



CONCEPT RAADSVOORSTEL

Onderwerp : Verkeerssituatie kruising Zuidelijke Parallelweg - Dorpsplein
Opgesteld door : Niels Zondag
Zaaknummer : Z-08838
Commissievergadering : 23 januari 2018
Raadsvergadering : 5 februari 2018

Samenvatting

Al langere periode wordt gediscussieerd over de verkeerssituatie en verkeersveiligheid bij de kruising Zuidelijke Parallelweg - Dorpsplein. Met het voorliggende stuk wordt een oplossing voorgesteld.

Beslispunten

- Fietsdrempels op de snelfietsroute aan beide zijden van de kruising Zuidelijke Parallelweg – Dorpsplein aan te laten leggen;
- Matrixborden met waarschuwingslichten aan beide zijden van de weg te plaatsen en verzonken waarschuwingslichten in de weg aan te brengen, beide als extra waarschuwing voor automobilisten;
- Het college te verzoeken de situatie de komende jaren te blijven monitoren en analyseren en indien de situatie daar om vraagt, meer ingrijpende aanpassingen aan de infrastructuur te overwegen;
- Het college te verzoeken voorstudie te laten doen naar de (on)mogelijkheden en kosten van ingrijpende infrastructurele aanpassingen;
- Een investeringskrediet beschikbaar te stellen ter grootte van € 80.000,-.

Aanleiding

Sinds de realisatie van het station en de daarmee samenhangende wijzigingen aan de infrastructuur heeft de verkeerssituatie bij de kruising Zuidelijke Parallelweg – Dorpsplein regelmatig in de belangstelling gestaan. Op een aantal locaties op de snelfietsroute nabij het station zijn ongevallen geregistreerd. Destijds is door een verkeerskundig bureau onderzoek gedaan en naar aanleiding daarvan zijn diverse wijzigingen aan de infrastructuur doorgevoerd (zie verder onder de paragraaf 'Argumentatie'). Desondanks blijft de locatie een aandachtspunt. Om die reden is de verkeerssituatie opnieuw geanalyseerd en is in kaart gebracht welke oplossingsrichtingen denkbaar zijn.

Na een discussieavond in de commissie R&V over de verschillende oplossingsrichtingen ligt nu een voorstel voor ter besluitvorming.

Doel / beoogd effect / resultaat

Het doel van de voorgestelde aanpassingen is het verbeteren van de verkeersveiligheid en het verhogen van de attentiewaarde waarbij zowel aandacht is voor gebruikers van de rijbaan als ook van de snelfietsroute.

Argumentatie

Verkeersveiligheid

De als verkeersonveilig ervaren kruising Zuidelijke Parallelweg - Dorpsplein is de aanleiding om opnieuw na te denken over mogelijke aanpassingen aan de infrastructuur ter plaatse. Het gaat hierbij enerzijds om de subjectieve veiligheid (hoe veilig voelt de verkeersdeelnemer zich op deze locatie) en anderzijds om de objectieve veiligheid (hoeveel ongevallen zijn er voorgevallen).

Objectieve veiligheid

De objectieve veiligheid wordt in beeld gebracht door te kijken naar het aantal geregistreerde ongevallen. Tussen januari 2015 en november 2017 zijn 12 ongevallen geregistreerd. Opvallend is dat bijna alle ongevallen zich voordeden in 2015 en 2017. In heel 2016 is slechts 1 ongeval geregistreerd. De betrokken partijen bij deze ongevallen waren:

1x auto - fiets
4x auto - bromfiets
6x auto - snorfiets
1x auto - 2 snorfietsen.

In vijf gevallen kwam de auto uit de richting van Arnhem en sloeg rechtsaf richting Dorpsplein, waarbij de brom/snor/fiets uit de richting 't Slag kwam. Tweemaal kwam zowel de auto als de bromfiets uit de richting Arnhem, éénmaal kwamen zowel de auto als de fiets uit de richting van 't Slag en driemaal kwam de automobilist vanuit Dorpsplein en de brom/snorfiets uit de richting van 't Slag. In alle gevallen werden de ongevallen veroorzaakt door het niet verlenen van voorrang door de automobilist. In relatief veel gevallen kwam de gebruiker van de snelfietsroute uit tegenovergestelde richting dan de automobilist. Dat kan er op duiden dat onvoldoende rekening wordt gehouden met fietsers uit twee richtingen.

