

**Postbus 423-1270 AK HUIZEN**

---

Bewonersgroep Omweremere  
p/a Dhr H.T. Sindorff  
Keizerstraat 8  
1531 EL Wormer

Kenmerk  
14-07 nh

Contactpersoon  
Joyce Petersen

Onderwerp  
Infrastructuur / Verkeersveiligheid, met betrekking tot de bouw van  
een school en haar omgeving.

**Veilig Verkeer Nederland**

Huizermaatweg 600  
1276 LN Huizen

Tel 035 524 88 00  
Fax 035 524 88 99  
E-mail info@vvn.nl  
www.veiligverkeernederland.nl

ING Bank 65 67 28 140  
KvK 24303976

Doorkiesnummer  
035-5248850

Huizen,  
29 oktober '07

Geachte heer Sindorff,

U hebt een verzoek gericht aan VVN om een oordeel te geven over de verkeerssituatie die zal ontstaan, na de nieuwbouw van de school, met de daarbij behorende appartementen en ondergrondse parkeergarage.

Wij hebben de situatie uitgebreid bekeken en geven u hierbij onze bevindingen.

We hebben niet alleen de tekeningen van het te bouwen complex bestudeerd, maar ook de situatie waar het gebouw moet komen, bekeken.

De tekening.

Op de tekening is duidelijk aangegeven, hoe de ontwerper (architect?) denkt over de inrichting van de wegen rondom het te bouwen complex.

Hier uit blijkt duidelijk, dat het voor de ontwerper (en ook voor Veilig Verkeer Nederland) niet duidelijk is, wat de status van de wegen is.

Het ontwerp gaat uit van een verblijfsgebied, 30 km zone. Dit blijkt onder andere uit de situatie en uitvoering van de parkeerhavens. Insteekhavens zijn namelijk enkel toegestaan binnen een verblijfsgebied (30 km zone en/of erf).

Omdat het niet duidelijk is, of de 30 km zone al ingevoerd is, als het complex gereed is, gaan wij uit van de situatie nu, waarbij de wegen rondom het complex 50 km zijn.

Ondergrondse parkeergarage.

De uitgang van de ondergrondse parkeergarage geeft ons veel zorg. De nu geplande plaats van de in/uitrit is zeer ongelukkig gekozen. Zij komt zeer dicht op de kruising van de Arisstraat met de Zaandammerstraat uit, waardoor er onvoldoende zicht is op de kruising. Dit is uit verkeersveiligheid oogpunt zeer ongewenst. Dit wordt expliciet vermeld in het ASVV 2004 (Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom, uitgave CROW (centrum voor regelgeving). In het ASVV staat namelijk, dat de inrichting, inclusief de toegang, mede wordt bepaald door de verkeersveiligheid. Men vraagt om problemen, in dit ontwerp, waar de in- en uitrit van de parkeergarage zo dicht op een kruising is gesitueerd. Wat namelijk onderschat wordt, is het uitrijden van de ondergrondse garage op de Arisstraat.

Als een auto uit de garage komt rijden, rijdt deze met een snelheid van tussen de 20 en 30 km/u de hellingbaan op.

Boven aan de hellingbaan dient men direct naar links te sturen, waardoor men op het trottoir of op trottoir én gedeeltelijk op de rijbaan tot stilstand komt. Daarna kan de bestuurder pas bekijken of hij/zij kan uitrijden.

Bij een snelheid van 20 km/u is de stopafstand namelijk 6.00 m en bij een snelheid van 30 km/u 12.00 m.

Deze stopafstanden zijn reactieweg en de remafstand tezamen in meters, conform de richtlijnen van de SWOV (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid)

Als men de richtlijnen van de SWOV loslaat op deze situatie, dan staat de auto pas stil, bij 20 km/u: midden op de stoep en bij 30 km/u, midden op de rijweg van de Arisstraat.

U begrijpt, dat dat onaanvaardbaar is. Als er op het moment van uitrijden een voetganger (ouder en/of kind) op het trottoir voor de uitrit loopt of er rijdt een fietser, dan is het leed niet te overzien.

Omdat het horizontale deel van de uitrit ca. 4.50 m is, kan de auto pas draaien als deze geheel op het horizontale deel rijdt en kan dan ook dan pas gaan remmen. De remweg ligt dus geheel op het trottoir en rijweg van de Arisstraat.

