

rapport



Fietsoversteken Velsbroek

Verkeersveiligheidsstudie



Fietsoversteken Velsbroek

Verkeersveiligheidsstudie

Opdrachtgever

Gemeente Velsen
Afdeling Openbare Werken
Postbus 465
1970 AL IJmuiden

Opdrachtnemer

DTV Consultants B.V.
Hans Godefrooij
TBO-VK/150062/HGo/15

Breda, 2 september 2015

Inhoudsopgave

1	Inleiding	5
2	Situatiebeschrijving	7
3	Enquêteresultaten	11
4	Knelpunten en mogelijke oplossingsrichtingen	21
	4.1 Algemene knelpunten	21
	4.2 Fietsoversteken in 30km-gebieden	25
	4.3 Fietsoversteken over gebiedsontsluitingswegen	28
5	Conclusies en aanbevelingen	33
	5.1 Voorrangssituaties	33
	5.2 Inrichting fietsoversteken in 30km-zones	33
	5.3 Inrichting fietsoversteken over gebiedsontsluitingswegen	34
	5.4 Educatie en voorlichting	35
	5.5 Entrees 30km-zones	36
Bijlagen		37
	Bijlage 1 Verslagen klankbordgroepbijeenkomsten	39

1 Inleiding

In de afgelopen jaren hebben zich op enkele fietsoversteken in Velsbroek ongevallen voorgedaan, waarvan één met dodelijke afloop. Daarnaast zijn bij de gemeente diverse klachten en meldingen binnengekomen over de verkeersonveiligheid op fietsoversteken. De gemeente heeft daarom besloten om de situatie te laten beoordelen door een onafhankelijke verkeersveiligheidsauditor en een advies te vragen over mogelijke maatregelen.

In Velsbroek liggen diverse solitaire fietspaden¹. Deze vormen een belangrijk onderdeel van het netwerk van (doorgaande) fietsroutes. Op verschillende locaties kruisen de solitaire fietspaden met erftoegangswegen en gebiedsontsluitingswegen. Op de kruispunten met erftoegangswegen liggen de fietspaden in de voorrang; automobilisten (en ander verkeer) op de erftoegangswegen dienen voorrang te verlenen aan fietsers op het fietspad.

In de afgelopen jaren hebben zich op dit soort kruispunten enkele ongevallen voorgedaan, waarvan één met dodelijke afloop. Voor de gemeente Velsen is dit aanleiding geweest om de verkeersveiligheid van de solitaire fietspaden in het algemeen en de kruispunten met erftoegangswegen in het bijzonder tegen het licht te houden. Dit heeft, na een afweging van diverse kansrijke maatregelen, geleid tot een voorstel van de gemeente om snorfietzers (die over het algemeen hard rijden) van de fietspaden te weren, in combinatie met enkele fysieke en attentieverhogende maatregelen op specifieke locaties.



afbeelding 1 Fietspad Zwanebloemplantsoen

Het voorstel is door de gemeente voorgelegd aan het wijkteam, aan de verkeersadviseur van de politie en aan de lokale afdeling van de Fietsersbond. Omdat de reacties op het voorstel niet onverdeeld positief waren, heeft de gemeente besloten om een onafhankelijke verkeersveiligheidsexpert te vragen om te helpen bij het bepalen van te nemen maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren. Zij heeft DTV Consultants hiervoor opdracht gegeven.

¹ Het betreft fietspaden die geen onderdeel uitmaken van een weg die ook voor het autoverkeer toegankelijk is.

Doel van het project

Het doel van het onderzoek is om de verkeersveiligheidsknelpunten op de solitaire fietspaden in Velsbroek door een onafhankelijke, gecertificeerde verkeersveiligheidsauditor te laten identificeren. Daarnaast moeten, in nauw overleg met betrokken belanghebbenden, oplossingsrichtingen worden geformuleerd die op breed draagvlak kunnen rekenen.

Onderzoeksopzet

Omdat draagvlak onder belanghebbenden voor eventuele maatregelen voor de gemeente een belangrijk doel was, is gekozen voor een projectopzet met een brede consultatieronde en twee interactieve werksessies. Na de gebiedsinventarisatie, waarbij een gecertificeerd verkeersveiligheidsauditor alle fietsoversteken heeft beoordeeld en gefotografeerd, is een internetenquête opgesteld, waarin alle inwoners van Velsbroek (en andere gebruikers van de infrastructuur in Velsbroek) hun mening kunnen geven over de verkeersveiligheidssituatie rond fietsoversteken. In de enquête hebben zij bovendien kunnen aangeven welke locaties zij het meest gevaarlijk vinden en waarom. Daarnaast kon iedereen zich in de enquête opgeven voor deelname aan de klankbordgroepbijeenkomsten.

In de eerste werksessie zijn de resultaten van de enquête gepresenteerd, zijn positieve punten en knelpunten die zich voordoen op fietsoversteken met elkaar besproken en zijn kansrijke oplossingsrichtingen verkend. Na een nadere uitwerking van deze oplossingrichtingen, is in de tweede werksessie bepaald welke oplossingen onder de belanghebbenden op het meeste draagvlak kunnen rekenen.

Leeswijzer

Hoofdstuk 2 geeft een beschrijving van de huidige situatie, waarbij wordt ingegaan op de wegcategorisering, de solitaire fietspaden en de voorrangssituaties. In hoofdstuk 3 worden de resultaten van de internetenquête gepresenteerd. Hoofdstuk 4 gaat in op de geconstateerde knelpunten en mogelijke oplossingsrichtingen. In hoofdstuk 5 worden conclusies getrokken en worden aanbevelingen gedaan.

In de bijlagen zijn de verslagen van beide werksessies met de klankbordgroep opgenomen.

2 Situatiebeschrijving

In dit hoofdstuk wordt de huidige situatie voor wat betreft de fietsoversteken in Velsbroek kort toegelicht en met enkele afbeeldingen geïllustreerd. Daarbij wordt eerst ingegaan op de wegcategory, vervolgens op de solitaire fietspaden en tot slot op de oversteeklocaties en de voorrangssituatie daarvan.

Wegcategory

Een groot deel van de wegen in Velsbroek is gecategoriseerd als erftoegangsweg. De maximumsnelheid bedraagt op deze wegen 30 km/h. Slechts enkele wegen zijn gecategoriseerd als gebiedsontsluitingweg met een maximumsnelheid van 50 km/h. Het betreft enkele hoofdwegen in Velsbroek, alsmede het bedrijventerrein. In onderstaande afbeelding is te zien welke wegen het betreft.



afbeelding 1 Gebiedsontsluitingwegen (50 km/h) in Velsbroek

Solitaire fietspaden

In Velsbroek ligt een aantal solitaire² fietspaden die zorgen voor snelle, directe fietsverbindingen tussen verschillende wijken en die aansluiting geven op het regionale fietsnetwerk. Bromfietsen zijn op deze fietspaden niet toegestaan. Onderstaande afbeelding laat deze fietspaden zien.

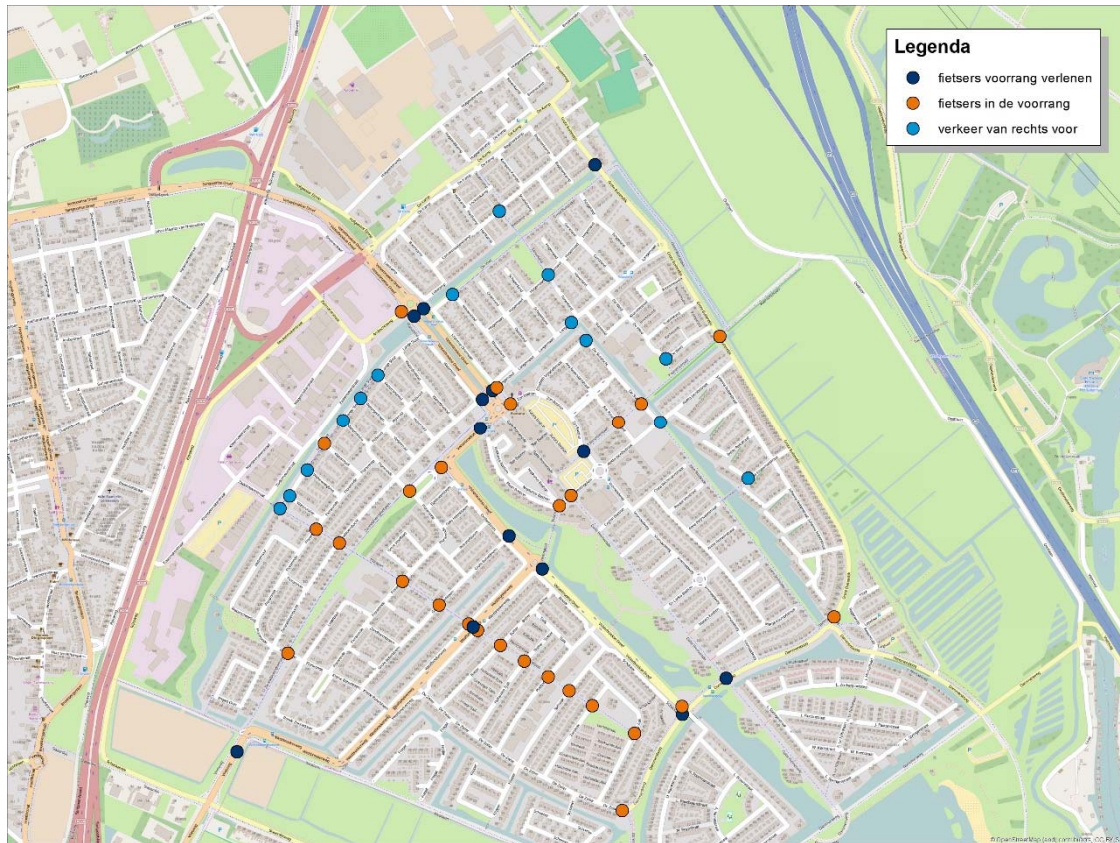


afbeelding 2 Solitaire fietspaden in Velsbroek

Fietsoversteken

De solitaire fietspaden kruisen vanzelfsprekend op verschillende locaties de autostructuur. In onderstaande afbeelding is van elk van de fietsoversteken (ook van de oversteeklocaties waar geen sprake is van een solitair fietspad, maar wel van een vrijliggend fietspad) te zien hoe de voorrangssituatie is.

² Het betreft fietspaden die geen onderdeel uitmaken van een weg die ook voor het autoverkeer toegankelijk is.



afbeelding 3 Voorrangssituatie op fietsoversteken in Velslerbroek

Uit de kaart blijkt dat er fietsoversteken zijn waarop fietsers op het fietspad voorrang hebben ten opzichte van het kruisende verkeer, maar dat er ook fietsoversteken zijn, waarop fietsers voorrang moeten verlenen aan kruisend verkeer. Daarnaast zijn er situaties waar de voorrang niet is geregeld en waar de algemene regel geldt dat bestuurders van rechts voorrang hebben.