De in het overzicht genoemde ongevallen zijn de door de politie geregistreerde ongevallen. Niet uitgesloten kan worden dat er meer ongevallen hebben plaatsgevonden die niet geregistreerd zijn.

Subjectieve veiligheid

Naast de ongevallencijfers speelt een rol dat de kruising door veel verkeersdeelnemers als onveilig wordt bestempeld. In de praktijk zie je terug dat een deel van de fietsers de kruising behoedzaam benadert om zodoende te kunnen anticiperen wanneer men geen voorrang krijgt. Een ander deel van de gebruikers van de snelfietsroute rijdt juist assertief en benadert de kruising zonder enige remming.

Reeds uitgevoerde aanpassingen

Zoals eerder aangegeven wordt al langere tijd gesproken over de vormgeving en inrichting van de betreffende kruising. Dit heeft eerder al tot diverse aanpassingen geleid die de situatie verbeterd hebben. Hieronder een overzicht van de al uitgevoerde aanpassingen:

1. In de eerste periode na aanpassing van de infrastructuur van de snelfietsroute (begin 2012) waren twee oversteekpunten direct na elkaar gelegen. Dat maakte de situatie complex en moeilijk in te schatten. In de definitieve situatie is de oversteek over de Zdl. Parallelweg uiteindelijk ter hoogte van de knik in de bocht bij 't Slag gerealiseerd. Sindsdien zijn op die locatie geen ongevallen geregistreerd.
2. De oversteek Dorpsplein is uitgevoerd in rood in plaats van het oorspronkelijke zwarte asfalt. Hierdoor is meer contrast ontstaan en de voorrangssituatie wordt beter benadrukt.
3. De oversteek Dorpsplein is iets verhoogd aangelegd met attentieverhogende belijning.
4. Portaalborden met 30 km/u aanduiding zijn voor de Vredenburgstraat geplaatst om aan te duiden waar de 30 km zone begint.
5. Plateau bij kruising Vredenburgstraat is gerealiseerd ter verlaging van de snelheid en om de gelijkwaardigheid van de kruising met de Zdl. Parallelweg aan te geven.
6. Brommers zijn naar de rijbaan verplaatst. Dit werd in eerste instantie slecht nageleefd, maar lijkt op dit moment beter te gaan o.a. door extra bebording. Desondanks rijden nog altijd brommers op het fietspad.
7. Geleiders tussen Zdl. Parallelweg en Dorpsplein (parkeerterrein) zijn in gele in plaats van rode verharding uitgevoerd. Hiermee wordt de fietsvoorziening beter geaccentueerd en valt de oversteek meer op (meer contrast).
8. Onnodige borden zijn verwijderd en de resterende borden zodanig geplaatst dat deze zo min mogelijk het zicht belemmeren.

Snelheid verkeer Zuidelijke Parallelweg

De rijsnelheid van het autoverkeer op de Zuidelijke Parallelweg op het wegvak tussen station

en kruising Dorpsplein ligt niet hoog. De gemiddelde snelheid is 31 km/u en de V85 (de snelheid waar 85% van de voertuigen onder blijft) is 36 km/u. In de richting van Arnhem liggen de snelheden nog wat lager, onder de 30 km/u met een V85 waarde van 33 km/u. De oorzaak van de lagere snelheid richting Arnhem kan gezocht worden in het feit dat men verkeerslichten nadert. Ook nadert verkeer uit de richting Arnhem met hogere snelheid (men komt van de brug naar beneden gereden). Anderzijds komt men juist uit de bebouwde kom. Uit inspecties blijkt dat de snelheid waarmee automobilisten de kruising naderen in de regel erg laag ligt. In het algemeen kan gesteld worden dat de rijsnelheid van autoverkeer op de Zuidelijke Parallelweg niet de primaire oorzaak van de als verkeersonveilig ervaren kruising is. Ook wordt voldoende kenbaar gemaakt dat voorrang moet worden verleend aan fietsers.

