

Betreft: Dringende noodzaak tot invoering van GOW30 op de Bergweg n.a.v. VVN-rapport

Aan:

Wethouder Lansink-Bastemeijer

Leden gemeenteraad (commissie MHEK)

Datum: 2-10-2024

Geachte heer Lansink-Bastemeijer, leden van de gemeenteraad; commissie MEHK,

Namens de bewoners van de Bergweg willen wij graag het bijgevoegde rapport van Veilig Verkeer Nederland (VVN, 20-09-2024) onder uw aandacht brengen, waarin de verkeersveiligheid op de Bergweg grondig wordt geëvalueerd. Het rapport bevestigt niet alleen onze diepgewortelde zorgen over de huidige verkeerssituatie, maar onderstreept ook de dringende noodzaak om de maximumsnelheid te verlagen naar 30 km/u.

Uit het onderzoek van VVN blijkt onder andere:

- In de afgelopen twee jaar hebben zich op de Bergweg circa 100 verkeersongevallen voorgedaan, waarvan ruim 50 met letsel.
- De Bergweg wordt aangemerkt als een zeer onveilige en gevaarlijke weg, met name voor kwetsbare verkeersdeelnemers.
- Snelheidsdifferentiatie voor de tram en ander verkeer is door het smalle wegprofiel onhaalbaar.
- Het is fysiek onmogelijk om de tram op dit traject 50 km/u te laten rijden, gezien het drukke verkeer, de tramhaltes, en de vele oversteekplaatsen.
- Het handhaven van de huidige situatie is geen verantwoorde optie vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid.
- Op korte termijn wordt sterk aanbevolen de snelheid te verlagen naar 30 km/u. Op langere termijn moet de weg volgens de GOW30-normen worden ingericht.

Deze bevindingen sluiten naadloos aan bij de argumenten die wij eerder in onze brief (24bb005312) van 22 juli jl. aan u en de commissie MHEK hebben uiteengezet. Het vasthouden aan een onrealistisch scenario van snelheidsdifferentiatie voor de tram, met de bijbehorende aanzienlijke kosten, is niet alleen inefficiënt, maar vooral onverantwoord. Het negeren van de duidelijke signalen en de vele slachtoffers is geen optie meer.

Wij verwachten dan ook dat u de nieuwe informatie van Veilig Verkeer Nederland serieus neemt en uw verantwoordelijkheid pakt door in overleg te gaan met ons, de RET, en de wijkraden. Samen moeten we werken aan een snelle en noodzakelijke GOW30-oplossing voor de Bergweg—een oplossing die, zoals ook door VVN wordt benadrukt, met minimale ingrepen al een groot verschil kan maken en daarmee zowel doelmatig als geloofwaardig is.

Met vriendelijke groet,

Namens de bewoners van de Bergweg

Advies verkeersveiligheid

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



Melding

Zuid-Holland, Rotterdam, Bergweg, 240727

Locatie

Bergweg te Rotterdam

Datum uitgifte advies

20 september 2024



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

De Bergweg te Rotterdam is een drukke gebiedsontsluitingsweg van 50km/h tussen Rotterdam-Centrum en Rotterdam Noord/Hillegersberg met een grote hoeveelheid gemengd verkeer, waaronder een tramlijn. De Bergweg is van oudsher daadwerkelijk ingericht als een gebiedsontsluitingsweg, conform de richtlijnen van het CROW, zoals die indertijd golden (**zie foto's 1 t/m 5**).

Dit betekent in deze situatie: gemengd verkeer en (bijna) geen vrijliggende fietspaden.

Uitsluitend tussen de Schiekade/Schieweg en de Vijverhofstraat liggen (grotendeels) vrijliggende fietspaden (**zie foto 6**).

Voor het overige en grootste gedeelte van de Bergweg liggen aan weerszijden van de rijbaan z.g. fietssuggestiestroken, die overrijdbaar zijn. De tram heeft geen vrije trambaan en gaat mee in de verkeersstroom (z.g. straatspoor).

