Gemeente Druten

Openbaar Zaaknummer: Z/24/237693

Informatienota voor de Gemeenteraad

Onderwerp: Onderzoek verkeersveiligheid kruising Mr. van Coothstraat Druten

Collegedatum: 22 april 2025

Kernboodschap
De verkeersveiligheid van de kruising Mr. Van Coothstraat-Ruijterstraat te Druten is onderzocht. Met deze informatienota wordt de raad geïnformeerd over de resultaten van het onderzoek naar de verkeersveiligheid op deze kruising.

De huidige verkeerssituatie is objectief veilig maar wordt subjectief als zeer onveilig ervaren. De variant 2A biedt de beste mogelijkheid om de subjectieve en objectieve verkeersveiligheid te verbeteren, zonder hinder voor de doorgaande fietsers en kans op trillingen bij de woningen. Variant 2A betreft de herinrichting van de Mr. van Coothstraat vanaf de Van Heemstraweg tot en met de kruising met de Ruijterstraat als gebiedsontsluitingsweg 30km/uur (GOW30).

De investering voor aanpassing van de verkeerssituatie (variant 2A) is globaal geraamd en bedraagt ca. € 132.000,-. De daarbij horende kapitaallasten bedragen € 8.580,- per jaar.
NB: De doortrekking van de GOW30 tot aan de Jan van Galenstraat biedt onvoldoende meerwaarde om de extra kosten te rechtvaardigen.

Het college van B&W kan zich vinden in de analyse en het advies met oplossingsrichting. In het licht van de financiële situatie en de noodzaak te bezuinigen acht het college van B&W de huidige verkeerssituatie voldoende verkeersveilig en is van mening dat een aanpassing van de kruising op korte termijn niet noodzakelijk is.

Eerdere besluiten

Datum	**Korte omschrijving eerder genomen besluit (vermeld zo mogelijk het zaaknummer/documentnummer)**
28-03-2024	Raad roept in een motie het college op om de verkeersveiligheid te onderzoeken op de kruising Mr. Van Coothstraat-Ruijterstraat te Druten.
16-04-2024	College B&W besluit via de perspectiefnota 2024 de raad voor te stellen om in 2024 incidenteel € 15.000 beschikbaar te stellen, voor het onderzoek naar de verkeersveiligheid op de kruising Mr. Van Coothstraat-Ruijterstraat te Druten.
04-07-2024	Raad besluit bij perspectiefnota € 15.000 beschikbaar te stellen voor het onderzoek.

Toelichting

Onderzoek verkeersveiligheid
Uw raad heeft op 28 maart 2024 in een motie opgeroepen om de verkeersveiligheid van het kruispunt Mr. Van Coothstraat - De Ruijterstraat te onderzoeken. De middelen voor het onderzoeksbudget van € 15.000 zijn bij de behandeling van de perspectiefnota 2024 beschikbaar gesteld.

Wij hebben een gerenommeerd verkeerskundig adviesbureau gevraagd het onderzoek uit te voeren en de bevindingen vast te leggen in een notitie. Deze notitie treft u als bijlage aan.

Onderzoek
In het verkeersonderzoek zijn de volgende drie onderzoeksmethoden toegepast:
- Er is een schouw uitgevoerd van de infrastructuur en het verkeersgedrag in de bestaande situatie volgens de systematiek van de verkeersveiligheidsaudit;
- Tijdens de schouw is een conflictobservatie uitgevoerd volgens de methode DOCTOR;
- Er is een enquête uitgevoerd onder de gebruikers van het kruispunt.

Uit de schouw komen aandachtspunten en mogelijke oplossingsrichtingen die samen met de bevindingen uit de conflictobservatie en de resultaten van de enquête geanalyseerd zijn.

Uit de conflictobservatie volgen twee opvallende groepen conflicten:
- Conflicten die te maken te hebben met de nadering van het autoverkeer uit het noorden. Door te weinig anticipatie bij de nadering van het kruispunt is de passeersnelheid vooral vanuit het noorden en het zuiden te hoog en ontstaan conflicten bij ontmoetingen met de verkeersdeelnemers die uit het westen respectievelijk het noorden naderen, vooral op de wat rustigere momenten.
- Bij grotere drukte ontstaat een meer rommelige situatie waarbij conflicten ontstaan waarbij het twijfelende of onverwachte gedrag van de fietsers de aanleiding is.

