

VERKEERSBESLUIT

Datum 15-06-2017

Bijlage(n) 1

Kenmerk 6364270

Opsteller G. Dorgelo

Tel. 14-050

Onderwerp Wijzigen voorrangssituatie fietsoversteek Wilgenpad (Slimme Route Oost)-Eikenlaan

Bevoegdheid

Op grond van artikel 18, eerste lid, sub d, van de Wegenverkeerswet 1994 (WVW) is het college van burgemeester en wethouders bevoegd tot het nemen van verkeersbesluiten.

Grondslag

Op grond van artikel 15, eerste lid, van de WVW 1994 moet een verkeersbesluit worden genomen voor de plaatsing of verwijdering van de in artikel 12 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) genoemde verkeerstekens, alsmede voor onderborden voor zover daardoor een gebod of verbod ontstaat of wordt gewijzigd.

Adviezen

Conform artikel 24 BABW hebben wij advies gevraagd aan de politie eenheid noord Nederland district Groningen afdeling verkeersondersteuning over de handhaafbaarheid van maatregel en plaatsing. Het advies de politie eenheid noord Nederland district Groningen afdeling verkeersondersteuning is als bijlage bijgevoegd.

Motivering

Groningen wil zich sterk blijven profileren als fietsvriendelijke stad. In de Fietsstrategie 2015-2025 heeft gemeente Groningen haar ambitie vastgelegd op het gebied van het verbeteren van het fietsnetwerk, zodat deze klaar is voor de toekomst. Eén van de onderdelen, die in de Fietsstrategie beschreven is, betreft: "Ruimte voor de fiets door het verbeteren van de Slimme Routes". We kennen op dit moment twee Slimme Routes richting Zernike, Slimme Route West (Jaagpad) en Slimme Route Oost (Selwerd). De fietsoversteek Wilgenpad, die de Eikenlaan kruist is onderdeel van de Slimme Route Oost. De fietsoversteek is aangemerkt als knelpunt (onveilig kruispunt). Over dit kruispunt steken op een gemiddelde werkdag zo'n 10.000 - 12.000 fietsers over. De route is dan ook een belangrijke hoofdfietsroute binnen Groningen. De Eikenlaan is te typeren als gebiedsontsluitingsweg 50km/u. Ook de fietspaden langs de Eikenlaan maken onderdeel uit van het hoofdfietsroute netwerk.

Bij gelijkvloerse fietsoversteken over gebiedsontsluitingswegen wordt veelal gekozen om de gebiedsontsluitingsweg aan te wijzen als voorrangsweg. In de huidige situatie is de oversteek dan ook zo uitgevoerd. Een dergelijke fietsoversteek wordt dan beschouwd als erftoegangsweg. Gezien het intensieve gebruik - en de status van de (hoofd)fietsroute - is eerder sprake van een kruispunt van twee (gebieds)ontsluitingswegen. Vooraf was duidelijk dat het realiseren van een ongelijkvloerse oplossing – in een vorm van een fietstunnel – te kostbaar zou zijn. Het plaatsen van verkeerslichten past niet binnen de kwaliteitseisen van de Slimme Routes en past eveneens niet binnen het beschikbare budget. Daarnaast is bekeken of

een fietsrotonde op deze locatie zou kunnen worden ingepast. Voor een fietsrotonde is echter onvoldoende ruimte beschikbaar.

De gemeenteraad van Groningen heeft op 30 november 2016 besloten om de gelijkvloerse fietsoversteek Wilgenpad, die de Eikenlaan kruist in de voorrang te brengen met aanvullende maatregelen. Om tegemoet te komen aan de twijfels, die er zijn omtrent de verkeersveiligheid en doorstroming, is besloten om de situatie als proef uit te voeren en een uitgebreide monitoring uit te voeren op basis waarvan het effect van het wijzigen van de voorrangssituatie op de verkeersveiligheid en doorstroming in beeld wordt gebracht. Hierbij is afgesproken dat de voorrangssituatie wordt teruggedraaid op het moment dat de resultaten van de monitoring hier aanleiding toe geven.

Overweging omdraaien voorrang fietsoversteek Wilgenpad -Eikenlaan

a) Met het omdraaien van de voorrangssituatie op fietsoversteek Wilgenpad – Eikenlaan wordt voor de fiets een situatie gecreëerd waar men met prioriteit over kan steken. Hiermee wordt invulling gegeven aan de kwaliteitswensen die op ‘slimme routes’ belangrijk worden geacht. Daarom wordt gekozen om bestuurders die op de Eikenlaan rijden voorrang te laten verlenen aan bestuurders op fietsoversteek;