**Alles overwegende, keurt Veilig Verkeer Nederland het ontwerp geheel af, omdat het zéér onveilige verkeerssituaties oplevert en ook niet voldoet aan de voorschriften.**

De gemeente moet zich realiseren dat, wanneer zij een onduidelijke en/of onveilige situatie creëert, zij aansprakelijk gesteld kan worden voor alle (gevolg)schade bij ongevallen vanwege deze verkeerssituatie (BW art. 6:174 en BW art. 6:162).

Wat betreft de straten rondom het complex.

Hier constateren wij, dat de straten niet voldoen aan de eisen, welke daaraan gesteld mogen worden. Zowel infrastructureel, als verkeerskundig. Wij noemen er enkele.

- De stoepen dienen minimaal een breedte te hebben van 1.50 m
- Bij een snelheidsregiem van 50 km/u zijn insteekparkeerhavens niet toegestaan.
- Alleen langsparkeren.
- De voorrang is bij de meeste kruisingen niet geregeld, ondanks dat de Wegen Verkeers Wet voorschrijft, dat bij een 50 km/u regiem de voorrang geregeld dient te worden.

Het is gewenst, dat zo snel mogelijk een 30 km/u regiem (30 km zone) wordt ingevoerd. Het is landelijk beleid om verblijfsgebieden in te richten / om te bouwen tot een 30 km zone. De gemeente heeft zich, door ondertekening van het Convenant Duurzaam Veilig (1997), verplicht tot uitvoering van dat beleid.

Als het ontwerp wordt herzien, vooral de uitrit van de ondergrondse garage, dan dient men wel rekening te houden met de ontwerprichtlijnen voor de infrastructuur.

Het is ons namelijk niet duidelijk, wat de maatvoering is van de parkeerhavens zoals nu vermeld op de tekening. Daarom noemen we even de maten, zodat daar geen misverstanden over kunnen ontstaan.

Bij langs parkeerhavens: breed 2.00 m en lang 6.00 m.

Bij insteekhavens – hoek 45° - : breed 2.50 en lang 6.50 m (dit is inclusief een manoeuvreerstrook van 1.50 m).

Deze manoeuvreerstrook is zeker nodig, ivm de verkeersveiligheid bij het uitparkeren. Het is immers bij een school, waar veel kinderen zijn en daar ook spelen.

Bij het doorrijden van de gemeente hebben wij geconstateerd, dat de Zandweg / Dorpsstraat een 30 km zone is en dat de straten rondom een 50 km/u regiem hebben. Dit is niet juist. Het verkeer uit de omliggende straten (50 km/u) moeten nu op de kruisingen met de Zandweg / Dorpsstraat voorrang verlenen aan verkeer op de Zandweg / Dorpsstraat.

Dat is juridisch niet mogelijk. Voorrang verlenen is altijd naar een hoger snelheidsregiem. De gemeente dient dit zo spoedig mogelijk te wijzigen.

Over dit onderwerp en de onjuiste uitvoering van de niet geregelde voorrang in 50 km/u regiem, is reeds contact geweest met de gemeente, hoofd openbare werken.

#### Algemeen.

De gemeente, als wegbeheerder, heeft in 1997, samen met de andere gemeenten, een Convenant gesloten met de Minister van Verkeer en Waterstaat, het Interprovinciaal Overleg (IPO) en de Waterschappen. Dit convenant bevat een aantal afspraken over een Duurzaam Veilige inrichting van het wegennet en vormt een eerste stap naar een Duurzaam Veilig wegennet.

Het doel van Duurzaam Veilig is om (ernstige) ongevallen te voorkomen en daar waar dat niet kan de kans op ernstig letsel nagenoeg uit te sluiten. De **mens** is daarbij het uitgangspunt: zijn fysieke kwetsbaarheid, maar ook wat hij kan en wil (mensen maken nu eenmaal fouten en houden zich niet altijd aan regels).

Wegbeheerders kunnen aansprakelijk worden gesteld voor een ongeval op een black spot, als blijkt dat een slecht wegontwerp de oorzaak is. Die conclusie trekt Peter van Berge Henegouwen in zijn afstudeerscriptie 'Aansprakelijkheid van wegbeheerders bij ongevallen op black spots' (SWOV-schrift 107, juli 2006, p. 7-8).