Uit de enquête blijkt dat de verkeersveiligheid als slecht ervaren wordt.
- Gebruikers geven de verkeersveiligheid in grote meerderheid een onvoldoende. De beoordeling door fietsers is nog slechter dan onder de automobilisten en onder de fietsers die met kinderen fietsen nog slechter dan onder de fietsers die dat niet doen.
- De snelheid en de intensiteit van het autoverkeer worden daarbij slechter beoordeeld dan de (on)overzichtelijkheid en oversteekbaarheid.

Analyse
Uit de enquête onder gebruikers van het kruispunt volgt een opvallend negatief oordeel over het kruispunt. Gebruikers en vooral fietsers en daarbinnen vooral fietsers die met kinderen fietsen vinden het kruispunt onveilig. De beleefde intensiteit en snelheid van het autoverkeer dragen hier vooral aan bij en in minder mate de onoverzichtelijkheid en de oversteekbaarheid. Ook de hoge response (613 deelnemers) is een teken dat de situatie als onveilig wordt beleefd.

De bevindingen uit de schouw en de conflictobservatie zijn echter relatief beperkt in ernst en aantal. De schouw en conflictobservatie laten echter wel zien dat als gevolg van de rijsnelheid van het gemotoriseerde verkeer op de wat rustigere momenten en de complexiteit op de drukkere momenten conflicten ontstaan.

Dit verklaart echter niet direct de lage beoordeling van de gebruikers.
De onveiligheid van het kruispunt is dus subjectief groter dan uit de gegevens volgt.

Conclusie
Al met al is er dus reden om te verkennen of er (effectieve) maatregelen mogelijk zijn die vanuit het voorkomen van objectieve verkeersonveiligheid maar ook vanuit subjectieve verkeersonveiligheid als doel op zich soelaas bieden.

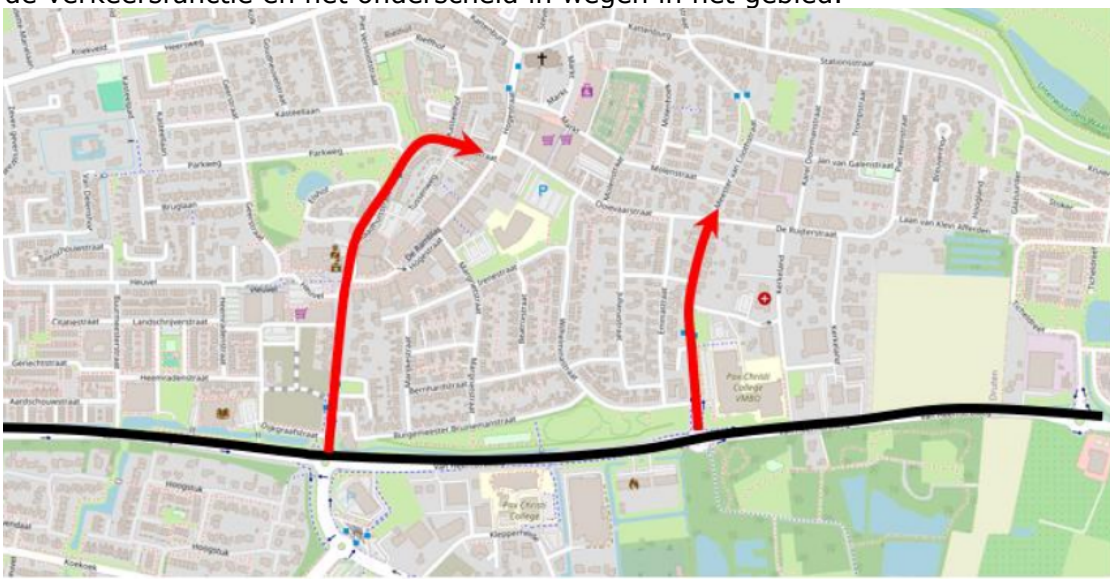
Verkenning mogelijkheden maatregelen
Subjectieve veiligheid is slechts in beperkte mate een goede voorspeller van objectieve veiligheid. Wat onveilig voelt, is niet altijd in dezelfde mate werkelijk onveilig. Dat lijkt hier ook aan de hand. Hoewel de aard van de beleefde knelpunten overeenkomen, wordt de ernst en omvang in de schouw en conflict-observatie niet bevestigd.
Dit betekent overigens niet dat er geen aanleiding kan zijn om maatregelen te treffen voor knelpunten die effectief kunnen worden aangepakt.

