

Aan de gemeenteraad

datum	14 november 2024
behandeld door	L.G.A. van der Kaa
ons kenmerk	2024-0105966
doorkiesnummer	14078
Onderwerp	Verbeteringen rotonde Burgemeester Keijzerweg - Veerweg

Geachte mevrouw, heer,

Zoals eerder toegezegd informeren we u met deze raadsinformatiebrief over de verbeteringen na de aanpassingen aan de rotonde Burgemeester Keijzerweg – Veerweg.

Inleiding

In augustus 2023 verbeterden we de verkeersveiligheid op de rotonde Burgemeester Keijzerweg - Veerweg door het treffen van verkeersmaatregelen. Na ruim een jaar is de tijd rijp om de laatste puntjes op de i te zetten om de verkeersveiligheid naar een nog hoger niveau te brengen.

Van schouw via verbeterpunten naar maatregelen

Eerder, in 2020, voerden we een verkeersveiligheidsaudit uit. Hier kwam uit naar voren dat de rotonde niet voldeed aan de richtlijnen van het Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek (CROW). Op basis hiervan deden we aanpassingen conform het [raadsvoorstel](#) en [raadsbesluit](#) d.d. 3-11-2022.

In de basis hanteerden we nu een vergelijkbare aanpak voor de aanpassingen zoals in deze raadsinformatiebrief beschreven. Nu niet via een uitgebreide rapportage maar via een "light" vorm hetgeen resulteert in een praktische(re) snelle(re) aanpak en vooral in een kortere doorlooptijd.

Wat zien we

Uit diverse schouwmomenten (laatste was vorige maand) blijkt dat het verkeersbeeld een stuk rustiger is geworden. Dit is mede te danken aan het terugbrengen van het aantal oversteekbewegingen in verschillende richtingen en de verbeterde ligging van de fietspaden rondom de rotonde. Daarnaast heeft ook de eenduidigheid in bebording en het saneren van onnodige obstakels op de fietspaden een positief effect.

We concluderen vooral dat er sprake is van een aangepaste routing voor het fietsverkeer in de omgeving van de rotonde waardoor de effecten, en hiermee de maatregelen, breder zijn dan sec de rotonde en zich soms bevinden op netwerkniveau.

Tevens blijkt dat het aantal ongevallen is afgenomen. In de eerste helft van 2024 is een tweetal ongevallen gebeurd die daadwerkelijk een relatie met een motorvoertuig en de rotonde hadden. Als we dit afzetten tegen de gemiddeld 7 ongevallen van de afgelopen jaren dan constateren we dat hier sprake is van een significante vermindering van het aantal ongevallen.

Politie heeft op verzoek een rapport opgesteld met bevindingen. Dit rapport is eerder met u gedeeld en voor de volledigheid opgenomen in de bijlage.

Waar liggen de verbeterpunten?

Uiteraard zijn er verbeterpunten te benoemen. Er is en blijft altijd een verschil tussen de theorie en de praktijk. De verbeteringen liggen zeker niet alleen op de rotonde, maar juist verderop in het netwerk. Door de gewijzigde verkeerstroom, door het instellen van eenrichtingsfietsverkeer op een 3-tal oversteken, kiest het fietsverkeer andere routes.

We kijken dus, zoals bovenstaand beschreven, ook nadrukkelijk breder naar maatregelen. Door omliggende locaties te verbeteren qua verkeersveiligheid verleiden we fietsers tot het juiste gedrag waardoor zij minder de neiging hebben ongewenste routes te nemen.

De verbeterpunten komen mede voort uit diverse schouwmomenten. Hier spraken we ook met gebruikers (en overtredders). De opbrengsten van de observatie legden we naast de richtlijnen van het CROW. Door deze aspecten te combineren kwamen we tot een pakket aan maatregelen zoals onderstaand beschreven.

Welke maatregelen horen hierbij?

De maatregelen spitsen zich niet alleen toe op de rotonde, maar ook rondom de rotonde. Routes zijn net wat anders en diverse oversteken in de directe omgeving worden intensiever gebruikt. We keken daarom naar optimalisaties door het e.e.a. af te zetten tegen de richtlijnen.

Opgesomd komen we tot de volgende aanpassingen (zowel aan de rotonde als binnen het netwerk):

1. *Aanpassen fietsoversteek Hoefbladlaan*

Voor de verkeersveiligheid is het van belang deze oversteek, binnen de huidige kaders, goed in te richten. Er is sprake van “voorrangsongelijkheid” tussen voetgangers en fietsers en dit zorgt voor onduidelijkheid. Tevens zijn obstakels op het toeleidende fietspad en op de oversteek aanwezig. Dit zorgt voor verkeersonveiligheid door val- en struikelgevaar. Dit is ongewenst.

Door de zebramarkering en de blokmarkering te vervangen voor kanalisatiestrepen en obstakels te verwijderen vergroten we de verkeersveiligheid en gaan we bovendien verrommeling van de openbare ruimte tegen. De bebording wordt hierop aangepast. Om de attentiewaarde te vergroten plaatsen we hier “oversteeksilhouetten” vergelijkbaar met de Andoornlaan. Voor het verwijderen van de zebramarkering is een verkeersbesluit nodig en dit proces zetten we in gang.