Op de Bergweg zijn op een aantal plaatsen voetgangersoversteekplaatsen (VOP's) aangebracht, soms in combinatie met een verkeersregelinstallatie (VRI).



Foto 1: Overzichtssituatie Bergweg tussen Gordelweg en Schiekade/Schieweg

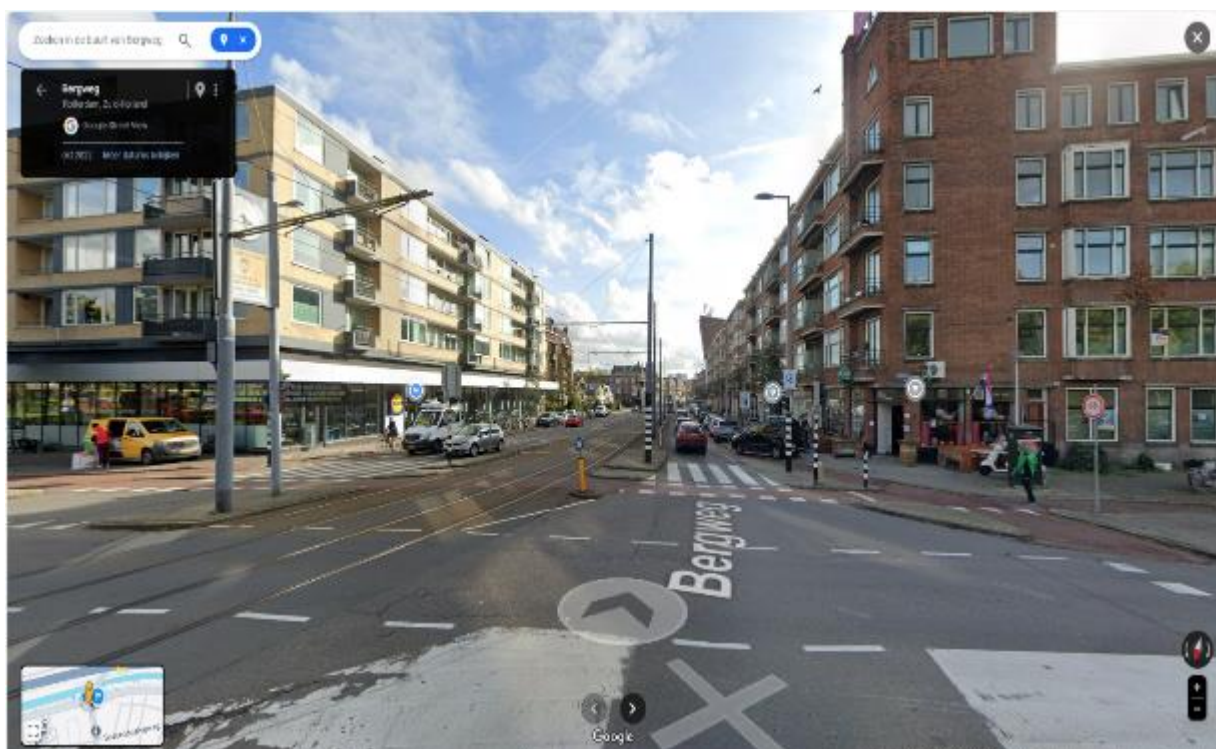


Foto 2: Verkeerssituatie Gordelweg/Bergweg richting Benthuiserstraat



Foto 3: Overzichtssituatie Bergweg richting Benthuiserlaan



Foto 4: Overzichtssituatie Bergweg richting Schiekade/Schieweg

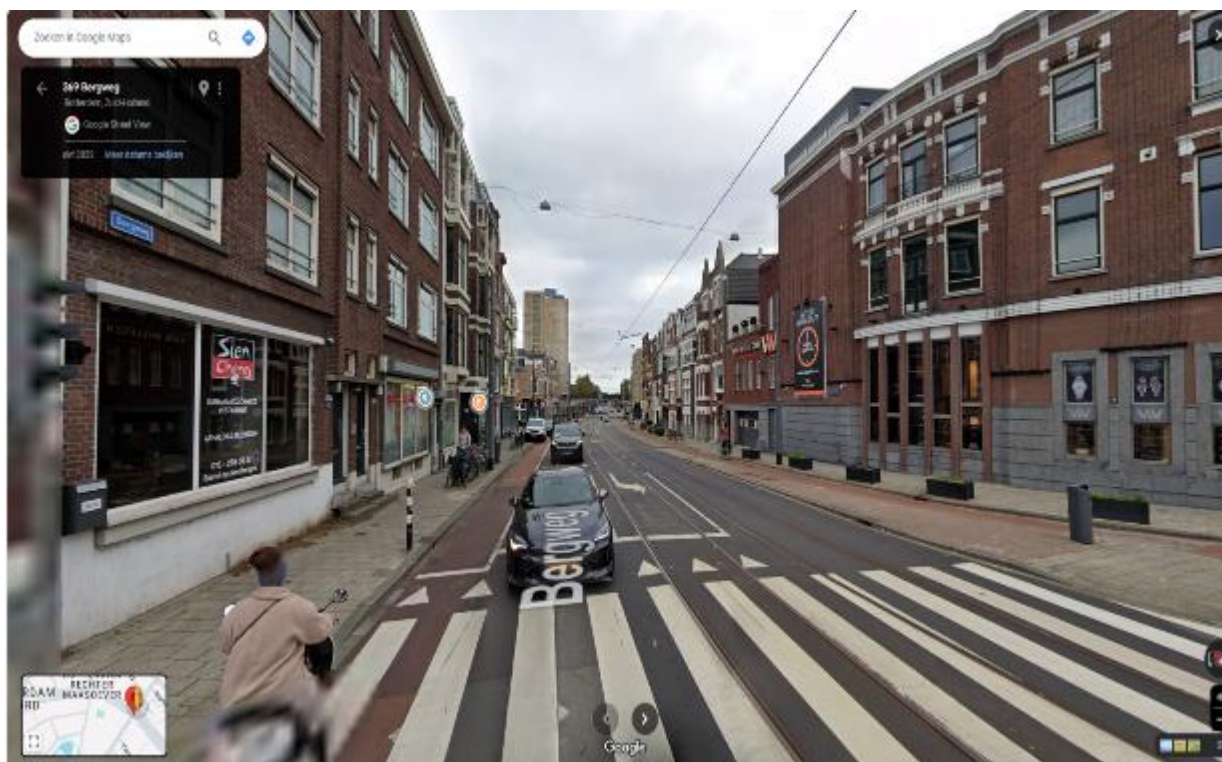


Foto 5: Overzichtssituatie Schiekade/Bergweg richting Benthuiserstraat/Gordelweg



Foto 6: Overzichtssituatie vrijliggende fietspaden Bergweg tussen Vijverhofstraat en Schiekade

Probleemstelling

Om de situatie te verduidelijken hieronder de brief namens de bewoners van de Bergweg aan het college van B&W en de gemeenteraad. Om privacy-redenen zijn de namen weggehaald:

Onderwerp: Verzoek tot heroverweging snelheidslimiet Bergweg in het kader van veiligheid en leefbaarheid

Aan:
Wethouder mobiliteit
Overige leden B&W gemeente Rotterdam
Leden gemeenteraad van Rotterdam (commissie MHEK)

Datum: 22-07-2024

Het is ons opgevallen dat de Bergweg niet op de lijst van 115 onveilige straten staat waar een snelheidslimiet van 30 km/uur wordt ingevoerd, als gevolg van het onlangs gepresenteerde Verkeerscirculatieplan (VCP). Dit besluit is onbegrijpelijk voor de bewoners van de Bergweg en omwonenden, vooral omdat de Bergweg in 2021 door het vorige college als één van de '18 meest onveilige straten' werd aangewezen om versneld een snelheidslimiet van 30 km/uur in te voeren in 2022/23. Nagenoeg alle andere straten van deze lijst staan wel op de nieuwe lijst van 115 straten.

