



gemeente
Barneveld

Zaaknr. 1103246

Collegevoorstel

Onderwerp:

Verkeersveiligheid Burg. Kuntzelaan

Gevraagde beslissing:

1. Instemmen met de aanvullende maatregelen bij de oversteek Nieuwstraat.

Raad

- ☒ Ter kennisname naar de raad
Nummer beleidsproduct: 231
☐ Op overzicht Bestaand beleid (website)

Datum: 28 februari 2019 Steller: D.A. de Graaf

Afd: Team Verkeer en Water

Aantal bijlagen 2

Afd.hoofd: Portefeuillehouder P.J.T. van Daalen

Openbaarheid

Besluit (voorblad) openbaar: ☒ Ja ☐ Nee, zie besispunt :
Groentje openbaar: ☒ Ja ☐ Nee, zie besispunt :
Bijlagen openbaar: ☒ Ja ☐ Nee, vermelden op bijlage

	Akkoord	Bespreken	Aantekeningen
Secretaris			
Burgemeester			
Wethouder A. de Kruijf			
Wethouder P.J.T. van Daalen			
Wethouder A.H. van de Burgwal			
Wethouder D. J. Dorrestijn-Taal			

Beslissing burgemeester en wethouders :

12 MAART 2019

Conform Advies

Nummer op besluitenlijst:

11/06

1. Inleiding

In 2017 is de Burg. Kuntzelaan aangepast. Aanleiding voor deze aanpassing is een verzoek van de gemeenteraad in 2014 om een onderzoek uit te voeren naar het verbeteren van de verkeersveiligheid voor fietsers op de Burg. Kuntzelaan. De raad is in februari 2015 geïnformeerd over de uitkomst van het onderzoek voor verbetering van de 4 oversteeklocaties. Tijdens de commissie Samenleving in maart 2015 is het plan omarmd en verzocht het ontwerp aan te vullen met een aantal wensen zoals het instellen van 30 km/uur op het hele traject en een tweerichtingenfietspad tussen station en Wilhelminastraat. Daarnaast was de verharding van de Burg. Kuntzelaan aan grootschalig onderhoud toe.

De uitkomsten van het onderzoek, de wensen van de raad en het grootschalige onderhoud zijn samengevoegd en hebben geleid tot een totaalplan. De nieuwe verkeerssituatie is nu ca. een jaar in werking. Tijdens deze periode zijn vanuit de samenleving en raad veel signalen binnengekomen en vragen gesteld over de nieuwe situatie. Met name de oversteek bij de Nieuwstraat wordt genoemd.

Na oplevering van de nieuwe situatie zijn ten opzichte van het ontwerp een aantal aanvullende maatregelen uitgevoerd om de verkeersveiligheid te verbeteren. Ondanks de aanvullende maatregelen is er sprake van (een gevoel van) onveiligheid. Gezien de vele reacties die de herinrichting teweeg heeft gebracht is een verkeerskundig adviesbureau gevraagd om een onafhankelijke analyse van de inrichting en verkeersveiligheid uit te voeren. Het onderzoek heeft zich gericht op de oversteek bij de Nieuwstraat en het omliggende gebied.

Uit de analyse van de oversteek bij de Nieuwstraat blijkt dat er sprake is van verkeersonveiligheid. Daarbij worden mogelijke maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid aangegeven. Rekening houdend met de in het rapport genoemde aanbeveling wordt voorgesteld onderstaande maatregelen te nemen:

- De snelheid verlagen door middel van (tijdelijke) mobiele drempels;
- De snelheid op de Burg. Kuntzelaan verlagen door intensivering handhaving en inzet snelheidsdisplays;
- Het onmogelijk maken van direct doorfietsen van de Schaepsmarkt naar de fietsoversteek en andersom;
- Het verbeteren van de verlichting op/nabij de oversteek Nieuwstraat;
- Het beter geleiden van de voetgangersstromen tussen de oversteek en het spoor.

De maatregelen worden in bijgevoegde notitie nader toegelicht.

2. Beoogd effect

a) Meetbaar effect

Verbetering van de verkeersveiligheid.

b) Maatschappelijk effect

Er wordt gehoor gegeven aan de reacties over de verkeersveiligheid na de herinrichting.

3. Argumenten

- Door de plaatsing van mobiele drempels wordt de snelheid verlaagd (waardoor de impact in het geval van een aanrijding afneemt), maar wordt ook extra attentie gegeven aan de oversteek. Tijdens de evaluatie van de gehele Burg. Kuntzelaan wordt o.a. beoordeeld of de drempels worden gehandhaafd.
- Door direct doorfietsen van de Schaepsmarkt naar de fietsoversteek te voorkomen heeft autoverkeer beter de mogelijkheid om te anticiperen op overstekende fietsers vanuit die richting;
- Door het verbeteren van de verlichting op/nabij de oversteek zijn overstekende fietsers en voetgangers tijdens donkere momenten beter zichtbaar;
- Door het beter geleiden van de voetgangersstromen tussen de oversteek en het spoor worden conflicten met fietsers voorkomen en het zorgt ervoor dat voetgangers het daarvoor bedoelde zebrapad nemen om de Burg. Kuntzelaan over te steken.

4. Kanttekeningen

- Extra drempels kunnen zorgen voor trillings- en/of geluidsoverlast en minder comfort voor het busvervoer. Daartegenover staat dat de toe te passen drempels relatief eenvoudig te verwijderen zijn indien de overlast niet opweegt tegen de verbetering van de verkeersveiligheid. Tijdens de evaluatie van de gehele Burg. Kuntzelaan wordt o.a. beoordeeld of de drempels worden gehandhaafd.

- Bij de handhaving op snelheid zijn we als gemeente afhankelijk van de capaciteit en prioriteiten van de politie.

5. Financiën

De kosten voor uitvoering van de maatregelen worden gedekt uit het restant van het krediet 'Herinrichting Burg. Kuntzelaan'.

6. Uitvoering

Op korte termijn (maart/april 2019) worden de maatregelen zoals genoemd in hoofdstuk 5 voorbereid, de benodigde materialen besteld en afspraken gemaakt met de politie. Uitvoering van de maatregelen kan plaatsvinden nadat de voorbereiding is afgerond, naar verwachting in mei 2019. Mogelijk worden de maatregelen gefaseerd uitgevoerd.

Evaluatie

In juni 2019 wordt de nieuwe inrichting van de Burg. Kuntzelaan geëvalueerd. De aanvullende maatregelen worden in deze evaluatie meegenomen. Bij de evaluatie wordt onder andere de verkeersintensiteit gemeten nadat de Harselaartunnel is opengesteld en het autoverkeer zich aan deze situatie heeft aangepast.

7. Bijlagen

1. Rapportage 'analyse verkeersveiligheid oversteek Burgemeester Kuntzelaan, Megaborn, 21 februari 2019'
2. Notitie 'Verkeersveiligheid Burg. Kuntzelaan, gemeente Barneveld, februari 2019'.



Advies

Engineering

Realisatie

Management

Analyse verkeersveiligheid oversteek Burgemeester Kuntzelaan



Analyse verkeersveiligheid oversteek Burgemeester Kuntzelaan

Status	Definitief	Opdrachtgever	Gemeente Barneveld
Kenmerk	GBv1805	Contactpersoon	Dhr. D.A. de Graaf
Versie	2		
Datum	21 februari 2019		

Opdrachtnemer	Megaborn Traffic Development
Opgesteld door	J.Q. van Wijngaarden BSc
Gecontroleerd door	ir. H.A. van de Langemheen

Inhoudsopgave

1	Inleiding	2
1.1	Aanleiding	2
1.2	Vraagstelling	2
1.3	Scope	3
2	Analyse verkeersveiligheid huidige situatie	4
2.1	Functie	4
2.2	Inrichting	4
2.3	Gebruik.....	8
2.4	Objectieve verkeersveiligheid	11
2.5	Subjectieve verkeersveiligheid.....	11
2.6	Beoordeling verkeersveiligheid in relatie tot de nieuwe inrichting	12
3	Mogelijke maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid	13
3.1	Snelheid autoverkeer verlagen	13
3.2	Snelheid fietsverkeer verlagen	13
3.3	Verminderen verkeersintensiteit op de Burgemeester Kuntzelaan	13
3.4	Verkeerslichten in de spitsuren.....	14
3.5	Het vergroten van de afstand tussen rijbaan en fietspaden.....	14
3.6	Verbeteren bebording, markering en verlichting.....	14
3.7	Omdraaien voorrang	15
3.8	Afsluiten Schaepsmarkt voor fietsverkeer	15
3.9	Loop- en fietsroutes beter geleiden	17
4	Conclusies en aanbevelingen	19

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De Burgemeester Kuntzelaan in Barneveld is in het afgelopen jaar heringericht, waarbij de oversteekplaatsen zijn aangepast. Overstekende voetgangers en fietsers hebben voorrang op het autoverkeer gekregen. Verschillende weggebruikers ervaren de nieuwe situatie ter hoogte van de Schaepsmarkt als onveilig of onoverzichtelijk (zie figuur 1). Volgens de informatie van de gemeente vinden automobilisten deze situatie lastig te overzien doordat overstekende fietsers uit diverse richtingen komen aanrijden. Behalve de oversteek over de rijbaan wordt ook het toeleidende fietspad vanaf de spoorwegovergang als onveilig ervaren. Fietsers en voetgangers kruisen elkaar hier, waarbij veel voetgangers schuin het fietspad oversteken.



