

Retouradres: Stadhuis, Postbus 511 2003 PB Haarlem

Aan de leden van de commissie Beheer

Datum 21 oktober 2014
Ons kenmerk 2014/368308
Contactpersoon F.R. Kool
Doorkiesnummer (023) 511 3378
E-mail fkool@haarlem.nl
Bijlage(n) Rapport VVA Verspronckweg-Noord
Onderwerp Verkeersveiligheidsaudit Verspronckweg-Noord

Geachte leden van de commissie Beheer,

Naar aanleiding van een dodelijk ongeval op de Verspronckweg-Noord in het voorjaar van 2010 heeft mijn voorganger Lukas Mulder opdracht gegeven tot een verkeerveiligheidsaudit. Deze audit is uitgevoerd in de periode mei-juni 2014 door een extern en gecertificeerd bureau.

Bijgaand zend ik u de opgestelde rapportage. Deze geeft aanbevelingen ter verbetering van de situatie die ik graag wil bespreken met het college. Ik heb de afdeling Openbare ruimte, Groen en Verkeer de opdracht gegeven hiervoor een nota op te stellen.

Eén van de geconstateerde tekortkomingen is de slechte zichtbaarheid van de fietsafritjes. Die zichtbaarheid wil ik al op korte termijn verbeteren met een andere bestrating of met wegverf. Afhankelijk van de werkvoorbereiding en de weersomstandigheden verwacht ik dat deze aanpassing eind dit jaar is gerealiseerd. Ook gaat de gemeente in gesprek met betrokkenen om het draagvlak voor de andere aanbevelingen te polsen. De resultaten daarvan neem ik mee in de collegenota waarin ook de haalbaarheid en de kosten aan bod komen. Nadat het college haar standpunt heeft bepaald is er de mogelijkheid tot reflectie in de commissie.

Ik hoop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,



drs. Cora-Yfke Sikkema

rapport



Verkeersveiligheidsaudit

Verspronckweg-Noord



fietsen en lopen
mobiel
internationaal
milieu
mobiliteitsmanagement
openbaar vervoer
openbare ruimte
parkeren
procebegrijping
verkeerslichten
verkeersmanagement
verkeersveiligheid



Verkeersveiligheidsaudit

Verspronckweg-Noord

Opdrachtgever

Gemeente Haarlem
Afdeling Openbare Ruimte, Groen
en Verkeer
Postbus 511
2003 PB Haarlem

Opdrachtnemer

DTV Consultants B.V.
Hans Godefrooij
TBO/140149

Breda, 22 september 2014

Inhoudsopgave

Samenvatting	5
1 Inleiding	9
2 Achtergronden van de huidige inrichting	12
3 Auditresultaten	14
3.1 Wegcategorisering en dwarsprofiel	14
3.2 Kruispuntontwerpen	16
3.3 Oversteekvoorzieningen	18
3.4 Overige ontwerpaspecten	21
3.5 Gedrag van weggebruikers	23
4 Aanbevelingen	26

Samenvatting

Rapport Verkeersveiligheidsaudit van project:

Verspronckweg-Noord te Haarlem

Locatie	Verspronckweg tussen rotonde Kleverlaan en Kleverparkstraat	
Op verzoek van	Gemeente Haarlem	Datum 12 september 2014
De Verkeersveiligheidsaudit is uitgevoerd door	Ing. Hans Godefrooij (DTV Consultants)	

Bij de Verkeersveiligheidsaudit is gebruik gemaakt van de volgende documentatie:

Nummer	Soort informatie	Titel/beschrijving
1	Ontwerptekening	Ruimtelijk ontwerp Verspronckweg, 26-05-2010
2	Advies varianten Verspronckweg-Noord	Advies Fietspaden / Fietsstroken Verspronckweg Noord, Ingenieursbureau Haarlem, 27-10-2009
3	Verkeers- en vervoerbeleid	Haarlems Verkeers- en vervoerplan, 12-03-2003
4	Intensiteiten en snelheden	Metingen uit maart 2014
5	Raadsbesluit	Raadsstuk Vaststellen definitief ontwerp (DO) en beschikbaar stellen krediet Verspronckweg noord, inclusief inspraakreacties (2 november 2010)
6	Briefwisseling	Briefwisseling tussen gemeente Haarlem en de heer van Holst (2012 – 2014)
7	Briefwisseling	Briefwisseling tussen gemeente Haarlem en Wijkraad Kleverpark (2013)
8	Ervaringen en meningen aanwonenden	Ervaringen en meningen van de bewoners van de Verspronckweg-Noord te Haarlem over de (on-)veiligheid van deze weg (onderzoek najaar 2013)
8	Inspraakreactie Fietsersbond	Inspraakreactie VO Verspronckweg Noord, Fietsersbond, 04-03-2010
9	Krantenartikelen	Krantenartikelen Haarlems Dagblad 09-05-2012 en 10-05-2012
10	Achtergrondinformatie	Achtergronden en afwegingen die een rol hebben gespeeld bij de totstandkoming van de huidige inrichting van de Verspronckweg-Noord

Een voorbespreking tussen opdrachtgever en auditor heeft WEL plaatsgevonden.