Argumenten uit het VCP en tijdens de planpresentaties:

- **Aanrijtijden van de RET en hulpdiensten**
- **Kanaliseren van verkeer over de Bergweg om sluipverkeer in de wijken te voorkomen**
- **Vermindering van de verkeersdruk zal de veiligheid op de Bergweg verhogen**

Argumenten voor het verlagen naar 30 km/uur (GOW30):

1. Aanrijtijden van de RET en hulpdiensten:

Uit waarnemingen van bewoners en eigen berekeningen blijkt dat de tram op dit traject geen 50 km/uur rijdt of hoeft te rijden. De maximale benodigde snelheid om de bestaande dienstregeling in stand te houden ligt tussen 27,25 km/uur en 29,50 km/uur. Bovendien wordt de snelheid beperkt door het traject, het aantal haltes en het overige verkeer. Een vrijliggende trambaan is dus niet noodzakelijk.

Nood- en hulpdiensten mogen ook op een 30 km/uur-weg tot 40 km/uur sneller rijden. Daarnaast zijn obstakels zoals verkeersdrempels volgens de recente landelijke richtlijnen van de CROW voor een 30 km/uur ontsluitingsweg geen noodzaak meer. De Bergweg kan dus ook als 30 km/uur gebiedsontsluitingsweg (GOW30) net als voorheen toegankelijk blijven tijdens calamiteiten.

2. Doorstroming en sluipverkeer:

Alleen als alle genoemde maatregelen uit het VCP voor Noord worden uitgevoerd, dus inclusief de onzekere verkeersfilters, zal de verkeersdruk op de Bergweg afnemen. Vooralsnog is alleen het eenrichtingsverkeer voor de Zaagmolenstraat zo goed als zeker en blijft de verkeersdruk hoog als het bij deze ingreep blijft.

Sluipverkeer in de wijken wordt ook tegengegaan met een 30 km/uur-limiet op de Bergweg. De Bergweg blijft als bredere toegangsweg zonder verkeersobstakels aantrekkelijk om van A naar B te rijden.

Daarnaast neemt de totale reistijd bij een 30 km/uur-limiet volgens onderzoek nauwelijks toe. Een punt dat ook werd benadrukt bij de presentatie van het 115-stratenplan.

3. Veiligheid:

Hoewel de verwachte afname van de verkeersdruk door de A16/A13 en andere maatregelen logischerwijs lijkt te leiden tot minder ongelukken en meer veiligheid op de Bergweg, wordt de impact van ongelukken bij 50 km/uur niet meegewogen.

In de presentatie van het 115-stratenplan geeft u zelf aan dat bij 30 km/uur de overlevingskans voor voetgangers bij een ongeluk naar 90% stijgt, omdat een auto bij 50 km/uur twee keer zo lang nodig heeft om te remmen. Bovendien gebeurt 80% van de ongelukken op wegen met een snelheid van 50 km/uur. De Bergweg blijft bij 50 km/uur dus levensgevaarlijk.

Daarnaast voldoet de Bergweg niet aan de CROW-richtlijnen voor een veilige 50 km/uur-weg: geen vrijliggende fietspaden, geparkeerde auto's links en rechts, laden en lossen, talloze kruisingen en onveilige oversteekplaatsen.

Ook is de Bergweg een van de belangrijkste fietsroutes voor scholieren naar diverse scholen op de Stadhouderslaan, wat bijna dagelijks leidt tot gevaarlijke situaties en (bijna-)ongelukken.

Bovendien gebruiken verkeersasocialen de Bergweg al jaren met veel lawaai als racebaan. Een snelheidsverlaging naar 30 km/uur, in combinatie met de huidige gemeentelijke aanpak, zal dit levensgevaarlijke gedrag helpen uitbannen.

4. Gezondheid en leefbaarheid:

Langzamer verkeer produceert minder geluid (afname 1,5 tot 6 dB) en vermindert de uitstoot van schadelijke stoffen, wat de leefbaarheid en gezondheid van de bewoners ten goede komt.