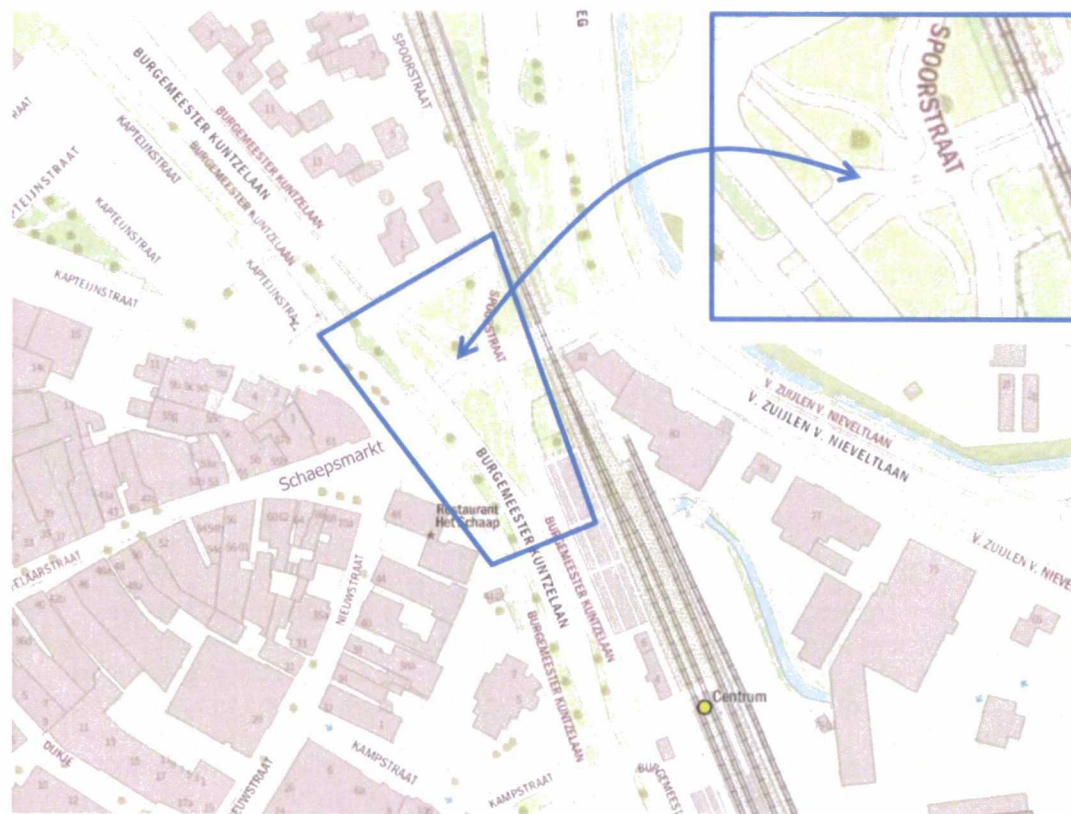
Figuur 1: De huidige situatie van de oversteeklocatie.

1.2 Vraagstelling

De gemeente Barneveld wenst inzicht in de verkeersveiligheid van de huidige situatie. De gemeente heeft daarvoor aan Megaborn gevraagd om de verkeersveiligheid te toetsen van de oversteeklocatie en de aanliggende wegvakken. De vraag is om een beoordeling te geven van de verkeersveiligheid van de nieuwe weginrichting, waarbij ook de beleving van de weggebruikers in ogenschouw wordt genomen.

1.3 Scope

Tot de scope behoort de oversteeklocatie en de toeleidende wegvakken van de Burgemeester Kuntzelaan en het fietspad tot aan de spoorlijn. De scope van het onderzoek is weergegeven in figuur 2.



Figuur 2: De scope van het onderzoek

2 Analyse verkeersveiligheid huidige situatie

De huidige situatie van de oversteeklocatie over de rijbaan en het toeleidende fietspad vanaf de spoorwegovergang is in beeld gebracht op basis van een locatieschouw, verkeersgegevens en ongevalgegevens. Met behulp van deze informatie is de verkeersveiligheid beoordeeld. Vanuit de principes van Duurzaam Veilig is het belangrijk dat de weg - inclusief oversteek en fietspaden herkenbaar is ingericht, waarbij de vorm (inrichting) en het gebruik van de weg in overeenstemming moeten zijn met de verkeerskundige functie van deze weg.

2.1 Functie

Gemotoriseerd verkeer

De Burgemeester Kuntzelaan fungeert in de huidige situatie als een ontsluitingsweg rond het centrum van Barneveld, die een deel van dit centrum ontsluit. Daarnaast vormt de weg ook een noord-zuid verbinding door Barneveld en is het een belangrijke toegangsweg naar het station Barneveld. In het gemeentelijk verkeer- en vervoersplan (GVVP)¹ is beschreven dat de huidige centrumring - waar de Burgemeester Kuntzelaan onderdeel van is - een verblijfsgebied is en dat op deze route doorgaand verkeer wordt ontmoedigd, maar met behoud van een goede bereikbaarheid van bestemmingsverkeer. Ook is in het GVVP beschreven dat voetgangers en fietsers voorrang krijgen op het autoverkeer waar mogelijk. De voorrangswijziging is met de recente herinrichting uitgevoerd.

Fietsers en voetgangers

Ter hoogte van Schaepsmarkt ligt een oversteek voor fietsers en voetgangers in de Burgemeester Kuntzelaan. Hier vinden veel oversteekbewegingen van zowel fietsers als voetgangers plaats. De oversteek maakt onderdeel uit van een 'doorfietsroute' in het hoofdfietsnetwerk van Gelderland² en vormt vanwege de locatie van de spoorwegovergang een belangrijke verbinding tussen oostelijk en westelijk Barneveld (inclusief centrum). In het GVVP is deze route aangeduid als onderdeel van het hoofdfietsnetwerk. Regionaal gezien verbindt een 'doorfietsroute' dorpen, steden en belangrijke functies en is een 'doorfietsroute' een iets minder drukke fietsroute dan een 'snelle fietsroute'. Een goede doorstroming staat centraal. Indirect sluit de oversteek voor voetgangers en fietsers aan op de Stationsweg, Spoorstraat en Schaepsmarkt. De laatste genoemde locatie is een plein in het centrumgebied, dat is aangewezen als voetgangersgebied waarin ook gefietst mag worden. Voetgangers vanuit het centrum naar het station, het Schaffelaarsebos en parkeerplaats De Vetkamp (en andersom) maken gebruik van de oversteeklocatie.

2.2 Inrichting

Rijbaan

Er zijn diverse uitritten van percelen die op de Burgemeester Kuntzelaan uitkomen. Ook sluiten verschillende zijwegen op deze weg aan, waarbij de voorrang is geregeld met bebording en markering. De maximum toegestane snelheid op het grootste deel van deze weg is 30 km/uur. Met bebording is per wegvak het snelheidsregime van 30 km/uur aangegeven. Het is geen 30 km/uur zone zoals in woonwijken gebruikelijk is.

De oversteeklocatie en het fietspad vanaf de spoorwegovergang is afgelopen jaar heringericht. De rijbaan van de Burgemeester Kuntzelaan is ter plaatse van de oversteeklocatie ingericht met asfalt, asstreep en gescheiden rijstroken. Naast de rijbaan zijn vrijliggende fietsvoorzieningen aanwezig. De hierboven beschreven inrichting van de rijbaan is niet in lijn met de gewenste inrichting van een verblijfsgebied en met de maximumsnelheid van 30 km/uur. Deze inrichting past bij een weg met een (gebieds)ontsluitingsfunctie.

¹ Gemeente Barneveld (2017): *Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan Barneveld*

² Royal HaskoningDHV (2017): *Rapport Hoofdfietsnet Gelderland, technische uitwerking*

Vorrang

Het autoverkeer moet ter hoogte van de oversteeklocatie fietsers en voetgangers voorrang verlenen. In de huidige situatie ligt er een zebrapad in combinatie met een fietsoversteek in de vorrang. De aanwezigheid van een zebrapad bij de huidige gemeten verkeersintensiteiten (6.650 motorvoertuigen per weekdag in 2018) past bij de richtlijn voor het toepassen van een zebrapad³. Deze zelfde richtlijn pleit voor een eenduidige voorrangssituatie voor fietser en voetganger bij gecombineerde oversteeken. De aanwezige voorrangssituatie sluit in theorie aan bij de richtlijn. In deze specifieke situatie zorgen de korte afstanden van de fietspaden tot de oversteek en de diverse rijrichtingen van het fietsverkeer voor een bijzondere situatie.

Er zit een kleine ruimte tussen de fietsoversteek en het zebrapad. Deze ruimte is niet voldoende om een auto op te stellen. Het is daardoor niet mogelijk dat een auto de oversteek gefaseerd kan passeren.

Plateau

De oversteek ligt op een verhoogd plateau. In principe is dat een goede maatregel om de verkeersveiligheid van de oversteek te bevorderen. Uit onderzoek is gebleken dat de gemiddelde naderingssnelheid bij een plateau lager is dan bij een oversteekplaats zonder plateau, wat tot een veiliger situatie leidt.⁴ De flauwe helling van het plateau lijkt niet te voldoen aan de richtlijn voor 30 km/uur, hoewel dit volgens de plannen wel de bedoeling was. Dit zorgt ervoor dat het verkeer minder wordt afgeremd ter hoogte van de oversteek.

