

# Verkeersveiligheidsadvies



[vvn.nl/participatiepunt](https://vvn.nl/participatiepunt)

## Kenmerken advies:

**Naam dossier:**

Berg en Dal, Leuth, Steenheuvelsestraat

**Locatie:**

Leuth, N840, Steenheuvelsestraat en Botsestraat, gedeelte met suggestiestroken

**Datum uitgifte advies:**

oktober 2020

## 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 Steenheuvelsestraat en in het verlengde de Botsestraat in Leuth zijn smalle 50 km-straten van ca 6m breed met aan weerszijden rode suggestiestroken. Langs het merendeel van de weg liggen aan beide zijden verhoogde trottoirs en op veel plekken zijn toegangen tot erven. De zijstraten komen als uitritconstructies uit op de Steenheuvelsestraat.



Fig. 1. De Steenheuvelsestraat in Leuth, met aan weerszijden rode suggestiestroken. De paaltjes zijn geplaatst om te voorkomen dat over het trottoir gereden wordt.



Fig. 2. De Steenheuvelsestraat en in het verlengde de Botsestraat, met links de chicane en rechts de plek waar de rode suggestiestroken overgaan in vrijliggende fietsstroken (bij km 6).

Bewoners ondervinden veel hinder van de hoeveelheid en vooral de snelheid van het autoverkeer en zijn ongerust over deze hoge snelheden, in combinatie met oversteekproblematiek. Ook zijn er zorgen over fietsende kinderen van en naar de verderop gelegen scholen.

## Probleemstelling

Welke problemen op het gebied van de verkeersveiligheid zijn er in de Steenheuvelsestraat en de Botsestraat in Leuth (gedeelte met suggestiestroken) en wat zijn verbetermogelijkheden?

## Problemanalyse

Los van klachten over stank, luchtvervuiling, geluid en trillingen, doen zich op het gebied van verkeersveiligheid meerdere problemen voor op de Steenheuvelsestraat en Botsestraat:

- De STAR-registratie van politiemeldingen signaleert op het wegvak van de Steenheuvelstraat vanaf de westelijke komgrens tot de vrijliggende fietspaden (ca 800m weglengte) **in zes jaar** tijd een totaal aantal van **9 ongevallen, waarvan 3 met letsel**. Voor een dergelijke weglengte is dit zorgelijk te noemen. In werkelijkheid gaat het om aanzienlijk meer ongevallen, omdat er in Nederland sprake is van een sterke onder-registratie van ongevallen. Uit de beperkte gegevens is geen patroon af te leiden.
- Het aantal voertuigen in 2019 per werkdag bedraagt 7000. Voor een straat met zowel fiets- als autoverkeer, een breedte van 6 meter en een maximumsnelheid van 50 km/h is dit aan de hoge kant. Het vrachtverkeer bedraagt ca 10%, hetgeen op zich normaal voor een provinciale weg, maar voor deze weg die door de kom gaat, is het een hoog aantal. Er rijdt ook vrij veel landbouwverkeer. Van de in totaal 7000 motorvoertuigen per etmaal rijden er ruim 2000 tussen 19.00 en 7.00. Aangezien de snelheid vooral buiten de spitsen toeneemt, is dit hoge aantal zorgwekkend, zeker in combinatie met een voor deze straat vrij hoge v85 (snelheid waar 15% nog boven zit) van 57 km/h
- In de CROSS-gegevens (vergelijking van snelheids- en ongevalsgegevens) scoort de Steenheuvelsestraat slecht. Beide gegevens leiden tot een rode score 'zorgelijk'.