Naar aanleiding van een analyse van een fictief ongeval op een black spot komt Van Berge Henegouwen tot de conclusie dat als de wegbeheerder bepaalde maatregelen had genomen op een black spot, het ongeval voorkomen had kunnen worden. Op grond van het BW zou die wegbeheerder aansprakelijk kunnen worden gesteld. Dat zou uniek zijn, want tot nu toe werd voor de schuldvraag bij ongevallen altijd gekeken naar de betrokken weggebruikers en niet naar de weg(situatie) op die ongevallocatie. Een en ander zou voor de wegbeheerder aanleiding moeten zijn om een hogere veiligheidskwaliteit te leveren.

Ook in de SWOV-publicatie 'Door met Duurzaam Veilig' wordt gepleit voor meer veiligheidskwaliteit.

De SWOV schetst in dat kader de invoering van een kwaliteitszorgsysteem, waarmee een hoogwaardige Duurzaam Veilig-kwaliteit in het verkeer bereikt zou moeten worden.

Wegbeheerders zouden dan aansprakelijkheid kunnen afwenden als zij kunnen aantonen alle stappen van het kwaliteitszorgsysteem te hebben gevolgd en dat hun wegen volgens dat systeem veilig zijn bevonden.

Wat betreft de gemeente Wormerland, is de gemeente dus aansprakelijk voor alle ongevallen, die ontstaan door de foutieve uitvoering van de infrastructuur en haar inrichting: bijvoorbeeld een verkeerde 30 km zone (Zandweg / Dorpsstraat) en de niet geregelde kruispunten binnen het 50 km/u regiem.

Met betrekking tot de inrichting de infrastructuur, noemen wij ook nog de uitspraak van de Raad van State (28-02-2007, afd. bestuursrecht) met betrekking tot de inrichting van de weg. In deze uitspraak wordt expliciet door de Raad van State vermeld, dat geldgebrek voor de wegbeheerder op zich zelf géén reden mag zijn om de betreffende maatregelen na te laten.

In het voortraject zijn door de gemeente antwoorden gegeven op vragen van onder andere van de bewonersgroep Omweremere. Daar in wordt steeds geschermd met de "Adviesgroep Verkeer". Dit schijnt een onafhankelijke commissie te zijn. Dat zal wel waar zijn, maar hun adviezen zijn niet conform de Wegen Verkeers Wet, het Duurzaam Veilig beleid en verder voorschriften, zoals bijvoorbeeld vastgelegd in CROW-uitgaven.

Veilig Verkeer Nederland vindt het namelijk zeer vreemd, dat de "Adviesgroep Verkeer" de geplande uitrit van de parkeergarage zonder commentaar heeft geaccepteerd.

Ook dat zij geen opmerkingen heeft gemaakt over het feit,

- dat de wijk nog steeds geen 30 km zone is.
- dat de voorrang tussen 50 km straten niet geregeld is, terwijl dat wettelijk vereist is.

Wat betreft het parkeren:

- er wordt niet vermeld dat schuinparkeren (45°) niet is toegestaan binnen 50 km/u regiem
- dat de 1,4 parkeerplaatsen per woning géén wettelijk norm is, maar een advies.
- Dat 7 parkeervakken voor halen en brengen van kinderen, afgezet tegen het aantal leerlingen, veel te weinig is en
- dat dat veel overlast zal geven in de buurt met alle daarmee gepaarde onveilige verkeerssituaties.

Volgens de gemeente, heeft Veilig Verkeer Nederland ook zitting in de "Adviesgroep Verkeer". Wij zouden graag vernemen, wie dit is.

Met deze laatste opmerkingen willen wij dit advies besluiten en wij hopen dat dit advies een bijdrage kan zijn bij het veiliger maken van de wijk.

Wij nemen aan, dat de gemeente nog nader overleg zal willen voeren over deze situatie. Veilig Verkeer Nederland is gaarne bereid dit advies nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,  
Veilig Verkeer Nederland

Ing. O. de Wildt  
verkeerskundig consulent

cc: Gem. Wormerland, Postbus 20, 1530 AA Wormer