

Behandeld door
Functie

Bezoekadres

Telefoon
E-mail

Postbus 107, 9400 AC Assen

Ons kenmerk 20170824000030
Uw kenmerk -
Datum 15 september 2017
Bijlage(n) -
Pagina 1/6

College van Burgemeester en Wethouders
van de gemeente EEMSMOND
Postbus 11
9980 AA UITHUIZEN

Onderwerp Verkeersbesluit wijzigen 30 km/h zonegrens en aanbrengen fiets(suggestie)stroken op de J.F. Kennedylaan in Uithuizen.

Geacht College,

Naar aanleiding van uw verzoek om advies, d.d. 24 augustus 2017, met betrekking tot het verkeersbesluit tot het wijzigen van de 30 km/h zonegrens en instellen van fiets (suggestie) stroken op de J.F. Kennedylaan te Uithuizen, bericht ik u het volgende:

Met het verkeersbesluit wordt beoogd om de verkeersafwikkeling met infrastructurele maatregelen te verbeteren en de verkeersveiligheid en bereikbaarheid te vergroten.

Het gebied staat open voor het openbaar verkeer en de wegen zijn wegen als bedoeld in artikel 18, lid 1 onder d van de Wegenverkeerswet 1994.

In het genoemde gebied is de gemeente Eemsmond wegbeheerder en is het college van B&W van de gemeente Eemsmond bevoegd tot het nemen van een verkeersbesluit.

Advies:

Gelet op het verzoek om advies, adviseer ik:

- Binnen het aangegeven verblijfsgebied van de J.F. Kennedylaan in Uithuizen, gemeente Eemsmond, een bordensanering uit te voeren, verkeersmaatregelen en infrastructuur hierin te richten en de verkeersafwikkeling beter te structureren.
- De genoemde maatregelen toe te passen voor het verblijfsgebied van de J.F. Kennedylaan zoals aangegeven op de bij het verzoek om advies gevoegde bijlagen.
- De verkeersafwikkeling en infrastructuur binnen het gebied zodanig in te richten dat de verkeersveiligheid en bereikbaarheid voor diverse weggebruikers zal worden gewaarborgd.
- Het aangegeven gebied in te richten conform de uitgangspunten van Duurzaam Veilig.
- De in het verkeersbesluit genoemde te nemen maatregelen uniform en consequent toe te passen zoals aangegeven op de bij het verzoek om advies gevoegde bijlagen.
- Het betreffende verblijfsgebied sober in te richten als 30 km/h zonegebied gecombineerd met fietssuggestiestroken zonder daarin de afbeelding van een fiets, waarbij de randen van het gebied worden aangegeven middels zoneborden conform model A1 van het RVV 1990 en daarbij ondersteunende maatregelen worden toegepast.

- Verkeersborden goed zichtbaar en op juiste hoogte aan te brengen.
- Bij de herinrichting van het gebied en de toe te passen maatregelen extra aandacht te hebben voor m.n. de zwakke verkeersdeelnemers (voetgangers/fietsers).
- Bij de dimensionering van bochten en kruispunten in het verblijfsgebied rekening te houden met zichtaspecten / criteria en de berijdbaarheid voor diverse weggebruikers.
- Het gebied zodanig in te richten dat laad- en losactiviteiten en de daarmee gepaard gaande verkeersbewegingen veilig kunnen plaatsvinden.
- Ontwerpvoertuigen maatgevend te laten zijn.
- D.m.v. duidelijke borden een logische routing/bewegwijzering binnen het verblijfsgebied aan te brengen.
- De toepassing van verkeersborden tot een minimum te beperken.
- Geen (volwaardige) fietsstroken met een afbeelding van een fiets aan te brengen.
- I.p.v. officiële fietsstroken zogenaamde fietssuggestiestroken toe te passen zonder de afbeelding van een fiets.
- De maatregelen uit te voeren conform de voorschriften van het Uitvoeringsbesluit van het BABW / RVV 1990 en de aanbevelingen van het ASVV 2012.