Indien WEL, datum 27 mei 2014

Namens de opdracht gevende instantie was aanwezig:

De heer Frank Kool (Gemeente Haarlem)
De heer Martin Jansen (Gemeente Haarlem)

Namens het auditteam was aanwezig:

De heer Hans Godefrooij (DTV Consultants)

Andere aanwezigen waren:

De heer G.J. van Holst (weduwnaar van bij verkeersongeval overleden fietsster)
De heer Bernard Tomlow (advocaat van G.J. van Holst)
De heer G. van Holst (zoon van bij verkeersongeval overleden fietsster)
De heer R.F. Verkooij (buurtbewoner)
De heer Piebe Koelveld (verkeerspolitie Haarlem)
De heer Bert Tepper (verkeerspolitie Haarlem)
De heer Bob Hilarius (wijkraad Kleverpark)
De heer Jaap Moerman (Fietsersbond Haarlem)
Natalie Veenkamp (DTV Consultants, procesbegeleider)

De locatie is bezocht op:

Datum/tijdstip	Weer- en lichtcondities	Aanwezig waren (naam+functie)
15 mei 2014, 12:30 – 13:30 uur	Half bewolkt, droog	Hans Godefrooij (auditor) Natalie Veenkamp (procesbegeleider)
11 juni 2014, 15:15 – 17:30 uur	Zonnig, droog	Hans Godefrooij (auditor)

Doel en reikwijdte van de Verkeersveiligheidsaudit:

Deze Verkeersveiligheidsaudit is uitgevoerd met als enig doel op onafhankelijke wijze potentiële verkeersveiligheidsproblemen te identificeren en mogelijke oplossingsrichtingen aan te geven. Andere aspecten die een rol kunnen spelen bij beslissingen rond de opzet en uitwerking van infrastructurele projecten zijn bewust buiten beschouwing gelaten. Op deze manier wordt het mogelijk om verkeersveiligheid expliciet mee te wegen bij het besluitvormingsproces en bij de uitwerking van eventuele aanpassingen.

Samenvatting van de belangrijkste bevindingen:

Samenvatting van de belangrijkste bevindingen van de uitgevoerde Verkeersveiligheidsaudit (in hoofdstuk 3 zijn de achtergronden van de bevindingen uitgebreid weergegeven):

Wegcategorisering en dwarsprofiel

- De Verspronckweg-Noord heeft, met de verhoogde fietsstroken, een profiel dat in de richtlijnen niet wordt geadviseerd.
- De weg is goed herkenbaar als gebiedsontsluitingsweg (GOW).
- De weg heeft niet alleen een gebiedsontsluitende functie, maar ook een erftoegangsfunctie. Deze combinatie van functies is ongewenst.
- De verhoogde fietsstroken zijn, zeker in combinatie met de smalle parkeervakken, te smal.

Kruispuntontwerpen

- De uitritconstructies waarmee de zijwegen zijn aangesloten, zijn goed vormgegeven.
- De aanwezigheid van de zijwegen valt niet goed op, waardoor automobilisten minder anticiperen op mogelijke dwarsconflicten.

Oversteekvoorzieningen

- Op de Verspronckweg-Noord zijn, behalve de geregelde voetgangersoversteekplaats (GOP), geen oversteekvoorzieningen aanwezig.
- Op het hele wegvak kan worden overgestoken.
- Volgens de richtlijnen is oversteken op GOW's ongewenst; wanneer toch wordt overgestoken, moet dit worden gefaciliteerd met een oversteekvoorziening (bijvoorbeeld bij een middeneiland of een zebepad op een plateau).
- Voor mensen die minder goed ter been zijn, kan oversteken een complexe opgave zijn vanwege de grote oversteeklengte, de verschillende (zonder tussenpozen) te kruisen verkeersstromen, de hoogteverschillen en de moeilijkheid om in te schatten hoe hard tegemoet komend verkeer rijdt.
- Linksafslaande fietsers hebben geen mogelijkheid om zich op te stellen.
- De afritjes tegenover de zijwegen zijn moeilijk zichtbaar en relatief smal.
- Een GOP is over het algemeen geen veilige oversteekvoorziening. Vanwege het grote risico op roodlichtnegatie is er sprake van schijnveiligheid.
- De GOP in de Verspronckweg wordt nauwelijks gebruikt.
- Vanwege de grote oversteeklengte zijn de ontruimingstijden lang en staat het licht voor autoverkeer lang (voor het gevoel van automobilisten onnodig lang) op rood.