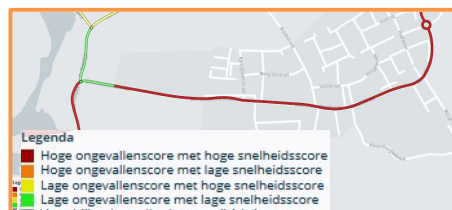


Fig. 3. Uitsnede uit de Cross-kaart

- Belangrijkste verkeersveiligheidsprobleem van de Steenheuvelsestraat is de oversteekbaarheid voor voetgangers als gevolg van de drukte en de snelheid van het autoverkeer. Er wordt overgestoken om de zuidelijk gelegen woningen en de snackbar te kunnen bereiken, en door reizigers met het openbaar vervoer. Uiteraard is ook voor fietsers het oversteken lastig, zeker wanneer ze linksafslaan en op de rijbaan van de Steenheuvelsestraat moeten wachten.



Fig. 4. Het enige zebra-pad over Steenheuvelsestraat, ten oosten van de bushaltes bij de kerk. Omdat er maar één zebra-oversteek in het hele dorp is, komt deze voor autobestuurders vaak als een verrassing. Als er een auto voor stopt, wordt er vaak door een achteropkomende auto ingehaald, juist wanneer de voetganger oversteekt...

- Een tweede belangrijk verkeersveiligheidsprobleem is de aanwezigheid van fietsers op de Steenheuvelsestraat... Het *eigenlijke* probleem is natuurlijk dat het autoverkeer vaak erg weinig rekening houdt met de fietsers, en probeert hen zo snel en krap mogelijk te passeren. Op de Steenheuvelsestraat vormen fietsers de verkeersremmers, terwijl ze daar niet voor 'gebouwd' zijn. Het is veel beter wanneer de weg zorgt voor fysieke snelheidsremming, hetgeen op

verschillende manieren mogelijk is.

- Wat ook problematisch is, is het uitrijden van erven. Zoals bijvoorbeeld de auto's in figuur 3 laat zien gebeurt dit veelal achteruitrijdend. De drukte en de hoge snelheid op de Steenheuvelsestraat bemoeilijken dit oprijden. Eigenlijk is de Steenheuvelsestraat op de halve kilometer tussen de chicane en de vrijliggende fietspaden (zie fig. 2), vanwege de vele erfaansluitingen en gelet op de inrichtingsvorm, een **erftoegangsweg** waar een maximumsnelheid van 30 km/h zou moeten gelden.
- Er is regelmatig behoefte aan parkeren op de Steenheuvelsestraat (bij woningen en bij Eetcafé Leuth). Parkeren op de rijbaan is weliswaar toegestaan, maar levert veel hinder voor het passerend autoverkeer en is bovendien gevaarlijk wanneer fietsers willen passeren. Het gevolg is dat er vaak op het trottoir geparkeerd wordt, hetgeen voetgangers dwingt over de rijbaan te lopen. Wanneer de rijsnelheid aanzienlijk lager zou zijn, zou het parkeren op de rijbaan veiliger kunnen plaatsvinden.
- De chicane in de Steenheuvelsestraat zorgt weliswaar lokaal voor het afremmen van de zeer snelle rijders, maar leidt voor fietsers in de binnenbochten vaak tot benarde en gevaarlijke situaties. Ook blijkt het lastig voor grote voertuigen om elkaar te passeren, maar in die gevallen remt men voor elkaar af en kan veilig voor elkaar gewacht worden. Het zou goed zijn wanneer de fietsers in de binnenbochten voor het tegemoetkomend, maar ook voor het achteropkomend autoverkeer beschermd worden.



fig. 5. De chicane in de Steenheuvelsestraat heeft enig remmend effect, maar zorgt ook voor onveiligheid

- De bushaltes bij de kerk zijn verspringend aangelegd (zie fig. 6). Doordat de vertrektijden van beide busrichtingen hetzelfde zijn, komt het vaak voor dat er een soort chicane, maar dan zonder zicht ontstaat. Automobilisten gaan het erop wagen om langs de bussen te rijden, maar komen dan een tegenligger tegen die hetzelfde probeert. En ondertussen steken er nog vaak buspassagiers over. Dit is een punt waar dorpsbewoners het al erg vaak bijna en soms helemaal mis hebben zien gaan.