Een rustiger en aantrekkelijker omgeving verbetert de levenskwaliteit en het ondernemersklimaat. Het wordt tijd dat dit ook voor de Bergweg, zoals in 2021 al is vastgesteld en beloofd door het vorige college (uitvoering 2023!), snel gerealiseerd gaat worden.

5. Conclusie:

Onze argumenten benadrukken de noodzaak van een andere benadering voor de Bergweg, namelijk de transformatie naar een 30 km/uur-weg. Veiligheid, leefbaarheid en gezondheid voor bewoners moeten prioriteit krijgen boven doorstroming en circulatie. Het kan niet zo zijn dat een tramlijn die geen 50 km/uur hoeft te rijden om de dienstregeling in stand te houden, deze ontwikkeling tegenhoudt. Een verlaging van de snelheid naar 30 km/uur zal voor, circa 2500 bewoners, leiden tot een veiligere, gezondere en leefbaardere Bergweg, zonder significante nadelige gevolgen voor de doorstroming.

Wij verzoeken u dringend om de genoemde argumenten in overweging te nemen en de Bergweg weer op te nemen in de lijst van straten waar de snelheidslimiet wordt verlaagd naar 30 km/uur.

*Het is onverantwoord - en niet meer van deze tijd - om de huidige onveilige en ongezonde situatie onnodig in stand te houden**

Met vriendelijke groet,

Namens de bewoners van de Bergweg

Standpunt wegbeheerder

Op 22 augustus 2024 heb ik een telefonisch gesprek gevoerd met een medewerker van de Gemeente Rotterdam, die optrad namens de wegbeheerder.

Deze legde mij uit dat de Bergweg te Rotterdam vooralsnog een 50km/h gebiedsontsluitingsweg blijft. Dit in verband met het feit dat via de Bergweg een drukke tramlijn rijdt.

Deze tram moet onder alle omstandigheden aldaar een snelheid van 50km/h kunnen ontwikkelen. Een lagere snelheid aldaar is niet mogelijk c.q. gewenst in verband met de rijtijden.

Het belang hiervan is, dat de RET en de Gemeente Rotterdam een beter Openbaar Vervoer (OV) willen aanbieden, om zodoende het autoverkeer te verminderen.

Alle argumenten, zoals verkeers(on)veiligheid, etc. zijn daarbij meegewogen.

Er komt ook geen verhoogde trambaan met asfalt aan de Bergweg, aangezien er ook een vergroeningsopgave ligt voor de gemeente. Daarnaast is de Bergweg ook te smal voor een vrije trambaan van 50km/h en een afzonderlijke rijbaan voor het overige verkeer van 30km/h.

De Bergweg is intern nog wel onderwerp van bespreking, aangezien "men er wel wat mee moet", gelet op de huidige onveilige verkeerssituatie en de huidige toegestane snelheid van 50km/h. Mogelijk dat in de (nabije) toekomst alsnog wordt besloten dat naar 30km/h afgeschaald moet worden.

De Amsterdamse regeling met betrekking tot het OV en de hulpdiensten wordt niet gevolgd in Rotterdam. Dus 50km/h waar dat mag en 30km/h waar dat moet.

Amsterdam heeft ook betere voorzieningen dan Rotterdam voor de tram. De hulpdiensten kunnen aldaar ook gebruik maken van de vrije trambaan, als uitwijkmogelijkheid.

Tot slot zijn nog ongevalscijfers ter beschikking gesteld door de wegbeheerder, zoals die staan geregistreerd in Viastat over de periode 1 januari 2024 tot 11 september 2024. Dit zijn 42 ongevallen, waarvan 17 slachtoffers met letsel. Fatale afloop: geen.

Probleemanalyse

In de maanden augustus en september 2024 zijn door mij een aantal schouwen uitgevoerd op het bewuste weggedeelte van de Bergweg, gelegen tussen de Gordelweg en de Schiekade/Schieweg. Mijn bevindingen waren, dat de Bergweg te Rotterdam een druk begaanbare 50km/h gebiedsontsluitingsweg en verbindingsweg is tussen Rotterdam-Centrum en Rotterdam-Noord/Hillegersberg, met een grote hoeveelheid gemengd verkeer, waaronder een tramlijn. In de afgelopen twee jaar hebben circa **100 (!)** verkeersongevallen plaatsgehad, waarvan ruim **50 (!)** met letsel of erger. De Bergweg dient dan ook aangemerkt te worden als een **zeer** onveilige en gevaarlijke gebiedsontsluitingsweg in deze huidige vorm. Deze situatie dient dan ook zeer ingrijpend te veranderen, vooral ten gunste van de kwetsbare verkeersdeelnemers!