Overige ontwerpaspecten

- De fietsstroken zijn te smal.
- De schuine band is hoog en sluit niet netjes aan.
- De "tussenstrook" tussen fietsstrook en schuine band is niet egaal.
- De rijbaan is lang en recht zonder (visuele) discontinuïteiten.

Gedrag van weggebruikers

- Op de Verspronckweg-Noord wordt relatief hard gereden. Door het ontbreken van snelheidsremmers moeten bestuurders uit zichzelf de discipline opbrengen om niet te hard te rijden. Veel bestuurders rijden harder rijden dan 50 km/h; de V85 ligt rond de 58 km/h. Op een weg die ook een erftoegangsfunctie heeft, is dit ongewenst.
- Laden en lossen vindt veelal plaats op de verhoogde fietsstrook, waardoor fietsers vaak moeten uitwijken.
- Bij het inparkeren wordt gebruik gemaakt van de verhoogde fietsstrook. Fietsers moeten dan remmen of uitwijken.
- Oversteken gebeurt niet alleen bij de zijwegen, maar op het hele wegvak.

1 Inleiding

In het voorjaar van 2012 is de gereconstrueerde Verpronckweg-Noord in Haarlem geopend. Niet lang na opening heeft op deze weg een dodelijk ongeval plaatsgevonden waarbij een automobilist en een overstekende fietser betrokken waren. Mede door dit ongeval hebben omwonenden en de Fietzersbond kritiek geuit op de door de gemeente gemaakte keuzes. Volgens hen is het ontwerp namelijk onveilig. De gemeente Haarlem heeft aan DTV Consultants gevraagd om op deze weg een onafhankelijke verkeersveiligheidsaudit uit te voeren.

Naar aanleiding van de kritiek heeft in het voorjaar van 2014 een schouw plaatsgevonden, waarbij de verkeerssituatie is bekeken door de wethouder, in aanwezigheid van de weduwnaar van de verongelukte vrouw en een vertegenwoordiging van de Fietzersbond en de wijkraad. Mede naar aanleiding van deze schouw heeft de gemeente Haarlem besloten om de verkeersveiligheidssituatie te laten beoordelen door een onafhankelijke verkeersveiligheidsauditor van DTV Consultants.



afbeelding 1 Ligging Verspronckweg-Noord (bron: Google Maps)

Achtergronden verkeersveiligheidsaudit

Een verkeersveiligheidsaudit is een hulpmiddel om te zorgen dat bij weginfrastructuurprojecten de verkeersveiligheid als het ware wordt 'ingebouwd'. De audit geeft informatie over de veiligheid van het ontwerp en de weginrichting. Een verkeersveiligheidsaudit wordt uitgevoerd door een expert (de auditor) op het gebied van wegontwerp, gedrag en veiligheid. Deze auditor is niet betrokken bij de besluitvorming en uitvoering van het project. Een audit kan worden uitgevoerd in verschillende fasen van het ontwerpproces. Andere aspecten dan verkeersveiligheidsaspecten die een rol kunnen spelen bij beslissingen rond de opzet en de uitwerking van het ontwerp worden bewust **buiten** beschouwing gelaten. Op deze manier wordt het mogelijk om verkeersveiligheid expliciet mee te wegen bij het besluitvormingsproces en bij de verdere uitwerking en uitvoering. De verkeersveiligheidsaudit is ontwikkeld in samenwerking met SWOV (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid), CROW (het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte) en wegbeheerders.

In dit geval betreft het een verkeersveiligheidsaudit "fase 5". Hiermee wordt bedoeld dat het een audit betreft van een reeds gerealiseerde situatie. De belangrijkste vraag in deze fase is of het gebruik van de wegen en het gedrag van de gebruikers in de dagelijkse praktijk overeenkomt met het bedoelde en gewenste gebruik en gedrag.

In de audit wordt het ontwerp getoetst aan vigerende (ontwerp)richtlijnen. Daarbij wordt ook gekeken of dit mogelijk kan leiden tot verkeersonveilige situaties. Alle geconstateerde onvolkomenheden worden gerapporteerd met als doel om de wegbeheerder de mogelijkheid te geven om, rekening houdend met alle andere belangen die ook een rol spelen (en waaraan het auditrapport geen aandacht schenkt), een keuze te maken voor een zo optimaal mogelijke verkeersveiligheidssituatie.

Objectieve verkeersveiligheidssituatie

In het verleden was het mogelijk om op basis van de analyse van ongevalstatistieken uitspraken te doen over de verkeers(on)veiligheidssituatie in een bepaalde gemeente of op een bepaalde locatie. Door de lage registratiegraad van verkeersongevallen in de laatste jaren¹ zijn de ongevalstatistieken onbetrouwbaar. Bovendien worden veel minder kenmerken dan vroeger geregistreerd, waardoor de ongevalsoorzaken (op basis van de ongevalstatistieken) steeds moeilijker zijn te achterhalen. Sinds de reconstructie van de Verspronckweg-Noord zijn op deze weg twee verkeersongevallen geregistreerd, waaronder het eerder genoemde dodelijke ongeval. Het is onbekend of dit daadwerkelijk de enige twee ongevallen zijn die sinds de reconstructie hebben plaatsgevonden, of dat het slechts een topje van de ijsberg is.