Motivatie:

Veel wegbeheerders worstelen met de toepassing van fiets-, kant- en suggestiestroken. Ze willen graag iets doen voor fietsers, maar er is weinig ruimte. Het resultaat is een grote diversiteit aan fietsstroken, brede uitwijkstroken en smalle fietssuggestiestroken. Het is de vraag of weggebruikers het verschil zien tussen al die stroken en weten welk gedrag er van hen verwacht wordt. Met het oog op de verkeersveiligheid problematiek rondom het fenomeen "fietsstroken" heeft het CROW aanbevelingen gedaan en vastgelegd in een notitie.

Met het oog op een juiste toepassen van fietsstroken heb ik in dit advies een aantal aandachtspunten uit de notitie van de CROW vermeld zodat de stroken uniform en op een verkeersveilige wijze daadwerkelijk kunnen worden toegepast in de praktijk.

Huidige CROW-richtlijnen

In diverse CROW-publicaties wordt aandacht besteed aan stroken. Het gaat daarbij om de breedte, de kleur, het toepassingsgebied, de belijning (onderbroken of ononderbroken). Uit de combinatie van richtlijnen blijkt:

- fietsstroken zijn in principe 200-250 cm. breed, met een minimum van 150 cm.
- suggestiestroken zijn 100-150 cm. breed
- uitwijkstroken zijn tot 50 cm. breed

Het onderscheid tussen fietsstrook, suggestiestrook en uitwijkstrook is op basis van de breedte (en eventueel de markering) wel te maken, maar het is van de gemiddelde verkeersdeelnemer niet te verwachten dat die dat verschil werkelijk begrijpt.

Zelden wordt in de richtlijnen ingegaan op de combinatie van rijstrook- en fietsstrookbreedte. Alleen het Handboek Wegontwerp geeft voor wegen buiten de bebouwde kom en smaller dan 600 cm. een tabel met de verdeling van de wegbreedte over rijstrook (voor het autoverkeer) en suggestiestroken (voor de fiets).

- **De toepassing van stroken in de praktijk**

We hebben de indruk dat wegbeheerders verschillende redenen hebben om fiets- en kantstroken toe te passen, wanneer er geen ruimte is voor vrij liggende fietspaden:

- Visueel versmallen van de weg om de snelheid te temperen
- Scheiden van fietsen en auto's door elk een eigen plek op de weg te geven
- Automobilisten attenderen op de mogelijke aanwezigheid van fietsen;
- Fietzers het gevoel geven dat ze een eigen plek hebben.

Enige overzichtgegevens over de breedte van fietsstroken komen van de Fietzersbond: Uit de recente netwerkanalyse blijkt dat binnen de bebouwde kom 7% van het totale hoofdfietsnetwerk bestaat uit te smalle fiets(suggestie)stroken. Dit is 64% van alle fiets(suggestie)stroken op het fietsnetwerk binnen de kom.

Omdat er verder (voor zover ons bekend) verder weinig onderzoek gedaan is naar uitvoeringsvormen van stroken, inventariseerden we voor deze notitie zoveel mogelijk soorten 'wegen met fietsstroken'. We gingen daarbij niet specifiek op zoek naar goede of slechte voorbeelden, maar streefden naar zo veel mogelijk verschillende 'soorten'. We keken naar wegen binnen en buiten de bebouwde kom, erftoegangswegen en gebiedsontsluitingswegen, met brede en smalle rijbanen en fietsstroken en alle combinaties daarvan. Blijkt dat er veel stroken zijn die niet goed zijn te relateren aan de richtlijnen. Zo zijn er suggestiestroken van 90 cm. of stroken met fietssymbool, maar smaller dan 150 cm.