De snelheid van het fietsverkeer is wel relatief hoog. Het betreft een snelfietsroute die op zichzelf al uitnodigt om door te rijden. Ook zijn er in de directe omgeving geen obstakels en kan de kruising met hoge snelheid genaderd worden. Uit de analyse van de ongevallen blijkt dat bij een groot deel van de ongevallen geen reguliere fietsers, maar juist brom- en snorfietsers betrokken waren. De hogere snelheden van deze doelgroep kunnen aanleiding zijn geweest van moeilijke en verkeerde inschattingen van automobilisten waardoor geen voorrang werd verleend.

Geschetste oplossingsrichtingen

Tijdens de commissievergadering van 21 februari 2017 zijn diverse oplossingsrichtingen besproken. Gepoogd is om middels deze avond de opinie van de commissie te peilen. De worsteling om tot een definitieve en breed gedragen oplossingsrichting te komen bleek een moeilijke. De denkrichtingen verschillen sterk van elkaar, waardoor na de commissievergadering niet eenvoudig kon worden besloten tot de uitwerking van één specifieke oplossingsrichting. Het document met de besproken oplossingsrichtingen en de separaat ingebrachte variant zijn bij dit voorstel gevoegd.

De verschillende oplossingsrichtingen kennen alle hun voor- en nadelen. In deze paragraaf volgt de argumentatie waarom voorgesteld wordt te kiezen voor fietsdrempels, een knipperinstallatie en bikescout en af te zien van de andere geopperde ideeën. De nummers verwijzen naar de oplossingsrichtingen uit het bijgevoegde document.

1. Fietsdrempels

Realisatie van fietsdrempels is een kleine ingreep die als toegevoegde waarde heeft dat de snelheid van (snel)fietsers en brom/snorfietsers geremd wordt en deze door automobilisten iets beter kan worden ingeschat. Ook attenderen de fietsdrempels fietsers dat zij op een bijzondere locatie rijden waar extra aandacht gevraagd wordt. Uit de ongevalanalyse blijkt dat de hogere snelheid op het fietspad een (mede) ongevalsoorzaak kan zijn. Bij het overgrote deel van de ongevallen is namelijk een brommer of snorfiets betrokken. Deze oplossing sluit daarom aan bij de ongevalanalyse. Het nadeel van deze oplossing is een verslechtering van het fietscomfort. Ook wordt de verkeerssituatie niet minder complex dan in de huidige situatie.

2. Knipperborden aanbrengen

Knipperborden kunnen de attentiewaarde voor automobilisten verhogen. Uitgangspunt is het toepassen van een systeem dat enkel inschakelt wanneer een fietser gedetecteerd wordt. Wel moet voorafgaand aan de eventuele toepassing van een dergelijk systeem specifieke aandacht zijn voor de storingsgevoeligheid; op andere plaatsen in Westervoort is de ervaring dat de werking niet altijd gegarandeerd kan worden.

In aanvulling op de knipperborden wordt ook voorgesteld een innovatief systeem, genaamd Bikescout toe te passen. Via LED-lampjes welke zijn aangebracht in het wegdek wordt de automobilist gewaarschuwd voor naderende fietsers. Het detectiesysteem meet en analyseert continu de positie van de individuele weggebruiker en vertaalt deze informatie naar het juiste moment van inschakelen van de LED-lampjes. Knipperborden en bikescout helpen de automobilist rekening te houden met fietsers uit twee richtingen. Een beperking van bikescout is dat de werking ervan met name in het donker effect heeft. De combinatie van slimme knipperborden en LED-lampjes in de rijbaan (bij voorkeur gecombineerd in één systeem in verband met detectie) zorgt zowel bij daglicht als ook in een donkere situatie voor een hogere attentiewaarde.

3. Fietzers uit de voorrang

Uitgangspunt van de snelfietsroute is om fietsers zoveel als mogelijk in de voorrang te zetten. Daar waar dit echt niet mogelijk of wenselijk is, kan dit uitgangspunt los worden gelaten. Deze aanpassing belemmert de doorstroming en het comfort van de fietsers. Daarnaast geldt in het verkeer de gedragsregel dat afslaand verkeer voorrang verleent aan rechtdoorgaand verkeer. Aan dit uitgangspunt wordt dan niet langer voldaan (meer complexiteit), waardoor te veel (meer dan nu) conflicten te verwachten zijn.