Fietsers in de voorrang

Een voorbeeld van een locatie waarop fietsers op het fietspad voorrang hebben op kruisend verkeer, is het kruispunt Zwanenbloemplantsoen – Floraronde (noord).



afbeelding 4 Zwanenbloemplantsoen – Floraronde (noord), fietsers in de voorrang

Fietsers uit de voorrang

Een voorbeeld van een locatie waarop fietsers op het fietspad voorrang moeten verlenen aan kruisend verkeer, is het kruispunt Zeilpad – Westbroekerweg.



afbeelding 5 Zeilpad – Westbroekerweg, fietsers uit de voorrang

Rechts gaat voor

Een voorbeeld van een locatie waar de voorrang niet is geregeld en waar aldus geldt dat aan bestuurders die van rechts komen, voorrang moet worden verleend, is het kruispunt Sluisbrug – Langemaad.



afbeelding 6 Sluisbrug – Langemaad, aan bestuurders van rechts moet voorrang worden verleend

Ook op locaties waar het fietspad overgaat in een woonstraat, zoals bij de Lange Sloot op verschillende locaties het geval is, geldt dat bestuurders van rechts voorrang hebben.

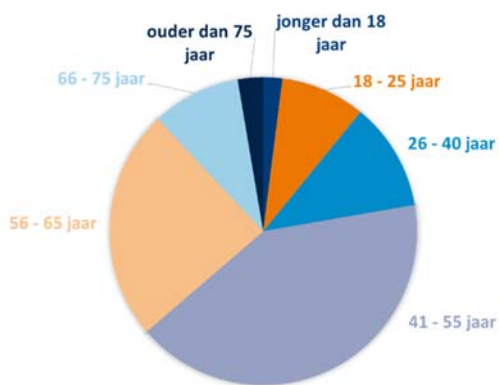


afbeelding 7 Lange Sloot – Waterweegbree, aan bestuurders van rechts moet voorrang worden verleend

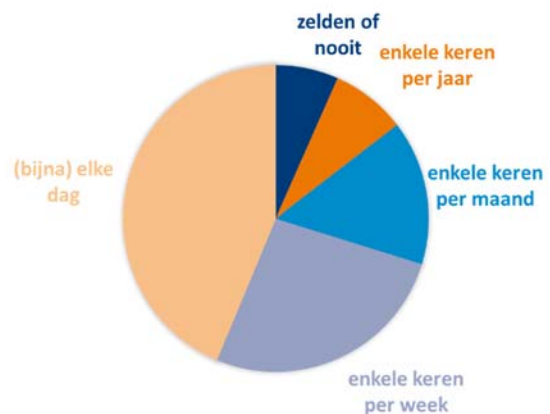
3 Enquêteresultaten

In dit hoofdstuk worden de resultaten van de internetenquête gepresenteerd.

De enquête is ruim twee weken opengesteld via www.verkeersenquete.nl/velserbroek. Via een bericht in de IJmuider Courant, de Facebookpagina van de gemeente Velsen en een mail naar leden van het burgerpanel is de enquête onder de aandacht gebracht. In totaal hebben 453 personen de enquête volledig ingevuld. 48% van de respondenten is man, 50% vrouw; 2% heeft het geslacht niet ingevuld. Van de invullers is 90% woonachtig in Velsersbroek.



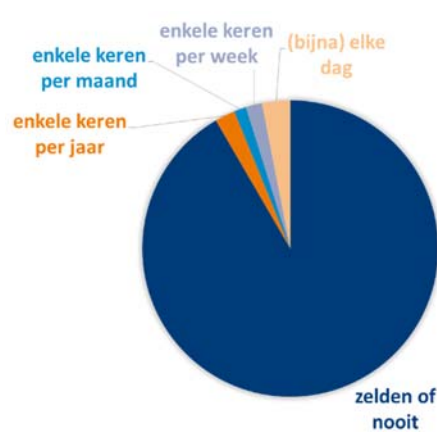
afbeelding 1 Leeftijden respondenten



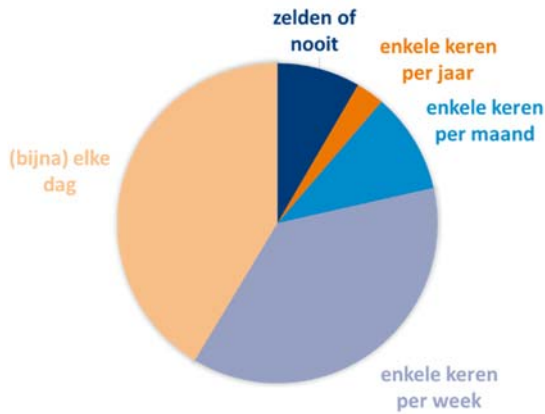
afbeelding 2 Hoe vaak fietst u in Velsersbroek?



afbeelding 3 Hoe vaak rijdt u op een snorfiets in Velsersbroek?



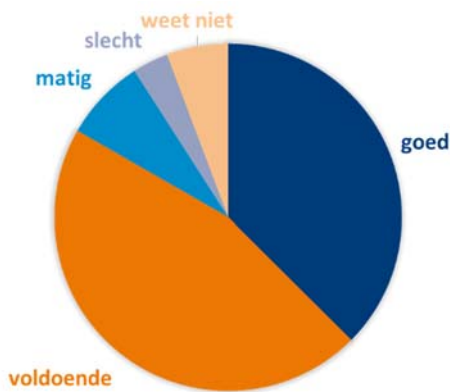
afbeelding 4 Hoe vaak rijdt u op een bromfiets in Velsersbroek?



afbeelding 5 Hoe vaak rijdt u, als bestuurder, met de auto in Velsbroek?



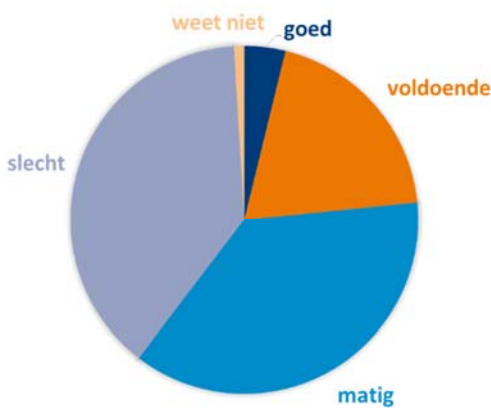
afbeelding 6 Wat vindt u van het rijcomfort van de vrij gelegen fietspaden in Velsbroek?



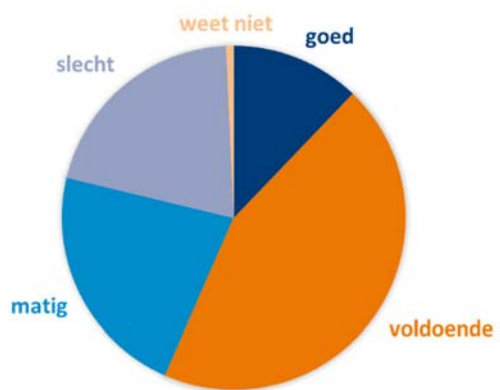
afbeelding 7 Wat vindt u van de directheid van de vrij gelegen fietspaden in Velsbroek?



afbeelding 8 Wat vindt u van de aantrekkelijkheid van deze vrij gelegen fietspaden?



afbeelding 9 Wat vindt u van de verkeersveiligheid bij kruispunten met autoroutes?



afbeelding 10 Wat vindt u van de verkeersveiligheid op stukken tussen kruispunten?



afbeelding 11 Wat vindt u van de sociale veiligheid van de vrij gelegen fietspaden?

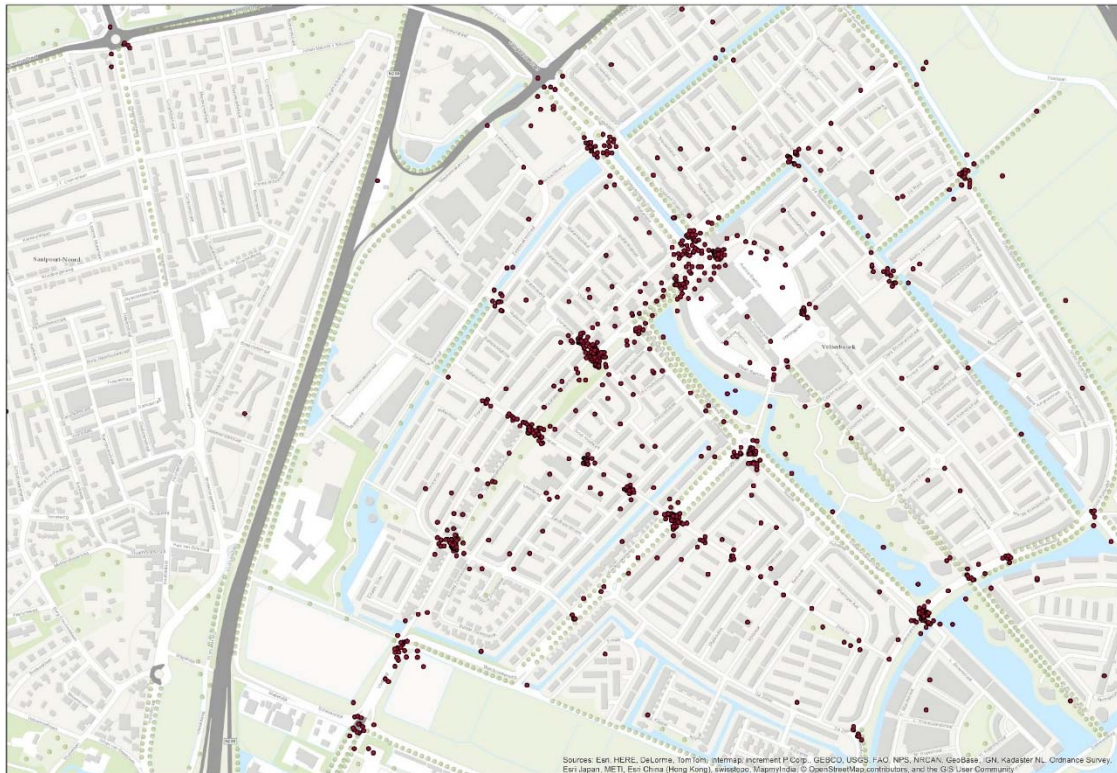
Uit de enquêteresultaten blijkt dat men over het rijcomfort, de directheid en de aantrekkelijkheid van de fietspaden over het algemeen tevreden is; een grote meerderheid van de respondenten beoordeelt deze aspecten goed of voldoende. De sociale veiligheid en de verkeersveiligheid op stukken tussen de kruispunten worden wat minder goed beoordeeld; slechts circa de helft van de respondenten geeft het oordeel goed of voldoende. Over de verkeersveiligheid bij kruispunten met autoroutes is men ontevreden; ruim driekwart van de respondenten geeft hieraan het oordeel matig of slecht.