fig. 6. De verspringende bushaltes op de Botsestraat bij het Kerkplein

- De fietsoversteekplaats nabij de westelijke komgrens is een risicovolle plek. Hoewel de fietser hier in twee keer kan oversteken, is het middeneiland erg smal. De fietser kan na het oversteken door de aanwezige banden lastig linksafslaan, waardoor hij er vaak voor kiest om over de rijbaan te rijden richting de rode suggestiestrook. Het verdient aanbeveling om deze fietsoversteek verder te optimaliseren, bijvoorbeeld door de snelheid van het autoverkeer verder te remmen.

## Verbetermogelijkheden

### Instellen 30 km-zone

De belangrijkste oorzaak van de bovenstaande problemen is de hoge snelheid van het autoverkeer op de Steenheuvelsestraat en Botsestraat, in combinatie met het ontbreken van (de ruimte voor) goede vrijliggende fietsvoorzieningen.

Gelet op de wegbreedte, het fietsverkeer op de rijbaan en de vele erftoegangen ligt het voor de hand om de **maximumsnelheid op de weg terug te brengen naar 30 km/h**, in combinatie met afdoende snelheidsremmende maatregelen. Gedacht kan worden aan langgerekte drempels of plateaus. Dit is in ieder geval nodig vanaf de chicane tot de vrijliggende fietspaden langs de Botsestraat. Pas wanneer aan deze voorwaarde wordt voldoen, kunnen eventueel de suggestiestroken verbreed worden. Uitsluitend deze laatste maatregel toepassen leidt tot schijnveiligheid voor fietsers én tot een grotere kans op fietsongevallen.

Dat dit geen unicum is in Nederland, toont de provinciale weg N225. In enkele plaatsen met een smal profiel en veel erfaansluitingen is de maximumsnelheid teruggebracht naar 30 km/h, compleet met suggestiestroken, zebropaden én snelheidsremmende plateaus (fig 7). De maatregelen kunnen zodanig worden vormgegeven dat redvoertuigen zoals ambulances minimaal hinder ondervinden.



Fig. 7. De N225 in Elst, waar nog aanzienlijk meer verkeer rijdt dan door Leuth, en waar het verkeer zich over een beperkte afstand van ca 700m voegt naar een aanvaardbare snelheid van ca 30 km/h.

Wanneer dit een brug te ver is, wordt dringend aangeraden een 30 km-inrichting toe te passen op het gedeelte met de meeste oversteekbewegingen en de meest gebruikte bushaltes: Vanaf de Vriendenkring (Klaproosstraat) tot en met het kerkplein, ca 400m, als 30 km-gebied.



Fig. 8. Leuth: wensgebied 30 km (gestippeld) en dringend gewenste 30 km-zone (doorgetrokken lijn) Wanneer ook dit de wegbeheerder onverhoopt te ver gaat, kan ervoor gekozen worden om in Leuth enkele langgerekte plateau's toe te passen, zoals deze bijvoorbeeld in Overasselt (N846) liggen (fig. 9). Deze dempen snelheden boven de 50 km/h enigszins.



Fig. 9. Langgerekte plateau's in de Hoogstraat (N846) door Overasselt. De maatregelen zorgen voor enige demping van de gereden snelheid. Deze maatregel heeft overigens het minste effect op de verkeersveiligheid van alle voorgestelde maatregelen.

### Extra en beveiligde voetgangers oversteekplaatsen (zebrapaden)

Zoals aangegeven leidt de huidige inrichting van de zebra in Leuth tot problemen. Aanbevolen wordt om de **zebra op een plateau te leggen**, waarbij uiteraard de hellingmaat rekening houdt met de bus en ambulance (12cm/3,60m). Ook wordt aangeraden ook aan de linkerkant een bord L2 (zebra) te plaatsen en extra verlichting bij de zebra toe te passen. De kans op inhaalbewegingen bij een overstekende voetganger wordt daardoor bovendien verkleind.