Bebording en markering

Aan beide zijden van de oversteek staan attentiepalen met de borden L02 (voetgangers oversteekplaats) en B06 (verleen voorrang), waarmee automobilisten worden gewaarschuwd voor de naderende situatie (zie figuur 3). De aanwezige borden zijn niet geheel conform de richtlijn: de RVV-borden op deze locatie zijn kleiner dan is voorgeschreven. Het gele achterschild heeft een andere kleur geel dan het gebruikelijke, fluoriserende geel.



Figuur 3: Attentieverhogende borden en onduidelijk deel van asfalt

Bij het bestuderen van de nieuwe inrichting valt op dat de verharding tussen het zebrapad en de haaiantanden aan de zuidzijde van de oversteek een andere kleur heeft. Dit komt door een aangebrachte demarkeering (zie ook figuur 3). Hoewel dit naar verwachting niet de belangrijkste oorzaak van verkeersonveiligheid is, komt dit de duidelijkheid van de haaiantanden niet ten goede.

Ter plaatse van de oversteek is een maximumsnelheid van 30 km/uur aangegeven met borden. Deze borden zijn dichtbij de oversteeklocatie geplaatst, wat zorgt voor een relatie

³ Leur, de J. en Wildenburg, F. (2011). *Wanneer wel een zebra, wanneer niet. Bijdrage aan het Nationaal Verkeerskundecongres 2011*

⁴ CROW (2006). *Veilig oversteken? Vanzelfsprekend!*

tussen de lagere maximumsnelheid en de gevarenlocatie. Er zijn geen richtlijn voor de plaatsingsafstand van dit bord tot het actiepoint. Op zich staan de borden goed gesitueerd, maar aangezien er langs dit wegvak van de Burgemeester Kuntzelaan meerdere borden aanwezig zijn, is de opvallendheid niet bijzonder groot. Figuur 4 laat deze situatie zien.



Figuur 4: 30 km/uur borden voor de oversteeklocatie

Verlichting

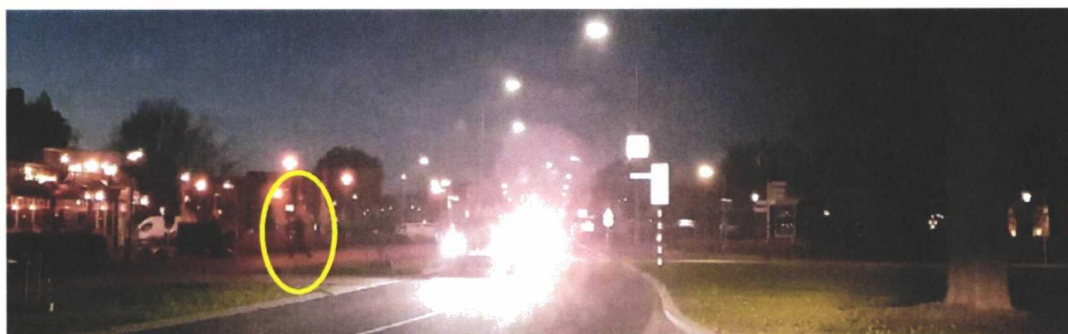
De oversteek en de fietspaden zijn voorzien van verlichting. Uit de meldingen die de gemeente heeft ontvangen, is naar voren gekomen dat voetgangers in het donker slecht zichtbaar zijn. Tijdens de schouw is dit bekeken en het lijkt erop dat het er aan de zijde van het centrum een 'donker stukje' is in de looproute. De voetgangers aan de spoorzijde zijn goed te zien, maar enkele voetgangers aan de centrumzijde vallen niet goed op. Daarbij komt dat het vele licht op de oversteek en met name ook van tegemoetkomende voertuigen, het zicht op de aankomende voetganger beperken. Dit is te zien in de figuren 5, 6 en 7.



Figuur 5: voetgangers vanaf de spoorzijde zijn waarneembaar



Figuur 6: op deze locatie aan de centrumzijde loopt een voetganger in een donker gedeelte, waardoor deze nauwelijks te zien is



Figuur 7: het licht op de oversteek – van het tegemoetkomende verkeer – en daarnaast de voetganger die nadert vanaf het centrum

Omgeving van de oversteek

Ter hoogte van de ingang naar voetgangersgebied liggen betonnen 'ziteieren' om het voetgangersgebied af te bakenen. De eieren zijn zodanig gesitueerd dat de fietsers in de richting van de fietsoversteek worden geleid, om daarmee te voorkomen dat ze oversteken bij het zebrapad (zie figuur 8).

Aan de oostzijde van de oversteek ligt een kruising van fietspaden (zie figuur 9). Op gedeelten van het fietspad nabij de overweg zijn middengeleiders in het fietspad aangebracht, die de fietsers naar hun eigen weghelft geleiden. De voorrang tussen de fietspaden onderling is niet geregeld. Deze voorrangssituatie sluit aan bij de richtlijn die zegt dat bij een kruispunt van twee solitaire fietspaden gelijkwaardigheid het uitgangspunt is⁵.



Figuur 8 (links): Ziteieren tussen Schaepsmarkt en de oversteek

Figuur 9 (rechts): De kruising van fietspaden nabij de spoorwegovergang

Afstand en zicht tussen gemotoriseerd en fietsverkeer

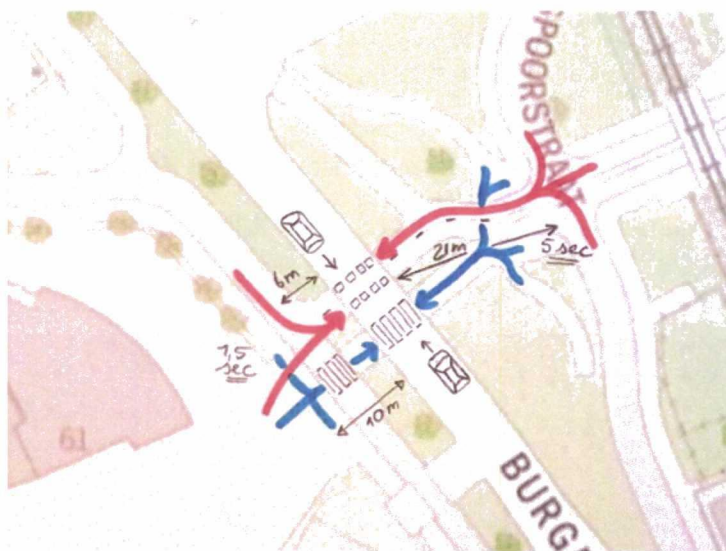
Het valt op dat de fietspaden dicht langs de oversteeklocatie met de Burgemeester Kuntzelaan liggen (zie figuur 10). Dit is met name het geval bij het fietspad aan de centrumzijde van de weg. Hier zit 4,5 meter tussen fietspad en rijbaan. Bij een snelheid van de fietser bij een oversteek van circa 10 km/uur is een fietser vanaf het westelijk gelegen fietspad binnen 2 seconden bij de oversteek. In de praktijk rijden er ook fietsers met een hogere snelheid naar de oversteek en zijn ze dus binnen nóg kortere tijd op de oversteek. Bovendien komen de fietsers vanuit het centrum vanuit een richting die niet goed zichtbaar is vanaf de rijbaan. Fietsers uit deze richting komen daardoor vrij plotseling in het zicht van de automobilisten.

Automobilisten die de oversteek naderen met een snelheid van 30 km/uur (8,33 meter per seconde), hebben een remweg van 8 meter (oftewel ca. 1 seconde) om tot stilstand te komen. Met één seconde reactietijd daarbij opgeteld, heeft de automobilist dus (minimaal) 2 seconden nodig om op tijd te kunnen stoppen om voorrang te verlenen. De automobilist moet

⁵ CROW (2016). *Ontwerpwijzer fietsverkeer*

de kruisende fietser of voetganger dus minimaal 2 seconden van tevoren kunnen waarnemen om veilig te stoppen voor de oversteek. Aangezien de fietsers gezien de korte afstand tussen het fietspad en de rijbaan binnen 2 seconden op de oversteek rijden, kan het voorkomen dat de automobilist de fietser te laat waarneemt om veilig en op tijd te kunnen stoppen. Bij de schouw van de situatie is verschillende keren waargenomen dat auto's hard moesten remmen om nog voor de oversteek stil te staan.

Volgens de 'Ontwerpwijzer fietsverkeer'⁶ hebben fietsers voor het oprijden van de kruising 50 meter uitzicht op de rijbaan nodig om te kunnen inschatten of ze kunnen oversteken (zie figuur 10 en 11). Voordat de fietsers de kruising oprijden, is deze afstand van de rijbaan te overzien. Het overzicht voor het fietsverkeer is daarmee voldoende, maar de rijtijd van een fietser die vanuit het centrum komt – vanaf het moment dat deze het plein verlaat ter hoogte van de eieren totdat hij bij de oversteek is – is zo kort dat er weinig tijd is om goed uit te kijken. Daarnaast is het voor de fietser die vanaf de zijde van de Kapteijnstraat komt lastig om achterom te kijken naar het verkeer op de Burgemeester Kuntzelaan.