Bromfietzers mogen geen gebruik maken van de fietspaden in Velsbroek. Toch geeft 51% van de brommerrijders in de enquête aan dat toch weleens te doen. Van deze mensen zegt 77% te weten dat dit niet is toegestaan. De belangrijkste redenen voor deze brommerrijders om toch over de fietspaden te rijden, zijn “omdat het sneller is” en “omdat het veiliger is”.

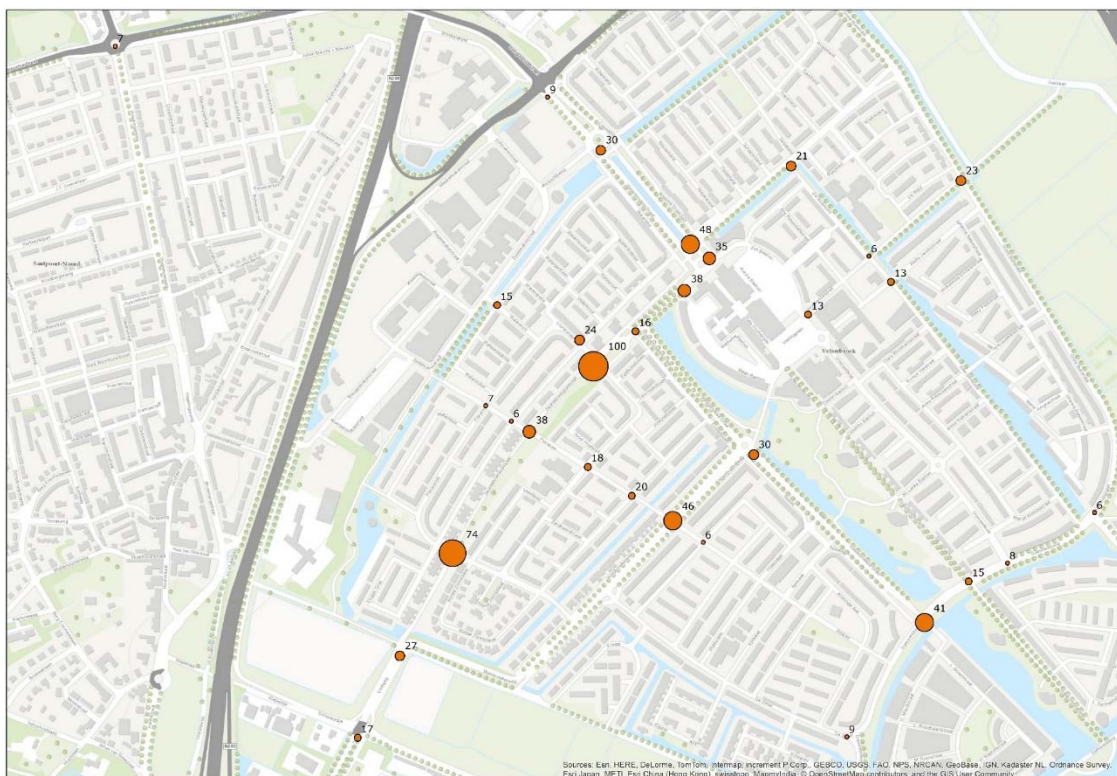
Onveilige locaties

Van de respondenten die wel eens fietsen (of snor- of bromfietsen) in Velsbroek, geeft 81% aan als fietser, snor- of bromfietser wel eens onveiligheid te ervaren op één of meerdere oversteeklocaties. Door middel van het plaatsen van één of meerdere prikkers (maximaal vijf) konden deze respondenten aangeven op welke locatie(s) dat dan het geval is. In afbeelding 12 zijn alle geplaatste prikkers weergegeven. In afbeelding 13 zijn de prikkers geclusterd rondom het dichtstbij gelegen kruispunt.

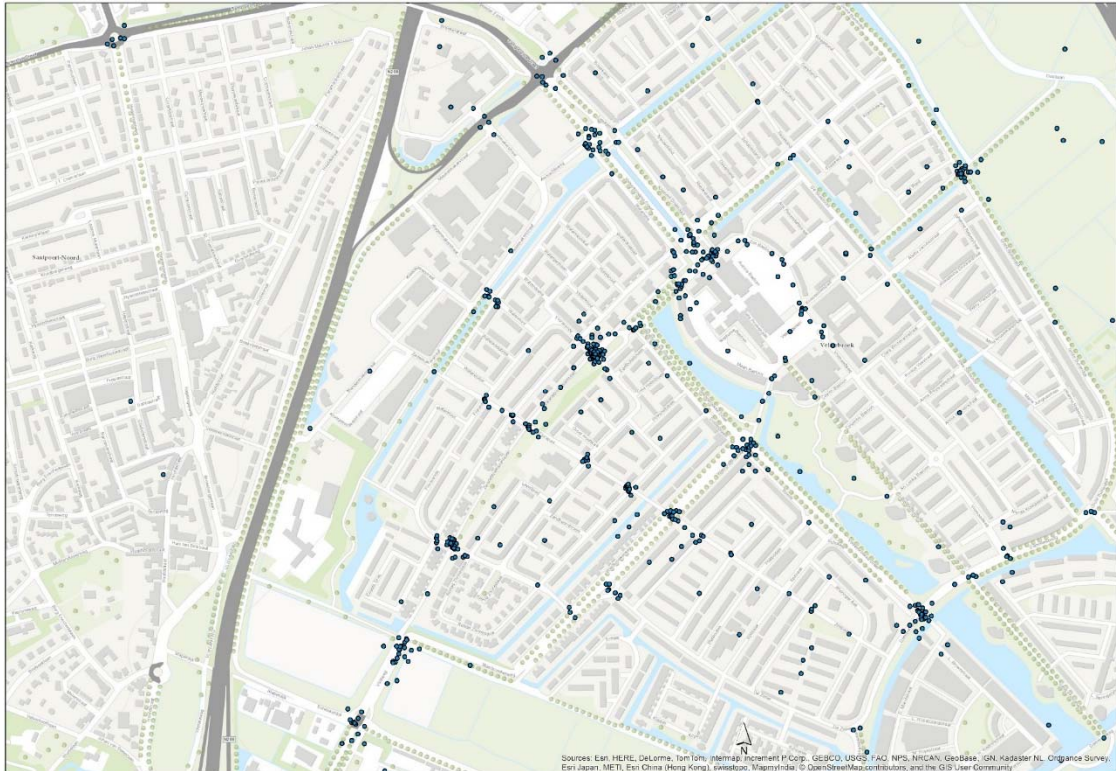
Van de respondenten die wel eens, als bestuurder, met de auto in Velsbroek rijden, geeft eveneens 81% aan wel eens onveiligheid te ervaren op één of meerdere oversteeklocaties. Ook hier konden respondenten, door middel van het plaatsen van één of meerdere prikkers (maximaal vijf), aangeven op welke locatie(s) dat dan het geval is. In afbeelding 14 zijn alle geplaatste prikkers weergegeven. In afbeelding 15 zijn de prikkers geclusterd rondom het dichtstbij gelegen kruispunt.



afbeelding 12 Verkeersonveilige oversteeke locaties volgens (brom- en snor)fietsers; alle prikkers



afbeelding 13 Verkeersonveilige oversteeke locaties volgens (brom- en snor)fietsers; prikkers geclusterd



afbeelding 14 Verkeersonveilige oversteeklocaties volgens automobilisten; alle prikkers



afbeelding 15 Verkeersonveilige oversteeklocaties volgens automobilisten; prikkers geclusterd

De meest genoemde verkeersonveilige oversteeeklocaties van (snor- en brom)fietsers en automobilisten komen redelijk met elkaar overeen. De grootste uitschieters zijn hieronder weergegeven.



afbeelding 16 Meest genoemde verkeersonveilige oversteeeklocaties in Velsersbroek volgens respondenten

1. Zwanebloemplantsoen – Floraronde (noord)
2. Zwanebloemplantsoen – Floraronde (zuid)
3. Velsersbroeksedreef – Dammersboog
4. Zeilpad – Westbroekerweg
5. Langemaad – Velsersbroeksedreef
6. Zonbastion – Velsersbroeksedreef
7. Maanbastion – Velsersbroeksedreef

Per locatie staan op de volgende pagina's enkele foto's en de belangrijkste knelpunten zoals die door (brom- en snor)fietsers en automobilisten zijn aangegeven.

Zwanebloemplantsoen – Floraronde (noord)

(Brom- en snor)fietsers

slecht zicht	75%
hard rijdende auto's of andere voertuigen	13%
onduidelijk wie voorrang heeft	6%
anders	5%

Automobilisten

slecht zicht	79%
hard rijdende fietsers	4%
hard rijdende brom- en snorfietsers	11%
onduidelijk wie voorrang heeft	3%
anders	4%

Zwanebloemplantsoen – Floraronde (zuid)

(Brom- en snor)fietsers

slecht zicht	83%
hard rijdende auto's of andere voertuigen	15%
onduidelijk wie voorrang heeft	0%
anders	2%

Automobilisten

slecht zicht	97%
hard rijdende fietsers	3%
hard rijdende brom- en snorfietsers	0%
onduidelijk wie voorrang heeft	0%
anders	0%

Velserbroeksedreef – Dammersboog



(Brom- en snor)fietzers

slecht zicht	48%
hard rijdende auto's of andere voertuigen	24%
onduidelijk wie voorrang heeft	15%
anders	12%

Automobilisten

slecht zicht	69%
hard rijdende fietsers	3%
hard rijdende brom- en snorfietzers	3%
onduidelijk wie voorrang heeft	7%
anders	17%

Zeilpad – Westbroekerweg



(Brom- en snor)fietzers

slecht zicht	24%
hard rijdende auto's of andere voertuigen	63%
onduidelijk wie voorrang heeft	3%
anders	11%

Automobilisten

slecht zicht	23%
hard rijdende fietsers	38%
hard rijdende brom- en snorfietzers	8%
onduidelijk wie voorrang heeft	0%
anders	31%

Langemaad – Velsbroeksedreef

(Brom- en snor)fietzers

slecht zicht	15%
hard rijdende auto's of andere voertuigen	44%
onduidelijk wie voorrang heeft	21%
anders	21%

Automobilisten

slecht zicht	23%
hard rijdende fietsers	46%
hard rijdende brom- en snorfietzers	0%
onduidelijk wie voorrang heeft	31%
anders	0%

Zonbastion – Velsbroeksedreef

(Brom- en snor)fietzers

slecht zicht	21%
hard rijdende auto's of andere voertuigen	41%
onduidelijk wie voorrang heeft	28%
anders	10%

Automobilisten

slecht zicht	23%
hard rijdende fietsers	46%
hard rijdende brom- en snorfietzers	0%
onduidelijk wie voorrang heeft	31%
anders	0%

Maanbastion – Velsbroeksedreef



(Brom- en snor)fietsers

slecht zicht	4%
hard rijdende auto's of andere voertuigen	41%
onduidelijk wie voorrang heeft	33%
anders	22%

Automobilisten

slecht zicht	5%
hard rijdende fietsers	25%
hard rijdende brom- en snorfietsers	5%
onduidelijk wie voorrang heeft	50%
anders	15%

4 Knelpunten en mogelijke oplossingsrichtingen

In dit hoofdstuk worden de geconstateerde knelpunten en de mogelijke oplossingsrichtingen, met hun voor- en nadelen gepresenteerd. Daarbij wordt eerst ingegaan op algemene, niet-locatiespecifieke knelpunten, vervolgens op de fietsoversteken binnen 30km-gebieden en tot slot op fietsoversteken over gebiedsontsluitingswegen (50km-wegen).

