

Advies verkeersveiligheid

Naar aanleiding van een melding bij het VVN Participatiepunt (vvn.nl/participatiepunt).



Melding

Locatie

Dorp Kerk-Avezaath

Datum uitgifte advies

22 mei 2026



Iedereen veilig over straat

VEILIGVERKEER

Rol Veilig Verkeer Nederland

Veilig Verkeer Nederland (VVN) is een vereniging met als motto 'Iedereen veilig over straat'. Verkeersveiligheid is belangrijk voor een fijne leefomgeving. Soms worden buurtbewoners geconfronteerd met een verkeerssituatie die onveilig is (objectief) of voelt (subjectief). Dit kunnen zij melden bij het VVN Participatiepunt.

VVN Buurtacties en advies

Als melders van een onveilige situatie dat willen, ondersteunen wij bij het zoeken naar een oplossing. Dat doen we door het bieden van handvatten, zoals VVN Buurtacties (vvn.nl/buurtactie), waarmee melders of vrijwilligers zelf een actieve rol kunnen spelen in het verbeteren van de situatie. Deze acties zijn vooral gericht op beïnvloeding van het verkeersgedrag. Waar nodig bieden we uitgebreider of infrastructureel advies.

Samenwerking met de gemeente

Waar mogelijk wordt de gemeente bij het vinden van een oplossing betrokken. Veilig Verkeer Nederland vormt een neutrale schakel tussen buurtbewoners en gemeenten, met als doel buurten verkeersveiliger te maken. In het gesprek met gemeenten en andere betrokken kiezen wij daarom voor een bemiddelde rol.

Tot slot helpen wij gemeenten met maatwerktrajecten op aanvraag, waarbij we hen advies geven over verkeersgedrag en -inrichting.