Betrokkenheid belanghebbenden

Belanghebbenden die ook aanwezig waren bij de eerder genoemde schouw hebben hun ervaringen en meningen met de auditor kunnen delen. In een werksessie voorafgaand aan de uitvoering van de verkeersveiligheidsaudit hebben de belanghebbenden diverse aandachtspunten aan de auditor meegegeven. Een opsomming van deze aandachtspunten wordt hieronder gegeven:

- De schuine band tussen verhoogde fietsstrook en rijbaan is te hoog en te schuin.
- Klinkerstrook tussen asfalt op fietsstrook en schuine band heeft gevaarlijke hobbels.
- Afritten (tegenover zijwegen) zijn te kort en niet goed zichtbaar.
- Geen opstelruimte voor overstekende fietsers; linksafslaanende fietsers blokkeren de fietsstrook.

¹ Van alle verkeersongevallen met dodelijke afloop wordt minder dan 90% geregistreerd, van ongevallen met ernstig gewonden (met betrokkenheid motorvoertuig) 50%, van ongevallen met ernstig gewonden (zonder betrokkenheid motorvoertuig) minder dan 10% en van ongevallen met enkel lichtgewonden of met uitsluitend materiële schade eveneens minder dan 10% (bron: SWOV, 2008).

- Linksafslaande fietsers moeten letten op vier verkeersstromen: fietsers van achter, auto's van achter, auto's van andere kant en fietsers van andere kant.
- Oversteken is (ook voor voetgangers) lastig omdat vier stromen moeten worden gekruist zonder rustpunt.
- Omdat oversteken als onveilig wordt ervaren, wordt soms tegen de richting in over fietsstrook of trottoir gefietst.
- Laden en lossen vindt vaak plaats op de fietsstrook; fietsers moeten dan uitwijken over de rijbaan.
- Het zebrapad met VRI wordt vaak gebruikt als fietsoversteek.
- Zijstraten vallen niet op.
- Door de lange rechtsstand rijdt het verkeer vaak hard.
- Het ontbreekt aan snelheidsremmers.
- Het tunneleffect ontbreekt, omdat bomen en geparkeerde voertuigen te ver van de rijbaan af staan.
- Bij het achteruit inparkeren (op de fietsstrook) draaien auto's mogelijk met één wiel weer de rijbaan op.
- Er zijn onvoldoende referentiepunten (zoals middeneilanden) om de snelheid van naderend verkeer goed in te schatten.
- Het zicht op tegemoetkomend verkeer wordt voor verkeer uit de zijstraten beperkt door geparkeerde auto's.

2 Achtergronden van de huidige inrichting

De belangrijkste achtergronden die hebben geleid tot de huidige inrichting van de Verspronckweg-Noord worden in dit hoofdstuk belicht.

Het gemeentelijk verkeers- en vervoerbeleid

In 2003 heeft de gemeente door vaststelling van het Haarlems Verkeers- en vervoersplan (HVVP) haar wegen gecategoriseerd en daarmee het beoogd gebruik van haar verkeersnetwerk vastgelegd. Hiermee werd besloten dat de Verspronckweg een gebiedsontsluitingsweg A is en tevens van belang is in het netwerk van aanrijroutes voor nood- en hulpdiensten. Het belang van een goede verkeersdoorstroming op de Verspronckweg volgt hieruit. In het HVVP is ook het fietsnetwerk vastgelegd. Het HVVP gaf opdracht tot uitwerking van twee uitvoeringsnota's: verkeersveiligheid en het uitvoeringsprogramma fiets. Het uitvoeringsprogramma fiets werd in 2007 vastgesteld door gemeenteraad en bevat circa 150 concrete verbeteringsmaatregelen. In dit uitvoeringsprogramma is bepaald dat de Verspronckweg-Noord in de toekomst vrijliggende fietspaden moet krijgen. Aan deze maatregel werd een hoge prioriteit toegekend. Om deze ambitie te realiseren werd een provinciale subsidie verworven van 90% van de investeringskosten.

Inrichtingsvarianten Verspronckweg-Noord

Tijdens de jaarvergadering van de wijkraad in 2009, waarvoor ook bewoners waren uitgenodigd, is de voorkeursvariant van de gemeente besproken, waarbij sprake was van versmalling van de rijbaan, vervanging van de bomen, nieuwe vrijliggende fietspaden, parkeervakken direct aan de rijbaan. Bewoners en wijkraad gaven echter de voorkeur aan behoud van de bomenrij en stelde het bestaande brede trottoir voor spelende kinderen zeer op prijs. Verzocht werd te kijken of het profiel van de Julianalaan in Bloemendaal voor de Verspronckweg toepasbaar was.