4.1 Algemene knelpunten

Uit de werksessies met de klankbordgroep is naar voren gekomen dat veel mensen de voorrangssituaties op fietsoversteken in Velsbroek onduidelijk vinden; “het is steeds verschillend”. Het gevoel bestaat dat er geen uniformiteit is, en dat bij vergelijkbare fietsoversteken in Velsbroek verschillende voorrangssituaties gelden en dat deze bovendien niet goed zijn aangegeven.

De richtlijnen die in Nederland gelden ten aanzien van voorrangssituaties bij fietsoversteken, zijn als volgt:

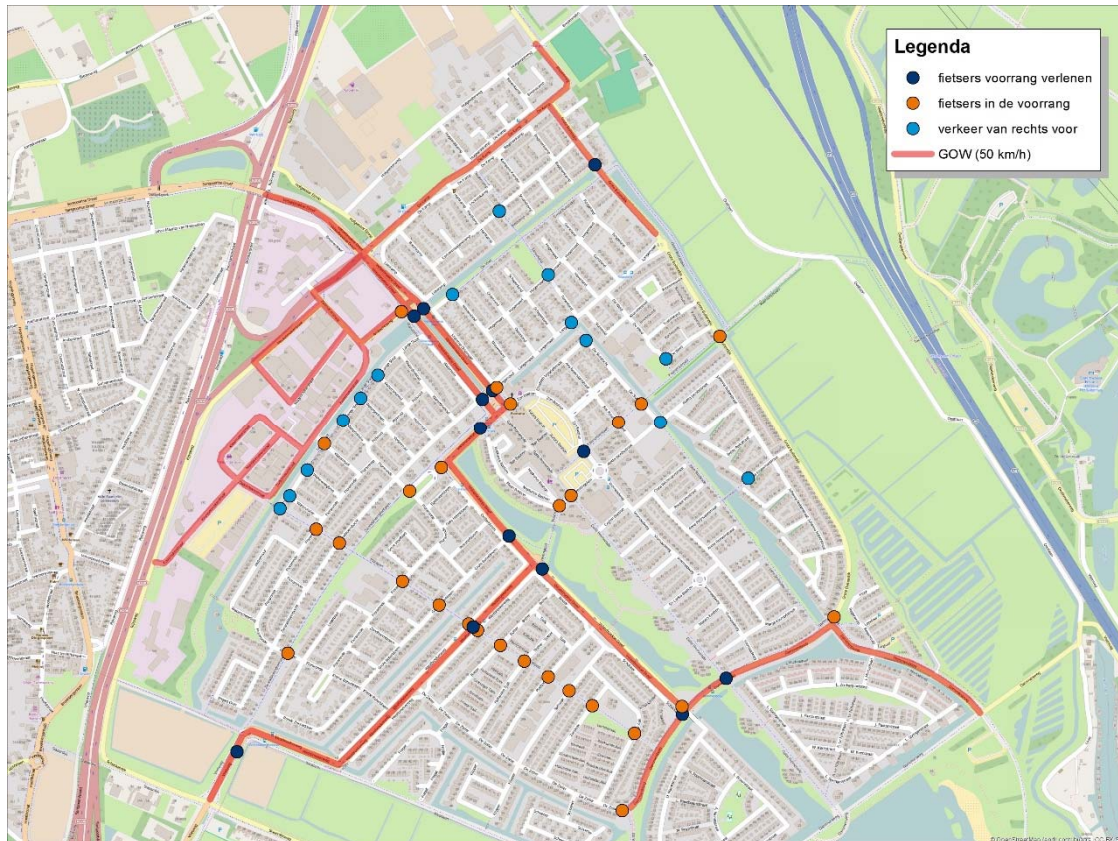
Bij fietsoversteken bij/over gebiedsontsluitingswegen geldt dat:

- de voorrang altijd wordt geregeld met verkeersborden en markering;
- fietspaden langs voorrangswegen altijd eveneens in de voorrang liggen;
- fietspaden haaks op de voorrangsweg altijd uit de voorrang liggen.

Bij fietsoversteken in verblijfsgebied (30km-zones) geldt dat:

- in principe geen voorangsregeling wordt ingesteld (en dan geldt dus de algemene verkeersregel dat aan bestuurders die van rechts komen voorrang moet worden verleend);
- op hoofdfietsroutes de voorrang wel geregeld kan worden, waarbij de fietsroute dan in de voorrang ligt.

In afbeelding 1 op de volgende pagina zijn alle fietsoversteken in Velsbroek weergegeven en is aangegeven wat de voorrangssituatie is. Bovendien zijn de gebiedsontsluitingswegen ingetekend. Als naar de afbeelding wordt gekeken, blijkt dat de situatie in Velsbroek prima voldoet aan bovengenoemde richtlijnen. Slechts op één locatie wordt hiervan afgeweken, namelijk bij de kruising van het Koeriersterpad met het Zonbastion. Deze oversteek ligt in een 30km-zone, maar het fietspad ligt uit de voorrang.



afbeelding 1 Voorrangssituaties op fietsoversteken in Velsbroek

De feitelijke situatie komt dus niet overeen met het gevoel van de inwoners van Velsbroek. Met uitzondering van één situatie, is er wel degelijk uniformiteit in de toegepaste voorrangssituaties op fietsoversteken.

De onduidelijkheid die de klankbordgroepleden zeggen te ervaren, blijkt vooral betrekking te hebben op onbekendheid met de verkeersregels. Men is zich er onvoldoende van bewust dat wanneer op een kruispunt geen voorangsregeling is ingesteld, aan bestuurders van rechts dan voorrang moet worden verleend. Dat dit in principe overall in elk 30km-gebied geldt (met uitzondering van hoofd fietsroutes, waar aan bestuurders uit beide richtingen voorrang moet worden verleend), is al helemaal onvoldoende bekend. Daarnaast geven klankbordgroepleden aan dat voor automobilisten onvoldoende duidelijk is wanneer zij een 30km-zone binnen rijden.

Mogelijke maatregelen

Gedragscampagne

Om verkeersdeelnemers (opnieuw) attent te maken op de geldende verkeersregels en op specifieke potentieel gevaarlijke locaties in Velsbroek, kan een gedragscampagne worden gelanceerd. Voor de invulling hiervan bestaan diverse mogelijkheden. Zo kan bijvoorbeeld voor iedere wijk een voorlichtingsavond worden georganiseerd, bijvoorbeeld in samenwerking met lokale rijschoolhouders, waarin de diverse verkeersregels en verkeerssituaties de revue passeren. Een andere mogelijkheid is om een folder huis-aan-huis te verspreiden, waarin deze informatie wordt aangeboden. Een derde mogelijkheid is om informatieve spandoeken en/of posters op te hangen (conform bijvoorbeeld “wij gaan weer naar school”) waarop een bepaalde boodschap wordt verkondigd, bijvoorbeeld: “Let op, fietsers van rechts hebben voorrang”.

Het effect van dergelijke maatregelen is moeilijk in te schatten maar waarschijnlijk is het effect erg beperkt. Een pilotproject in één wijk, waarbij een goede effectmeting wordt uitgevoerd, kan een interessante maatregel zijn. Op basis van de effecten van de pilot kan worden besloten de maatregel al dan niet verder uit te rollen.

Bebording voor ongeregelde situaties

Een duidelijk uitgesproken wens van verschillende klankbordgroepen is om ongeregelde situaties te regelen met borden, of om borden te plaatsen die aangeven wat te doen bij een ongeregelde situatie: “dan is het voor iedereen duidelijk”. Hoewel dit inderdaad duidelijkheid schept voor de betreffende situaties, heeft dit ook onbedoelde, negatieve neveneffecten.

Het regelen van de voorrang in verblijfsgebieden is (met uitzondering van de eerdere genoemde hoofdfietsroutes en met uitzondering van busbanen) wettelijk niet mogelijk. Dit zou immers leiden tot een forse snelheidstoename op de wegen die in de voorrang komen te liggen. En het uitgangspunt in verblijfsgebieden is nou juist om te zorgen voor lage rijsnelheden en gelijkwaardigheid van wegen.

Het plaatsen van borden bij gelijkwaardige kruispunten waarop wordt aangegeven “verleen voorrang aan bestuurders van rechts” (of iets dergelijks) leidt ertoe dat mensen op plaatsen waar deze borden niet staan, mogelijk denken dat ze geen voorrang hoeven te verlenen aan bestuurders van rechts. De richtlijn is dan ook om geen borden te plaatsen die het opvolgen van algemene verkeersregels moeten afdwingen. (Zo worden er bijvoorbeeld ook geen borden geplaatst waarop staat dat men rechts moet rijden.) Daarnaast proberen wegbeheerders over het algemeen juist om zo veel mogelijk onnodige borden te verwijderen om een bordenwoud (en daarmee te veel afleiding voor weggebruikers) te voorkomen.

Sommige wegbeheerders in Nederland kiezen ervoor om aan het begin van een 30km-zone een extra attentiebord te plaatsen dat bestuurders moet wijzen op het verlenen van voorrang aan bestuurders van recht op gelijkwaardige kruispunten. Om bovengenoemde redenen wordt dit echter niet geadviseerd. Een betere optie is om dit als tijdelijke boodschap op bijvoorbeeld een spandoek te plaatsen, in combinatie met een gedragscampagne.



afbeelding 2 Waarschuwbord in gemeente Arcen en Velden

Betere aanduiding 30km-gebieden

Een goede markering van het begin (en eind) van 30km-zones kan weggebruikers helpen bij het creëren van het juiste verwachtingspatroon voor wat betreft de verkeerssituaties en gedragingen waarmee zij rekening moeten houden. Op veel locaties in Velsbroek zijn begin en eind van de 30km-zones duidelijk aangegeven en goed vormgegeven. Er zijn echter ook locaties waar verbeteringen kunnen worden doorgevoerd, zoals bijvoorbeeld op de Grote Buitendijk (zie afbeelding 3).

Op de Grote Buitendijk hangt bij het begin van de 30km-zone alleen een verkeersbord (relatief ver buiten de rijbaan). Het wegbeeld verandert niet. In dergelijke situaties is het goed voorstelbaar dat weggebruikers over het hoofd zien dat ze een 30km-zone inrijden.