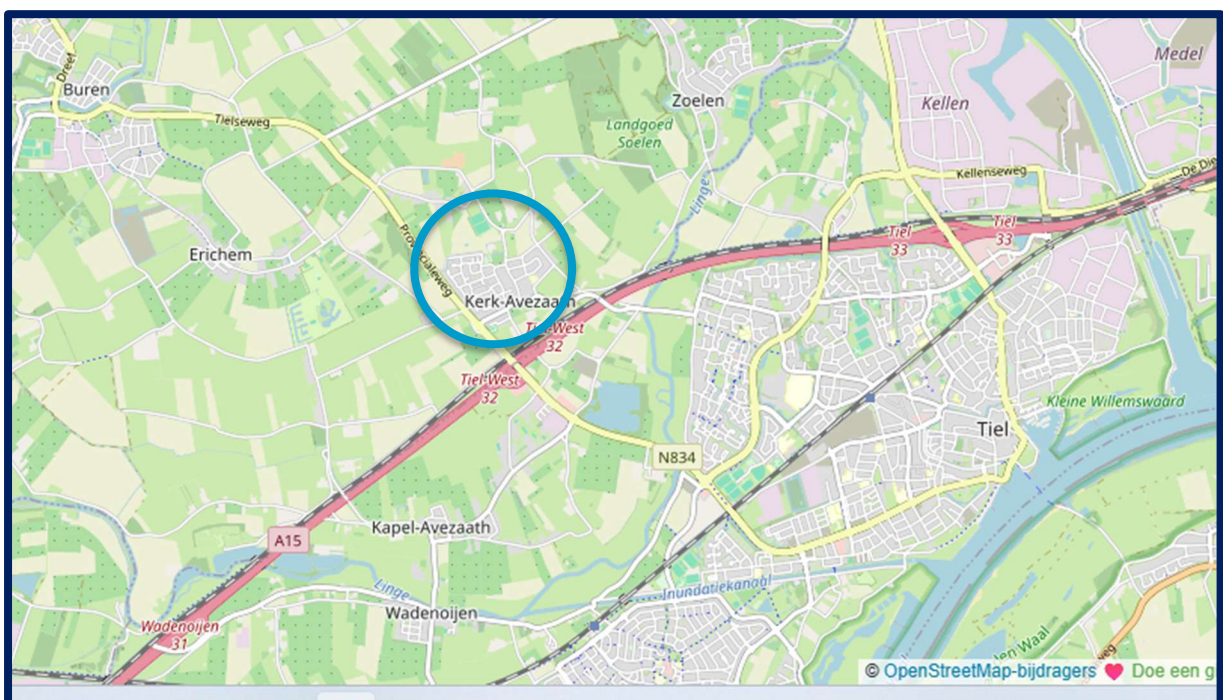
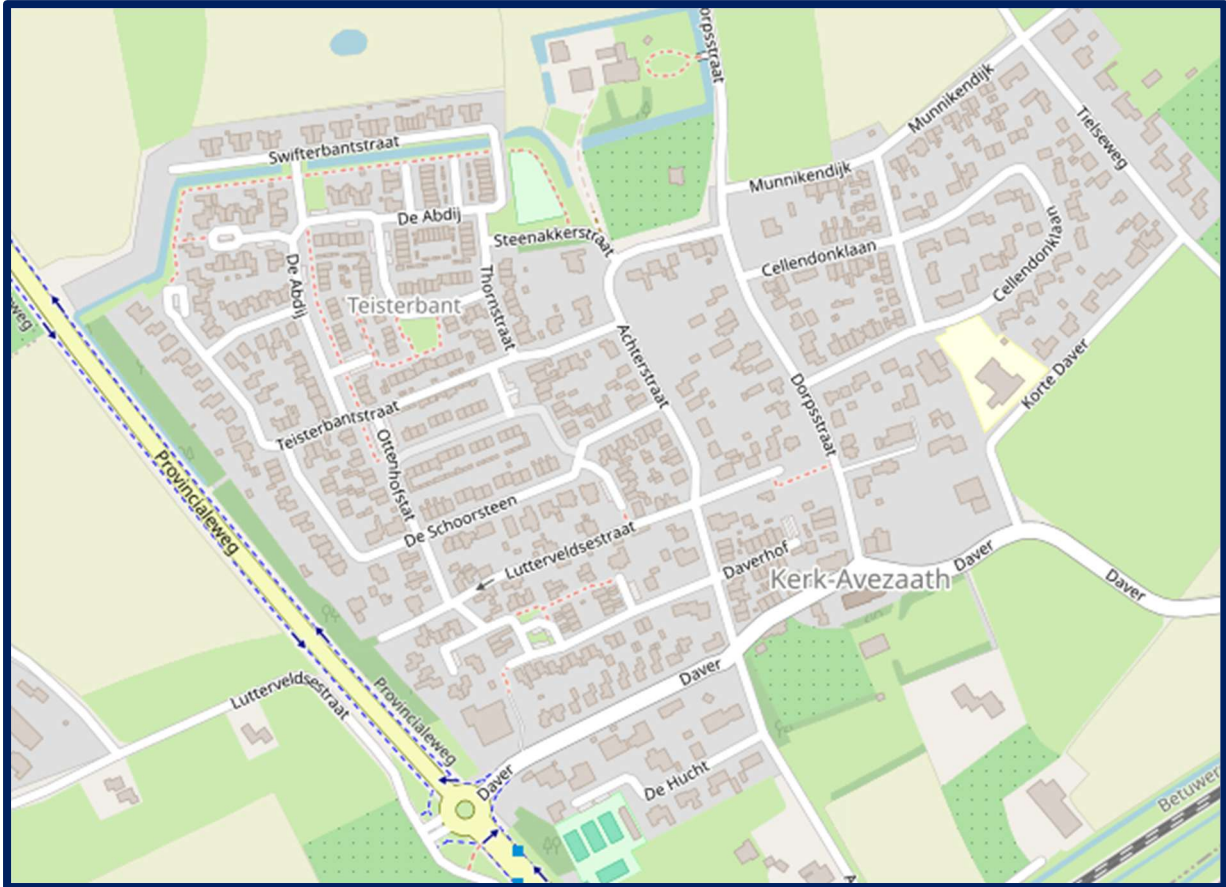
Algemeen

- Veilig Verkeer Nederland beoordeelt situaties op verkeersveiligheidsaspecten. Alle andere factoren, zoals ruimtelijke ordening, financiën worden niet meegewogen, tenzij deze een directe invloed hebben op de verkeersveiligheid.
- 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.
- Uitgangspunt van de advisering vormt de verkeersveiligheidsvisie 'Duurzaam Veilig' en de daaruit volgende ontwerprichtlijnen. Ook sluiten we aan op de landelijk gestimuleerde risicogestuurde aanpak, zoals beschreven in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV 2030).