Eind 2009 is het college een notitie voorgelegd waarin 4 profielen werden beschreven met een sterkte-zwakke analyse. Door het toenmalige college is besloten de inbreng van de aanwonenden zwaar te wegen en daarom te kiezen voor profiel 3a (met verhoogde fietsstroken en parkeren rechts van het fietspad). Dit profiel werd de basis voor de uitwerking van het definitief ontwerp (DO) wat vervolgens de wettelijke verplichte inspraakprocedure heeft doorlopen. De consequentie hiervan was dat de verleende subsidie van de provincie verviel. Hierdoor was er minder financiële ruimte voor vernieuwing. Uit onderzoek was verder gebleken dat niet de gehele asfaltconstructie aan vervanging toe was, maar slechts de bovenlaag. Bij de versmalling van de weg, moest daarom worden uitgegaan van de bestaande positie van rijweg. Bij de reconstructie waren de marges voor het 'verleggen' van de rijbaan daarom beperkt tot de ruimte die de bestaande weg al in nam. Daarmee werd de gewenste verbreding van de fietsstroken beperkt tot de mate waarin de centrale rijbaan kon worden versmald.

Vaststelling DO

Het DO is door het college na inspraak vastgesteld in november 2010 met de constatering dat de beleidswens voor vrijliggende fietspaden niet te combineren was met het behoud van de waardevolle bomen langs de Verspronckweg-Noord. Hierbij werd de kanttekening geplaatst om na 15 jaar, wanneer de verharding opnieuw versleten raakt, te heroverwegen of vrijliggende fietspaden alsnog te combineren zijn met vervanging van de dan misschien inmiddels verouderde bomen.

Inspiraacties

Gedurende de inspraak is verzocht om drempels. Dit verzoek is niet gehonoreerd met als achtergrond dat de Verspronckweg een belangrijke rol vervult als verbindingsweg richting de Randweg. Tevens is de Verspronckweg onderdeel van de aanrijroutes van de nood- en hulpdiensten. Verlaging van de toegestane snelheid in combinatie met de bijbehorende drempels verlengt de aanrijtijden.

Gedurende de inspraak is ook verzocht om een (doorlopende) middenberm aan te leggen ter vergemakkelijking van het oversteken. Dit verzoek is afgewezen, omdat er bij calamiteiten onvoldoende uitwijkmogelijkheid resteert om het incident te kunnen passeren.

Gedurende de inspraak is ook meermaals verzocht om een middeneiland aan te leggen ter hoogte van de zijwegen of de oversteekplaats ter vergemakkelijking van het oversteken. Deze suggesties zijn niet overgenomen. Een middeneiland waarop gewacht moet worden vraagt om extra ruimte waardoor de weg zijwaarts moet worden verlegd. Dat ging ten kosten van bomen en/of parkeergelegenheid. Doordat de weg in het nieuwe ontwerp versmald is, bleef er bij toepassing van een middeneiland ter hoogte van de zijwegen voor het vrachtverkeer onvoldoende ruimte over om de bocht te nemen.

3 Auditresultaten

In dit hoofdstuk worden de auditresultaten gepresenteerd. Achtereenvolgens wordt ingegaan op de wegcategorisering en dwarsprofiel, kruispuntontwerpen, oversteekvoorzieningen, overige ontwerpaspecten en gedrag van weggebruikers.

3.1 Wegcategorisering en dwarsprofiel

De Verspronckweg is volgens het Haarlems Verkeers- en Vervoerplan (HVVP) gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg (GOW) type A. Volgens het HVVP betekent dat dat deze weg is bestemd voor doorgaand verkeer en verkeer dat de stad in- en uitgaat. De bijbehorende maximum snelheid bedraagt 50 km/h.

Gebiedsontsluitingswegen hebben volgens de richtlijnen bij voorkeur gescheiden fietsvoorzieningen in de vorm van vrijliggende fietspaden. In de Verspronckweg-Noord zijn de fietsvoorzieningen verhoogd aangelegd; aan beide zijden van de weg liggen verhoogde fietsstroken.



afbeelding 1 Dwarsprofiel Verspronckweg

Rijbaan

De rijbaan is circa 6.15 meter breed met aan beide zijden een goot van circa 0.20 meter. Daarmee voldoet de rijbaanbreedte aan de richtlijnen voor gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom, die bij een ontwerpssnelheid van 50 km/h een rijstrookbreedte van 2.90 – 3.50 meter per rijstrook aangeven. Conform de richtlijnen worden de rijstroken van elkaar gescheiden door een dubbele doorgetrokken asstreep, waardoor frontale conflicten zo veel mogelijk worden voorkomen.