b) op basis van de richtlijn ‘Ontwerpwijzer Fietsverkeer’ van het CROW kan de voorrangssituatie op kruispunten tussen fietsverkeer en gebiedsontsluitingswegen worden ingesteld ten gunste van de fiets. Voorwaarde is dan wel dat het aandeel fietsers minimaal 50% bedraagt van de hoeveelheid autoverkeer op de gebiedsontsluitingsweg. Over de Eikenlaan rijden in een etmaal 11.000 Motorvoertuigen. Gezien het aantal van 10.000 – 12.000 fietsers, dat per etmaal gebruikmaakt van de fietsoversteek Wilgenpad wordt voldaan aan het bovengenoemde criterium uit richtlijn ‘Ontwerpwijzer Fietsverkeer’;

c) met het in de voorrang brengen van de fietsoversteek ontstaat een situatie waar bestuurders op de Eikenlaan voetgangers voor dienen te laten gaan en aan kruisende fietsers (Wilgenpad) voorrang dienen te verlenen. Het combineren van een voetgangersoversteekplaats en een fietsoversteek in de voorrang heeft de voorkeur, omdat deze maatregelen dezelfde actie vergt van bestuurders op de Eikenlaan;

d) gekozen is om de fietsoversteek uit te voeren in de vorm van een tijdelijke inrichting met monitoringsplan. Dit heeft als voordeel dat de wijziging relatief snel uit te voeren is, onnodig kappen van bomen en verstoring van vleermuizen wordt voorkomen en tegemoet gekomen wordt aan zorgen die vanuit samenleving omtrent de verkeersveiligheid en doorstroming op de fietsoversteek Wilgenpad – Eikenlaan bestaan;

e) in samenhang met het monitoringsplan is een verkeerskundig ontwerp voor de oversteek Eikenlaan uitgewerkt dat is afgestemd op de ‘pilot’-periode van het monitoringsplan. Afhankelijk van de uitkomsten van de monitoring wordt daarna gekozen voor een definitieve inrichting. De inrichting van het kruispunt is namelijk sterk afhankelijk van de voorrangssituatie van de fietsoversteek;

f) de fietsoversteek wordt conform de richtlijnen uitgevoerd in rood asfalt en voorzien van blokmarkering, haaiantanden en borden B6 (verleen voorrang aan bestuurders op de kruisende weg) en onderborden (OB503), waaruit blijkt dat fietsers vanuit tweerichtingen de rijbaan van Eikenlaan kruisen;

g) om de afwijkende voorrangssituatie herkenbaarder te maken is gekozen voor het toepassen van attentie verhogende maatregelen in de vorm van het plaatsen van borden B6 en L2 op een fluoriserend geel backingbord naast de rijbaan. Daarnaast wordt gekozen voor het verhogen van het kruispuntvlak door middel van een verkeersplateau;

h) direct na de uitvoering van dit besluit worden op de fietsoversteek over de Eikenlaan - gedurende 2 a 3 weken - verkeersbrigadiers ingezet die weggebruikers geleidelijk laten wennen aan de nieuwe verkeerssituatie die wordt gecreëerd;

i) na de periode van 2 a 3 weken start de monitoringsfase waarbij de situatie wordt gemonitord aan de hand van objectieve (meetbare) gegevens. Deze gegevens (of een combinatie daarvan) bepalen of de situatie al dan niet verkeerskundig als acceptabel mag worden beschouwd. De beoordeling vindt plaats voor de intensiteiten, verkeersveiligheid en doorstroming en hebben betrekking op: de totale druk op de oversteek, risicocijfers per situatie, gemiddelde reistijden en de wachtrijlengte;

j) de resultaten van het verkeersonderzoek van de huidige situatie (nulmeting van maart 2017) worden vergeleken met het verkeersonderzoek na reconstructie. In deze analyse wordt gebruik gemaakt van de vastgestelde beoordelingscriteria. Op deze manier wordt duidelijk of de gewijzigde oversteek beter of slechter functioneert op de aspecten gebruik, verkeersveiligheid/gedrag en doorstroming. Daar waar de oversteek nog niet naar behoren functioneert kan eventueel worden "bijgestuurd". Uiteraard wordt hierbij in ogenschouw genomen dat nog niet alle weggebruikers aan de nieuwe situatie gewend zijn;

k) na het wijzigen van een verkeerssituatie hebben weggebruikers een bepaalde periode nodig om te "wennen" aan de nieuwe situatie. De oversteek kan beter functioneren naarmate meerdere weggebruiker bekend zijn met de situatie. Alle beschreven metingen uit de eerder uitgevoerde verkeersonderzoeken zullen in oktober 2017 nogmaals worden uitgevoerd;