Kosten: € 35.000

Uitvoering: Q2-2025

2. *Aanpassen fietsoversteek Cypressenlaan*

Ook hier valt de verkeersveiligheid te verbeteren. Op deze locatie vervangen we tevens de blokmarkering voor kanalisatiestrepen. Tevens brengen we op de juiste locaties haaiantanden aan ter regulering van de voorrang. Een verkeersbesluit is hiervoor niet noodzakelijk.

Kosten: € 5.000

Uitvoering: Q4-2024

3. *Aanleggen (busvriendelijke) drempels Burgemeester Keijzerweg nabij De Onderslag*

De kruising met De Onderslag vormt, samen met maatregel 4, een belangrijke schakel binnen het netwerk. De weggebruikers ervaren op deze oversteeklocatie een te hoge snelheid van het autoverkeer. Dit zorgt voor een oncomfortabel gevoel bij oversteken voor fietsers. Dit leidt er toe dat fietsers mogelijk de keuze maken het fietspad aan de noordzijde van de Burgemeester Keijzerweg te gebruiken en vervolgens het voetpad gebruiken om te rotonde te bereiken.

We leggen hier busvriendelijke drempels aan om enerzijds de oversteek nadrukkelijker te duiden en anderzijds de snelheid van het gemotoriseerde verkeer te remmen. Deze maatregelen stemden we af met busvervoerder, de provincie en de nood- en hulpdiensten.

Kosten: € 85.000

Uitvoering: Q4-2024

4. *Aanpassen bocht achter tankstation*

Uit gesprekken met gebruikers haalden we tevens op dat de bocht achter het tankstation door als onprettig ervaren wordt. Deze is te krap waardoor fietsers vaak de “binnenbocht” nemen. Tevens biedt de bocht te weinig overzicht waardoor tegemoetkomend verkeer pas laat wordt opgemerkt.

Door de bocht te verruimen lossen we dit probleem op. Het voetpad wordt hiermee ook aangepast. Tevens verwijderen we wat onderbegroeiing zodat meer doorzicht en dus overzicht ontstaat.

Kosten: € 27.500

Uitvoering: Q2-2025

5. *Aanpassen voetpad ter voorkoming van gebruik door fietsers*

Één van de meest besproken uitdagingen na de aanpassingen van de rotonde is het onjuist gebruik van het voetpad in de noordwestelijke oksel van de rotonde. Doordat het fietspad en het trottoir nabij de rotonde nu tegen elkaar aanliggen wordt het (makkelijk) mogelijk gemaakt om te fietsen over het trottoir.

Juist door het voetpad los te koppelen van het fietspad – en de aansluitingen hierop aan te passen – wordt het veel minder aantrekkelijk en zelfs onmogelijk om direct van het fietspad het voetpad op te rijden. Verbeteringen voor de fietsroute zijn hoofdzakelijk ondergebracht in maatregel 3 en maatregel 4.

Maken we alvast een doorkijk naar de toekomst, na de herontwikkeling Poldermolen, dan lijkt het logisch om de hele verbinding (via het bruggetje) op de Burgemeester Keizerweg op te heffen (ook voor voetgangers). Zij ontsluiten dan via het bruggetje uitkomend aan de Veerweg.

Het verwijderen van het bruggetje heeft als voordeel dat er minder kruispunten zijn op de Burgemeester Keizerweg (dicht op de rotonde) en dat het voorsorteervak verwijderd kan worden. Dit zorgt voor een verbetering van de verkeersveiligheid. Daarnaast gaat dit ongewenst gebruik door fietsers tegen omdat er geen toegang meer is naar de wijk. Tot die tijd houden we dit bruggetje wel in stand houden omdat dit mogelijk als toegang kan dienen voor bouwverkeer van en naar de Poldermolen.

Kosten: €10.000

Uitvoering: Q4-2024

6. *Verplaatsen bushalte naar de oostzijde van de rotonde Burgemeester Keizerweg - Veerweg (tegenover het hotel) en realiseren busbaan*

Tevens keken we naar de mogelijkheden om de bushalte te verplaatsen. Dit levert voor voetgangers (en dus schoolgaande jeugd) een voordeel op qua verkeersveiligheid. In de huidige situatie steken voetgangers de Burgemeester Keizerweg over op een rechtstand zonder oversteekvoorziening. Dit is ongewenst en tegelijkertijd passen oversteekvoorzieningen volgens de richtlijnen ook niet op deze locatie aangezien deze te dicht op de rotonde ligt. Dit in combinatie met de snelheid van het autoverkeer zorgt voor onveiligheid.

Daarnaast heeft de provincie aangegeven dat zij graag wat optimalisaties doorvoeren aan het OV-netwerk door het aanleggen van een busbaan. Hierdoor verkort de reistijd en verhoogt het comfort en de betrouwbaarheid. Deze verbetering zien zij tussen het tankstation en de rotonde.

Kostenindicatie: € 350.000 - € 500.000

Uitvoering: n.n.b.

Op dit moment overleggen we hiervoor over diverse initiatieven. We werken het e.e.a. uit in overleg met de provincie en praten o.a. met de provincie over de kosten en de verdeling van deze kosten. We koppelen deze aanpassing daarom ook los van de verbeterpunten voor de rotonde.

Wat gaan we niet doen?