Fietsstroken

De verhoogde fietsstroken zijn uitgevoerd in asfalt en hebben een breedte van circa 1.85 meter. Volgens de richtlijnen bedraagt de breedte van fietsstroken op GOW's 2.00 – 2.50 meter. Daaraan wordt niet voldaan. Weliswaar ligt tussen het asfalt van de fietsstrook en de schuine band naar de rijbaan nog een tussenstrook (uitgevoerd in klinkers) van circa 0.30 – 0.35 meter breed, maar deze mag niet tot de "bruikbare" ruimte worden gerekend, omdat fietsers voldoende afstand moeten (willen) houden tot de schuine band. Het inhalen van twee naast elkaar fietsende fietsers door een derde fietser is daardoor op de fietsstroken vrijwel niet mogelijk.

Parkeervakken

Naast de fietsstroken liggen parkeervakken. Aangezien parkeerbewegingen op GOW's gevaar kunnen opleveren en de verkeersafwikkeling kunnen verstoren, wordt parkeren langs gebiedsontsluitingswegen in de richtlijnen afgeraden.

De parkeervakken zijn niet overal even breed. Aan de oostkant ligt de breedte veelal rond de 1.75 meter en aan de westkant rond de 1.95 meter. Volgens de richtlijnen hebben langspareervakken een breedte van 2,00 meter. De tussenruimte, die is aangelegd als molgoot, tussen de parkeervakken en fietsstrook is circa 0.40 meter aan de oostkant en 0.60 meter aan de westkant. Een profiel van vrije ruimte van 0.50 meter is wenselijk aan de rechter zijde naast de fietsstrook. Niet alleen vanwege openzwaaiende deuren, maar ook vanwege de afstand die fietsers houden ten opzichte van obstakels.



afbeelding 2 Smalle parkeervakken aan oostzijde

Vanwege de combinatie van smalle parkeervakken (en dus auto's die vaak tot net buiten de vakken staan) en smalle molgoot, is de effectieve ruimte die fietsers aan de oostzijde van de Verspronckweg tot hun beschikking hebben nog kleiner dan de toch al krappe 1.85 meter die de fietsstrook breed is.

Trottoirs

Aan beide zijden van de weg liggen brede trottoirs. De breedte varieert veelal van circa 2.70 meter tot meer dan 3.00 meter.

Herkenbaarheid

Volgens het HVVP is de Verspronckweg een weg die met name een functie heeft voor doorgaand verkeer en verkeer dat de stad in- en uitgaat. De inrichting van de weg straalt dat ook uit en de verkeersintensiteiten (ca. 8.200 motorvoertuigen per etmaal op een werkdag) bevestigen deze functie. De weg heeft in de praktijk echter ook nadrukkelijk een erftoegangsfunctie (parkeren, oversteeekbewegingen). Deze combinatie van functies is volgens de principes van Duurzaam Veilig onwenselijk, omdat weggebruikers niet precies weten wat ze kunnen verwachten. Enerzijds ligt de nadruk op doorstroming (met bijbehorende snelheid van 50 km/h), anderzijds moet verkeer rekening

houden met parkeerbewegingen en overstekende fietsers en voetgangers (waarbij een snelheid van 50 km/h eigenlijk te hoog is).

De opbouw van het dwarsprofiel zoals die is in de Verspronckweg wordt in de richtlijnen niet aanbevolen. Binnen de beschikbare ruimte is getracht om fietsers, zonder realisatie van vrijliggende fietspaden, toch een eigen plek te geven, die min of meer is gescheiden van de rijbaan voor gemotoriseerd verkeer. Ook op andere locaties, in andere gemeenten, heeft het gebrek aan voldoende ruimte geleid tot een min of meer vergelijkbare inrichting met verhoogde fietsvoorzieningen (zie afbeelding 3 en 4).



afbeelding 3 César Francklaan, Heemstede



afbeelding 4 Julianalaan, Overveen

3.2 Kruispuntontwerpen

Op de Verspronckweg-Noord sluiten drie zijwegen aan: de Kleverparkweg, de Meester Cornelisstraat en de Begastraat. Alle drie zijn ze aangesloten door middel van een goed vormgegeven uitritconstructie die tevens fungeert als 30km-poort.



