
Onderwerp:	Maatregelen vermindering verkeersoverlast Merovingenstraat CONCEPT
Aan:	Rob van Doorn
Van:	Harry Uphof en Ingrid Hamer
Datum:	19 juli 2012
Kopie:	Wijkraad Slachthuisbuurt, Fietzersbond en Verkeerspolitie

Advies:

- De verkeersoverlast in de Merovingenstraat verminderen middels het nemen van tijdelijke maatregelen, te weten het versmallen van de rijbaan voor auto's én het markeren van afzonderlijke fietsstroken (variant I).
- Deze maatregelen financieren uit het flexbudget-Oost van Wijkzaken
- Het plan hiertoe als VO het gangbare inspraaktraject laten doorlopen.
- Participanten over dit advies schriftelijk informeren

Toelichting

Problematiek

De huidige inrichting (2 rijbanen voor auto's én fietsers met middenstrook) functioneert onvoldoende. Er wordt te hard gereden en fietsers voelen zich onveilig.

De Merovingenstraat is een wijkontsluitingsweg met ca 5.000 auto's per dag. De straat wordt ook gebruikt als sluiproute (Schipholweg-Amsterdamsevaart v.v.).

Omdat de huidige inrichting niet aan de wettelijke eisen voldoet, kan niet gehandhaafd worden op snelheden boven de 30 km/uur.

Voorschiedenis

Om de verkeersoverlast te verminderen is in 2007 als tijdelijke maatregel de huidige inrichting (2 rijbanen voor auto's én fietsers met middenstrook) aangelegd.

Omdat met deze maatregel niet het beoogde effect werd behaald is met verschillende organisaties overlegd over een eenvoudige manier om de overlast te beperken. Dit heeft geleid tot onderstaande 2 varianten.

Aanpak: 2 varianten

Variant I Deze oplossing is gebaseerd op het markeren van aparte fietsstroken en de aanleg van 2 x 3 verkeerseilanden. Dit zonder het wegprofiel te hoeven te wijzigen.

Variant II Deze oplossing gaat uit van een (her)inrichting van de straat en de zijstraten als 30-km-gebied en de handhaving van de snelheidsregel door de het bevoegd gezag. Omdat de weg ook busroute is, zijn de gebruikelijke verkeersdrempels hier niet mogelijk.

Beide varianten niet ideaal zijn voor fietsers en omwonenden. Echter, voor de echte ideaal-oplossing: vrijliggende fietspaden, is hier te weinig ruimte.

In de derde bijlage zijn de vóór- en nadelen van de 2 varianten beschreven.

Advies

Het versmallen van de rijbaan voor auto's én het markeren van afzonderlijke fietsstroken zonder dat het huidige wegprofiel wordt gewijzigd (variant I).

Overwegingen

Voor de keuze voor variant I gelden de volgende overwegingen

- De relatief lage aanlegkosten (€ 25.000=)(variant II kost minimaal € 100.000,=).
- Eenvoudig en snel aan te leggen.

Naast deze primaire overwegingen speelt nog een rol dat op korte termijn geen andere onderhoudsmaatregelen geprogrammeerd zijn waarmee eventueel zou kunnen worden “meegelift” met variant II.

Vóór- en tegenstanders

Opgemerkt moet worden dat Wijkraad Slachthuisbuurt en de Fietzersbond een voorkeur hebben voor variant I

De afdeling (verkeers)beleid van WZ, de afdeling ruimtelijk ontwerp van SZ en de politie Kennermerland hebben een voorkeur voor variant II.

Bijlagen

- vóór- en nadelen van beide oplossingen
- tekening variant I
- tekening variant II

BIJLAGE

Vóór- en nadelen van de twee tijdelijke oplossingen (varianten I & II) voor de verkeersoverlast Merovingenstraat.

HU –11 juni 2012

Algemene informatie

- Aanleiding: hoge snelheid auto's en onveiligheidsgevoel fietsers
- Merovingenstraat komen 5.000 auto's per dag
- Merovingenstraat is een wijkontsluitingsweg
- Er mag nu door auto's 50 km per uur gereden worden
- Beide zijn "second best" oplossingen.

Variant I wegversmalling met fietsstroken

Voordelen

- Veiliger voor fietsers door aanleg fietsstroken
- Relatief goedkoop aan te brengen (€ 25.000,=)
- Deklaag moet toch vernieuwd worden na gereedkomen van de Zuidstrook!

Nadelen

- er kan niet gehandhaafd worden op snelheden tussen de 30 en 50 km omdat omdat de weg niet als 30 km-weg is ingericht
- er vervallen 2 parkeerplaatsen
- Automobilisten rijden over de fietsstrook als ze uitwijken voor tegenliggers
- (Visueel) effect is beperkt als fietsstroken niet in rood worden uitgevoerd

Variant II inrichting als 30 km-gebied

wegversmalling door parkeren op de rijbaan én gelijkwaardige kruisingen

voordelen

- Veiliger voor fietsers
- Handhaafbaar op snelheden boven de 30 km
- Er vervallen geen parkeerplaatsen Uitbreiden van het 30-km-gebied is mogelijk
- Deklaag moet toch vernieuwd worden na gereedkomen van de Zuidstrook!

nadelen

- geen aparte plek voor de fietser
- Automobilisten rijden over de fietsstrook als ze uitwijken voor tegenliggers
- Vergt aanzienlijke aanpassing van het wegprofiel en de kruisingen
- Aanlegkosten ca.: € 100.000,=