Figuur 10: Overzicht van voet- (rood) en fietsrichtingen (blauw) met afstanden en tijden

oversteeklengte (m)	oversteektijd (s)	Benodigd oprijzicht (m)			
		30 km/h	50 km/h	70 km/h	80 km/h
40	4.2	45	100	180	205
50	4.5	45	105	185	210
60	4.9	50	110	190	220
70	5.1	50	115	200	225
80	5.5	55	120	205	235

Figuur 11: Benodigd oprijzicht bij verschillende oversteeklengtes en naderingssnelheden van het kruisende autoverkeer.⁷

2.3 Gebruik

Uit het gedane onderzoek blijkt dat de oversteeklocatie en het toeleidende fietspad vanaf de spoorwegovergang niet door iedereen op dezelfde manier wordt gebruikt. Zo valt op dat enkele voetgangers vanaf de spoorwegovergang naar het centrum toe (oost naar west), niet over het voetpad, maar via het fietspad lopen (zie figuur 12).

Opvallend is dat auto's elkaar soms 'volgen' bij de oversteek (zie figuur 13): bestuurders rijden dicht achter hun voorganger wanneer deze de oversteekplaats passeert, waarbij het de vraag is of ze zelf goed hebben gezien dat er geen fietsers en voetgangers aankomen.

⁶ CROW (2016). *Ontwerpwijzer fietsverkeer*

⁷ CROW (2016). *Ontwerpwijzer fietsverkeer*

Vanwege de gecombineerde oversteek en de fietspaden dichtbij de oversteeklocatie kan de situatie snel veranderen.



Figuur 12: Voetgangers lopen op het fietspad



Figuur 13: Auto's 'volgen' elkaar

De dynamische en complexe situatie wordt geïllustreerd in figuur 14. Een autobestuurder heeft het overstekende verkeer niet goed overzien of ingeschat en staat op de fietsoversteek stil voor het zebrapad. Hij of zij laat de fietser en voetganger langs zijn auto gaan, maar dit leverde wel een gevaarlijke situatie op. Regelmatig is waargenomen dat auto's óp de zebra of op het fietspad stil kwamen te staan om een voetganger of fietser voor te laten gaan.



Figuur 14: De autobestuurder vóór dit voertuig staat óp de fietsoversteek stil

Een andere waargenomen gevaarlijke situatie ontstond toen een automobilist geen voorrang verleende en rakelings voor de fietser op de oversteek langs reed (zie figuur 15). Waarschijnlijk heeft het tegemoetkomend autoverkeer het zicht op de fietser belemmerd. Er was gedurende een kort moment de mogelijkheid om de fietser waar te nemen (foto 1), maar daarna wordt het zicht op de fietser belemmerd door andere auto's (foto 2 en 3), waarna de fietser 'ineens' tevoorschijn komt. In dit geval zorgt de hoeveelheid verkeer in twee richtingen voor een beperking van de zichtbaarheid van de overstekende fietsers en voetgangers.



Figuur 15: Waargenomen gevaarlijke situatie: auto vanuit de richting station (aangeduid met blauwe pijl) verleent geen voorrang aan fietser, vermoedelijk doordat zicht op fietser werd belemmerd door tegemoetkomende auto's

Gedurende de schouw viel ook op dat fietsers die - komende vanaf de Kapteijnstraat - de Burgemeester Kuntzelaan willen oversteken, lang niet allemaal het gewenste gedrag vertonen. Veel fietsers kijken niet om en steken geen hand uit. Dit kan ertoe leiden dat het verkeer niet tijdig kan anticiperen. In een artikel van de Barneveldsekrant.nl van 14 juni 2018 wordt het voorrang nemen van fietsers door de wijkagent onderkend⁸. Verder viel ook op dat - doordat het fietspad dicht op de oversteek zit - fietsers soms op de oversteek remmen voor tegemoet komende fietsers. In deze gevallen kunnen verkeersonveilige situaties ontstaan.

Verkeersintensiteit

In het voorjaar van 2018 is een verkeerstelling uitgevoerd op de Burgemeester Kuntzelaan tussen de Nairacstraat en de Kampstraat. Hieruit bleek de weg op een gemiddelde werkdag ruim 7.200 motorvoertuigen per etmaal verwerkt (zie figuur 16). Deze intensiteit ligt te hoog voor een weg met een verblijfsfunctie en past beter bij een gebiedsontsluitingsweg.

	Doorsnede		Ri Noordwest		Ri Zuidoost	
	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Etmaal (0-24u)	7239	100%	6650	100%	3235	2984
Dag (7-19u)	5639	77,9%	5195	78,1%	4004	3666
Avond (19-23u)	1261	17,4%	1126	16,9%	3128	2864
Nacht (23-7u)	340	4,7%	329	4,9%	727	641
Ochtendspits (7-9u)	679	9,4%	554	8,3%	148	161
Avondspits (16-18u)	1232	17,0%	1100	16,5%	343	284
					720	637

Barneveld

Figuur 16: Verkeersintensiteiten op de Burgemeester Kuntzelaan in voorjaar van 2018

⁸ Barneveldsekrant.nl <https://bit.ly/2DrK0mM>

Snelheid

In 2016 en 2018 is ook een snelheidsmeting uitgevoerd op hetzelfde weggedeelte. Hieruit kwam naar voren dat de maatgevende snelheid van 47 in 2016 naar 39 km/uur in 2018 is gegaan. Hierbij is gekeken naar de 'V85'. De V85 staat voor de snelheid waar 85% van het verkeer onder blijft. Aangezien de maximum snelheid 30 km/uur bedraagt, wordt er nog te hard gereden.

De snelheid van het gemotoriseerde verkeer moet ter hoogte van de oversteek laag zijn: 30 km/uur volgens de richtlijnen. In deze situatie is de helling van het plateau zodanig uitgevoerd dat de oversteek met hogere snelheid gepasseerd kan worden. Bovendien is een snelheid van 30 km/uur voor deze specifieke situatie al te hoog om – bij het waarnemen van een naderende fietser aan de westzijde van de oversteek – nog veilig op tijd stil te kunnen staan (zoals beschreven in paragraaf 2.2).

2.4 Objectieve verkeersveiligheid

In de verkeersongevallenregistratie van Viastat is één ongeval bekend sinds de nieuwe inrichting is gerealiseerd. Dit was op 13 juni 2018, waarbij een wielrenster gewond was geraakt na een aanrijding met een personenauto (zie figuur 17)⁹. De personenauto had voorrang moeten verlenen, maar zag het slachtoffer over het hoofd. De fietser is met letsel naar het ziekenhuis gebracht. In de registratie worden niet alle ongevallen opgenomen. In november is een ongeval tussen een scooter en een personenauto gebeurd¹⁰. Op basis van deze gebeurtenissen, kan niet direct worden gezegd dat er sprake is van een verkeersonveilige locatie.



Figuur 17: Ongeval ter hoogte van de oversteek op 13 juni 2018

2.5 Subjectieve verkeersveiligheid

Er zijn bij de gemeente de afgelopen tijd meerdere meldingen van weggebruikers binnengekomen met betrekking tot de verkeersveiligheid van de oversteek en het toeleidende fietspad vanaf de spoorwegovergang. De klachten gaan over het feit dat men de oversteek en kruising lastig vindt te overzien en veel verkeersdeelnemers samen komen en elkaar kruisen (zie figuur 18). Daarnaast ook dat men het gevoel heeft beperkt zicht te hebben op aankomende fietsers vanuit verschillende richtingen. "Fietzers steken zomaar linksaf de oversteek over, zonder hun hand uit te steken." Deze genoemde aspecten zijn tijdens de situatieschouw ook waargenomen. Daarbij leidde dit in meerdere situaties tot een bijna-ongeval.

⁹ Barneveldsekrant.nl (2018): *Wielrenster gewond na aanrijding op Burgemeester Kuntzelaan*

¹⁰ <https://www.asmedia.nl/nieuwsitem/322667/scootmobiel-aangereden>



Figuur 18: Fietzers en voetgangers komen vanuit veel verschillende richtingen naar de oversteek

2.6 Beoordeling verkeersveiligheid in relatie tot de nieuwe inrichting

Geconcludeerd wordt dat de functie, vorm en het gebruik van de oversteek niet in evenwicht zijn. De huidige functie van de weg is niet duidelijk: hoewel de gewenste verblijfsfunctie in het gemeentelijke beleid is vastgelegd, is deze in de praktijk nog niet duidelijk en herkenbaar aanwezig. De oversteek voldoet niet aan alle richtlijnen voor de weginrichting. Zo zijn de attentieverhogende borden niet in het gewenste formaat uitgevoerd en is de helling van het plateau niet conform de richtlijn voor een 30km/uur-plateau. Het uitzicht op naderende fietsers vanuit de Schaepsmarkt is beperkt: door de korte afstand tussen de Schaepsmarkt en de oversteek is er (te) weinig tijd om fietsers tijdig te signaleren.

De intensiteiten van het gemotoriseerde verkeer liggen te hoog voor een erftoegangsweg. Met name in de spitsperiodes kan dit tot problemen leiden. Door de hoge intensiteit van het gemotoriseerde verkeer in twee richtingen wordt het uitzicht op de oversteek verder beperkt. Auto's en fietsers hebben hierdoor weinig tijd om op elkaar te kunnen anticiperen en hierdoor kunnen verkeersonveilige situaties ontstaan.