1. *Het aanpassen van éénrichtingsverkeer op de zuidelijke oversteek*

Dit is destijds, mede aan de hand van een ingediend (en niet aangenomen) amendement, besproken met de gemeenteraad. Dit is en blijft ongewenst vanwege de aansluiting aan beide zijden op het bestaande fietspad met tweerichtingsverkeer. Eénrichtingsverkeer op de zuidelijke oversteek zou, zoals ook in de memo (met kenmerk: [technische onderbouwing maatregelenpakket cie ruimte BK-weg-0](#)) verwoord, leiden tot ongewenst gedrag bij fietsers met als gevolg meer onduidelijkheid bij de weggebruikers. Dit zet de verkeersveiligheid dan juist extra onder druk.

2. *Het terugbrengen van het fietspad in de NW-oksels van de rotonde*

Eerder keken we naar het behouden van het fietspad om de bereikbaarheid van de bushalte te borgen. In de brede afweging kozen we nadrukkelijk voor verkeersveiligheid boven bereikbaarheid. Door het realiseren van een volwaardige fietsverbinding werken we foutief gebruik van de westelijke oversteek in de hand. Dit zet de verkeersveiligheid juist onder druk en is daarom ongewenst. Dit standpunt wijzigt voor nu niet. Oplossingen vinden we in de maatregelen 3, 4, 5 en 6 zoals

bovenstaand beschreven. In de toekomst kan dit, afhankelijk van de mogelijkheid rondom het verplaatsen van de bushalte en/of de ontwikkeling Poldermolen, mogelijk wijzigen.

Waaruit worden de kosten gedekt?

Er is binnen het projectbudget nog ruimte om aanpassingen door te voeren. Er resteert een bedrag van €175.000 uit het oorspronkelijk beschikbaar gestelde budget van €650.000 ([raadsvoorstel](#) en [raadsbesluit](#) d.d. 3-11-2022). De verbeteringen zoals beschreven dekken we uit het restbudget.

De kosten voor het verplaatsen van de bushalte en het realiseren van een stukje busbaan zijn slechts een eerste indicatie. Zodra we de daadwerkelijke kosten, en eventuele externe financieringsmogelijkheden, inzichtelijk hebben dan komen we hiervoor bij u terug met een kredietaanvraag.

Wanneer voeren we uit?

Op dit moment bereiden we de uitvoering voor. We koersen er op om in 2024 de maatregelen 2, 3 en 5 tot uitvoering te brengen. In 2025 voeren we hetgeen benoemd onder 1 en 4 uit. Hierbij de kanttekening dat we mede afhankelijk zijn van derden én weersomstandigheden. Naast het vinden van een aannemer en de weersomstandigheden zijn we hier ook afhankelijk van de mogelijkheid om wegen af te sluiten mede in overleg met nood- en hulpdiensten en het openbaar vervoer. Mocht de planning wijzigen dan informeren wij u hierover.

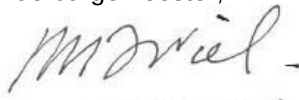
Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders van Papendrecht,
de secretaris,



J.M. Ansems

de burgemeester,



M.J.M. van Driel

Bijlage 1: Bevindingen politie rotonde Burgemeester Keijzerweg - Veerweg

Organisatieonderdeel Eenheid Rotterdam
District



Behandeld door D.C.J. Guldemon
Functie Vakadviseur Verkeer binnen de
infrastructuur.
Postadres Postbus 70023
3000 LD Rotterdam
Bezoekadres Burgemeester Keizerweg 26
3352 AR, Papendrecht
Telefoon 0900 8844
E-mail Denis.guldemon@politie.nl

Ons kenmerk
Uw kenmerk Rotonde Veerweg/Burgemeester
Keizerweg
In afschrift aan
Datum 18 Juli 2024
Bijlage(n) geen
Pagina 1

Aan:
College van Burgemeester en wethouders
van de gemeente Papendrecht

Onderwerp Rotonde Veerweg / Burgemeester Keizerweg Papendrecht.

Inleiding

Bedankt voor de vraag over de rotonde Veerweg met de Burgemeester Keizerweg te Papendrecht. Ik begrijp van je dat er vragen zijn over de ongevallen die op de rotonde hebben plaatsgevonden na de reconstructie van de rotonde.

Graag wil ik hierover advies geven. Ik zal eerst de locatie beschrijven en daarbij ingaan op wet- en regelgeving. Ik zal ingaan op de risico's die ik op deze plek zie en welke problemen er kunnen ontstaan bij de handhaving. Tenslotte zal ik aanbevelingen doen voor verbetering van deze verkeerssituatie. Ik ben bekend met de nieuwe situatie en weet ook hoe de oude situatie was voor de herinrichting van de rotonde

Ik bekijk de locatie met gebruikmaking van het programma Google maps, Via-stat en de systemen waarin de politie zijn informatie opslaat.

Beschrijving van de verkeerskundige situatie

Ik zal de locatie eerst algemeen beschrijven en dan ingaan op de diverse aansluitingen.

Het betreft een rotonde gelegen binnen de bebouwde kom van Papendrecht.

De Rotonde is een kruising van wegen welke als een gebiedsontsluitingsweg zijn ingericht met een snelheidsregime 50 km/h (GOW50). De gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom heeft als doel het stromen en uitwisselen van verkeer. Bij de rotonde zijn vrij liggende fietspaden gelegen die voor een deel bestemd zijn voor fiets/bromfietsverkeer in twee richtingen.