Situatie

In Kerk-Avezaath staat ruim 600 woningen. Iets meer dan de helft van de bewoners is lid van de bewonersvereniging. Het bestuur van de bewonersvereniging (BVKA) streeft naar een verkeersveilig dorp, zowel wat betreft de infrastructuur als het gedrag van de verkeersdeelnemers. Op basis van de geregistreerde ongevallen is het dorp niet als verkeersonveilig te bestempelen. De laatste jaren waren er enkele geregistreerde ongevallen met uitsluitend materiële schade. Wel is er volgens de bewoners sprake van een aantal risicovolle situaties en irritatie over bijvoorbeeld de verkeerssluis op De Daver. In de toekomst zal de omvang van het verkeer groeien ten gevolge van bouw van 230 woningen in Teisterbant II.

Kerk-Avezaath is aangesloten op de Provinciale Weg N834 die verbonden is met de A15. Het Dorp Zoelen maakt ook gebruik van een route door Kerk-Avezaath (Parallelweg – De Daver) om de Provinciale Weg en de A15 te bereiken. Zoelen kan de Provinciale Weg ook via de Achterdijk en de Burensedijk bereiken.



Probleemstelling

De werkgroep verkeer van de BVKA heeft 7 'knelpunten' benoemd op basis van een bewonersenquête. Het bestuur wil graag een uitspraak over de onderlinge prioriteit van deze 7 punten wat betreft het verbeteren van de verkeersveiligheid.

De Daver gaat gereconstrueerd worden, waarover een dorpsraadpleging gaat plaatsvinden. De gemeente heeft een voorlopig ontwerp gemaakt. De BVKA vindt dit ontwerp echter fietsonvriendelijk en wil geadviseerd worden over een alternatief.

VVN heeft de vragen van de BVKA samengevat als: op welke wijze kan het dorp duurzaam veilig blijven, waarbij rekening wordt gehouden met de woningbouwplannen en welke prioriteiten zijn te benoemen met als specifieke vraag de herinrichting van De Daver. Om deze vraag te beantwoorden komen in deze rapportage 6 thema's aan de orde. Het betreft een 'kort' advies van VVN:

- De uitgangspunten voor de verkeersveiligheid in het dorp.
- Een aantal inrichtingsprincipes en eventuele prioriteiten.
- Een prioritering voor de 7 'knelpunten' van de werkgroep Verkeer van de BVKA.
- De herinrichting van de Daver, reactie op het voorstel van de gemeente.
- De gedragsbeïnvloeding: de wijze waarop de bewonersvereniging daarbij ondersteund zou kunnen worden.
- Een aantal strategische overwegingen mede in samenhang met de geplande uitbreiding met woningen.

Het VVN-advies kan gebruikt worden als kader voor toekomstige ontwikkelingen en de aanpassing van de infrastructuur.

De uitgangspunten

VVN adviseert de volgende uitgangspunten te hanteren voor een duurzaam verkeersveilig dorp:

1. Het gehele dorp is een 30 km-uur gebied, waarin menging van het gemotoriseerd en langzaam verkeer plaatsvindt, met gelijkwaardige kruispunten (rechts voorrang) en gemengd verkeer.
2. Binnen het 30 km-uur gebied wordt primair gezorgd voor attentiewaarde en lage snelheden op de kruispunten (dit zijn de risicolocaties), de locaties met een slecht uitzicht en schoolroutes (lopen en fietsen voor het basisonderwijs en fietsen voor het middelbaar onderwijs).
3. Dit wordt ondersteund door het versterken van het 'dorpse karakter' en straatbeeld': open verharding met uitzondering op de wat drukkere dorpsverzamelweg De Daver.
4. Snelheidsremmende maatregelen zijn gewenst op wegvakken waar V_{85} hoger is dan 30 km/uur¹.
5. De routes door het dorp zijn niet bedoeld voor doorgaand verkeer.
6. De looproutes zijn obstakelvrij. Dit is vooral van belang voor rolstoelers en personen met een rollator of kinderwagen.
7. Bij onderhoudswerkzaamheden wordt steeds beoordeeld of er aanleiding is om de infrastructuur aan te passen conform voorgaande uitgangspunten (werk-met-werk maken).
8. De verkeersveilige infrastructuur wordt ondersteund door verkeersveilig gedrag van de bewoners.

¹ V_{85} is de snelheid die door 15% van het verkeer wordt overschreden.

Inrichtingsprincipes

- Het wegdek bestaat uit klinkers met uitzondering van De Daver. Het is natuurlijk niet mogelijk en nodig om al het asfalt in één keer te vervangen. Daarom kan dit het beste plaatsvinden in combinatie met onderhoudswerkzaamheden.
- De kruispunten en locaties met slecht uitzicht hebben prioriteit voor het beperken van de snelheid en het verhogen van de attentiewaarde door het toepassen van een kruispuntplateau, een kruispuntpunaise of een eenvoudige inleidende zigzagmarkering op alle takken van het kruispunt.



Vanwege het kleinschalige dorps karakter volstaat in het algemeen de zigzagmarkering of de punaise (voorbeeld Achterstraat – Korte Dorpsstraat). Voor de kruispunten met De Daver worden kruispuntplateau's aanbevolen.

- Op de wat langere wegvakken en straten (> 100 m) zijn verkeersdrempels nodig als $V_{85} > 30$ km/uur. Het snelheidsgedrag is een knelpunt als gedurende een meetperiode van een week minimaal 15% van de weggebruikers de maximumsnelheid overschrijdt. Deze toets kan worden uitgevoerd voor de Achterstraat en de Dorpsstraat en de aansluitende zijstraten alsmede de Korte Daver en de Tielseweg.
- Voor De Daver zijn inrichtingsmaatregelen nodig die gericht zijn op snelheidsreductie, het beperken van doorgaand verkeer en het comfort voor de fietsers. Hiervoor kunnen worden toegepast: kruispuntplateau's, wegversmallingen of sluizen (zie ook aparte paragraaf Daver) en fiets(suggestie)stroken (zie ook aparte paragraaf Daver).

Prioritering van de 7 knelpunten

De 7 benoemde knelpunten zijn:

- Achterstraat, parkeren.
- Daver, kruising met Parallelweg, fietsers nemen voorrang.
- Kruising Achterstraat/Mr. Beekhofstraat (/Daverhof): onoverzichtelijk en slecht uitzicht.
- Daver, wegvak van de kerk tot de rotonde, de voorrang en drukte bij kruising met de Achterstraat.
- Munnikendijk: te hoge snelheid.
- Tielseweg: te hoge snelheid en kruisingen.
- Woerd, te hoge snelheid en onoverzichtelijke bocht.

Op basis van de geregistreerde ongevallen is geen prioritering op te stellen. De ongevallen zijn er niet of slechts in een zeer gering aantal. Daarom moet prioritering plaatsvinden op basis van het risico op een ongeval, de kans dat een fietser betrokken raakt en de ernst van de afloop van dat ongeval. De invalshoek is de betrokkenheid van een fietser omdat dat eerder tot letsel leidt dan twee voertuigen onderling. De prioriteitswaardering is in de volgende tabel opgenomen.