Bij de kruising van fietspaden aan de spoorzijde is de inrichting van de fiets- en voetpaden op zich duidelijk. Het gevoel van onveiligheid wordt hier waarschijnlijk veroorzaakt door fietsers die elkaar vanuit verschillende richtingen tegenkomen in combinatie met voetgangers op verschillende plaatsen het fietspad kruisen. Hoewel er verschillende chaotische situaties zijn waargenomen, zijn er geen bijna-ongevallen gezien tijdens de schouw.

3 Mogelijke maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid

Om de verkeersveiligheid op de oversteek en het toeleidende fietspad vanaf de spoorwegovergang te verbeteren, zijn verschillende mogelijkheden beschouwd. In dit hoofdstuk worden verschillende opties voor verbetering van de verkeerssituatie beschreven.

3.1 Snelheid autoverkeer verlagen

Door de snelheid van het autoverkeer op de Burgemeester Kuntzelaan te verlagen, ontstaat er meer tijd om fietsers en voetgangers waar te kunnen nemen en wordt de kans op ernstige ongevallen verkleind. Voertuigen moeten eigenlijk voor het zebrapad en fietsoversteek stil staan. Vanuit hier oprijden geeft het hen meer overzicht. Om een lagere snelheid voor het oprijden van het plateau af te dwingen, kan de helling van het plateau worden aangepast. Als andere optie kan worden gedacht aan het toepassen van extra verkeersremmers vóór het plateau. Ook een stopgebod bij de oversteek kan worden overwogen om het verkeer te dwingen vanuit stilstand op te rijden. Mogelijk kan handhaving worden ingezet om de huidige maximumsnelheid van 30 km/uur te ondersteunen. Dit heeft meestal slechts een tijdelijk effect. Tenslotte kan de lagere snelheid van 30 km/uur worden uitgebreid richting de verkeerslichten bij de Gasthuisstraat. Het voordeel daarvan is dat het verkeer in theorie met minder hoge snelheid de oversteek nadert, maar zonder fysieke aanpassingen is het verwachte effect hiervan klein. Bijkomend voordeel van extra snelheidsremmende maatregelen op de Burgemeester Kuntzelaan is dat dit het gemeentelijk beleid om het doorgaande verkeer op de weg te weren ondersteunt. De voorkeur gaat uit naar een maatregel die het afremmen fysiek afdwingt, omdat deze het meest effectief zal zijn.

3.2 Snelheid fietsverkeer verlagen

De fietsers die vanaf de Schaepsmarkt richting de oversteek gaan, kunnen in de huidige situatie in een directe lijn richting de fietsoversteek rijden (zoals te zien is in figuur 8). Deze vormgeving is gemaakt om te voorkomen dat fietsers op het zebrapad terecht komen, maar heeft als nadeel dat fietsers met een redelijke snelheid de oversteek naderen. Om de verkeersveiligheid te verbeteren, is het gewenst om de snelheid van de naderende fietser vanuit het centrum te verlagen. Dit kan worden gedaan door de ziteieren te verplaatsen en/of andere fysieke elementen toe te passen en daarmee een fietsroute vanaf het plein richting de oversteek te creëren, die minder in één rechte lijn ligt en die de fietser dwingt om af te remmen.

3.3 Verminderen verkeersintensiteit op de Burgemeester Kuntzelaan

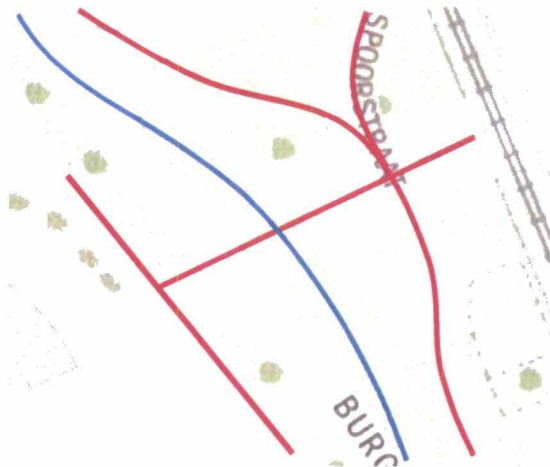
Door de verkeersintensiteit op de Burgemeester Kuntzelaan te verminderen, ontstaat meer overzicht bij het oprijden van de kruising. Voor fietsers en voetgangers verbetert de oversteekbaarheid en ontstaat een verkeersveiliger situatie. Om de verkeersintensiteit te verminderen kan worden gedacht aan het verder afwaarden door midden van het aanpassen van de weginrichting, het wijzigen van de bewegwijzering, het aanbrengen van meer snelheidsremmende maatregelen of een afsluiting voor autoverkeer waardoor de rijtijd langer wordt. De vraag is in hoeverre er een aantrekkelijke alternatieve route is. Dat is afhankelijk van de herkomst en bestemming van het verkeer dat in de huidige situatie gebruik maakt van de Burgemeester Kuntzelaan. Volgens de gemeente is er nu nog sprake van tijdelijke verkeerssituaties in verband met de realisatie van de Harselaartunnel. Na openstelling van deze tunnel zullen de verkeersstromen in Barneveld wijzigen, wat naar verwachting ook effect heeft op de Burgemeester Kuntzelaan. Voorgesteld wordt om de nieuwe situatie te monitoren en vervolgens nader onderzoek te doen naar de mogelijkheden om de verkeersintensiteit op de Burgemeester Kuntzelaan te verkleinen.

3.4 Verkeerslichten in de spitsuren

Met de huidige verkeersintensiteiten is het op drukke momenten niet altijd mogelijk om fietsers op tijd te signaleren voor de oversteek. Dit kan oorzaak van verkeersonveiligheid zijn. Als de verkeersintensiteit niet teruggedrongen wordt, kan een verkeersregelinstallatie in de spitsuren worden overwogen, om de verkeersveiligheid te verbeteren. De verkeerslichten kunnen de verkeersveiligheid verbeteren, doordat het knelpunt van te korte waarneemtijd verdwijnt. Wel moet de wenselijke toepassing van verkeerslichten worden onderzocht om eventuele (nieuwe) verkeersonveiligheid als gevolg van roodlichtnegatie te voorkomen.

3.5 Het vergroten van de afstand tussen rijbaan en fietspaden

Om de oversteeklocatie overzichtelijker te maken, zou er meer ruimte tussen de rijbaan en de fietspaden moeten liggen, om voldoende uitzicht op naderend verkeer te creëren. Om dit te bereiken moet de rijbaan naar het noordoosten uitgebogen worden. Verkeersdeelnemers kunnen elkaar in deze situatie tijdig waarnemen en beter reageren op elkaar. Een schets hiervan is weergegeven in figuur 19, waarbij de blauwe lijn de rijbaan is en de rode lijnen de voet- en fietspaden zijn.



Figuur 19: Schematische vormgeving uitgebogen oversteek met meer zicht op overstekers

3.6 Verbeteren bebording, markering en verlichting

De verkeersveiligheid kan worden verbeterd door het juiste format borden (conform RVV) te gebruiken. Dus borden van de juiste grootte en met fluorescerend en reflecterend achterschild (zie figuur 20). Daarnaast wordt ook geadviseerd het plateau te voorzien van de juiste steilheid en markering. Ook wordt aanbevolen het wegdek tussen het zebrapad en de haaiantanden aan de zuidzijde van de oversteek te verbeteren, zodat de haaiantanden en zebrapadstrepen beter zichtbaar zijn. Deze relatief kleinschalige verbeteringen, zorgen voor meer duidelijkheid en dragen daarmee bij aan de verkeersveiligheid.



Figuur 20: Voorbeeld van juiste bebording (locatie: Bundersweg, Veghel)

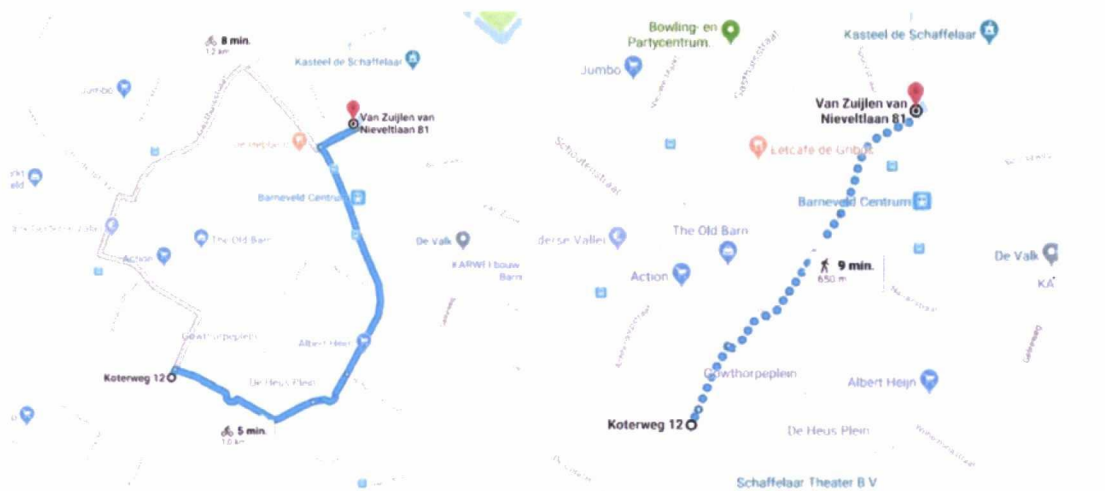
Voor de zichtbaarheid van de weggebruikers in het donker wordt geadviseerd om nader onderzoek uit te voeren naar de verlichting van met name de centrumzijde van de oversteek. Hier is een gedeelte van het voetpad tussen de oversteek en de Schaepsmarkt minder verlicht dan de omgeving, waardoor voetgangers hier slecht waargenomen worden. Verbetering van de zichtbaarheid van naderende voetgangers zorgt ervoor dat automobilisten deze tijdiger kunnen waarnemen.