We constateren vooral dat er heel veel verschillen zijn en dat inderdaad veel (fiets)stroken onder de minimale breedte van 150 meter blijven. Uit een eerste analyse blijkt ook dat de totale wegbreedte de beste voorspeller is voor de breedte van de fietsstrook. Het lijkt erop dat wegbeheerders de beschikbare ruimte zo eerlijk mogelijk proberen te verdelen, zonder minimale maten voor de fietsstrook te hanteren.

- **Het gebruik en de effecten van de stroken**

Ook over het gebruik en de effecten van stroken is weinig bekend. Welke invloed hebben de verschillende oplossingen met stroken op het gedrag van automobilisten en fietsers? Wat is de beleving? En wat zijn de gevolgen voor het aantal slachtoffers en de verkeersafwikkeling? Uit het schaarse onderzoek blijkt het volgende:

- Snelheid auto's: Onderzoek van de SWOV wijst uit dat auto's een heel klein beetje langzamer rijden na toepassing van stroken. Ouder onderzoek uit Enschede kwam erop uit dat auto's iets sneller rijden vanwege een geleidend effect van de stroken.
- Dwarspositie auto: Onderzoek van de SWOV wijst uit dat stroken leiden tot iets minder afstand van auto's tot fietsers
- Een studie geeft aanwijzingen dat smalle stroken leiden tot meer ongevallen met trottoirbanden en bermen. De hypothese is dat fietsers bij smalle stroken minder afstand houden tot de wegranden.

De beschikbare onderzoeken bieden onvoldoende gegevens om een duidelijke relatie te leggen tussen de vormgeving (met name breedte stroken) en de effecten op gedrag en veiligheid. Dat is ook de reden waarom CROW-Fietsberaad graag observatie- en belevingsonderzoek wil doen. Op basis van eigen observaties en ervaringen hebben we een aantal hypothesen opgesteld, die getoetst kunnen worden in het onderzoek en die ook gebruikt zijn voor de aanbevelingen in het vervolg van de notitie:

- Weggebruikers zien het verschil niet tussen fietsstroken, fietssuggestiestroken en bredere uitwijkstroken;
- Voor fietsers die naast elkaar willen fietsen zijn smalle (fiets)stroken onprettig. De linker fietser rijdt gevoelsmatig op het autogedeelte en zal zich opgejaagd voelen als er een auto

aankomt. Een deel van de automobilisten zal ook van mening zijn dat de linker fietser op de strook moet blijven;

- Veel solo-fietsers zijn wel blij met relatief smalle stroken, vanuit de gedachte 'beter iets dan niets'. Dit is echter schijnveiligheid (zie volgende punten) en weegt niet op tegen het nadeel voor een 'tweede' fietser;
- Bij smalle stroken houden passerende automobilisten een kleinere afstand aan tot fietsers waardoor de veiligheidsrisico's groter zijn;
- Bij smalle stroken gaan fietsers dichter tegen de rand van de rijbaan fietsen. Hierdoor neemt de kans op enkelzijdige ongevallen toe. Daarnaast is de fietser minder prominent aanwezig in het wegbeeld, wat een snelheid verhogend effect kan hebben op het autoverkeer. Bij brede stroken daarentegen nemen fietsers meer ruimte.

Situaties binnen de bebouwde kom

In onze aanbevelingen voor de toepassing van fietsstroken binnen de bebouwde kom maken we onderscheid tussen drie situaties:

- a) Gebied onsluitings wegen (GOW's)
- b) Grijsse wegen en bredere erftoegangswegen (ETW's)
- c) Erftoegangswegen (ETW's)

De eerste en de laatste categorie zijn duidelijk, op basis van breedte en intensiteit. Daar tussenin zitten de lastige wegen. Qua functie vaak nog een GOW, maar met te weinig ruimte om deze goed vorm te geven.