Locatie	Probleem	Risico voor fietser	Mogelijke afloop	Opmerking	Prioriteit
1.					
Achterstraat	Parkeren op de rijbaan of trottoir buiten de parkeervakken	Zeer klein	Niet ernstig, vanwege snelheidsremmend effect	Vraagt om gedragsverandering	Geen
Locatie	Probleem	Risico voor fietser	Mogelijke afloop	Opmerking	Prioriteit
2.	 Tielseweg heeft voorrang op verkeer van links inclusief het kruisende fietspad				
Daver/Parallelweg	Fietser op fietspad Daver rijdt naar beneden en neemt voorrang op Tielseweg	Redelijk, anticipatie vanuit Tielseweg is lastig, veel fietsers in spits	Ernstig, fietssnelheid is hoog, veel fietsers	Kruispunt-aanpassing	Hoog, kosten hoog

Locatie	Probleem	Risico voor fietser	Mogelijke afloop	Opmerking	Prioriteit
3.					

**Achterstraat –
Daverhof – Mr.
Beekhofstraat**

Geen uitzicht
door haag

Redelijk indien
snelheid op
Achterstraat te
hoog is,
weinig fietsers

Voor fietsers
ernstig,
beperkt
aantal
fietsers

Markering en
kruispunt-
aanpassing

Midden,
kosten
matig

Locatie	Probleem	Risico voor fietser	Mogelijke afloop	Opmerking	Prioriteit
---------	----------	---------------------	------------------	-----------	------------

4.					
----	--	--	--	--	--

Daver/Achterstraat

De sluis (zigzag)
wordt als
onduidelijk
ervaren,
autoverkeer dat
rechtsaf gaat
vanaf de Daver
naar de
Achterstraat heeft
geen zicht op
verkeer in de
sluis

Laag

Niet ernstig
door de lage
snelheden

Gemeente
Buren wil de
sluis vervangen
door een
alternatief, zie
hiervoor
volgend
hoofdstuk

Laag

Locatie	Probleem	Risico voor fietser	Mogelijke afloop	Opmerking	Prioriteit
---------	----------	---------------------	------------------	-----------	------------

5.



Munnikendijk	Te hard rijden, kans op overschrijding V ₈₅ kans is groot	Redelijk op kruispunten	Voor fietsers ernstig, beperkt aantal fietsers	Kruispunt-aanpassing	Midden, kosten hoog
--------------	--	-------------------------	--	----------------------	---------------------

Locatie	Probleem	Risico voor fietser	Mogelijke afloop	Opmerking	Prioriteit
---------	----------	---------------------	------------------	-----------	------------

6.



Tielseweg: lange rechtstanden, maakt snel rijden mogelijk

Tielseweg	Te hard rijden, kans op overschrijding V ₈₅ kans is groot	Redelijk op kruispunten	Voor fietsers ernstig, beperkt aantal fietsers	Kruispunt-aanpassing	Midden, kosten hoog
-----------	--	-------------------------	--	----------------------	---------------------

Locatie	Probleem	Risico voor fietser	Mogelijke afloop	Opmerking	Prioriteit
7.					
Woerd	Onoverzichtelijke bocht	Klein	Voor fietsers ernstig	Markering	Laag, kosten laag