Bij de Watermunt (afbeelding 4) past het wegbeeld wel prima bij een 30km-zone, maar is de situering van de entree van het 30km-gebied ongelukkig gekozen. Veel logischer zou het zijn dat de entree duidelijk wordt gemarkeerd vóór het kruispunt met de Lange Sloot.



afbeelding 3 Begin 30km-zone grote Buitendijk



afbeelding 4 Begin 30km-zone Watermunt

Het begin van de 30km-zone bij de aansluiting van het Zwanebloemplantsoen op de Velsbroeksedreef (afbeelding 5) is prima vormgegeven. De toepassing van een uitritconstructie zorgt voor een goede snelheidsremmer en een duidelijke markering van het begin van een verblijfsgebied. De enige mogelijke verbetering die zou kunnen worden doorgevoerd, is het aanbrengen van een “zoneportaal”, waarvan een voorbeeld in afbeelding 6 is weergegeven.



afbeelding 5 Begin 30km-zone
Zwanebloemplantsoen



afbeelding 6 Voorbeeld 30km-zoneportaal

De gemeente Velsen zou ervoor kunnen kiezen om alle entrees van verblijfsgebieden (min of meer) uniform in te richten en daarbij een duidelijk zoneportaal en een goede snelheidsremmer toe te passen.

4.2 Fietsoversteken in 30km-gebieden

De fietsoversteken in 30km-gebieden zijn vrijwel allemaal min of meer hetzelfde vormgegeven. Ook spelen op veel locaties dezelfde problemen. Het belangrijkste knelpunt dat zich voordoet, bestaat in de kern uit het volgende: automobilisten hebben (of nemen) te weinig tijd om te anticiperen op (snelle) fietsers of brom-/snorfietsers. Een combinatie van slecht uitzicht, onoplettendheid, een (voor de betreffende situatie te) hoge snelheid en complexiteit van de situatie (aandacht moet worden verdeeld) is hiervan meestal de oorzaak. Ook in de werksessie met de klankbordgroep zijn deze knelpunten door de klankbordgroepleden benoemd. Alle genoemde knelpunten kunnen worden samengevat in onderstaande knelpunten:

- Slechte zichtbaarheid/waarneembaarheid fietsoversteken
- Voorrangssituatie onduidelijk/niet eenduidig
- Te hoge snelheid auto's
- Te hoge snelheid brom- en snorfietsers
- Verkeerstekens onleesbaar/slecht
- Fietsoversteken niet goed uitgelicht/slechte verlichting
- Aanwezigheid brom-/snorfietsers op het fietspad
- Slecht onderhoud
- Gedrag fietsers/snelheid fietsers/voeren fietsverlichting
- 30km-zones zijn onduidelijk (waar beginnen en eindigen ze?)
- 30km/h is te hard bij fietsoversteken
- Slecht uitzicht bij fietsoversteken
- Onoverzichtelijkheid fietsoversteken (aandacht moet worden verdeeld)
- Lange, rechte fietspaden leiden tot onoplettendheid bij fietsers

De leden van de klankbordgroep hebben vervolgens, door het plakken van groene en rode stickers, aangegeven naar welke knelpunten het meeste aandacht zou moeten uitgaan bij het bepalen van mogelijke oplossingsrichtingen, en welke knelpunten wat minder belangrijk zijn. Daaruit zijn de volgende, meest belangrijke knelpunten naar voren gekomen:

- 1 Slechte zichtbaarheid/waarneembaarheid fietsoversteken
- 2 Onoverzichtelijkheid fietsoversteken (aandacht moet worden verdeeld)
- 3 Voorrangssituatie onduidelijk/niet eenduidig
- 4 Te hoge snelheid brom- en snorfietsers
- 5 Slecht uitzicht bij fietsoversteken

Mogelijke maatregelen

Verbeteren uitzicht

Het verbeteren van het uitzicht is, op locaties waar dat mogelijk is, een voor de hand liggende maatregel. Echter, bij struiken die staan in particuliere tuinen, is het terugsnijden uiteraard niet af te dwingen.



afbeelding 7 Slecht uitzicht bij Grote Buitendijk – Koeriersterpad wordt veroorzaakt door begroeiing in particuliere tuin



afbeelding 8 Slecht uitzicht bij Floraronde – Florapad wordt veroorzaakt door begroeiing in particuliere tuin

Hetzelfde geldt uiteraard voor schuttingen en hekwerken die het uitzicht belemmeren; als deze staan op particulier terrein, is het niet realistisch om het verwijderen hiervan als serieuze maatregel te zien.



afbeelding 9 Slecht uitzicht bij Floraronde Zuid – Zwanebloemplantsoen wordt veroorzaakt door particuliere schutting



afbeelding 10 Slecht uitzicht bij Grote Boterbloem – Florapad wordt veroorzaakt door particulier hekwerk met klimop

Op enkele locaties kan het uitzicht worden verbeterd door het opheffen van een openbare parkeerplaats. Dit is het geval bij de kruispunten Spitsaak – Zeilpad en Wieringer Aak – Zeilpad. De parkeerplaatsen liggen hier bijna tot tegen het fietspad en wanneer een (groot) voertuig hier parkeert, wordt het zicht geblokkeerd.



afbeelding 11 Geparkeerd busje bij Spitsaak – Zeilpad blokkeert het zicht op naderende fietsers volledig



afbeelding 12 Wanneer een voertuig parkeert bij Wieringer Aak – Zeilpad wordt zicht op naderende fietsers geblokkeerd

Verbeteren zichtbaarheid (bebording, verharding, markering, verlichting)

Om ervoor te zorgen dat automobilisten beter anticiperen op de fietsoversteken, kan de zichtbaarheid worden verbeterd. Het doortrekken van de rode verharding van het fietspad over de rijbaan (wat op verschillende locaties nu niet is gebeurd) en het toepassen van de juiste markering en bebording, kunnen bijdragen aan een betere zichtbaarheid/opvallendheid van de oversteeklocaties.



Bebording kan extra opvallend worden gemaakt door het toepassen van een fluorescerende achtergrond. De toepassing van pijlmarkering op de oversteek kan automobilisten extra attenderen op fietsers in twee richtingen. Het toepassen van goede verlichting direct boven de oversteeklocaties zorgt ervoor dat deze ook in de nachtelijke uren goed opvallen.

Van belang is dat op alle locaties die met elkaar vergelijkbaar zijn dezelfde maatregelen worden getroffen. Het toepassen van extra attentieverhogende maatregelen op enkele oversteeken, kan ertoe leiden dat het risico op andere oversteeken (zonder deze maatregelen) toeneemt. Onbewust zullen automobilisten minder alert zijn op locaties waar deze maatregelen niet worden genomen.

Extra snelheidsremmende maatregelen voor gemotoriseerd verkeer

Snelheid is de belangrijkste factor bij het ontstaan van ongevallen en de afloop van ongevallen. Een lagere snelheid leidt tot meer tijd om te reageren op onverwachte situaties en zorgt er bovendien voor dat de impact van een eventuele botsing lager is. Een goede maatregel om de verkeersveiligheid op de fietsoversteeken te verbeteren, is het verlagen van de snelheid van het autoverkeer. Het toepassen van (extra) snelheidsremmende maatregelen is een goede maatregel om een lagere snelheid af te dwingen.

Het nadeel van extra snelheidsremmers is discomfort voor bestuurders van motorvoertuigen en een toename van de uitstoot van geluid en van schadelijke stoffen. Daarnaast zijn er snelheidsremmers die gevaarlijk kunnen zijn voor tweewielers.

Vrijwel alle fietsoversteken in 30km-gebied liggen op een drempel. Het heeft de voorkeur om de bestaande drempels steiler te maken, boven het realiseren van extra drempels. Op oversteeklocaties waar een snelheidsremmer ontbreekt, is een goede maatregel het realiseren van een adequate drempel.

Instellen stopgebod voor gemotoriseerd verkeer

Wanneer bij elke oversteek, door middel van het plaatsen van bord B7, een stopgebod voor gemotoriseerd verkeer wordt ingesteld, dienen bestuurders altijd voor de oversteek te stoppen. In de praktijk blijkt echter dat, zeker wanneer het uitzicht voldoende is, bestuurders niet geneigd zijn zich aan het stopgebod te houden. Het stopgebod is dan ook alleen een zinvolle maatregel op plekken met slecht uitzicht.

(Gedrags)campagnes

Een campagne kan bijdragen aan de bewustwording van verkeersdeelnemers over de gevaren in het verkeer in zijn algemeenheid of in specifieke situaties. Tijdelijke spandoeken voor automobilisten die een oversteeklocatie naderen met de tekst “Let op, fietsers hebben voorrang” en voor fietsers met de tekst “Let op, maak oogcontact met automobilisten” kunnen mogelijk bijdragen aan een veiliger verkeersgedrag. De effecten van deze en andere gedragsmaatregelen zijn echter lastig op voorhand in te schatten.

Snelheidsremmers op het fietspad

Om de snelheid van gebruikers van het fietspad te verlagen, kunnen bromfietsdrempels worden toegepast. Het nadeel van deze drempels is dat het snelheidsremmend effect over het algemeen beperkt is, maar dat het wel comfortverlagend is (ook voor langzaam rijdende fietsers). Daardoor leidt het vaak tot het uitwijken van deze voorziening (bijvoorbeeld via de berm of een naastgelegen trottoir), waarmee het haar doel voorbij schiet. Op locaties met een verhoogd ongevalsrisico als gevolg van slecht uitzicht, kunnen bromfietsdrempels als aanvullende maatregel worden toegepast. Mits de uitvoering voldoende is (uitwijken is bijvoorbeeld niet mogelijk) kunnen deze drempels ervoor zorgen dat uitschieters in de gereden snelheid van met name brom- en snorfietsers enigszins worden getemperd. Het is daarbij van belang dat een hol-bol-hol-constructie wordt toegepast, zodat de drempel niet als schans kan worden gebruikt.



afbeelding 13 Bromfietsdrempel

4.3 Fietsoversteken over gebiedsontsluitingswegen

Op verschillende locaties in Velsbroek kruisen fietspaden gebiedsontsluitingswegen. De omstandigheden op deze locaties zijn dusdanig divers dat het onmogelijk is om algemene knelpunten te benoemen die op al deze locaties spelen. In de werksessie met de klankbordgroepen zijn daarom de vijf locaties waarover via de enquête de meeste klachten zijn binnengekomen, één voor één kort behandeld. Het betreft de volgende locaties:

- 1 Velsbroeksedreef – Dammersboog
- 2 Westbroekerweg – Zeilpad

- 3 Langemaad – Velsbroeksedreef
- 4 Zonbastion – Velsbroeksedreef
- 5 Maanbastion – Velsbroeksedreef

Velsbroeksedreef – Dammersboog

De belangrijkste knelpunten op deze locatie zijn volgens de klankbordgroepen:

- Verschil in status tussen fietsers en voetgangers langs Dammersboog (fietsers wel voorrang, voetgangers niet)
- Hoge snelheid auto's vanuit Velsbroeksedreef
- Begroeiing ontnemt het zicht enigszins
- Geparkeerd voertuig kan zicht ontnemen



afbeelding 14 Luchtfoto Velsbroeksedreef – Dammersboog

Een goede, verkeersveilige maatregel op een dergelijk kruispunt waarbij twee gebiedsontsluitingswegen elkaar kruisen, is de realisatie van een rotonde. Op een rotonde kan het verkeer vlot doorstromen, terwijl de snelheid van het autoverkeer, ook op rustige momenten, wordt geremd. Vanwege het aanwezige tweerichtingenfietspad, zal ook de rotonde moeten worden voorzien van een tweerichtingenfietspad. Tweerichtingenfietspaden rond rotondes brengen echter verkeersveiligheidsrisico's met zich mee. Dit vraagt om extra aandacht hiervoor bij het ontwerp.