Fig. 10. Voorbeeld van een zebrapad op een plateau. Dit remt een eventueel inhalende auto. Aanvullend kan ook links een bord geplaatst worden, en is extra verlichting zeer gewenst.

Voor de oversteekbaarheid wordt sterk aanbevolen om meerdere zebra-oversteken aan te leggen. Dit versterkt het 30 km-verblijfsgebied. Voorgesteld wordt om om **twee extra plekken een zebra** in een

uitvoering zoals in figuur 10 toe te passen. Voor de doorstroming van het autoverkeer kan een voorkeursrichting worden aangegeven.



Fig. 11. Lokaties van twee extra ingerichte zebrapaden, waar vaker overgestoken wordt: bij de Vriendenkring( links) en bij de kerk. Met stippellijn de bestaande zebra.

### Fietsoversteek bij westelijke komgrens

Hiertoe zijn drie mogelijke oplossingen voorhanden:

#### A.

Een belangrijke verbetering zou zijn om het **bestaande tweerichtingsfietspad** buiten de kom vanuit de Duffeldijk in Leuth **door te zetten** tot op de parallelweg bij de chicane, zoals de provincie voorstelt. De fietsers richting Leuth/Millingen kunnen dan bij het oostelijke deel van de chicane in twee keer oversteken over de Steenheuvelsestraat. Hiertoe zou de rijbaan bij de chicane opgesplitst moeten worden in twee afzonderlijke rij-richtingen, zodat in twee keer oversteken mogelijk wordt. Hiervoor is in de huidige situatie ruimte beschikbaar.

#### B.

Als alternatief zou de mogelijkheid onderzocht moeten worden om de fietsers richting Leuth in de bocht bij de Duffeldijk in twee keer de N840 te laten oversteken. Op deze plek kan de snelheid met het ontwerp verlaagd worden, hetgeen ten goede komt aan de algehele verkeersveiligheid.



Fig. 12. Oversteek eenrichtingsfietspad over de Kapitteldijk, inclusief snelheidsremming door krappere bocht

#### C.

Een eenvoudiger oplossing kan zijn om de bestaande fietsoversteek extra te beveiligen (fig. 13):

- De fietsoversteek wordt op een **plateau** gelegd, dat bovendien de komgrens extra markeert. Een alternatief is om aan de westzijde van de oversteek een asverspringing toe te passen, kort voor de oversteek.
- De **middengeleider wordt breder, de rijbaan smaller**. De banden worden wit gemaakt. Hiervoor kan een deel van het ongebruikte zuidelijke stukje fietspad gebruikt worden. Voor bredere landbouwvoertuigen kan aan de zuidzijde tot aan de oversteek een minder schuine band toegepast worden.
- De smalle **geleider** tussen rijbaan en het eenrichtingsfietspad (fig 13, rechtsboven) bemoeilijkt het oversteken en heeft voor de rugdekking geen functie; **kan vervallen**.
- Het bestaande bord **J24**, ver voor de fietsoversteek, kan beter vlak bij de oversteek worden geplaatst, voorzien van onderbord B501-R
- Aanvullende **verlichting** verduidelijkt de oversteek en maakt overstekende fietsers goed zichtbaar.







*Fig. 13: mogelijke verbeteringen aan de westelijke fietsoversteek: verbreding middeneiland, versmalling rijbaan, verwijdering smalle geleiders en inruilen stuk ongebruikt fietspad voor een strook gras met een band (zoals aan de noordzijde)*

## Reactie wegbeheerder

### Gemeente Berg en Dal

De gemeente Berg en Dal is in grote lijnen verantwoordelijk voor de trottoirs. De provincie gaat (formeel) over de rijbaan en de openbare verlichting. Wel denkt de gemeente nadrukkelijk mee over de verkeersveiligheid als geheel. Zo wordt momenteel een studie uitgevoerd naar alternatieve fietsroutes buiten de Steenheuvelsestraat, waarbij ook gekeken wordt naar verbeteringen op deze weg zelf. De studie wordt binnenkort aan B&W voorgelegd.