4. Fietspad in 2 richting doortrekken

De oversteeklocatie van de fietsers wordt in deze variant verplaatst. De drukke omgeving van het station en de horecavoorziening maken het punt van oversteken verkeersonveilig en belemmeren ernstig de doorstroming van het verkeer. Stilstaand verkeer voor het verkeerslicht belemmert het zicht op naderende fietsers. Ook zijn automobilisten gefocust op de verkeerslichten, waardoor bij groen licht mogelijk minder aandacht voor de fietsoversteek zal zijn. Ook verslechtert de bereikbaarheid van het Dorpsplein voor fietsers, waardoor verkeersstromen kunnen ontstaan die niet reguleerbaar zijn. De aanpassing heeft grote gevolgen voor de inrichting van het stationsplein, fietsenstalling station, bomenrij aan de Zdl. Parallelweg en parkeerplaatsen van de P&R voorziening. De beschikbare ruimte is te beperkt.

5. Fietspad in 1 richting doortrekken

In grote mate gelden hier dezelfde bezwaren als bij de voorgaande variant, met dat verschil dat het ruimtelijk beter inpasbaar is.

6. Rotonde

De verkeersintensiteit is erg hoog en kan met een compact vormgegeven rotonde waarschijnlijk moeilijk verwerkt worden. De ruimte ontbreekt voor een ruimer vormgegeven oplossing. Rotondes met fietsers in de voorrang hebben een hoog ongevalsrisico. Ook bij deze variant geldt dat fietsers uit de Vredenburgstraat en 't Slag op de route naar Dorpsplein worden benadeeld. Fietsers komend uit Dorpsplein zullen de rotonde niet rondfietsen en andere niet reguleerbare routes kiezen. Ook bij deze variant geldt dat een dubbelzijdig fietspad aan de noordzijde van de Zdl. Parallelweg ten koste gaat van de bomenrij en parkeervakken. De breedte van de huidige groenstrook is te beperkt om een volwaardige snelfietsroute in te passen.

7. Aanpassen voorrangregeling kruising (7)

Wanneer verkeer op de hoofdontsluiting vanaf Arnhem richting Dorpsplein – Kerkstraat en vice versa in de voorrang wordt gezet, dan verbetert het zicht van de automobilist op de fietsers. De reden hiervan is dat voertuigen niet meer voorsorteren en daarmee het zicht op naderende fietsers uit Duiven blokkeren. Het nadeel van deze variant is dat de situatie ten aanzien van de voorrang niet volledig duidelijk is. Het fietspad maakt eerst onderdeel uit van de Zdl Parallelweg. Daarna buigt de hoofdrijbaan af. Het is daarbij onduidelijk of sprake is van rechtdoorgaand verkeer of afslaand verkeer. De voorrangregeling conflicteert met de gedragsregel en het is in vergelijking met de huidige situatie minder helder wie voorrang heeft.

Advies politie

Na bestudering van de voorliggende oplossingsrichtingen en de huidige situatie is de conclusie van de politie dat de situatie voldoende is ingericht met betrekking tot de infrastructuur. Aanpassing van de voorrangregeling of verplaatsen van de oversteek brengt nieuwe knelpunten met zich mee en wordt afgeraden. Geadviseerd wordt om eventueel wel aanvullende maatregelen zoals fietsdrempels en/of een slimme knipperinstallatie te overwegen, om hiermee het attentieniveau van de weggebruikers te verhogen.

Verkenning van mogelijke toekomstige infrastructurele aanpassingen

In aanvulling op de uitvoering van de voorgestelde fysieke maatregelen, wordt voorgesteld om een voorstudie uit te voeren naar grotere infrastructurele ingrepen. Met deze voorstudie wordt de haalbaarheid in kaart gebracht van ongelijkvloerse kruisingen of andere oplossingsrichtingen welke conflictsituaties tussen fiets en auto voorkomen. Door daar nu al over na te denken wordt voorgesorteerd op het scenario dat in de toekomst mogelijk zwaardere ingrepen gevraagd worden. Wanneer uit de monitoring van de ongevallencijfers blijkt dat de nu voorgestelde ingrepen onvoldoende soelaas bieden, is met deze voorstudie direct zicht op de mogelijkheden van zwaardere ingrepen zoals bijvoorbeeld een tunnel of fly-over.