Voor meer informatie hierover verwijs ik naar het CROW (Basiskennmerken wegontwerp – Categorisering en inrichting van wegen).

Bij controle in GOOGLE maps bleek er nog geen foto te zijn van de nieuwe situatie van de rotonde. Ik ben zelf bij de rotonde de huidige en nieuwe situatie gaan bekijken en heb daar foto's van gemaakt.

Foto's

Deel rotonde Veerweg met zicht in de richting van de Witte Brug? Burgemeester Keizerweg. (BK weg)



De weg is uitgevoerd in zwart asfalt (DAB) en de geldende maximumsnelheid is 50 km/h. Er zijn 2 rijstroken die van elkaar gescheiden zijn met een verbrede groenstrook als middenberm.

Het rijgedeelte bestemd voor gemotoriseerd verkeer is uitgevoerd met twee rijstroken, 1 naar de rotonde gaand en 1 afgaand van de rotonde in de richting van de Meent. Naast deze rijstroken zijn vrij liggende fietspaden (rood gekleurd asfalt), eveneens van de rijstroken gescheiden met een verbrede groenstrook. Fietsverkeer gaande in de richting van de BK weg, komende uit de richting van de Meent, komen op de rotonde uit op een verplicht fietspad (bord G11 R.V.V. 1990) bestemd voor fietsverkeer in twee richtingen. Fietsverkeer heeft op de rotonde voorrang.

Kort voor de rotonde is een voetgangersoversteekplaats (VOP) op de rijstroken en een fietspad oversteekplaats aangelegd. Voor de VOP op de Veerweg, voor verkeer gaande in de richting van de BK weg is zogenaamde piano -striping op een lichte verhoging van het wegdek aangebracht. Verkeer dat de rotonde nadert wordt door bord B6 (R.V.V. 1990) gewaarschuwd dat zij kruisend verkeer voorrang dienen te verlenen.

Na de VOP en kort voor het fietspad zijn haaiantanden op de weg aangebracht met daarachter een blokmarkering. (art. 80 R.V.V 1990) Middels bord L2 (R.V.V. 1990) wordt aangegeven dat zij een VOP naderen.

Op de rotonde staat bord D01 van het R.V.V 1990 met onderbord OB52, uitgezonderd fietsers, dat de verplichte rijrichting aangeeft

Aan de rechterzijde van de weg, voor de rotonde, zijn bord B6, L2, en bord OB503OB02 aangebracht op 1 buispaal in 1 rechthoekig geel fluorescerend bord op de rijrichting dat de rotonde nadert vanuit de richting Meent.

Op het wegdek voor gemotoriseerd verkeer dat de rotonde verlaat in de richting van de Meent is zogenaamde pianostriping op het wegdek aangebracht met direct daarachter haaiantanden voor het fietspad. Aan weerszijde van het fietspad is blokmarkering aangebracht.

Gemotoriseerd in beide richtingen verkeer dient rekening te houden met fietsverkeer in beide richtingen.

Het fietspad op dit deel van de rotonde is uitgevoerd met rood asfalt waarop een middenasmarkering is aangebracht met pijlverwijzing op het wegdek.

Fietsverkeer in de richting van het pompstation kan en mag hier niet rechtsaf slaan in de richting van de Witte Brug.

Foto's rotonde op de BK weg in de richting van de Veerweg / Molenwijk



Kort voor de rotonde komt een bus -strook samen op de rijstrook voor verkeer gaande in de richting van de rotonde.

Naast beide rijstroken, afgaand van de rotonde gaande naar de rotonde is een door een groenstrook gescheiden fietspad gelegen bestemd voor fietsverkeer in beide richtingen. Fiets en bromfiets verkeer dat aan de zijde van het zwembad rijdt in de richting van de rotonde kan hier kiezen uit twee rijrichtingen.

Op het wegdek voor gemotoriseerd verkeer is een VOP aangebracht met direct daarachter een fietspad welke aan weerszijde is gemarkeerd met een blokmarkering. Achter het fietspad zijn haaiantanden op de weg aangebracht, Het fietspad is uitgevoerd met rood asfalt.

Bestuurder die de rotonde naderen dienen rekening te houden met fietsverkeer dat van links komt. Het fietspad op dit deel van de rotonde is bestemd voor fietsverkeer in 1 richting. Fietsverkeer dat evenredig rijdt in de richting van de rotonde wordt met een pijlverwijzing naar rechts verwezen en dienen ingevolge bord D01 van het R.V.V. 1990 de rijrichting van de rotonde te volgen.

Aan de rechterzijde van de weg, voor de rotonde, zijn bord B6, L2, en bord OB501OB02 aangebracht op 1 buispaal in 1 rechthoekig geel fluorescerend bord op de rijrichting dat de rotonde nadert vanuit de richting N3.

Op de rotonde staat bord D01 van het R.V.V 1990 dat de verplichte rijrichting aangeeft.

Foto's rotonde BK weg in de richting van de Meent en komende uit de richting Witte Brug.



Dit deel van de BK weg bestaat uit twee rijlopers welke fysiek van elkaar gescheiden zijn middels een verbrede groenstrook.