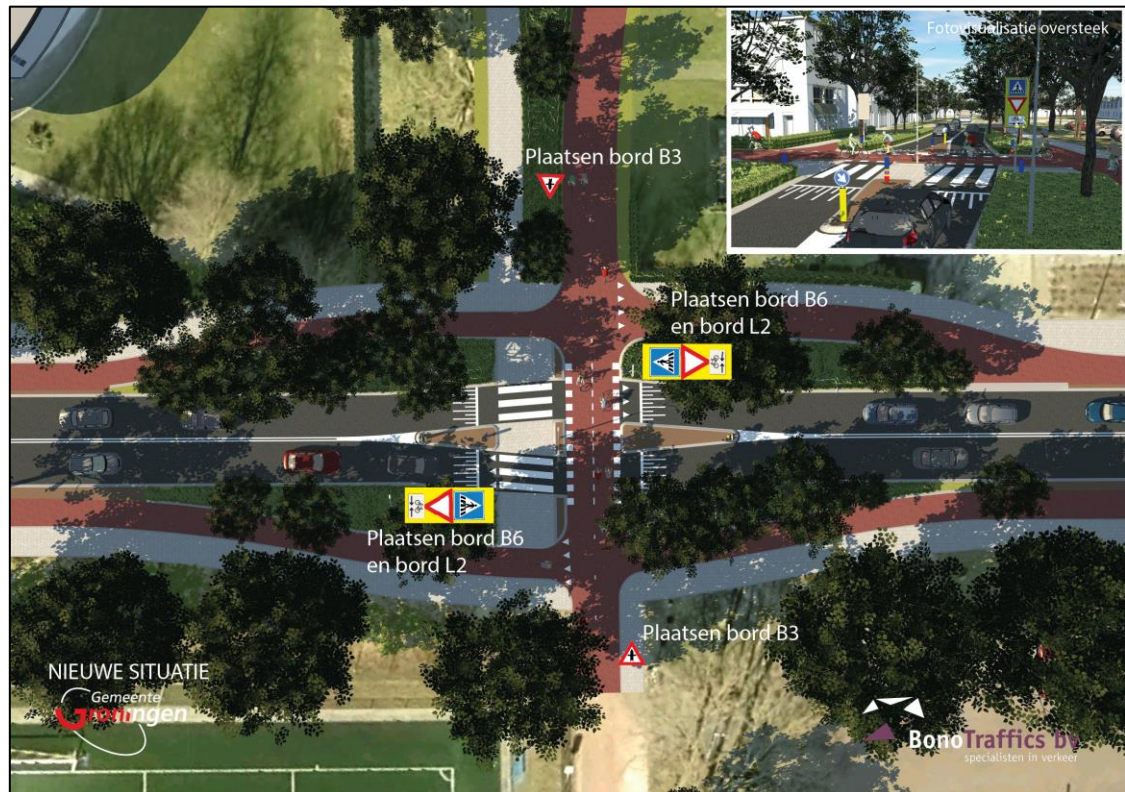
Dat de bovengenoemde verkeersmaatregelen getroffen kunnen worden door het plaatsen en/ of verwijderen van borden B3 en B6 uit bijlage 1 van het RVV 1990 en het plaatsen en/ of verwijderen van haaiantanden als genoemd in artikel 80 van het RVV 1990.

Besluit

Wij besluiten op grond van bovenvermelde overwegingen:

- 1) Door het verwijderen van bord B3 en B6 van bijlage 1 RVV 1990 en haaiantanden de voorrangssituatie bij de tweerichtingen fietsoversteek Wilgenpad - Eikenlaan op te heffen.
- 2) Door het plaatsen van borden B3 en B6 van bijlage 1 RVV 1990 en haaiantanden op fietsoversteek Wilgenpad, ter hoogte van Eikenlaan, de voorrang dusdanig in te stellen dat bestuurders op Eikenlaan voorrang dienen te verlenen aan bestuurders op fietsoversteek Wilgenpad.

Situatieschets



Bezwaar

Als u het niet eens bent met dit besluit, dan kunt u daar schriftelijk bezwaar tegen maken. Hoe dit moet, kunt u lezen op groningen.nl/bezwaar-maken. Als u dit wilt, kunt u de informatie van de website ook schriftelijk ontvangen. Belt u dan met de afdeling Rechtsbescherming, telefoon 14050.

Vermeld in uw bezwaarschrift in elk geval:

- uw naam, adres en telefoonnummer;
- de datum waarop u het bezwaar indient;
- het besluit waartegen u bezwaar maakt (stuur zo mogelijk een kopie van het besluit mee);
- waarom u het niet eens bent met het besluit;
- uw handtekening.

Let op: het bezwaarschrift moet u indienen binnen zes weken na de dagtekening van dit besluit. Dat is de datum die u bovenaan dit besluit vindt.

Stuur uw bezwaarschrift naar:

college van burgemeester en wethouders
Postbus 30026
9700 RM Groningen

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,
namens hen, conerndirecteur Groningen,
namens deze,

A handwritten signature in blue ink, consisting of a series of loops and a long horizontal stroke extending to the right.

E.A. Tollenaar
teamleider, directie Ruimtelijk Beleid en Ontwerp