3.7 Omdraaien voorrang

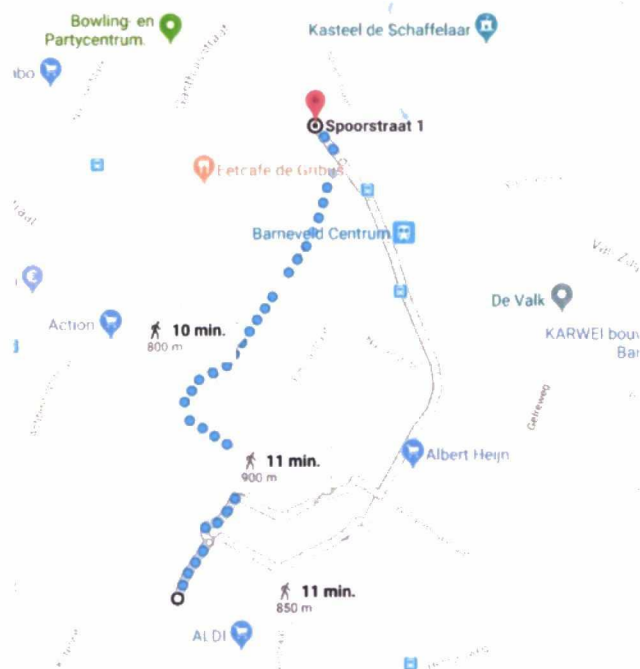
Het probleem van de te korte waarneemtijd van het aankomende (fiets)verkeer kan worden opgelost als de voorrangssituatie wordt omgedraaid. Een belangrijke oorzaak van verkeersonveiligheid wordt daarmee weggenomen. Nadeel van deze maatregel is dat het niet aansluit bij het gemeentelijke beleid voor de fiets- en voetgangersoversteken rond het centrum en dat de verkeersfunctie van de Burgemeester Kuntzelaan groter wordt. De oversteekbaarheid van de Burgemeester Kuntzelaan vermindert hiermee. Om dan veilig te kunnen oversteken is wellicht een middengeleider in de rijbaan nodig. Bovendien zal omdraaien van de voorrang ook op de andere oversteeklocaties van de Burgemeester Kuntzelaan moeten worden doorgevoerd om een duidelijke verkeerssituatie te creëren.

3.8 Afsluiten Schaepsmarkt voor fietsverkeer

Een laatste optie die hier wordt genoemd is het afsluiten van de Schaepsmarkt voor fietsverkeer, zodat uit deze hoek geen fietsers meer kunnen naderen richting de oversteek. De omrijdafstand voor een fietser die vanuit de Koterweg of vanaf het Schaffelaartheater richting de spoorwegovergang wil is (maximaal) ongeveer 350 meter (zie figuur 21, 22 en 23). In theorie is dit een acceptabele omrijdafstand, echter nemen fietsers in het algemeen toch de kortste route. Het weren van fietsers op de route via de Schaepsmarkt zal daarom alleen met fysieke maatregelen kunnen werken. Dergelijke maatregelen hebben vaak een nadelig effect op de toegankelijkheid voor bijvoorbeeld kindwagens of rolstoelen. De omrijdafstand van 350 meter zorgt voor ongeveer 80 seconden langere fietstijd (uitgaande van een fietssnelheid van 15 km/uur op beide routes). In de werkelijkheid is de extra fietstijd waarschijnlijk kleiner, doordat fietsers langs de ring met een hogere snelheid kunnen rijden dan door het centrum. Door de aanwezige obstakels en bochten, maar vooral door de aanwezige voetgangers en ander verkeer in het centrum is de kans groot dat fietsers hier worden gehinderd en daardoor met lagere snelheid door het centrum kunnen rijden.



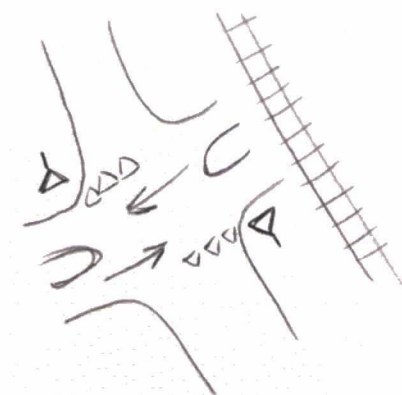
Figuur 21 en 22: afstanden door en om het centrum vanaf de Koterweg: omrijd afstand is 350 meter, wat in theorie overeenkomt met ongeveer 80 seconden extra fietstijd als wordt uitgegaan van gelijke snelheid op beide routes



Figuur 23: loop-(en fiets)afstand door en om het centrum vanaf het Schaffelaartheater: omrijd afstand is maximaal 100 meter

3.9 Loop- en fietsroutes beter geleiden

Hoewel uit de schouw niet is gebleken dat er sprake is van verkeersonveiligheid op het kruispunt van de fietspaden onderling, kan deze situatie wel worden verbeterd. Om meer duidelijkheid in de voorrangssituatie voor fietsers onderling te creëren, wordt voorgesteld om het fietspad tussen de oversteek en het spoor voorrang te geven op het fietspad van noord naar zuid en visa versa (zie figuur 24).



Figuur 24 (links): Schetsvoorstel om voorrang te regelen op fietskruising

Figuur 25 (rechts): Voorstel om klein stukje voetpad weg te nemen om voetgangers naar de juiste oversteek te sturen

Als er sprake is van een hoofdfietsroute kan de voorrang volgens de Ontwerpwijzer Fietsverkeer wel geregeld worden ten gunste van de hoofdroute. In deze specifieke situatie echter maken drie van de vier takken van het fietskruispunt onderdeel uit van een hoofdfietsroute. Door de voorrang op deze locatie aan te duiden met markering en borden, wordt duidelijkheid en daarmee meer verkeersveiligheid gecreëerd. Een mogelijk nadeel

hiervan is dat fietsers die komen vanaf de spoorwegovergang met hogere snelheid richting de oversteek kunnen rijden.

De werking van de huidige geleiders is niet optimaal. In de huidige situatie wordt hier overheen gefietst en gelopen en worden ze aan de verkeerde zijde gepasseerd. Een suggestie voor meer geleiding van het fietsverkeer is om een compacte fietsrotonde te realiseren door middel van het toevoegen van een ronde verhoogde geleider in het midden van de kruising. Deze maatregel zorgt voor een duidelijker voorrangssituatie en verbetert de overzichtelijkheid. Een fietsrotonde past - meer dan een voorrangsregeling zoals in afbeelding 24 – bij een kruising van twee gelijkwaardige (hoofd)fietsroutes. Deze maatregel biedt in theorie meer duidelijkheid, maar in de praktijk blijft het mogelijk dat fietsers die de kortste route willen rijden de rotonde afsnijden.

Om de voetgangers naar de juiste oversteek te sturen, kan een gedeelte van het voetpad worden verwijderd, zoals aangeduid in figuur 25. Daarbij kan de gewenste looproute eventueel met kanalisatiestrepen worden aangeduid ter ondersteuning. Tevens kan op het voetpad aan de overzijde een fysieke geleiding worden geplaatst om de voetgangers zo min mogelijk óp het kruisingsvlak te laten oversteken en te stimuleren om ná de kruising over te steken. Op die plaats is het oversteken van het fietspad overzichtelijker en veiliger. Het regelen van de voorrang voor de fietsers op de route vanaf de spoorwegovergang naar de oversteek kan als bijkomend effect hebben dat voetgangers eerder via de rode-pijlen-route (figuur 25) naar de oversteek lopen.

4 Conclusies en aanbevelingen

Analyse oversteek

Uit de analyse voor de oversteeklocatie Burgemeester Kuntzelaan - Schaepsmarkt is gebleken dat er sprake is van verkeersonveiligheid in deze situatie. De combinatie van de vormgeving van de oversteek, de snelheid en de intensiteit van het verkeer zorgen ervoor dat er regelmatig te weinig tijd is om naderend verkeer waar te nemen en te anticiperen. Hierdoor komt het voor dat automobilisten op het laatste moment hard moeten remmen en ook dat er geen voorrang wordt verleend aan fietsers en voetgangers, die daardoor soms flink moeten remmen. Er gebeuren regelmatig bijna-ongevallen op deze oversteek.

Fiets-/voetpad

Het fiets- en voetpad tussen de oversteek en de spoorwegovergang is door de verschillende verkeersbewegingen op sommige momenten chaotisch en onduidelijk. Dit kan leiden tot (een gevoel van) verkeersonveiligheid. Tijdens de situatieschouw zijn hier wel rommelige, maar geen gevaarlijke situaties waargenomen. De (subjectieve) verkeersveiligheid kan op deze locatie worden verbeterd door de voorrang op de kruising van de twee fietspaden te regelen en door de gewenste (oversteek)looproute over het fietspad aan te duiden.