Er zijn twee manieren om hier naar te kijken.

1. Uit beide analyses volgt de snelheid waarmee gemotoriseerd verkeer vanuit het zuiden maar vooral vanuit het noorden het kruispunt relatief hoog is en te hoog wordt gevonden. Een effectieve maatregel zou daarom kunnen zijn om de snelheid vanuit het noorden en eventueel het zuiden te beperken.
   Bij het toepassen van verticale snelheidsremmers is het voorkomen van trillingen aan de omliggende woningen een belangrijk aandachtspunt.

2. Een alternatieve insteek zou kunnen zijn om niet zozeer in te grijpen in de snelheid, maar de afwikkeling op het kruispunt te vereenvoudigen. Een logische insteek zou dan zijn om de Meester van Coothstraat ‘op te waarderen’ tot GOW30, waarna de voorrang kan worden geregeld ten gunste van deze tak, wat aansluit bij het intensiteits- en snelheidsbeeld, eventueel aangevuld met een oversteekvoorziening.

   Een heel netwerk van GOW30 voor Druten – Noord lijkt gezien de beperkte verkeersfunctie van de straat aan de noordzijde een te zware maatregel, maar een structuur met twee inprikkers vanaf de Van Heemstraweg sluit goed aan bij de verkeersfunctie en het onderscheid in wegen in het gebied.



Beide varianten zijn uitgewerkt en geraamd.
Daarbij is bij variant 1 uitgegaan van behoud huidige functie als erftoegangsweg (ETW30) met een gelijkwaardige kruispunt en een gemengd profiel zonder fietsvoorzieningen.

Bij variant 2 is bij het ontwerp uitgegaan van de elementen die passen bij de inrichtingskenmerken voor GOW30, waarbij de Mr. van Coothstraat vanaf de Van Heemstraweg tot en met de kruising met de Ruijterstraat-Ooievaarstraat voorrang heeft. Variant 2 kent een 2A en een 2B-variant. Het verschil zit in de lengte van de GOW30. Bij variant 2B loopt de GOW30 status door tot en met de kruising met de Jan van Galenstraat.

Afweging varianten
Met een keuze voor ETW30 wordt ingezet op een lagere snelheid en een kleiner kruispuntoppervlak waardoor de oversteekbaarheid verbeterd en de complexiteit wordt beperkt. Om dit te bereiken zijn extra snelheid remmende maatregelen nodig.
De ingetekende bus vriendelijke drempels zijn bij de beperkte breedte van de rijbaan erg hinderlijk voor fietsverkeer.

Bij een GOW30 wordt gekozen voor voorrang op het kruispunt. Dit betekent wel dat de rijsnelheid mogelijk naar verwachting beperkt hoger wordt, maar de situatie wordt wel veel minder complex. Met het verkleinen van het kruispuntoppervlak en het toevoegen van een zebra wordt de oversteekbaarheid sterk verbeterd. Een GOW30 past ook goed bij de opbouw van het netwerk van Druten.

Met het doortrekken van de GOW30 tot aan de Jan van Galenstraat wordt het kruispunt van de Molenstraat iets duidelijker, maar nemen de kosten ook toe.

In alle varianten neemt de ruimte voor de auto tegelijkertijd af (door het verkleinen van het kruispuntvlak) en toe door het opheffen van parkeren aan het begin van de Ruijterstraat. Dit gaat in alle varianten wel ten koste van de parkeercapaciteit.

Raming kosten
Qua kosten is de GOW30 aanpassing bijna tweemaal zo duur dan de aanpassing van het kruispunt als ETW30. De verlengde GOW30 is zelfs meer dan driemaal zo duur.