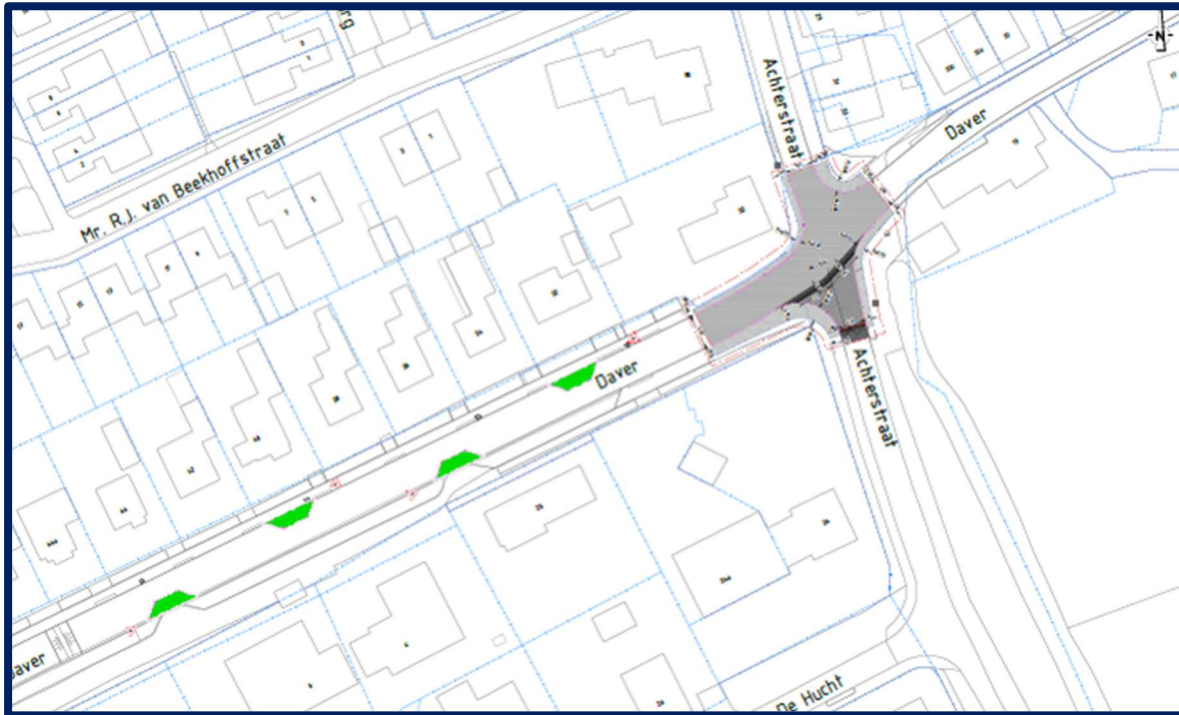
De aanbevolen prioriteit vanuit verkeersveiligheidsrisico en ernst afloop is

1. Daver Parallelweg: maak het kruispunt zo compact mogelijk, breng de toeleidende fietsers vóór het kruispunt op de rijbaan, geef de fietsers een rode strook, voorzie het kruispunt van een plateau en eventueel een attentiebord 'rechts voorrang'.
2. Munnikendijk en Tielseweg: kruispuntplateau's en (eventueel gefaseerd) extra drempels. De onderlinge prioriteit kan worden bepaald door de mate van overschrijding van V_{85} en het nodige onderhoud.
3. Achterstraat-Daverhof-Mr. Beekhofstraat: op korte termijn zigzagmarkering, later kruispuntplateau.
4. Woerd: zigzagmarkering vóór de bocht aan twee zijden en dubbele onderbroken asmarkering in de bocht.
5. Daver/Achterstraat: dit punt heeft vanuit verkeersveiligheid gezien geen prioriteit. Wel kan er aanleiding zijn om de situatie duidelijker te maken, zie hiervoor volgend hoofdstuk.

Herinrichting Daver

De huidige situatie op het kruispunt Daver-Achterstraat (sluis/zigzag in de Achterstraat) heeft een snelheidsremmend effect voor het verkeer in de Achterstraat naar de Daver. Dat is voor de verkeersveiligheid een goede zaak. Echter omdat het een 30 km/uur-gebied betreft, is er sprake van een gelijkwaardig kruispunt (alle verkeer van rechts heeft voorrang). Bovendien is het onhandig dat het verkeer vanaf De Daver naar de Achterstraat geen zicht heeft op het verkeer in de sluis. Wat betreft het ongevalbeeld is er niet direct aanleiding om de situatie te wijzigen. Wel is er aanleiding om een inrichting te realiseren die beter aansluit bij de geformuleerde uitgangspunten voor duurzame veiligheid. Daar voldoet de huidige situatie niet voldoende aan.

De gemeente Buren heeft een concept-herinrichtingsvoorstel voor De Daver gemaakt. Dit voorstel beoogt een reductie van de snelheid en het ontmoedigen van doorgaand verkeer. Dit conceptontwerp wordt beoordeeld op de uitgangspunten voor Duurzaam Veilig.