Op korte termijn kan de verkeersveiligheid mogelijk worden verbeterd door de beplanting te snoeien. Verder kan het verhoogd aanleggen van het fiets- en voetpad over de Velsbroeksedreef ervoor zorgen dat automobilisten die het kruispunt naderen hun snelheid beter reduceren en zich meer focussen op mogelijke overstekers.

Westbroekerweg – Zeilpad

De belangrijkste knelpunten op deze locatie zijn volgens de klankbordgroepleden:

- Begroeiing/hegje ontnemt het zicht enigszins
- Fietsers op Zeilpad hebben overal voorrang en moeten “opeens” drukke weg oversteken en voorrang verlenen
- Middeneiland is te smal
- Uitrit naast oversteek
- Situatie complex en onoverzichtelijk



afbeelding 15 Luchtfoto Westbroekerweg – Zeilpad

De mogelijkheden om de situatie te verbeteren zijn erg beperkt, omdat de fysieke ruimte voor ingrijpende aanpassingen ontbreekt. Het is wenselijk dat het middeneiland wordt verbreed, zodat de opstelruimte wordt vergroot. Het middeneiland is in de huidige situatie minder dan 2,0 meter breed, terwijl deze volgens de richtlijnen minimaal 2,50 meter zou moeten zijn. Er is slechts beperkt ruimte om het middeneiland te verbreden, maar mogelijk kunnen de rijbanen iets worden versmald en/of iets worden uitgebogen ten koste van de opstelruimte aan de zijkanen.

De borden B1 (voorrangsweg) kunnen van het fietspad worden verwijderd. Niet alleen is het ongebruikelijk om deze borden langs fietspaden te plaatsen, in dit geval kan het ook leiden tot verwarring over de voorrangssituatie.



afbeelding 16 Borden B1 kunnen worden verwijderd

Langemaad – Velsbroeksedreef

Het belangrijkste knelpunt op deze locatie is volgens de klankbordgroepleden dat de route voor fietsers vanuit Langemaad niet duidelijk is. Fietsers worden niet vanaf de rijbaan naar het fietspad geleid, en komen daardoor vanaf de rijbaan direct op de oversteeklocatie terecht.



afbeelding 17 Luchtfoto Langemaad – Velsbroeksedreef en Zonbastion Velsbroeksedreef

Mogelijk kan dit worden verbeterd door voor fietsers reeds voor het kruispunt een uitvoeger te realiseren. Daarbij moet niet uit het oog worden verloren dat het voor fietsers vanuit de Langemaad mogelijk moet blijven om zonder al te ingewikkelde manoeuvres linksaf te slaan.

Zonbastion – Velsbroeksedreef

De belangrijkste knelpunten op deze locatie zijn volgens de klankbordgroepleden:

- Automobilisten rekenen niet op fietsers uit twee richtingen
- Auto's rijden te hard de rotonde af; rotonde remt de snelheid niet voldoende af
- Fietsers richting Zonbastion moeten de rijbaan op
- Zonbastion is erg breed, waardoor auto's soms hard komen aanrijden
- Veel verkeersbewegingen
- Wisselende voorrang (bij Maanbastion niet, bij Zonbastion wel, bij oversteek Koeriersterpad weer niet)

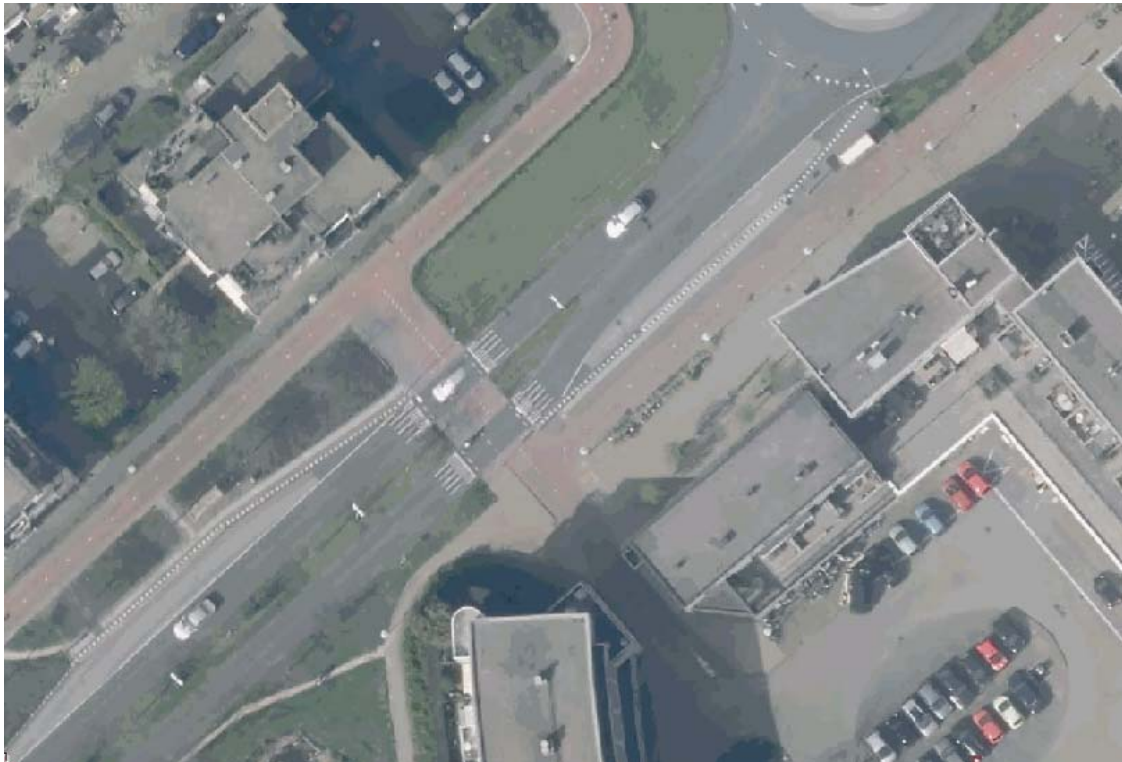
De meest ideale oplossing is om de (aansluitende wegen op de) rotonde zodanig aan te passen dat de snelheid van het gemotoriseerde verkeer beter wordt geremd. De huidige rijlijnen zorgen er namelijk voor dat het snelheidsremmende effect van de rotonde te laag is.

Een minder ingrijpende maatregel is om ter plaatse van de fietsoversteek een lage snelheid af te dwingen door middel van een betere snelheidsremmer. Daarvoor moet het huidige plateau waarop de oversteek ligt, worden verhoogd. Mogelijk kunnen ook de haltehavens in het Zonbastion iets worden verkort, waardoor de wegbreedte voor de oversteek kan worden versmald. Dit heeft mogelijk ook een

gunstig effect op de gereden snelheden en het verbetert de overzichtelijkheid van de verkeerssituatie. In dat geval kan mogelijk ook een betere overgang van fietspad naar rijbaan voor fietsers worden gecreëerd, zodat zij een minder haakse bocht hoeven te maken en minder in conflict komen met autoverkeer vanaf de rotonde.

Maanbastion – Velsbroeksedreef

Volgens de klankbordgroepleden wordt de onveiligheid op deze locatie mogelijk deels verklaard door het feit dat de voorrangssituatie in het verleden anders was. Een deel van de verkeersdeelnemers is hier mogelijk nog niet aan gewend. Daarnaast ligt de oversteek net als in het verleden op een plateau, waardoor automobilisten zouden kunnen denken dat zij voorrang moeten verlenen aan overstekers.



afbeelding 18 Luchtfoto Maanbastion – Velsbroeksedreef

Voor overstekers is de situatie duidelijk; zij moeten voorrang verlenen aan verkeer op de Velsbroeksedreef. Daarnaast in het uitzicht prima en liggen de door het gemotoriseerd verkeer gereden snelheden over het algemeen niet te hoog. Er is daarom weinig aanleiding om de situatie aan te passen.

5 Conclusies en aanbevelingen

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste conclusies op een rij gezet en worden aanbevelingen gedaan voor verbeteringen.

5.1 Voorrangssituaties

De voorrangssituaties op fietsoversteken in Velsbroek voldoen, op één locatie na, aan de richtlijnen. Alleen de oversteek van het Koeriersterpad over het Zonbastion ligt uit de voorrang, terwijl de situatie zich in een 30km-zone bevindt.

Volgens de richtlijnen geldt bij fietsoversteken bij/over gebiedsontsluitingswegen dat:

- de voorrang altijd wordt geregeld met verkeersborden en markering;
- fietspaden langs voorrangswegen altijd eveneens in de voorrang liggen;
- fietspaden haaks op de voorrangsweg altijd uit de voorrang liggen.



afbeelding 1 Oversteek Koeriersterpad – Zonbastion

Bij fietsoversteken in verblijfsgebied (30km-zones) geldt dat:

- in principe geen voorrangsregeling wordt ingesteld (en dan geldt dus de algemene verkeersregel dat aan bestuurders die van rechts komen voorrang moet worden verleend);
- op hoofd fietsroutes de voorrang wel geregeld kan worden, waarbij de fietsroute dan in de voorrang ligt.

Aanbevolen wordt om de voorrangssituatie op de fietsoversteek Koeriersterpad – Zonbastion in overeenstemming te brengen met de richtlijnen. Randvoorwaarde hierbij is wel dat de inrichting van het Zonbastion zodanig wordt aangepast dat de inrichting van de weg ook veel meer in overeenstemming wordt gebracht met de erftoegangsfunctie van de weg. Ook de inrichting van de oversteek moet worden aangepast wanneer de voorrang wordt omgedraaid.

5.2 Inrichting fietsoversteken in 30km-zones

Het belangrijkste knelpunt dat zich voordoet bij fietsoversteken in de 30km-zones in Velsbroek is dat automobilisten te weinig tijd hebben (of nemen) om te anticiperen op (snelle) fietsers of brom-/snorfietsers. Een combinatie van slecht uitzicht, onoplettendheid, een (voor de betreffende situatie te) hoge snelheid en complexiteit van de situatie (aandacht moet worden verdeeld) is hiervan meestal de

oorzaak. Dit leidt tot conflicten en ongevallen tussen gebruikers van het fietspad en gemotoriseerd verkeer.