Mogelijke maatregelen oversteek

Om de verkeersveiligheid op de oversteek van de Burgemeester Kuntzelaan te vergroten zijn verschillende maatregelen mogelijk. Deze maatregelen kunnen eventueel ook gecombineerd worden voor een groter effect. Het uitbuigen van de rijbaan en verplaatsen van de oversteek kan ervoor zorgen dat er meer zicht ontstaat. Verlagen van de snelheid van het gemotoriseerd verkeer ter plaatse van de oversteek en verminderen van de hoeveelheid autoverkeer op de Kuntzelaan zorgen voor meer verkeersveiligheid. Bij de huidige situatie en hoeveelheid verkeer kan op drukke momenten een verkeersregelininstallatie uitkomst bieden om de veiligheid te verbeteren.

Aanbeveling

Wanneer de gemeente wil vasthouden aan de verblijfsfunctie voor de Kuntzelaan, zijn er de volgende aanbevelingen: als eerste maatregel wordt aanbevolen om de snelheid van het autoverkeer én het fietsverkeer bij het naderen van de oversteek terug te dringen. Voor het autoverkeer wordt aangeraden om vóór de oversteek een extra snelheidsremmende maatregel te realiseren. Fietsers vanuit de Schaepsmarkt moeten worden afgeremd door aanpassing van de situering van de ziteieren. Dit is op korte termijn uitvoerbaar. Ook enkele kleinschalige verbeteringen aan de bebording, markering en verlichting zijn redelijk eenvoudig te realiseren.

Daarnaast wordt aanbevolen om te onderzoeken hoe de verkeersintensiteit op deze weg structureel kan worden verlaagd, zodat deze past bij de verblijfsfunctie van de weg en de verkeersveiligheid verbetert. Mocht de hoeveelheid verkeer gelijk blijven aan de huidige intensiteit, dan wordt aanbevolen om de mogelijkheden voor het toepassen van verkeerslichten nader uit te werken of om te overwegen om de voorrangsregelingen om te draaien en de Burgemeester Kuntzelaan als gebiedsontsluitingsweg te categoriseren.



Apeldoorn

Linie 608

7325 DZ Apeldoorn

Postbus 4131

7320 AC Apeldoorn

055 711 3 711

Breda

Brieltjenspolder 28b

4921 PJ Made

Postbus 7013

4800 GA Breda

076 820 00 70

Leiderdorp

Postbus 38

2350 AA Leiderdorp

071 820 09 80

Waardenburg

Steenweg 17b

4181 AJ Waardenburg

Postbus 56

4180 BB Waardenburg

0418 65 49 00

Is uw interesse gewekt?

Neem dan gerust

contact met ons op via

info@megaborn.com

megaborn.com



Verkeersveiligheid Burg. Kuntzelaan

Gemeente Barneveld, februari 2019

*Bijlage: Extern onderzoek: analyse verkeersveiligheid oversteek
Burgemeester Kuntzelaan, Megaborn, 21 februari 2019*

1. Leeswijzer

Deze notitie behoort bij de onderzoeksrapportage “analyse verkeersveiligheid oversteek Burgemeester Kuntzelaan”. In deze onderzoeksrapportage worden de resultaten beschreven van het onafhankelijke onderzoek naar de verkeersveiligheid op de Burg. Kuntzelaan, specifiek de oversteek ter hoogte van de Nieuwstraat. Voorliggende notitie geeft een terugblik op het project Burg. Kuntzelaan, beschrijft de resultaten van het externe onderzoek en sluit af met een voorstel voor aanvullende maatregelen en het vervolgproces.

2. Wat vooraf ging

In 2017 is de Burg. Kuntzelaan aangepast. Aanleiding voor deze aanpassing is een verzoek van de gemeenteraad in 2014 om een onderzoek uit te voeren naar het verbeteren van de verkeersveiligheid voor fietsers op de Burg. Kuntzelaan. De raad is in februari 2015 geïnformeerd over de uitkomst van het onderzoek voor verbetering van de 4 oversteeklocaties. Tijdens de commissie Samenleving in maart 2015 is het plan omarmd en verzocht het ontwerp aan te vullen met een aantal wensen zoals het instellen van 30 km/uur op het hele traject en een tweerichtingenfietspad tussen station en Wilhelminastraat. Daarnaast was de verharding van de Burg. Kuntzelaan aan grootschalig onderhoud toe.

2.1 Ontwerp

De uitkomsten van het onderzoek, de wensen van de raad en het grootschalige onderhoud zijn samengevoegd en hebben geleid tot een totaalplan waarbij de Burg. Kuntzelaan incl. aanliggende fiets-/voetpaden en groen vanaf de Van Domselaerstraat tot aan de Spoorstraat zijn aangepast. Ook is het parkeerterrein bij de ‘Versstraat’ en het plein aan de voorzijde van de AH meegenomen.

2.2 Ervaringen

De nieuwe verkeerssituatie is nu ca. een jaar in werking. Tijdens deze periode zijn vanuit de samenleving en raad veel signalen binnengekomen en vragen gesteld over de nieuwe situatie. Met name de oversteek bij de Nieuwstraat en in mindere mate de oversteek bij de Wilhelminastraat worden genoemd. Dit sluit ook aan bij het feit dat op deze oversteken de verkeersdeelnemers het meest merken van de gewijzigde verkeerssituatie. Op de oversteek bij de Nieuwstraat hadden voorheen fiets en voetganger geen voorrang en nu beide wel, op de oversteek bij de Wilhelminastraat was al een zebrapad aanwezig, maar heeft de fietser in de nieuwe situatie ook voorrang. Bij de overige oversteken (bij station en AH) zijn de wijzigingen beperkt tot het verwijderen van de fietsoversteek (uit de voorrang) bij de AH.

2.3 Aanvullende maatregelen

Na oplevering van de nieuwe situatie zijn ten opzichte van het ontwerp een aantal aanvullende maatregelen uitgevoerd om de verkeersveiligheid te verbeteren. Het betreft:

- Aanvullende verlichting bij oversteken station en Nieuwstraat;
- Bij alle 4 de oversteken zijn geel-zwarte attentiepalen geplaatst;
- De doorgang voor fietsers van en naar de Schaepsmarkt is aangepast.

3. Extern onderzoek

Ondanks de aanvullende maatregelen is er sprake van (een gevoel van) onveiligheid. Gezien de vele reacties die de herinrichting teweeg heeft gebracht is een verkeerskundig adviesbureau gevraagd om een onafhankelijke analyse van de inrichting en verkeersveiligheid uit te voeren. Het onderzoek heeft zich gericht op de oversteek bij de Nieuwstraat en het omliggende gebied. De analyse die is uitgevoerd door adviesbureau Megaborn is als bijlage bij deze notitie gevoegd.

3.1 Resultaten onderzoek

Uit de analyse van de oversteek bij de Nieuwstraat blijkt dat er sprake is van verkeersonveiligheid. Geconcludeerd wordt: *“De combinatie van de vormgeving, de snelheid en de intensiteit van het verkeer zorgen ervoor dat er regelmatig te weinig tijd is om naderend verkeer waar te nemen en te anticiperen. Hierdoor komt het voor dat automobilisten op het laatste moment hard moeten remmen en ook dat er geen voorrang verleend wordt aan fietsers en voetgangers, die daardoor soms flink moeten remmen. Er gebeuren regelmatig bijna-ongevallen op deze oversteek.”*

Daarnaast wordt aangegeven dat de verkeerssituatie op het fiets- en voetpad tussen de Burg. Kuntzelaan en de spoorwegovergang op sommige momenten chaotisch en onduidelijk is.

3.2 Mogelijke maatregelen en aanbeveling

In het onderzoek van Megaborn worden een aantal mogelijke maatregelen genoemd om de verkeersveiligheid te verbeteren. Het betreft:

- Snelheid autoverkeer bij oversteek verlagen door fysieke maatregelen
- Snelheid fietsverkeer verlagen t.h.v. overgang Schaepsmarkt-Burg. Kuntzelaan
- Afsluiten Schaepsmarkt voor fietsverkeer
- Verminderen hoeveelheid autoverkeer op Burg. Kuntzelaan
- Verkeerslichten plaatsen
- Vergroten afstand tussen rijbaan en parallel gelegen fietspaden
- Verbeteren bebording, markering en verlichting
- Omdraaien voorrangssituatie
- Loop- en fietsroutes beter geleiden

Door Megaborn wordt aanbevolen om als eerste de snelheid van het autoverkeer én fietsverkeer bij het naderen van de oversteek terug te dringen en kleinschalige verbeteringen aan de bebording, markering en verlichting uit te voeren. Daarnaast wordt aanbevolen om te onderzoeken hoe de verkeersintensiteit op deze weg structureel verlaagd kan worden. Indien de huidige intensiteit gelijk blijft wordt aanbevolen om de mogelijkheid voor het toepassen van verkeerslichten nader uit te werken of om te overwegen om de voorrangsregelingen om te draaien en de Burg. Kuntzelaan als gebiedsontsluitingsweg te categoriseren.

4. Reactie op maatregelen

Hieronder wordt vanuit de gemeente een toelichting gegeven op de mogelijke maatregelen en de toepasbaarheid op deze locatie.

Snelheid autoverkeer bij oversteek verlagen door fysieke maatregelen

Gezien de meldingen die wij ontvangen en de ervaringen die zijn opgedaan is het fysiek afdwingen van een lagere snelheid nog voordat de oversteek is bereikt een effectieve manier om de verkeersveiligheid te verbeteren. Tegelijkertijd wordt hiermee de oversteek meer benadrukt. Deze maatregel is door middel van zogenaamde ‘mobiele drempels’ relatief eenvoudig uitvoerbaar. Een mogelijk nadeel van deze maatregel is mogelijke geluid- en trilling overlast en hinder voor de bevoorradings- en busverkeer.