afbeelding 5 Uitrit vanuit Begastraat



afbeelding 6 Inrit naar Begastraat

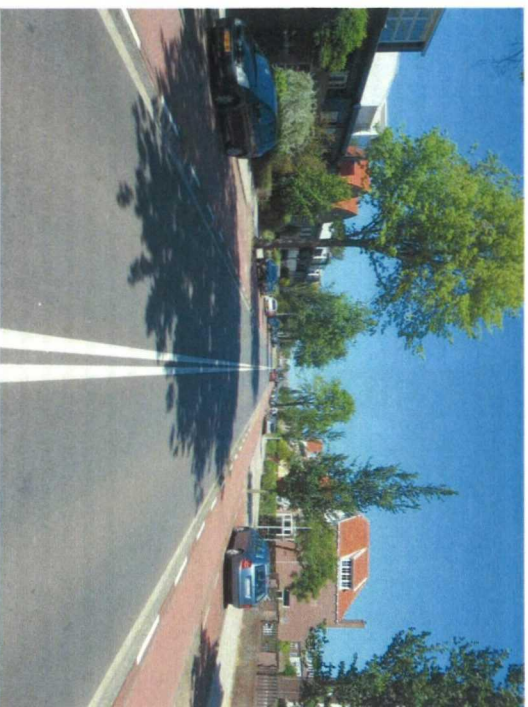
3.3 Oversteekvoorzieningen

Behalve de met verkeerslichten geregelde voetgangersoversteekplaats tussen Kieverparkstraat en Kieverparkweg, zijn in de Verspronckweg-Noord geen oversteekplaatsen aangegeven. In principe kan dus overal worden overgestoken en dat gebeurt in de praktijk ook, zowel door fietsers als door voetgangers. Volgens de richtlijnen is oversteken op wegvakken van GOW's ongewenst. De richtlijnen schrijven dan ook voor dat wanneer toch wordt overgestoken, daarvoor voorzieningen moeten worden getroffen in de vorm van bijvoorbeeld een zebrapad op een plateau of een middeneiland zodat in twee fasen kan worden overgestoken.



afbeelding 7 Geparkeerde auto belemmert uitzicht

Wanneer een groot voertuig, bijvoorbeeld een bestelbusje, op de eerste parkeerplaats voor de uitrit staat geparkeerd, kan deze het zicht vanuit de uitrit op tegemoetkomend verkeer enigszins belemmeren (afbeelding 7). Wanneer een voertuig uit de uitrit ver genoeg oprijdt, is het uitzicht echter goed genoeg om gevaarlijke situaties te voorkomen. De zijstraten vallen niet goed op voor bestuurders van voertuigen op de Verspronckweg. De belangrijkste wijzigingen in het straatbeeld ter hoogte van de zijwegen zijn onderbroken asstrepen (in plaats van doorgetrokken) en de uitrithelling die de trottoirband en de klinkers tussen rijbaan en verhoogde fietsstrook onderbreekt. De onderbroken markering is (zeker met schaduwwerking van bomen) niet opvallend en ook het kleurverschil tussen uitrithellingen en de strook tussen fietsstrook en rijbaan is beperkt (afbeelding 8).



afbeelding 8 Zijstraat (begasstraat) valt niet goed op

In principe is het geen groot probleem dat de zijstraten vanaf de Verspronckweg niet goed opvallen. Immers, verkeer uit de zijwegen moet voorrang verlenen aan het verkeer op de Verspronckweg. Wel is het zo dat de mogelijkheden voor een corrigerende reactie door bestuurders op de Verspronckweg (in geval van een verkeerde inschatting van verkeer uit een zijstraat) veel beperkter zijn wanneer deze bestuurders niet rekenen op mogelijke dwarsconflicten. Daarom is het toch wenselijk dat aansluitingen en zijwegen opvallend aanwezig zijn, zodat weggebruikers er op kunnen anticiperen en hun snelheid er op aanpassen.



afbeelding 9 Oversteken op wegvak



afbeelding 10 Oversteken bij zijweg

Bij het oversteken moet een grote oversteeklengte in één keer, zonder rustpunten, worden overbrugd. Overstakers moeten letten op fietsers en snorfietsers van links, gemotoriseerd verkeer van links, gemotoriseerd verkeer van rechts en fietsers en snorfietsers van rechts. De fietsvoorzieningen kunnen niet apart worden overgestoken, omdat er geen opstelruimte beschikbaar is tussen de fietsvoorzieningen en de rijbaan.

Het is, door de lange rechtstand en het gebrek aan referentiepunten, soms lastig om goed in te schatten hoe hard een tegemoetkomende auto rijdt en of je dus voldoende tijd hebt om over te steken. Bovendien moet twee keer een hoogteverschil (tussen rijbaan en fietsstrook) worden overbrugd. Voor mensen die minder goed ter been zijn, kan dit op drukke momenten een complexe opgave zijn.

Ook voor linksafslaande fietsers kan het oversteken complex zijn. Aangezien er geen ruimte is tussen fietsstrook en rijbaan, moeten fietsers die moeite hebben om de situatie in één keer goed te overzien, stoppen op de fietsstrook (uitwijken naar rechts kan immers ook niet, want daar staan geparkeerde auto's). Daardoor belemmeren zij de doorgang voor achterop komende fietsers. Doordat uitwijken vanwege het hoogteverschil minder gemakkelijk is en automobilisten er bovendien minder rekening mee houden, kan dat leiden tot gevaarlijke situaties.