Aanbevolen wordt om de fietsoversteken in 30km-zones overal op dezelfde wijze in de richter, waarbij:

- de oversteek verhoogd ligt op een plateau dat de snelheid van het gemotoriseerd terugbrengt tot stapvoets;
- de rode kleur van het fietspad wordt doorgezet over de rijbaan;
- pijlmarkering op het fietspad het tweerichtingen fietsverkeer benadrukt;
- borden met een gele fluorescerende achtergrond het gemotoriseerd verkeer attent maken op de voorrangssituatie;
- openbaar groen het uitzicht niet belemmert;
- geparkeerde auto's het uitzicht niet belemmeren.

Dat betekent onder andere dat op locaties met een flauw plateau (afbeelding 2) of geen plateau (afbeelding 3) een steil plateau moet worden gerealiseerd.



afbeelding 2 Zwanebloembocht – Florapad



afbeelding 3 Grote Buitendijk – Koeriersterpad

Op locaties met slecht uitzicht als gevolg van particuliere heggen of schuttingen kan aanvullend aan bovengenoemde maatregelen een stopgebod voor gemotoriseerd verkeer worden ingesteld.

Aanbevolen wordt om deze aanvullende maatregel alleen toe te passen op locaties waar het zicht daadwerkelijk te wensen overlaat. Om de snelheid van brom- en snorfietsers op deze locaties te temperen, kunnen op locaties met slecht uitzicht ook bromfietsdrempels als aanvullende maatregel worden toegepast. Aandachtspunt daarbij is de uitvoering die ervoor moet zorgdragen dat het ontwijken van de drempel niet mogelijk is.

5.3 Inrichting fietsoversteken over gebiedsontsluitingswegen

De omstandigheden op de fietsoversteken over gebiedsontsluitingswegen in Velsbroek zijn dusdanig divers dat het niet mogelijk is om algemene conclusies te trekken over deze locaties en algemeen geldende aanbevelingen te doen. Maatwerk is nodig om eventuele knelpunten op dergelijke locaties weg te nemen. Voor de belangrijkste vijf locaties die uit de enquête naar voren zijn gekomen, worden enkele suggesties gedaan voor verbeteringen.

Velserbroeksedreef – Dammersboog

De realisatie van een rotonde is een goede, verkeersveilige maatregel op een dergelijk kruispunt waarbij twee gebiedsontsluitingswegen elkaar kruisen. Behalve een goede maatregel is het ook een kostbare maatregel waarvan wordt aanbevolen deze te overwegen wanneer zich een kans voordoe om werk met werk te maken, bijvoorbeeld bij groot onderhoud. Extra aandacht dient daarbij uit te gaan naar de wijze waarop het fietspad rond de rotonde wordt vormgegeven. Van tweerichtingenfietspaden rond rotondes is bekend dat ze een verkeersveiligheidsrisico met zich meebrengen.

Op kortere termijn kan de verkeersveiligheid worden verbeterd door het verhoogd aanleggen van het fiets- en voetpad over de Velsbroeksedreef. Automobilisten die het kruispunt naderen, reduceren hun snelheid dan beter en focussen meer op mogelijke overstekers.

Westbroekerweg – Zeilpad

Het is wenselijk dat het middeneiland, dat in de huidige situatie volgens de richtlijnen te smal is, wordt verbreed, zodat de opstelruimte wordt vergroot. De mogelijkheden hiervoor zijn echter erg beperkt. Aanbevolen wordt om te onderzoeken of het mogelijk is om de rijbanen op de Westbroekerweg ter plaatse van de oversteek iets te versmallen en/of iets uit te buigen ten koste van de opstelruimte aan de zijkanten. De gewonnen ruimte kan dan worden gebruikt om het middeneiland te verbreden. Daarnaast kunnen de borden B1 (voorrangsweg) van het fietspad worden verwijderd.

Langemaad – Velsbroeksedreef

De logica van de verkeerssituatie kan mogelijk worden verbeterd door voor fietsers vanaf de Langemaad een uitvoeger te realiseren. Aanbevolen wordt om de mogelijkheden hiervoor te onderzoeken en daarbij rekening te houden met het feit dat het voor fietsers vanuit de Langemaad mogelijk moet blijven om zonder al te ingewikkelde manoeuvres linksaf te slaan.

Zonbastion – Velsbroeksedreef

De huidige vormgeving van de rotonde en de aansluitende wegen dwingt onvoldoende een lage snelheid af. Het aanpassen van de vormgeving van de rotonde kan dit verbeteren, maar is een zeer ingrijpende maatregel. Een betere snelheidsremmer (hoger plateau) ter plaatse van de fietsoversteek kan ook een lagere snelheid afdwingen. Geadviseerd wordt om voorts te onderzoeken of het mogelijk is om de haltehavens in het Zonbastion iets te verkorten, waardoor de wegbreedte voor de oversteek kan worden versmald. Dit heeft mogelijk ook een gunstig effect op de gereden snelheden en het verbetert de overzichtelijkheid van de verkeerssituatie. In dat geval kan mogelijk ook een betere overgang van fietspad naar rijbaan voor fietsers worden gecreëerd.

Maanbastion – Velsbroeksedreef

Infrastructureel is op de oversteeklocatie Maanbastion – Velsbroeksedreef niks aan te merken. Aanbevolen wordt om geen aanpassingen te doen aan deze locatie.

5.4 Educatie en voorlichting

Veel verkeersdeelnemers blijken de verkeersregels onvoldoende te kennen en zijn zich onvoldoende bewust van potentieel gevaarlijke locaties. Zo blijkt uit de enquête dat meer dan 20% van de bromfietzers niet weet dat zij niet op een fietspad mogen rijden. Uit de klankbordgroepbijeenkomsten kwam naar voren dat veel mensen twijfelen aan de voorrangssituatie wanneer er geen verkeerstekens aanwezig zijn (en dus de algemene regel “rechts gaat voor” geldt).

Aanbevolen wordt om een nadere uitwerking te maken van de mogelijkheden die er zijn om, door middel van een gedragscampagne, verkeersdeelnemers (opnieuw) attent te maken op de geldende verkeersregels.

5.5 Entrees 30km-zones

De entrees van 30km-gebieden in Velsbroek zijn niet overal goed ingericht. Daardoor is het voor verkeersdeelnemers niet altijd duidelijk dat zij een verblijfsgebied binnenrijden en dat een daarop aangepast verkeersgedrag gewenst is. Aanbevolen wordt om alle 30km-entrees in Velsbroek uniform in te richten. Een goede 30km-entree bestaat uit een adequate snelheidsremmer en een duidelijke poort, bijvoorbeeld uitgevoerd met een zoneportaal.

Bijlagen



Bijlage 1 Verslagen klankbordgroepbijeenkomsten





Aan: Klankbordgroepleden fietsoversteken Velsbroek
Van: Natalie Veenkamp, Paul van den Bosch, Hans Godefrooij
CC: Gemeente Velsen (Daan van Straten en Kommer Sneeuw)
Datum: 2 juni 2015
Betref: Resultaten eerste klankbordgroepbijeenkomst fietsoversteken Velsbroek (28 mei 2015)

PowerPoint-presentatie en enquêteresultaten

In de losse bijlage bij deze memo zijn de sheets van de PowerPoint-presentatie opgenomen, waarin onder andere de resultaten van de webenquête op een rij zijn gezet.

Fietsoversteken over 30km-straten en 50km-wegen

De opdracht aan DTV Consultants focuste zich in eerste instantie op de fietsoversteken in 30km-gebied. Naar aanleiding van de wens van de klankbordgroepleden is besloten deze focus te verruimen en ook te kijken naar de knelpunten die zich voordoen op fietsoversteken over 50km-wegen. Afgesproken is om in de tweede werksessie tijd in te ruimen om de problematiek op deze oversteken te bespreken. De aandacht in de eerste sessie (op 28 mei jl.) is alleen toegespitst op de fietsoversteken in 30km-gebied.

Knelpunten op oversteken in 30km-gebied

In de eerste ronde van de werksessie is in drie kleine groepen gediscussieerd over positieve punten van de huidige situatie (wat moet zeker zo blijven?) en knelpunten op fietsoversteken over 30km-straten.

Positieve punten

Alle genoemde positieve punten kunnen worden samengevat in onderstaande punten:

- Voorrang voor fietsers
- Snelle, directe routes
- Kruispunten zijn in principe duidelijk vormgegeven
- Vrijliggende fietspaden (gescheiden van ander verkeer)
- Afwijkende kleur
- (Redelijk) goed onderhouden
- Snelle reactie van gemeente bij losliggende tegels, gaten e.d.
- Breedte is goed

Negatieve punten

Alle genoemde negatieve punten kunnen worden samengevat in onderstaande knelpunten:

- Slechte zichtbaarheid/waarneembaarheid fietsoversteken
- Voorrangssituatie onduidelijk/niet eenduidig
- Te hoge snelheid auto's
- Te hoge snelheid brom- en snorfietsers
- Verkeerstekens onleesbaar/slecht
- Fietsoversteken niet goed uitgelicht/slechte verlichting
- Aanwezigheid brom-/snorfietsers op het fietspad
- Slecht onderhoud
- Gedrag fietsers/snelheid fietsers/voeren fietsverlichting
- 30km-zones zijn onduidelijk (waar beginnen en eindigen ze?)
- 30km/h is te hard bij fietsoversteken
- Slecht uitzicht bij fietsoversteken

- Onoverzichtelijkheid fietsoversteken (aandacht moet worden verdeeld)
- Lange, rechte fietspaden leiden tot onoplettendheid bij fietsers

De leden van de klankbordgroep hebben vervolgens, door het plakken van groene en rode stickers, aangegeven naar welke knelpunten het meeste aandacht zou moeten uitgaan bij het bepalen van mogelijke oplossingsrichtingen, en welke knelpunten wat minder belangrijk zijn. Daaruit zijn de volgende, meest belangrijke knelpunten naar voren gekomen:

- 1 Slechte zichtbaarheid/waarneembaarheid fietsoversteken
- 2 Onoverzichtelijkheid fietsoversteken (aandacht moet worden verdeeld)
- 3 Voorrangssituatie onduidelijk/niet eenduidig
- 4 Te hoge snelheid brom- en snorfietzers
- 5 Slecht uitzicht bij fietsoversteken

Mogelijke maatregelen

In het tweede gedeelte van de werksessie is gediscussieerd over mogelijke maatregelen. Een zevental mogelijke maatregelen was reeds voor gedefinieerd:

- Verbeteren uitzicht
- Verbeteren zichtbaarheid van oversteken (bebording, verharding, markering)
- Extra snelheidsremmende maatregelen voor gemotoriseerd verkeer
- Instellen stopgebod voor gemotoriseerd verkeer
- Snelheidsremmende maatregelen voor (brom- en snor)fietzers
- Extra handhaving om bromfietzers daadwerkelijk te weren van fietspaden
- Verbod van snorfietzen op fietspaden

In drie sub-groepen zijn vervolgens de volgende suggesties gedaan voor andere maatregelen:

- Afbuigen fietspad
- (betere) verkeersborden voor aanduiding voorrang
- (betere) verkeersborden voor aanduiding 30km-zones
- Snelheid fietsers eruit bij oversteken i.c.m. stopgebod auto's
- Ongelijkvloerse oversteken (tunnel/brug)
- LED's in het fietspad die gaan knipperen als er een fietser nadert
- Autoluw maken van schoolzones (bijv. tussen 8:00 en 9:00 uur geen auto's)
- Info/communicatie van regels met borden
- Eenrichtingsverkeer in 30km-zones
- "knips" maken voor fietsoversteken (doorgaand autoverkeer onmogelijk maken)
- (gedrags)campagne

Vervolgens is in de sub-groepen gestickerd om te achterhalen welke maatregelen wel en niet kunnen rekenen op draagvlak. Daaruit komen de volgende kansrijke oplossingen naar voren:

- Verbeteren uitzicht
- Verbeteren zichtbaarheid van oversteken (bebording, verharding, markering)
- Extra snelheidsremmende maatregelen voor gemotoriseerd verkeer
- Instellen stopgebod voor gemotoriseerd verkeer
- Autoluw maken van schoolzones (bijv. tussen 8:00 en 9:00 uur geen auto's)
- (gedrags)campagne
- (betere) verkeersborden voor aanduiding voorrang
- (betere) verkeersborden voor aanduiding 30km-zones
- Snelheid fietsers eruit bij oversteken i.c.m. stopgebod auto's



Aan: Klankbordgroepleden fietsoversteken Velsbroek
Van: Paul van den Bosch, Hans Godefrooij
CC: Gemeente Velsen (Daan van Straten en Kommer Sneeuw)
Datum: 15 juni 2015
Betreeft: Resultaten tweede klankbordgroepbijeenkomst fietsoversteken Velsbroek (11 juni 2015)

PowerPoint-presentatie

In de losse bijlage bij deze memo zijn de sheets van de PowerPoint-presentatie opgenomen.

Afweging oplossingen in 30km-gebied

Alle maatregelen die in de eerste werksessie als "kansrijk" zijn bestempeld, zijn nader uitgewerkt en kort toegelicht.

Verbeteren uitzicht

- Snoeien: goede maatregel waar mogelijk; maar bij particuliere tuinen niet af te dwingen.
- Schuttingen/hekwerken verwijderen: niet realistisch.
- Parkeerplaatsen verwijderen: goede maatregel, maar speelt slechts op enkele locaties.
- ➔ Op plaatsen waar het uitzicht niet (eenvoudig) kan worden verbeterd, zijn andere maatregelen noodzakelijk.

Verbeteren zichtbaarheid van oversteken (bebording, verharding, markering)

- Doortrekken rode verharding, aanbrengen pijlmarkering, plaatsen borden met gele fluorescerende achtergrond: goede maatregel die overal kan worden toegepast.
- Op locaties waarop deze maatregelen niet worden toegepast, neemt het risico mogelijk toe.
- ➔ Bij alle vergelijkbare situaties dezelfde maatregel nemen.

Extra snelheidsremmende maatregelen voor gemotoriseerd verkeer

- Plateaus kunnen steiler en/of langer worden gemaakt. Ook kan een extra drempel voor de oversteken worden aangebracht.
- Extra drempels zijn irritant en (afhankelijk van het soort drempels) soms gevaarlijk voor fietsers en motoren.
- ➔ Drempels alleen steiler maken op plaatsen waar ze nu te flauw zijn.

Instellen stopgebod voor gemotoriseerd verkeer

- Toepassen stopbord B7 verplicht bestuurders om voor de oversteek te stoppen.
- Hoewel (zeker op plekken met voldoende uitzicht) niet iedereen zich hieraan houdt, heeft het wel een snelheidsremmend effect.
- ➔ Alleen toepassen op locaties waar het zicht onvoldoende is (en niet verbeterd kan worden).

Autoluw maken van schoolzones (bijvoorbeeld tussen 8:00 en 9:00 uur geen auto's)

- Kan bijdragen aan verkeersveiligheid in schoolomgevingen. Per school moet worden bekeken wat de mogelijkheden zijn
- Is geen maatregel om de veiligheid specifiek op fietsoversteken te verbeteren.
- ➔ Verkeersveiligheid rond scholen kan extra aandacht krijgen in andere projecten.

(gedrags)campagne

- Er zijn tal van mogelijke gedragscampagnes te bedenken, variërend van algemene voorlichting tot acties op specifieke locaties.
 - De effectiviteit van de verschillende campagne-maatregelen is op voorhand lastig in te schatten. Over het algemeen hebben dergelijke maatregelen slechts een beperkt effect.
- ➔ Maatregel is relatief eenvoudig toe te passen en “baat het niet, dan schaadt het niet”.

(betere) verkeersborden voor aanduiding voorrang

- Goede maatregel; maakt onderdeel uit van maatregel “verbeteren zichtbaarheid van oversteken”
- ➔ Maatregel treffen in combinatie met andere maatregelen die de zichtbaarheid verbeteren.

(betere) verkeersborden voor aanduiding 30km-zones

- Op sommige locaties kan de aanduiding van het begin van een 30km-zone beter.
 - Is geen maatregel om de veiligheid specifiek op fietsoversteken te verbeteren.
- ➔ Aanbevolen wordt om de entrees van 30km-gebieden in Velsbroek overal uniform in te richten.

Snelheid fietsers eruit bij oversteken in combinatie met stopgebod gemotoriseerd verkeer

- Dit zijn twee op zichzelf staande maatregelen.
 - Stopgebod kan goede maatregel zijn wanneer het uitzicht slecht is.
 - Bromfietsdrempel heeft beperkt effect en is sterk comfortverlagend (ook voor langzaam rijdende fietsers).
- ➔ Stopgebod wordt aanbevolen op locaties met slecht uitzicht; bromfietsdrempel wordt niet aanbevolen.

Aanbevelingen

- Beplanting snoeien (waar mogelijk)
- Op uniforme wijze verbeteren zichtbaarheid van oversteken, door middel van doortrekken verharding, aanbrengen pijl markering en plaatsing borden met gele fluorescerende achtergrond
- Flauwe plateaus steiler maken
- Instellen stopgebod op locaties met slecht uitzicht
- In gedragscampagne aandacht besteden aan verkeersregels

Aanvullingen vanuit de klankbordgroep

- Aanbrengen schichtmarkering (bliksems) voor elke oversteek om te attenderen op gevaar en de snelheid te remmen
- Uitbuigen fietspad, zodat uitzicht verbetert en situatie overzichtelijker wordt (waar mogelijk; bijvoorbeeld op de locatie Zwanenbloemplatsoen – Floraronde noord)
- Uitbuigen rijbaan auto's en toepassen middengeleider (waar mogelijk)
- Realisatie extra stukje fietspad bij aansluiting Langemaad – Sluisbrug zodat rechte aansluiting ontstaat (heeft er vroeger gelegen, maar was volgens enkele aanwezigen gevaarlijk)
- Grenzen van 30km-zone duidelijker aangeven heeft volgens klankbordgroepleden wel directe relatie met verkeersveiligheid op fietsoversteken
- Op plekken waar fietspaden aansluiten op de rijbaan en waar de voorrang niet is geregeld (bijvoorbeeld Langemaad – Sluisbrug): met bebording aangeven dat ook fietsers die van rechts komen voorrang hebben

Knelpunten en mogelijke maatregelen op fietsoversteken bij/over 50km-wegen

In twee groepjes is gediscussieerd over de knelpunten en mogelijke maatregelen op een vijftal locaties op/langs 50km-wegen.

Velserbroeksedreef – Dammersboog

Knelpunten:

- Verschil in status tussen fietsers en voetgangers langs Dammersboog (fietsers wel voorrang, voetgangers niet)
- Hoge snelheid auto's vanuit Velsbroeksedreef
- Begroeiing ontnemt het zicht enigszins
- Geparkeerd voertuig kan zicht ontnemen

Oplossingen:

- Ronde
- Zebrapad langs Dammersboog
- Drempel in Velsbroeksedreef voor kruispunt
- Fietspad langs Dammersboog verhoogd aanleggen (op plateau in Velsbroeksedreef)
- Hegje snoeien/weghalen
- Parkeerplaats weghalen
- Schichtmarkering (bliksems) verplaatsen naar 10 meter voor het kruispunt

Westbroekerweg – Zeilpad

Knelpunten:

- Begroeiing/hegje ontnemt het zicht enigszins
- Fietsers op Zeilpad hebben overal voorrang en moeten "opeens" drukke weg oversteken en voorrang verlenen
- Middeneiland is te smal
- Uitrit naast oversteek
- Situatie complex en onoverzichtelijk

Oplossingen:

- Hegje snoeien/weghalen
- Verbreden middeneiland
- Rijbaan versmallen
- Hekjes plaatsen (?)
- Schichtmarkering (bliksems)
- Knip aanbrengen in ventwegen

Langemaad – Velsbroeksedreef

Knelpunten:

- Route voor fietsers vanuit Langemaad niet duidelijk (komen op rijbaan terecht)

Oplossingen:

- Fietsers voor kruispunt al leiden naar fietspad

Zonbastion – Velserbroeksedreef

Knelpunten:

- Automobilisten rekenen niet op fietsers uit twee richtingen
- Auto's rijden te hard de rotonde af, rotonde remt de snelheid niet voldoende af
- Fietsers richting Zonbastion moeten de rijbaan op
- Zonbastion is erg breed, waardoor auto's soms hard komen aanrijden
- Veel verkeersbewegingen
- Wisselende voorrang (bij Maanbastion niet, bij Zonbastion wel, bij oversteek Koeriersterpad weer niet)

Oplossingen:

- Aanleg middengeleider in Zonbastion
- Beter snelheidsremmer, hoger plateau
- Invoegen op Zonbastion door fietsers beter faciliteren
- Fietsoversteek uit de voorrang

Maanbastion – Velserbroeksedreef

Knelpunten:

- Voorrang was vroeger anders
- Onduidelijkheid over voorrangssituatie (oversteek ligt op plateau, dus voorrang voor overstekers?)

Oplossingen:

- Fiets- en voetgangersoversteek IN de voorrang (maar dan loopt wellicht de rotonde soms vast)
- Niks doen?



Postadres Postbus 3559, 4800 DN Breda

Telefoon (076) 513 66 00

Fax (076) 513 66 06

E-mail info@dtvconsultants.nl

Internet www.dtvconsultants.nl