Naast beide rijstroken, afgaand van de rotonde gaande naar de rotonde is een door een groenstrook gescheiden fietspad gelegen bestemd voor fietsverkeer in 1 richting.

Op het wegdek voor gemotoriseerd verkeer, in de richting van de rotonde, is een VOP aangebracht met direct daarachter een fietspad welke aan weerszijde is gemarkeerd met een blokmarkering.

Het fietspad is uitgevoerd met rood asfalt. Tussen de blokmarkering en de VOP zijn haaiantanden op het wegdek aangebracht. Verkeer dat de rotonde nadert dient hier rekening te houden met van links komende fietsers die voorrang hebben. Het fietspad op dit deel van de rotonde is in één richting. Aan de rechterzijde van de weg, voor de rotonde, zijn bord B6, L2, en bord OB501r aangebracht op 1 buispaal in 1 rechthoekig geel fluorescerend bord op de rijrichting dat de rotonde nadert vanuit de richting Witte Brug.

Op de rotonde staat bord D01 van het R.V.V 1990 dat de verplichte rijrichting aangeeft.

Foto's rotonde BK weg in de richting van de N3 en komende uit de richting van winkelcentrum West-Polder.



Op dit deel van de rotonde zijn twee rijlopers welke fysiek van het elkaar gescheiden zijn.

Naast de rijloper voor verkeer in de richting van de N3 is een fietspad gelegen bestemd voor fietsverkeer in twee richtingen. Dit fietspad is middels een brede groenstrook van de rijbaan voor gemotoriseerd verkeer gescheiden.

Verkeer dat de rotonde nadert heeft vlak voor de rotonde een VOP met een daarachter gelegen fietsoversteekplaats. Achter de VOP zijn haaiantanden op het wegdek aangebracht. Aan beide zijdes van het fietspad is een blokmarkering aangebracht op het wegdek. Hier komt fietsverkeer uit de richting van de Witte Brug en uit de richting N3 samen. Gemotoriseerd verkeer dient hier rekening te houden met kruisend fietsverkeer uit de richting Witte Brug. Fietser, komende uit de richting van het winkelcentrum West-Polder (W.C W-P) en de rotonde op willen rijden, dienen hier voorrang te verlenen aan fiets verkeer dat uit de richting van de witte brug komt. Fietsverkeer uit de richting van de Witte brug en uit de richting van de N3 die richting het winkelcentrum West-Polder willen rijden, komen hier samen. (Links en rechts afslaand verkeer.) Aan de zijde van de Poldermolen is geen fietspad gelegen maar is een trottoir gelegen. Gemotoriseerd verkeer dat vanaf de rotonde in de richting van W.C W-P wil rijden moet hier voorrang verlenen aan de voor hen van rechts komende fietsers. Het fietspad op dit deel is bestemd voor fietsverkeer in 1 richting. Aan de rechterzijde van de weg, voor de rotonde, zijn bord B6, L2, en bord OB501r aangebracht op 1 buispaal in 1 rechthoekig geel fluorescerend bord op de rijrichting dat de rotonde nadert vanuit de richting Witte Brug. Op de rotonde staat bord D01 van het R.V.V 1990 dat de verplichte rijrichting aangeeft.

Beschrijving van de verkeerssituatie juridisch

Op het midden van de rotonde zijn borden D1 volgens bijlage 1 van het Reglement verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (verder RVV 1990) geplaatst. De omschrijving hierbij is "Rotonde; verplichte rijrichting". Volgens de uitvoeringsvoorschriften Besluit administratieve bepalingen inzake wegverkeer (BABW) inzake verkeerstekens (BABW) dienen deze borden geplaatst te worden op het midden -eiland tegenover de toe -leidende wegen en kan tevens geplaatst worden op de toeleidende wegen (Hoofdstuk II, paragraaf 4, bord D1 onder 1 BABW. Dat is hier juist toegepast en ook in combinatie met haaiantanden (artikel 80 RVV 1990) en borden B6 van bijlage 1 RVV 1990.

Ongevallen Veerweg rotonde

Jaar 2023

Via-stat.

Gemeente Papendrecht / Afgesloten en actuele data (1 jan. 2014 - 16 jul. 2024)



Ik heb in het VIA-stat systeem de volgende kenmerken gebruikt:

Inleverende Instantie x

- Mobielschademelden (v... x
- Politie (vanaf 2014) x

Jaar

- 2023 x

Maand x

- September x
- Oktober x
- November x
- December x



Eerste deel van de rotonde kruising met de Veerweg / Burgemeester Keizerweg.

Het ongeval heeft op deze locatie plaatsgevonden op dinsdag 26 september 2023 9:37. Dit ongeval is afgehandeld.

De volgende omstandigheden waren van kracht: Flank (aard), op/nabij andere oversteekplaats (bijzonderheid infrastructuur), Daglicht (lichtgesteldheid), Droog (weersgesteldheid), Droog (wegdek toestand), Rotonde (wegsituatie), Overig asfalt (wegverharding), Niet brandend (wegverlichting).

De volgende informatie is bekend van de betrokken partijen:

- Personenauto bestuurder mannelijk 82 jaar.
- Fiets bestuurder vrouwelijk 12 jaar.

BerichtId: PL1700_BVH_1_2023309984

Bij bovenstaand ongeval reed de personenauto over de rotonde en wilde de Veerweg oprijden. Hierbij zag hij de fietser over het hoofd. Fietser was ten val gekomen en had lichte verwondingen. Er is niet vermeld vanuit welke richting de fiets kwam rijden.