Indien zich een onverwachte/ongewenste situatie voordoet (b.v. fiets op trambaan: **zie foto 7**), is het op tijd het voertuig tot stilstand kunnen brengen niet aan de orde. Bij 50km/h is de stopafstand circa 28 meter (= inclusief reactietijd). Bij 30km/h daarentegen is dit circa 13 meter, nog los van het verschil in letsel. Kinderen en fietsers kunnen namelijk onvoorspelbare c.q. onverwachte handelingen verrichten. Het is zaak snel te kunnen stoppen! Met snelheden van rond de 50km/h per uur op een weg, die (deels) in de voorrang ligt, waarbij toch wel rakelings langs kwetsbare verkeersdeelnemers wordt gereden (fietsverkeer en voetgangers) is dat ronduit gevaarlijk. Om dit risico aanzienlijk kleiner te maken is het dan ook zeer wenselijk en noodzakelijk snelheidsbeperkende maatregelen te nemen. In Rotterdam gebeurt namelijk 80% van de verkeersongevallen op 50km/h-wegen.

Een aanrijding met een (kwetsbare) verkeersdeelnemer met 50km/h of 30km/h is cruciaal qua impact. Dit geldt voor zowel een tram als een ander motorvoertuig. De Bergweg behoort tot de top 10 als het gaat om ongelukken met de tram op een z.g. straatspoor. Dit blijkt uit het Concept Plan Toekomstvast Tramnet 2030 van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag.



Foto 7: fietser op trambaan

Conclusies en aanbevelingen

Aan de hand van het door mij ingestelde onderzoek, t.w. een aantal schouwen ter plaatse, de aangeleverde informatie van de melder, het standpunt van de wegbeheerder, het raadplegen van internet, waaronder omgevingsonderzoek via Google Maps en gelet op de te verwachten verkeersdruk, wordt door mij het volgende geconcludeerd en aanbevolen.

Conclusies:

Aan de gebiedsontsluitingsweg de Bergweg, met een grote hoeveelheid gemengd verkeer, waaronder een tramlijn hebben zich in de afgelopen twee jaar hebben circa 100 verkeersongevallen voorgedaan, waarvan ruim 50 stuks met letsel. De Bergweg dient dan ook aangemerkt te worden als **zeer** onveilig en gevaarlijk in deze huidige vorm. Dit hebben de statistieken inmiddels onomstreden aangetoond! Deze situatie dient dan ook zeer ingrijpend te veranderen, vooral ten gunste van de kwetsbare verkeersdeelnemers en het steeds meer veranderende moderne verkeer! De Bergweg dient dan ook zonder meer op korte termijn in aanmerking te komen voor een aanpassing c.q. afschaling naar een z.g. GOW30, conform de inrichtingseisen van het CROW.

Een zwaarwegend argument van de Gemeente Rotterdam (wegbeheerder) om de Bergweg te handhaven in zijn huidige vorm als een 50km/h gebiedsontsluitingsweg is, dat de aanwezige tramlijnen 4 en 6 van de RET, indien gewenst, een snelheid van 50km/h moeten kunnen blijven ontwikkelen op het gedeelte van de Bergweg tussen de Gordelweg en de Noordsingel, om zodoende de geplande rijtijden te kunnen garanderen.

De Gemeente Rotterdam wil daarbij een goed Openbaar Vervoer binnen Rotterdam aanbieden en hoopt zodoende (veel) mensen uit de auto te krijgen in een overvolle stad, wanneer (op grote schaal) afgeschaald wordt van 50km/h naar 30km/h op gebiedsontsluitingswegen. Daarbinnen past volgens de wegbeheerder geen OV van 30km/h. Dat maakt het onaantrekkelijk voor de automobilist een eventuele overstap te maken.