Snelheid fietsverkeer verlagen t.h.v. overgang Schaepsmarkt-Burg. Kuntzelaan

Op de overgang van de Schaepsmarkt naar het fietspad langs de Burg. Kuntzelaan is in het ontwerp bewust voor gekozen een verhoogde band toe te passen. Hierdoor wordt de snelheid al enigszins geremd, maar is doorfietsen wel mogelijk. Het doorfietsen vanaf het plein naar de oversteek is tijdens het opstellen van het ontwerp een uitgangspunt geweest. Om autoverkeer meer gelegenheid te geven om te anticiperen op fietsers komend vanaf de Schaepsmarkt is het (verder) verlagen van de snelheid voor fietsverkeer een mogelijkheid. Deze maatregel is uitvoerbaar door fysieke objecten dusdanig te plaatsen dat een rechtstreekse lijn richting de oversteek verdwijnt. Nadeel hiervan is zijn mogelijke eenzijdige ongevallen doordat fietsers tegen deze objecten aanfietsen.

Afsluiten Schaepsmarkt voor fietsverkeer

Door de Schaepsmarkt aan de zijde van de Burg. Kuntzelaan af te sluiten voor fietsverkeer ontstaat voor autoverkeer op de Burg. Kuntzelaan een overzichtelijkere situatie. Ze hoeven namelijk geen rekening te houden met minder goed zichtbare fietsers komend vanaf het plein. In deze maatregel is het wel van belang een afsluiting te realiseren waarbij met de fiets aan de hand het plein op en af gelopen kan worden. Daarbij dient rekening te worden gehouden met de toegankelijkheid voor bijvoorbeeld scootmobielen, rollators en kinderwagens.

Verminderen hoeveelheid autoverkeer op Burg. Kuntzelaan

Uit het onderzoek blijkt dat de hoeveelheid autoverkeer één van de oorzaken is die de onveiligheid veroorzaakt. Met name door tegemoetkomend autoverkeer wat het zicht op overstekend verkeer belemmert. Minder autoverkeer (waarbij de Burg. Kuntzelaan geen route is voor doorgaand verkeer) zal de verkeersveiligheid doen toenemen maar is niet eenvoudig uitvoerbaar zonder het centrum bereikbaar te houden.

Verkeerslichten plaatsen

Door de plaatsing van verkeerslichten, eventueel enkel in werking tijdens spijtijden, wordt geregeld dat automobilisten niet zelf (op basis van overstekende fietsers en voetgangers) hoeven te beoordelen of doorrijden mogelijk is. De situatie wordt hierdoor minder complex. Voor fietsers en voetgangers ontstaat meer zekerheid bij het oversteken. Nadeel is dat de snelheid van het autoverkeer kan toenemen en fietsers/voetgangers rood licht kunnen negeren. Daarnaast zal de doorstroming naar verwachting iets verminderen.

Vergroten afstand tussen rijbaan en parallel gelegen fietspaden

Deze oplossingsrichting heeft als effect dat autoverkeer meer zicht heeft op fietsverkeer komend vanaf de centrumzijde. Het betreft wel een kostbare aanpassing omdat de rijbaan geheel verlegd moet worden.

Verbeteren bebording, markering en verlichting

Hoewel de bebording, markering en verlichting op de oversteek aanwezig is kan uit de rapportage afgeleid worden dat het beter kan. Dit betreft relatief eenvoudige maatregelen waarvan naar verwachting het effect ook beperkt zal zijn.

Omdraaien voorrangssituatie

Door het omdraaien van de voorrangssituatie wordt 'teruggedaan' naar de situatie van voor de herinrichting waarbij de fietser en voetganger voorrang moesten verlenen aan het autoverkeer. De beoordeling of de weg overgestoken kan worden wordt bij de fietser en voetganger gelegd. Naar verwachting zal het leiden tot een hogere snelheid van het autoverkeer. Om een uniforme situatie te creëren is het gewenst om de voorrangssituatie op de overige oversteken ook aan te passen. Om onduidelijkheid te voorkomen dient de voorrangssituatie voor de fietser en voetganger gelijk te zijn. De

oversteekbaarheid voor met name langzamere verkeersdeelnemers (zoals ouderen) zal verminderen. Daarnaast zal onderzocht moeten worden of een middengeleider (om in 2 etappes over te steken) nodig is.

Loop- en fietsroutes beter geleiden

Hoewel deze oplossingsrichting niet direct betrekking heeft op de oversteek over de Burg. Kuntzelaan zijn wij (ook) op basis van eigen ervaring van mening dat voornamelijk de voetgangers beter geleid kunnen worden. Het betreft de looproute vanaf parkeerterrein De Vetkamp richting Schaepsmarkt. Nu komt het nog regelmatig voor dat voetgangers de kortste route nemen en hierbij de fietskruising diagonaal oversteken. Ook wordt door voetgangers over de fietsoversteek gelopen en door fietsers over het zebrapad gefietst. Maatregelen die dit tegen kunnen gaan zijn gewenst.

5. Voorstel

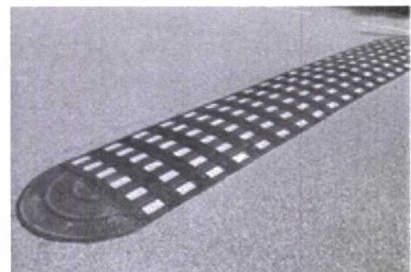
De in het onderzoek van Megaborn genoemde maatregelen zijn divers en het is niet mogelijk deze allemaal gezamenlijk uit te voeren. Daarom is, rekening houdend met de in het rapport genoemde aanbeveling, een voorstel voor aanpak van de oversteek opgesteld. Om de veiligheid op de oversteek ter hoogte van de Nieuwstraat te verbeteren wordt voorgesteld om een combinatie van een aantal maatregelen uit te voeren. Het betreft:

- De snelheid verlagen door middel van mobiele drempels;
- De snelheid op de Burg. Kuntzelaan verlagen door intensivering handhaving en inzet snelheidsdisplays;
- Het onmogelijk maken van direct doorfietsen van de Schaepsmarkt naar de fietsoversteek en andersom;
- Het verbeteren van de verlichting op/nabij de oversteek Nieuwstraat;
- Het beter geleiden van de voetgangersstromen tussen de oversteek en het spoor.

5.1 Toelichting toepassing maatregelen

De snelheid verlagen door middel van mobiele drempels

Net voor en na de oversteek ter hoogte van de Nieuwstraat worden 'mobiele' drempels op de rijbaan aangebracht om de snelheid van het autoverkeer (al eerder) te verlagen. Deze maatregel heeft ook een attentie verhogend effect. Zie foto hiernaast voor een voorbeeld van een dergelijke drempel.



De snelheid op de Burg. Kuntzelaan verlagen door intensivering handhaving en inzet snelheidsdisplays

In overleg met de politie wordt extra handhavend opgetreden op de maximumsnelheid van het autoverkeer. Daarnaast worden (in combinatie met de handhaving) snelheidsdisplays opgehangen om bestuurders bewust te maken van hun snelheid.

Het onmogelijk maken van direct doorfietsen van de Schaepsmarkt naar de fietsoversteek en andersom

Ter hoogte van de overgang van de Schaepsmarkt naar het fietspad langs de Burg. Kuntzelaan wordt door de plaatsing van objecten het onmogelijk gemaakt om direct door te fietsen (vooral) naar de oversteek. Automobilisten krijgen hierdoor meer tijd om te anticiperen op fietsers komend vanaf de Schaepsmarkt.

Het verbeteren van de verlichting op/nabij de oversteek Nieuwstraat

Conform de bevindingen uit het onderzoek wordt een plan opgesteld voor het verbeteren van de verlichting. Hierbij wordt de link gelegd met het beleidsplan Openbare Verlichting wat op dit moment wordt opgesteld.

Het beter geleiden van de voetgangersstromen tussen de oversteek en het spoor

Door middel van het markeren van de gewenste oversteekplaatsen over het fietspad wordt de looproute voor voetgangers aangegeven. Daarnaast wordt gedacht aan het aanbrengen van groen langs een gedeelte van het fietspad om oversteken op die locatie fysiek onmogelijk te maken.

6. Aanpak en vervolgstappen

Hieronder worden de vervolgstappen van de aanpak toegelicht.

6.1 Uitwerken maatregelen en uitvoering

Op korte termijn (maart/april 2019) worden de maatregelen zoals genoemd in hoofdstuk 5 voorbereid, de benodigde materialen besteld en afspraken gemaakt met de politie. Uitvoering van de maatregelen kan plaatsvinden nadat de voorbereiding is afgerond, naar verwachting in mei 2019. Mogelijk worden de maatregelen gefaseerd uitgevoerd.

6.2 Evaluatie

In juni 2019 wordt de nieuwe inrichting van de Burg. Kuntzelaan geëvalueerd. De aanvullende maatregelen worden in deze evaluatie meegenomen. Bij de evaluatie wordt onder andere de verkeersintensiteit gemeten nadat de Harselaartunnel is opengesteld is en het autoverkeer zich aan deze situatie heeft aangepast.

7. Financiën

De kosten voor uitvoering van de maatregelen worden gedekt uit het restant van het krediet 'Herinrichting Burg. Kuntzelaan'.