	Kostenindicatie	-20%	+20%	Kapitaallasten/jaar
Variant 1 ETW30	€ 50.000	€ 40.000	€ 60.000	€ 2.600 - € 3.900
Variant 2A GOW30	€ 110.000	€ 88.000	€ 132.000	€ 5.720 - € 8.580
Variant 2B GOW30	€ 190.000	€ 160.000	€ 228.000	€ 10.400 - € 14.820

Advies
Al met al biedt de variant 2A (GOW30) naar ons oordeel de beste manier om de subjectieve en objectieve verkeersveiligheid te verbeteren, zonder hinder voor doorgaande fietsers en kans op trillingen. De doortrekking tot aan de Jan van Galenstraat biedt onvoldoende meerwaarde om de extra kosten te rechtvaardigen.

Gevolgen
Uit het onderzoek blijkt dat de huidige verkeerssituatie objectief veilig is maar subjectief als zeer onveilig ervaren wordt. De beste mogelijkheid om de subjectieve en objectieve verkeersveiligheid te verbeteren, biedt de variant (2A) met de herinrichting van de Mr. van Coothstraat als gebiedsontsluitingsweg 30km/uur (GOW30), vanaf de Van Heemstraweg tot en met de kruising met de Ruijterstraat.

De investering voor aanpassing van de verkeerssituatie (variant 2A) is globaal geraamd en bedraagt ca. € 132.000. De daarbij horende kapitaallasten bedragen € 8.580/per jaar. NB: De doortrekking van de GOW30 tot aan de Jan van Galenstraat biedt o.i. onvoldoende meerwaarde om de extra kosten te rechtvaardigen.

Het college van B&W kan zich vinden in de analyse met oplossingsrichting variant 2A. In het licht van de financiële situatie en de noodzaak te bezuinigen, acht het college van B&W de huidige verkeerssituatie voldoende verkeersveilig en is van mening dat een aanpassing van de kruising op korte termijn niet noodzakelijk is.

Communicatie
Met betrekking tot deze informatienota is er geen aanvullende communicatie nodig. Indien de gemeenteraad, naar aanleiding van de resultaten van dit onderzoek, ervoor zou kiezen voor een aanpassing van de verkeersituatie dan zijn er wel communicatie momenten. Voor de aanpassing met variant 2A naar een gebiedsontsluitingsweg dient een verkeersbesluit genomen en gepubliceerd te worden. En bij de uitvoering van de werkzaamheden kan er sprake zijn van hinder en/of zelfs een gehele of gedeeltelijke afsluiting van wegvakken, waarover uiteraard gecommuniceerd dient te worden.

Uitvoering of Vervolgstappen
Met deze informatienota wordt de raad geïnformeerd over de resultaten van het onderzoek naar de verkeersveiligheid op de kruising Mr. van Coothstraat Druten. Het advies geeft aan dat de variant 2A (GOW30) de beste manier biedt om de subjectieve en objectieve verkeersveiligheid te verbeteren, zonder hinder voor doorgaande fietsers en kans op trillingen.

Indien de gemeenteraad, naar aanleiding van de resultaten van dit onderzoek, ervoor zou kiezen voor een aanpassing van de verkeersituatie dan is er een krediet nodig voor de planvoorbereiding en realisatie van het werk. Het globale schetsontwerp met raming geeft een goede indicatie van de benodigde investering met een marge van +/- 20%. Deze marge is nodig omdat er nog veel onbekend is en aannames gedaan zijn.

Een accurate raming kan pas gemaakt worden tijdens de planvoorbereiding. Het globale schetsontwerp dient nader uitgewerkt te worden naar een voorlopig ontwerp en definitief ontwerp en aanbesteding gereed gemaakt te worden. Aanvullend civieltechnisch onderzoek aan de hand van een digitale inmeting, een opname ter plaatste, onderzoek naar de ligging van kabels en leidingen, het beoordelen kwaliteit materialen op herbruikbaarheid en eventueel teerhoudendheid van het asfalt, het maken van een bestek en aanbestedingsleidraad, opstellen en publiceren verkeersbesluit enz.

Geheimhouding:
Niet van toepassing.