De tram (gewicht: circa 30 ton) daarentegen kan mijns inziens redelijkerwijs geen snelheid van 50km/h ontwikkelen, aangezien op het bewuste traject van circa 1000 meter (Gordelweg-Noordsingel) in willekeurige volgorde 2x een tramhalte, 2x een verkeerslicht, 2x een bocht, 6x een voetgangersoversteekplaats, 1x een wisselspoor en daarbij veelal op de trambaan rijdend autoverkeer als vertragende factoren deze “gewenste” snelheid in het geheel onmogelijk maken en zullen blijven maken.

De tijdwinst op een totaaltraject van circa **35 minuten** (tram lijn 4) zal echter minimaal zijn voor de RET (maximaal **50 seconden**), gelet op de formule: snelheid, afstand en tijd, daarbij uitgaande van een vloeiende ononderbroken beweging. Dit is onrealistisch en zal geen effectieve winst opleveren!

Aanbevelingen:

Korte termijn:

Op korte termijn dient de Bergweg in het belang van de verkeersveiligheid in zijn totaliteit afgeschaald te worden van 50km/h naar 30km/h. Dit kan in eerste instantie zonder al te grote ingrepen en/of aanpassingen.

Ik verwijs daarbij naar de Walenburgerweg (**zie foto 8**), alwaar 30km/h-borden (bord A1) zijn geplaatst voorbij iedere kruising. Hoewel de Bergweg thans zeker niet voldoet aan de gestelde inrichtingseisen, conform de richtlijnen van het CROW-GOW30, zal plaatsing van deze bebording doorgaans sowieso een rustiger en dus veiliger verkeersbeeld geven. In Amsterdam zijn daarmee gunstige resultaten behaald.

Buitenproportionele excessen zullen echter nooit helemaal uit te sluiten zijn. Dat is aan de handhavende instanties.



Foto 8: Situatie Walenburgerweg met 30km/h-bord voorbij kruising

Lange termijn:

De gehele Bergweg dient wel op de langere termijn formeel ingericht te worden als een GOW30 conform de inrichtingseisen en richtlijnen van het CROW. Dit zal de verkeersveiligheid zonder meer ten goede komen, zeker voor de kwetsbare verkeersdeelnemers. In de huidige verkeerssituatie is deze categorie min of meer vogelvrij verklaard. Hierbij wordt zeker rekening gehouden met het moderne (fiets)verkeer.

De aanwezige tramlijnen dienen zich ook in de nieuwe situatie te schikken aan deze maximum toegestane snelheid, uitgaande van een straatspoor en geen vrije trambaan.

Tot slot:

Mocht het zo zijn, dat OV-belangen (RET-tramlijnen 4 en 6), maar ook die van de hulpdiensten een zodanig hoge(re) prioriteit genieten, waardoor de Bergweg niet afgeschaald zou kunnen worden naar een GOW30 (b.v. door het uitblijven van een vrije trambaan op de Bergweg), naar de mening van de wegbeheerder en zodoende een lagere prioriteit gegeven wordt aan de huidige onveilige onacceptabele verkeerssituatie, dan is het met betrekking tot de thans geldende richtlijnen van het CROW **strikt noodzakelijk**, dat er aan de Bergweg aan weerszijden **vrijliggende** fietspaden worden aangelegd. Of daarvoor voldoende ruimte aanwezig is c.q. gecreëerd kan worden, is ter beoordeling aan de wegbeheerder.

De huidige situatie handhaven is geen reële en verantwoorde optie meer, gelet op het steeds meer veranderende en intensievere verkeer, uit oogpunt van verkeersveiligheid!

Fotoreportage:

Eigen bijdrage:	foto's 3, 4, en 8
Google Maps:	foto's 1, 2 en 5 t/m 7

Totstandkoming advies

Dit advies is namens Veilig Verkeer Nederland opgesteld door Cor van Dorp, 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.