- **Fietsstroken op GOW: eigen domein voor fietsers**

Bij een GOW met maximumsnelheid van 50 km/uur moeten auto's en fietsers conform Duurzaam Veilig van elkaar gescheiden worden. Daarvoor is idealiter een vrij liggend fietspad nodig, maar het mag ook met fietsstroken. De fietsstrook moet dan wel een werkelijk eigen domein afbakenen. De rijstroken voor het autoverkeer zijn zo breed, dat auto's en vrachtauto's geen gebruik hoeven te maken van de fietsstrook (aanbevolen rijstrookbreedte 2,90 meter). De fietsstrook is breed genoeg om het fietsverkeer (inclusief inhalende fietsers) veilig en comfortabel af te wikkelen (aanbevolen strookbreedte 2 tot 2,50 meter, afhankelijk van de fietsintensiteit).

Om te bevorderen dat passerende (vracht-)auto's voldoende afstand houden tot fietsers, bevelen we aan om tussen fietsstrook en rijstrook altijd een tussenruimte van 0,5 meter aan te houden. Dit is vrij nieuw voor de Nederlandse situatie, maar in het buitenland komt dit vaker voor. Bij ruimtegebrek kan nog wel 'bespaard' worden op de breedtes van de fietsstroken en de rijstroken, maar de tussenruimte van 50 centimeter is wat ons betreft heilig. De exacte vormgeving van de tussenruimte is nog punt van discussie. We denken aan een doorgetrokken lijn aan beide zijden van de tussenruimte. Eventueel kan afwijkende verharding toegepast worden. Een hoogteverschil raden we in de meeste situaties af, omdat het motorvoertuigen nauwelijks tegenhoudt en wel nadelen heeft voor fietsers. Overigens is dat juridisch ook geen fietsstrook meer, maar een (aanliggend) fietspad.

- **Fietsstroken op Grijs weg of Brede ETW: houd rekening met fietsers**

Als er minder ruimte beschikbaar is, is het onvermijdelijk dat er af en toe ruimte gedeeld wordt. Automobilisten moeten soms uitwijken over de fietsstrook vanwege een bus uit de tegenrichting. Of snelle fietsers moeten even gebruik maken van de rijstrook om een bakfiets in te halen. Er is dan geen sprake meer van exclusieve domeinen. En dus ook niet meer van een volwaardige GOW.

Dit soort wegen past niet goed in Duurzaam Veilig, maar ze bestaan wel. Om de functie voor fietsverkeer te benadrukken en/of de auto's niet te veel naar rechts te laten rijden, zijn stroken nog steeds aan te bevelen. Hoewel de functie van de strook anders is, heten ze nog steeds 'fietsstroken'. De aanbevolen strookbreedte is 2 meter, met een absoluut minimum van 1,7 meter. Een as markering is bij deze wegen ongewenst. Die zorgt te veel voor de uitstraling van een volwaardige GOW. Bovendien is er te weinig ruimte voor volwaardige rijstroken. Bestuurders van (vracht-)auto's die de as markering volgen zullen te weinig afstand aanhouden tot fietsers op de fietsstrook.

Er is in deze situaties dus één ongedeelde rijstrook beschikbaar voor automobilisten in twee richtingen. Wat de breedte van deze rijstrook betreft, moet de ontwerper wat ons betreft een duidelijke keuze maken. De rijstrook is breed genoeg voor één of twee personenauto's naast elkaar. Rijstrookbreedtes tussen de 3,8 meter en de 4,5 meter mogen in onze visie dus niet voorkomen. Op deze manier laat de wegindeling duidelijk zien wat de bedoeling is als een automobilist een tegenligger tegenkomt. Er zijn twee opties:

- **Variant 1:** de meeste tegenliggers kunnen elkaar (met gematigde snelheid) passeren, zonder gebruik te hoeven maken van de fietsstroken. De aanbevolen rijstrookbreedte is 5,5 meter, met een minimum van 4,5 meter. We beseffen dat dit krap is, maar de passeerafstand tot fietsers willen we vooral waarborgen met de minimummaat voor de fietsstrook van 1,7 meter. De oplossing zal in de praktijk vooral voorkomen op grijze wegen: eigenlijk zou de weg een erftoegangsfunctie moeten hebben, maar vanwege de intensiteiten en de uitstraling, durft men het toch (nog) niet aan. Een ontwerpsnelheid van 40 km/uur is gewenst.
 - **Variant 2:** bij een tegenligger moeten automobilisten bewust uitwijken over de fietsstrook, waarbij ze het fietsverkeer niet mogen hinderen. **De rijstrookbreedte is maximaal 3,8 meter.** Een maximum snelheid van 30 km/uur is gewenst.
- **Wegen smaller dan 5,8 meter: geen fietsstroken; eventueel fietsstraat**
 - Als de beschikbare wegbreedte kleiner is dan 5,8 meter, is er geen ruimte meer voor aparte stroken. Dan kan gekozen worden voor een fietsstraat om de fietsfunctie te benadrukken. Als het geen hoofdfietsroute betreft, is een volledig gemengd profiel toereikend.

Gebiedsomschrijving:

Het verblijfsgebied van de J.F. Kennedylaan in Uithuizen, in de gemeente Eemmond, ligt binnen de bebouwde kom in een 30 km/h zonegebied.

Het gebied heeft duidelijk de functie van verblijven en de gereden snelheden in het gebied liggen laag.

De sanering en herinrichting van verkeersmaatregelen en verkeersborden dient te worden uitgevoerd conform de uitvoeringsvoorschriften van het Uitvoeringsbesluit van het BABW / RVV 1990 en de aanbevelingen van het ASVV 2012.

Het aangegeven gebied dient sober te worden ingericht als 30 km/h zonegebied, waarbij de randen worden aangegeven met 30 km/h zoneborden en daarbij ondersteunende maatregelen worden toegepast.

Een duidelijke bebording en logische routing/bewegwijzering binnen het gebied zal de bereikbaarheid sterk bevorderen.

Het toepassen van verkeersborden moet tot een minimum worden beperkt. Een teveel aan verkeersborden is binnen het verblijfsgebied ongewenst daar dit verwarrend en horizonvervuilend werkt.

Doelstelling in het RVV 1990 is dat het toepassen van verkeersborden en regelgeving tot een minimum wordt beperkt.

De verkeersafwikkeling binnen het verblijfsgebied zal door de bordensanering, herinrichting van infrastructuur en structurering van verkeersmaatregelen sterk verbeteren.

Het verblijfsgebied moet zodanig worden ingericht dat de infrastructuur zelfregulerend werkt.

Maatregelen die de allure van het verblijfsgebied versterken leiden tot het reduceren van de snelheid binnen het gebied.

Door de inrichting van een duidelijke infrastructuur en het juist plaatsen van verkeersborden wordt zoekgedrag van weggebruikers voorkomen. Een en ander geeft in de dagelijkse praktijk een rustiger en verkeersveiliger verkeersbeeld. Het is van groot belang dat verkeersborden op de juiste plaats en hoogte worden geplaatst.

Het juist toepassen van verkeersmaatregelen doet recht aan wat een wegbeheerder heeft bedoeld met het instellen van de verkeersmaatregelen en de uitgangspunten van het RVV 1990, namelijk niet meer regelen met verkeersmaatregelen dan absoluut noodzakelijk is.

Handhaving:

Handhaving op de in dit advies benoemde verkeersmaatregelen vinden plaats door de Politie Noord-Nederland in kader prioriteitstelling van routinematige en structurele handhavingsactiviteiten.

De maatregelen verhogen de verkeersveiligheid en bereikbaarheid binnen het verblijfsgebied en zijn mits ondersteund met een verkeersbesluit, goed handhaafbaar onder de door de Procureurs Generaal gestelde voorwaarden.

De korpschef van politie,
namens deze politiefchef van Noord Nederland,
voor deze

J. de Vries,
Operationeel Expert

A large, stylized handwritten signature in blue ink, likely belonging to J. de Vries, is written over the printed name and title.