Resumé

Er is getracht om met open vizier en met aandacht voor de verschillende verkeerstromen de beschikbare informatie te analyseren. Hierbij is met name ingezoomd op de analyse van de ongevallen, alsook de geschetste oplossingsrichtingen. In combinatie met externe adviezen, observaties ter plaatse en analyse van rijsnelheden is voorliggend voorstel opgesteld. Bekend is dat er verschillende visies zijn over de betreffende verkeerssituatie en eventuele oplossingen hiervoor. Geen van de geschetste oplossingen neemt alle knelpunten weg. Op basis van de in deze paragraaf beschreven analyse wordt voorgesteld om te kiezen voor de aanleg van fietsdrempels in combinatie met een slimme, op detectie van fietsers gebaseerde knipperinstallatie zowel in de rijbaan alsook op matrixborden langs de rijbaan. Daarnaast wordt voorgesteld een voorstudie naar grotere infrastructurele ingrepen uit te voeren.

Communicatie en participatie

De eerder in kaart gebrachte oplossingsrichtingen zijn aan de commissie R&V voorgelegd. Ook is de situatie meermaals uitgebreid besproken met verkeersadviseurs van politie en externe verkeerskundigen. Na besluitvorming in het college is hierover een persbericht verzonden.

Intergemeentelijke samenwerking

N.v.t.

Financiële consequenties

Ingeschat wordt dat de voorgestelde aanpassingen een investering vragen van circa € 80.000,-. Voorgesteld wordt om een investeringskrediet beschikbaar te stellen waarmee de maatregelen gerealiseerd kunnen worden.

Dit levert vanaf 2019 een jaarlijkse kapitaallast van € 5.000 op. Het meerjarige begrotingssaldo zal met dit bedrag afnemen.

De uitvoering

De voorgestelde maatregelen kunnen na besluitvorming op korte termijn gerealiseerd worden. Voor de realisatie hiervan hoeft geen verkeersbesluit te worden genomen. Het uitvoeren van de voorstudie naar mogelijke ingrijpende infrastructurele maatregelen vindt in de eerste helft van 2018 plaats.

Evaluatie

Na realisatie van de maatregelen wordt doorlopend de verkeerssituatie gemonitord. Verkeersongevallen worden geanalyseerd om zodoende grip te krijgen op de aanleiding van eventuele toekomstige ongevallen. Ook kan op basis van de ongevallenregistratie en -analyse bepaald worden of aanvullende maatregelen wenselijk zijn en gerechtvaardigd worden.

Commissieadvies

Reactie van het college op het commissieadvies

Burgemeester en wethouders van Westervoort,

de secretaris,

de burgemeester,

P. Breukers

A.J. van Hout

RAADSBESLUIT

Nummer : BW-171154 / Z-08838

Datum : 5 februari 2018

Onderwerp

Verkeerssituatie kruising Zuidelijke Parallelweg - Dorpsplein

Samenvatting

Al langere periode wordt gediscussieerd over de verkeerssituatie en verkeersveiligheid bij de kruising Zuidelijke Parallelweg - Dorpsplein. Met het voorliggende stuk wordt een oplossing voorgesteld.

De raad besluit

- Fietsdrempels op de snelfietsroute aan beide zijden van de kruising Zuidelijke Parallelweg – Dorpsplein aan te laten leggen;
- Matrixborden met waarschuwingslichten aan beide zijden van de weg te plaatsen en verzonken waarschuwingslichten in de weg aan te brengen, beide als extra waarschuwing voor automobilisten;
- Het college te verzoeken de situatie de komende jaren te blijven monitoren en analyseren en indien de situatie daar om vraagt, meer ingrijpende aanpassingen aan de infrastructuur te overwegen;
- Het college te verzoeken voorstudie te laten doen naar de (on)mogelijkheden en kosten van ingrijpende infrastructurele aanpassingen;
- Een investeringskrediet beschikbaar te stellen ter grootte van € 80.000,-.

Aldus besloten in de vergadering van de raad voornoemd d.d. 5 februari 2018,

de griffier

de voorzitter

mevr. drs. D.E. van der Kamp

drs. A.J. van Hout