Momenteel wordt door gemeente en provincie nagedacht over maatregelen die kunnen meeliften in het wegonderhoud dat voor 2021 gepland staat. Zo wordt gekeken of er verbeteringen mogelijk zijn voor de westelijke fietsoversteek en de aansluitende rode suggestiestroken, die als gevaarlijk te boek staan. Daarbij is ook aandacht voor de punten die de bewoners eerder hebben ingebracht, en kan ook een VVN-advies van nut zijn. Belangrijke voorwaarde bij extra verkeersmaatregelen vormt de aanrijdtijd van hulpdiensten richting Millingen: veel snelheidsremming is ongewenst.

Het aanbrengen van verkeerslichten bij de bestaande zebra raadt de gemeente stellig af, omdat dit kan leiden tot nieuwe verkeersonveiligheid en schijnveiligheid. Wel wil de gemeente bekijken of het mogelijk is **een tweede zebra op de Steenheuvelsestraat** te realiseren.

### Provincie Gelderland

De provincie Gelderland heeft door middel van een brief aan de Dorpsagenda Leuth een reactie gegeven, waarbij met name is ingegaan op enkele concrete maatregelen uit dit advies.

- Er zal geen verlaging plaatsvinden van de maximumsnelheid in Leuth, met name vanwege de nu al krappe aanrijtijden van de ambulance (richting Millingen). Een verlaging van de snelheid leidt bovendien tot slechtere bereikbaarheid van delen van de Ooijpolder
- De v85 is 57 km/h. Er is daarmee geen sprake van een ernstige overschrijding van de maximumsnelheid
- De provincie is zeer terughoudend in het toepassen van zebrapaden. Eventueel is de verplaatsing van de huidige zebra bespreekbaar.
- De provincie is bereid de rode suggestiestroken te verbreden naar 1,50m. Mogelijk heeft dit enig effect op de snelheid
- Verder is de provincie wij van mening "dat buspassagiers moeten wachten met oversteken totdat de bus is vertrokken en dat daardoor het gevaar om aangereden te worden ernstig vermindert".

## Conclusies en aanbevelingen

De Steenheuvelsestraat en de Botsestraat verenigen twee functies die in de praktijk niet samengaan: Een doorgaande 50 km-weg én een erftoegangsweg met fietsers op de rijbaan. Dit leidt tot subjectieve én objectieve onveiligheid.

In het belang van de veiligheid én van het beperken van de overlast is het zeer gewenst dat op de Steenheuvelseweg en Botsestraat, daar waar zich fietsstroken bevinden, een maximumsnelheid gaat gelden van 30 km/h, inclusief de snelheidsremmende maatregelen die daar bij horen. Een voorbeeld vormt de N225 bij Elst (zie fig. 7).

Verder wordt aangeraden op twee plekken een **extra zebra-oversteek op een plateau** aan te leggen, inclusief extra bebording aan linkerkant en duidelijke verlichting.

Tenslotte wordt aanbevolen de fietsoversteek nabij de westelijke komgrens veiliger te maken, onder meer door het autoverkeer nabij de fietsoversteek te remmen (zie fig 12).

## Totstandkoming advies

Dit advies is namens Veilig Verkeer Nederland opgesteld door:  
Ing. Arjen Zijlstra, 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.vvn.nl](http://www.vvn.nl)

### Meer informatie gegevens van VVN

[t.limbeek@vvn.nl](mailto:t.limbeek@vvn.nl)

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](mailto:info@vvn.nl)  
[www.vvn.nl](http://www.vvn.nl)