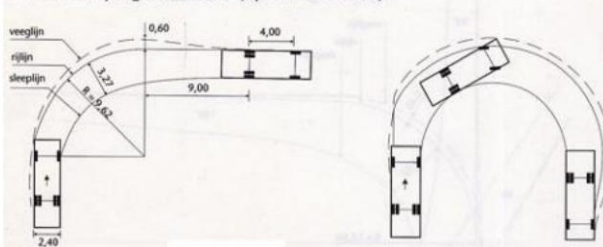


Vrachtauto met aanhangwagen.
Lengte combinatie 18 m, draaistraat 10,20 m.



Trekker met oplegger.
Lengte combinatie 15 m, draaistraat 9,70 m.

Baanbeschrijving vuilnisauto. (rijsnelheid 10 km/h)



Baanbeschrijving brandweerauto. (rijsnelheid 10 km/h)