Het ongeval heeft op deze locatie plaatsgevonden op maandag 20 november 2023 12:24. Dit ongeval is afgehandeld.

De volgende omstandigheden waren van kracht: Flank (aard), Daglicht (lichtgesteldheid), Droog (weersgesteldheid), Droog (wegdek toestand), Rotonde (wegsituatie), Overig asfalt (wegverharding), Niet brandend (wegverlichting).

De volgende informatie is bekend van de betrokken partijen:

- Personenauto bestuurder vrouwelijk 71 jaar.
- Fiets bestuurder mannelijk 24 jaar.

BerichtId: PL1700_BVH_1_2023374167

Op bovenstaande aanrijding reed de personenauto op de rotonde en was voornemens de Veerweg op te rijden in de richting van de Meent. Personeneauto had volgens zijn eigen verklaring eerst geremd voor een passerende scooter en bij optrekken zag hij de van rechts komende fietser over het hoofd en botste tegen de linkerzijde van de fietser.

Het ongeval heeft op deze locatie plaatsgevonden op woensdag 22 november 2023 13:23. Dit ongeval is afgehandeld.

De volgende omstandigheden waren van kracht: Flank (aard), op/nabij andere oversteekplaats (bijzonderheid infrastructuur), Daglicht (lichtgesteldheid), Droog (weersgesteldheid), Droog (wegdek toestand), Rotonde (wegsituatie), Overig asfalt (wegverharding), Niet brandend (wegverlichting).

De volgende informatie is bekend van de betrokken partijen:

- Personenauto bestuurder vrouwelijk 66 jaar.
- E-bike bestuurder mannelijk 75 jaar **gewond**.

BerichtId: PL1700_BVH_1_2023376793

Op bovenstaande aanrijding reed de personenauto op de rotonde en was voornemens om rechts af te slaan in de richting van de Veerweg / Meent. Personenauto had volgens de verklaring eerst een fietser van rechts voorrang verleend en bij optrekken zag de bestuurder voor hem van links komende fietser over het hoofd waardoor een aanrijding was ontstaan. Bestuurder fiets was licht gewond geraakt.

Tweede deel kruising rotonde met de Burgemeester Keizerweg.



Overzicht ongevallen

Het ongeval heeft op deze locatie plaatsgevonden op donderdag 16 november 2023 16:00. Dit ongeval is afgehandeld.

De volgende omstandigheden waren van kracht: Flank (aard), Schemer (lichtgesteldheid), Rotonde (wegsituatie).

De volgende informatie is bekend van de betrokken partijen:

- Personenauto bestuurder vrouwelijk 51 jaar.
- E-bike bestuurder vrouwelijk 27 jaar.

BerichtId: MSM_ea5bdebf8e41485b9593c0d3ac4e559c

Sluiten

Bovenstaande ongeval is niet in de politiesystemen geregistreerd.
Er zijn geen verdere gegevens bekend.

Jaar 2024

Ik heb in het VIA-stat systeem de volgende kenmerken gebruikt:

/ Gemeente Papendrecht / Afgesloten en actuele data (1 jan. 2014 - 16 jul. 2024)

