

Rian Govers - Gabriëls  
p/a Postbus 35  
4600 AA Bergen op Zoom  
riangovers@vvd-bergenopzoom.nl



Aan het College van B & W  
Postbus 35  
4600 AA Bergen op Zoom

Halsteren, 3 november 2016

Betreft: Verkeersveiligheid fietspad Tholenseweg (65000.nl)

Geacht College,

Via onze website [www.65000.nl](http://www.65000.nl) vragen we aan alle inwoners van Bergen op Zoom om tips en suggesties te geven om van Bergen op Zoom een nog mooiere gemeente te maken. Door het aanpakken van kleine of grote zaken. Of het nu gaat om rommel in de openbare ruimte, efficiënt omgaan met gemeenschapsgeld of verkeersveiligheid.

Op die manier ontvingen we de suggestie om iets te doen aan de fietsveiligheid langs de Tholenseweg.

Inmiddels is het seizoen buiten alweer zover dat de bladeren massaal van de bomen vallen. Het fietspad langs de Tholenseweg ligt zo'n 10 cm lager dan de weg zelf. Het fietspad wordt afgescheiden van de rijweg door betonbanden, zgn. "varkensruggen", waardoor het afgevallen blad blijft liggen / niet meer zo gemakkelijk weg waait. De vele bladeren in combinatie met regenbuien zorgen voor een spekglad wegdek.

Ik roep hierbij in uw herinnering dat 9 november 2015 daardoor een ongeval plaatsvond doordat een scooter en/of fietser uitgleed en dus met elkaar in botsing kwamen.

Met de huidige weginrichting zijn extra veegbeurten in deze tijd van het jaar noodzakelijk.

In 2002 is de Tholenseweg in het kader van de verkeersveiligheid ingericht naar de normen van Duurzaam Veilig voor het buitengebied. Er is toen besloten het wegprofiel aan te passen. Het profiel, met een hoofdrijbaan en aan beide zijden aanliggende fietspaden, is gewijzigd in een profiel met zuidelijk een hoofdrijbaan en noordelijk een vrij liggend fietspad in twee richtingen. Het doel was verhoging van de verkeersveiligheid, die op twee manieren wordt nagestreefd, namelijk:

- het langzaam verkeer zou middels de fysieke scheiding meer bescherming worden gegeven én
- door een versmalling van de hoofdrijbaan is de snelheid voor het gemotoriseerd verkeer verlaagd naar 60 km/u.

De maatregelen die werden genomen waren toen geheel conform Duurzaam Veilig.





Inmiddels zijn we 14 jaar verder. Hoe zijn nu de ervaringen? Is er al eens een evaluatie opgemaakt? Is het gewenste doel bereikt? Zijn de normen van Duurzaam Veilig voor het buitengebied inmiddels gewijzigd of nog identiek aan 2002?

Die “varkensruggen” zijn inmiddels onduidelijk zichtbaar. Destijds waren die om en om wit geschilderd maar daarvan is niet veel meer over. Inritten zijn slecht zichtbaar. Iemand die ter plaatse niet bekend is raakt gemakkelijk de betonband omdat die bij regen en in het donker vrijwel onzichtbaar geworden is. Zie bijgaande foto’s.

Tevens zijn die betonbanden “schijnveiligheid”. Als een fietser met een trapper de betonband raakt en valt, ligt de fietser op de rijbaan (praktijk voorbeeld!).

Als een tractor of een groot landbouwwerktuig of een vrachtwagen elkaar moeten passeren is uitwijken niet mogelijk. Er heeft al diverse malen een auto met de bodem op de betonband gestaan. Zowel auto’s als fietsers als bromfietzers kunnen geen kant uit, zitten als ratten in de val.

Zoals u weet, heeft onze fractie bedenkingen bij het enorme aantal drempels en het twijfelachtige effect daarvan op de verkeersveiligheid in veel situaties.

Los daarvan zijn de drempels in de 30 km zone op de Tholenseweg voor de weggebruiker ronduit slecht zichtbaar. Zeker als iemand ter plekke niet bekend is, geeft dat een verkeersonveilig effect. Enige tijd geleden zijn ze opnieuw geschilderd maar dit heeft niet het gewenste effect opgeleverd

Natuurlijk is het zo dat dit deel van de Tholenseweg een 30km zone is, maar dan nog is het de bedoeling dat een drempel goed zichtbaar is. Juist dat zorgt ervoor dat weggebruikers de snelheid zullen matigen.

Uw reactie op deze brief zal worden geagendeerd in de komende vergadering Stad en Ruimte. Een schriftelijke reactie voor die tijd zien wij met belangstelling tegemoet.

Namens de VVD-fractie,

Rian Govers - Gabriëls  
Raadslid