De elementen van het conceptontwerp van de gemeente zijn: een uitritconstructie vanuit de Achterstraat (zuidzijde) en wegversmallingen (groen). De Dorpsraad is van mening dat de wegversmallingen fietsonvriendelijk zijn en dat de fietsers in de knel komen en vraagt zich af of er een alternatief mogelijk is. VVN deelt de mening van de Dorpsraad en heeft tevens twijfels bij de uitritconstructie. Deze kan verwarrend werken, omdat het verkeer van rechts niet altijd voorrang heeft volgens dit ontwerp. VVN beveelt een kruispuntplateau aan (gelijkwaardig kruispunt, rechts voorrang) zodat voor het gemotoriseerd verkeer in twee richtingen een snelheidsreductie optreedt en de voorrangssituatie uniform en duidelijk is. Bewoners verzoeken om een zebrapad over de Daver (oostzijde). VVN is van mening dat een zebra niet noodzakelijk is voor de verkeersveiligheid. Het is echter wel een element dat bijdraagt aan snelheidsreductie, maar kan uitsluitend worden toegepast in combinatie met het kruispuntplateau.

Het is een goede zaak om de snelheidsremmende maatregelen door te zetten op de Daver. De Daver heeft ten westen van de Achterstraat een rijbaanbreedte van 6.62 m. Dit maakt het volgende basisprofiel mogelijk:

1,75

3,12

1,75

Het profiel bestaat uit twee brede fietsstroken en één rijloper, zie ook volgende voorbeeldsituatie.



In plaats van de verspringende paaltjes kan ook een sluis worden toegepast, zie volgend voorbeeld.



Bij toepassing van deze oplossing wordt de fietsstrook ter plaatse van de sluis 0,25 m versmald en/of iets uitgebogen over de parkeerstrook.

Ten slotte zijn versmallingen, om-en-om aan weerszijden mogelijk:



In alle gevallen ondervinden de fietsers geen hinder van de versmallingen en hebben zijn altijd een duidelijke positie op de rijbaan.

De overige delen van de Daver (tussen de Parallelweg en de Dorpsstraat) zijn smaller. Geadviseerd wordt om het basisprofiel hier eveneens toe te passen:

Tussen Parallelweg en Korte Daver, de fietsstroken worden fietssuggestiestroken



Tussen Korte Daver en Dorpsstraat, de fietsstroken worden fietssuggestiestroken



Samenvattend:

- Vanuit het ongevallebeeld is er niet direct aanleiding om de situatie Daver-Achterstraat te wijzigen.
- Vanuit de uitgangspunten Duurzaam Veilig kan er een betere invulling gegeven volgens de opties die VVN aangedragen heeft: meer duidelijkheid op het kruispunt, betere positionering van de fietsers, ontmoedigen snelheid en doorgaand verkeer.
- Het conceptontwerp van de gemeente biedt die duidelijkheid niet op het kruispunt met de Achterstraat en geeft geen duidelijke en veilige positionering van de fietsers.

Verkeersgedrag

De verkeersveiligheid wordt ook in hoge mate bepaald door het gedrag van de inwoners zelf. De Dorpsraad wil verkeersveilig gedrag stimuleren. Specifieke thema's kunnen zijn:

- Het snelheidsgedrag en de consequenties van aanrijdingen voor de kwetsbare verkeersdeelnemers.
- Het parkeergedrag.
- De voorrangsregels
- En specifiek voor scholieren: veilig groepsgedrag, geen telefoongebruik op de fiets of andere (onderlinge) afleidingen, inschatten van snelheden, gevolgen van botsingen, praktijksituaties.

VVN ondersteunt buurtacties, zie hiervoor: [Acties voor een veilige buurt | Veilig Verkeer Nederland](#). Daarnaast kan de Dorpsraad samen met de gemeente aansluiting zoeken bij de Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid 2024-2027 van de Provincie Gelderland.

Strategische overwegingen

Ten gevolge van de woningbouw zal de verkeersproductie van het dorp toenemen. Meer verkeersdruk heeft niet persé verkeersonveiligheid tot gevolg. Als het drukker wordt op de kleinschalige infrastructuur moeten de verkeersdeelnemers nog meer op elkaar letten en hun gedrag daarop aanpassen. Het is echter wel zaak om de principes van Duurzaam Veilig, conform de aanbevelingen van VVN, te realiseren.