Inleverende Instantie ×

Mobielschademelden (v... ×

Politie (vanaf 2014) ×

Jaar

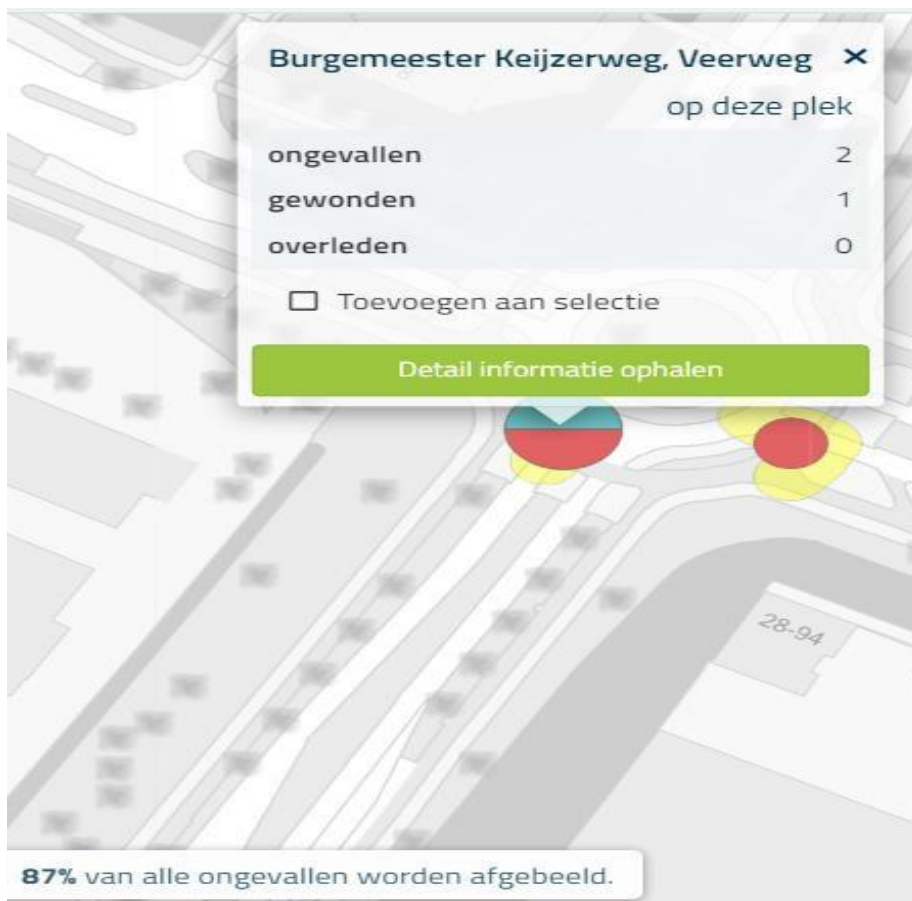
2024 ×

Maand ×

Januari × Februari × Maart × April ×

Mei × Juni ×

9 Kenmerken



Het ongeval heeft op deze locatie plaatsgevonden op vrijdag 31 mei 2024 8:43. Dit ongeval is in behandeling.

De volgende omstandigheden waren van kracht: Los voorwerp nl: fiets (aard), op/nabij vop (bijzonderheid infrastructuur), Daglicht (lichtgesteldheid), Droog (weersgesteldheid), Droog (wegdek toestand), Rotonde (wegsituatie), Overig asfalt (wegverharding), Niet brandend (wegverlichting).

De volgende informatie is bekend van de betrokken partijen:

- Personenauto bestuurder vrouwelijk 42 jaar.. Delict: Bij haaiantanden geen voorrang verlenen aan de kruisende weg (aanrijding).
- Fiets bestuurder vrouwelijk 20 jaar **gewond**.
- Los voorwerp.

Berichtid: PL1700_BVH_1_2024178354

Op bovenstaande aanrijding reed de personenauto op de rotonde en was voornemens om rechts af te slaan in de richting van de Veerweg / Meent.

Het ongeval heeft op deze locatie plaatsgevonden op dinsdag 11 juni 2024 11:32. Dit ongeval is in behandeling.

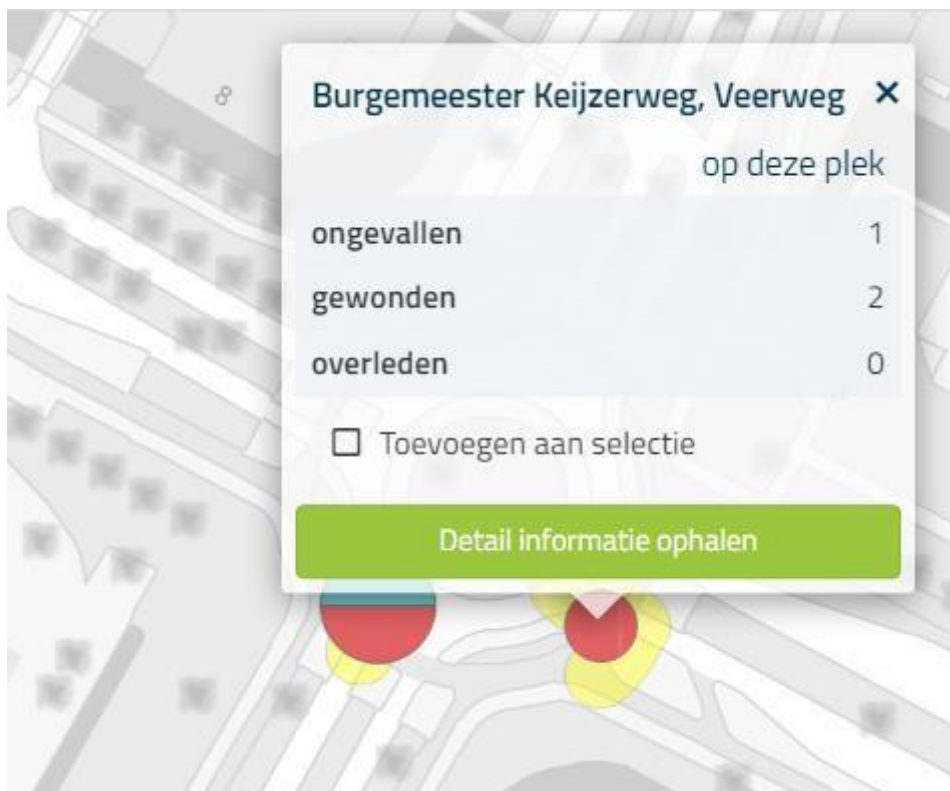
De volgende omstandigheden waren van kracht: Flank (aard), op/nabij vop (bijzonderheid infrastructuur), Daglicht (lichtgesteldheid), Droog (weersgesteldheid), Nat (wegdek toestand), Rotonde (wegsituatie), Overig asfalt (wegverharding), Niet brandend (wegverlichting).

De volgende informatie is bekend van de betrokken partijen:

- Personenauto bestuurder mannelijk 69 jaar.
- Fiets bestuurder vrouwelijk 14 jaar.

BerichtId: PL1700_BVH_1_2024191633 

De personenauto verleende geen voorrang aan de voor hem van rechts komend fietser. Bestuurder verklaard dat hij de fietser over het hoofd gezien heeft.