Speciale aandacht vraagt de nieuwe woningbouwlocatie zelf, die gepland is aan de noordkant van Kerk-Avezaath.



De bouwlocatie krijgt een aansluiting op de provinciale weg in de vorm van een rotonde en een aansluiting aan de Dorpsstraat (noordzijde). Bij VVN is thans geen plankaart bekend van de bouwlocatie. Daarom wordt nu volstaan met een aantal aandachtspunten.

- Het is belangrijk dat de ontsluiting van het autoverkeer primair gericht is op de Provinciale Weg.
- Voor fietsers en voetgangers zijn meerdere noord-zuidverbindingen nodig met het bestaande Dorp.
- Het is noodzakelijk dat de nieuwe woninglocatie geen aantrekkelijke route wordt tussen Tiel en de Provinciale Weg (via Daver, Tielseweg of Dorpsstraat). De navigatiesystemen zijn onverbiddelijk in het (dynamisch) aanbieden van de snelste route.
- Dit geldt thans ook al voor de route via de Daver naar de rotonde ten noorden van de A15. Tiel moet bij voorkeur ontsloten worden via de rotonde ten zuiden van de A15. Indien het doorgaande verkeer in de toekomst een te grote belasting voor Kerk-Avezaath zou veroorzaken is een (spits)afsluiting van De Daver ten oosten van de Parallelweg te overwegen.

Conclusies en aanbevelingen

Samenvattend adviseert VVN de volgende hoofdlijnen (voor details en toelichting zie voorgaande tekstblokken):

- De uitgangspunten en inrichtingsprincipes kunnen worden gebruikt als kader voor toekomstige ontwikkelingen de aanpassing van de infrastructuur.
- De volgende (subjectieve) knelpunten hebben een redelijk risico en vragen om prioriteit in de aanpak: Daver/Parallelweg, Munnikendijk, Tielseweg.
- De (subjectieve) knelpunten Achterstraat-Daverhof-Mr. Beekhofstraat en Woerd hebben minder prioriteit maar kunnen tegen lage kosten worden verbeterd.
- Voor De Daver is een basisprofiel voorgesteld bestaande uit twee fiets(suggestiestroken) en één rijloper daartussen. Op de Daver ten oosten van de Achterstraat kunnen versmallingen of sluisen worden toegepast (met doorgaande stroken voor de fietsers) en op het kruispunt met de Achterstraat een kruispuntplateau. Dit is een alternatief voor het plan van de gemeente Buren.
- Voor het verbeteren van het verkeersgedrag kan de Dorpsraad met VVN overleggen over het ondersteunen van buurtacties en met de gemeente Buren aansluiting zoeken bij de Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid 2024-2027 van de Provincie Gelderland.
- Doorgaand verkeer door de nieuwbouwlocatie moet worden vermeden. Het is van belang om de omvang van het doorgaande verkeer, ook over De Daver, te monitoren. Indien de omvang te groot wordt, zijn aanvullende maatregelen te overwegen.
- De nieuwbouwlocatie moet meerdere verbindingen krijgen voor de fietsers met het bestaande dorp.

Totstandkoming advies

Dit advies is namens Veilig Verkeer Nederland opgesteld door Ed Graumans, verkeerskundige bij Veilig Verkeer Nederland.

Vragen of opmerkingen

Voor vragen of opmerkingen over dit onderzoek kun je het beste contact opnemen met het kantoor van Veilig Verkeer Nederland in jouw regio. Zie vvn.nl/contact. Onze algemene contactgegevens zijn:

Veilig Verkeer Nederland
Stationsstraat 79a
3811 MH Amersfoort

088 524 88 00 (maandag t/m vrijdag van 8.30-17.00 uur)

info@vvn.nl

www.vvn.nl

Help mee

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, bijvoorbeeld als [vrijwilliger](#). Met jouw steun maken we buurten veiliger. Je kunt Veilig Verkeer Nederland ook steunen als [donateur](#), [lid](#) of [bedrijfspartner](#). Bekijk voor alle mogelijkheden vvn.nl/aandeslag.