Het ongeval heeft op deze locatie plaatsgevonden op zondag 2 juni 2024 0:27. Dit ongeval is in behandeling.

De volgende omstandigheden waren van kracht: Frontaal (aard), Duisternis (lichtgesteldheid), Droog (weersgesteldheid), Droog (wegdek toestand), Rechte weg (wegsituatie), Overig asfalt (wegverharding), Brandend (wegverlichting).

De volgende informatie is bekend van de betrokken partijen:

- Bromfiets bestuurder mannelijk 26 jaar **gewond**.
- Bromfiets bestuurder mannelijk 42 jaar **alcohol gebruikt gewond**. Delict: Als bestuurder motorvoertuig rijden terwijl alcoholgehalte in bloed te hoog is.

BerichtId: PL1700_BVH_1_2024191363 

Bovenstaand ongeval is verkeerd ingevoerd en betreft een ongeval tussen weggebruikers op het fiets/bromfietspad. Voertuigen reden elkaar tegemoet en kwamen met elkaar in botsing.

Risico's op deze locaties

Op en rond deze rotonde zie ik meerdere risico's.

Op 1 deel van de rotonde is aan beide zijdes een fietspad gelegen dat bestemd is voor fietsverkeer in twee richtingen.

Op de rotonde is een deel van het fietspad uitgevoerd voor fietsverkeer in twee richtingen. Op het noordelijk, Oost en westelijk deel van de rotonde is het fietspad bestemd voor fietsverkeer in 1 richting. (Rijrichting rotonde bord D1 R.V.V. 1990).

Gemotoriseerd verkeer dat de rotonde wil verlaten heeft op de rotonde te maken met twee verschillende voorrangssituaties. Hierdoor zou de mogelijkheid op het ontstaan van ongevallen tussen verkeer dat de rotonde verlaat in de richting van de Meent maat ook de rotonde nadert vanaf diezelfde richting op dat deel van tweerichtings fietsverkeer toe nemen.

In het kader van duurzaam veilig en uniformiteit en duidelijkheid is het raadzaam de gehele rotonde dezelfde voorrangssituatie voor fietsers en voetgangers te hebben.

Hiervoor verwijs ik verder naar het CROW (Wegontwerp bibeko met ASV\A Eenheid in rotondes).

*

Er hebben in totaal 5 ongevallen plaatsgevonden. Vier van de ongevallen hebben plaatsgevonden op het deel van de rotonde waar et fietspad bestemd is voor verkeer in twee richtingen.

2x een fiets met een personenauto (PA) waarbij de PA de rotonde verliet en een van rechts komende fietser niet op tijd gezien heeft.

1x dezelfde situatie met een van links komende fietser en

1x is niet aangegeven vanuit welke rijrichting de fiets aan kwam rijden.

1x was er sprake van een frontale botsing op het fietspad waarbij 1 bestuurder onder invloed van alcohol bleek te zijn.

Aanbevelingen voor verbetering van deze verkeerssituatie

De vraag is of je bij deze rotonde een fietsvoorziening in twee richtingen in stand wil houden. Tweerichtings fietspaden/fietsstroken bij een rotonde geven vaak problemen. Dit komt onder

andere door het verwachtingspatroon van andere weggebruikers en eerdere situaties op andere delen van de rotonde waar er maar van 1 richting fietsverkeer te verwachten valt. Het kan ik overweging genomen worden om daar waar een tweerichtings fietspad aansluit op de rotonde, deze in de rijrichting van bord D2 R.V.V. 1990 te laten rijden.

Anderzijds is buiten de rotonde om aan weerszijde van de rotonde een fietspad gelegen bestemd voor fietsverkeer in beide richtingen. De wegbeheerder heeft deze fietspaden als een fietspad bestemd voor fietsverkeer in twee richtingen laten doorlopen en deel uit laten maken van de rotonde zelf in plaats van vlak voor de rotonde deze op te splitsen in een éénrichtingsfietspad. Gezien de reeds aanwezige structuur is het niet vreemd dat de wegbeheerder gekozen heeft om situatie van twee richtingen fietspaden op dat deel van rotonde ins stand te houden.

Herkenbaarheid verkeersborden op rechthoekig fluorescerend bord.

De verkeersborden uit het R.V.V 1990 L2, B6 ,OB501 r, OB503 staan op een rechthoekig geel retro reflecterend bord afgebeeld. De verkeersborden welke allen uniek op hun betekenis zijn en qua vorm zowel aan de voorzijde als ook aan de achterzijde door die vorm herkenbaar zijn, zijn niet meer voor verkeer dat het bord nadert vanaf de achterzijde herkenbaar.

In het BABW staat omschreven aan welke maar de verkeersborden moeten voldoen en hoeveel verkeersborden op 1 buispaal geplaatst mogen worden.

De aanbeveling is om de verkeersborden voor elke categorie te gebruiken op maat en vorm zoals omschreven in het BABW. (Bijlage 1 RVV 1990 en de Uitvoeringsvoorschriften BABW inzake verkeerstekens.)

Gele borden worden in zijn algemeen gebruikt om iets in tijdelijkheid weer te geven.

Mochten er naar aanleiding van bovenstaande vragen zijn dan verneem ik dat graag. Ik ben bereid om het een en ander bespreekbaar te maken.

Met vriendelijke groeten

D.C.J. Guldemon