Ter hoogte van de zijstraten is aan de overzijde van de weg de band tussen fietsstrook en rijstrook over een lengte van circa 2,0 meter verlaagd (afbeelding 11).



afbeelding 11 Verlaagde band ter hoogte van zijstraat

De exacte locaties van deze afritjes zijn voor fietsers op de fietsstrook lastig te zien (afbeelding 12 en 13). De kleur van de verlaagde band is exact hetzelfde en ook de klinkerstrook loopt door.



afbeelding 12 Het afritje is niet duidelijk te zien



afbeelding 13 Het afritje is niet duidelijk te zien

Door de combinatie van een korte lengte en een slechte zichtbaarheid van de afritjes kan het voor sommige fietsers onduidelijk zijn waar precies moet worden overgestoken. De toch al complexe rijtaak die minder goed geoefende fietsers (bijvoorbeeld oudere fietsers en jonge kinderen) ervaren, wordt hierdoor nog een stapje moeilijker.

Voetgangersoversteekplaats

Tussen de Kieverparkstraat en de Kieverperkweg ligt op de Verspronckweg een voetgangersoversteekplaats die wordt geregeld met verkeerslichten (afbeelding 14). In praktijk wordt deze oversteek nauwelijks gebruikt. Een enkele keer gebruikt een fietser de oversteekplaats (afbeelding 15) om, al dan niet door rood, over te steken.



afbeelding 14 Geregelde voetgangersoversteekplaats

Van solitaire geregelde voetgangersoversteekplaatsen is bekend dat het rode licht relatief vaak wordt genegeerd. Zowel bestuurders als voetgangers kunnen vaak de discipline niet opbrengen om voor het (voor hen gevoel onnodige) rode licht te wachten. Op locaties waarop weinig wordt overgestoken (en waar het licht voor autoverkeer dus vrijwel altijd op groen staat) komt het ook voor dat automobilisten het licht, als het dan een keer op rood staat, domweg niet zien. Al met al zijn geregelde oversteekplaatsen, zeker wanneer deze weinig worden gebruikt, over het algemeen geen verkeersveilige oplossing.



afbeelding 15 Fietser steekt over; fiets aan de hand



afbeelding 16 Fietsstrook is meegeregeld

Ook in de Verspronckweg zorgt de geregelde voetgangersoversteekplaats slechts voor een schijnveilige oplossing. De oversteekplaats wordt weinig gebruikt, hetgeen per ongeluk door rood rijden op die

momenten dat er wel iemand oversteekt, in de hand werkt. Omdat overstekers het gevoel hebben dat zij veilig kunnen oversteken, bestaat hierdoor het risico op ongevallen. Het feit dat geen snelheidsremmers aanwezig zijn, betekent dat een eventueel ongeval bovendien ernstig kan aflopen. Door de grote oversteeklengte (de hele oversteek, inclusief fietsstroken moet in één keer worden overgestoken) zijn de ontruimingstijden² lang, waardoor het licht voor autoverkeer relatief lang (en in de meeste gevallen onnodig lang) op rood staat. Automobilisten kunnen hierdoor geïrriteerd raken, hetgeen tot uitdrukking kan komen in hun gedrag.

Aan de westkant van de Verspronckweg ligt vlak voor de geregelde oversteekplaats een parkeerhaven. Het uitzicht voor eventuele overstekers wordt hierdoor (zeker voor kleine kinderen) ernstig belemmerd (afbeelding 17). Tussen de fietsstrook en de parkeerhavens ligt langs de Verspronckweg een tussenruimte, die op deze plek volledig wegvalt. Door het uitbuigen van de rijbaan en de fietsstrook in verband met het middeneiland, is geen vrije ruimte meer beschikbaar. De effectief beschikbare ruimte voor fietsers wordt hierdoor op deze locatie (in geval van een geparkeerde auto) te krap. Bovendien is het risico op ongelukken bij openzwaaiende deuren bij deze parkeerplaats extra groot.



afbeelding 17 Geparkeerde auto ontnemt het zicht



afbeelding 18 Geen ruimte tussen fietsstrook en parkeerhaven

3.4 Overige ontwerpaspecten

Fietsvoorzieningen

Voor fietsers op de Verspronckweg-Noord zijn verhoogde fietsstroken beschikbaar. Deze fietsstroken zijn van de rijbaan gescheiden door schuine banden. Auto's kunnen door de schuine banden relatief eenvoudig de parkeerplaatsen bereiken.

Zoals in paragraaf 2.1 reeds is aangegeven, zijn de fietsstroken dusdanig smal dat het inhalen van twee naast elkaar rijdende fietsers op de fietsstrook vrijwel onmogelijk is. In voorkomende gevallen zal een inhalende fietser daarom vaak naar de rijbaan moeten uitwijken. Ook wanneer een voertuig staat te laden en lossen op de fietsstrook, of wanneer een auto (achteruit) inparkeert vanaf de fietsstrook, moeten fietsers uitwijken naar de rijbaan. De afbeeldingen op de volgende pagina laten zien dat uitwijken naar de rijbaan en weer terugrijden naar de fietsstrook niet zonder gevaar is. De hoogte van

² Tijdsduur die nodig is voor het ontruimen van het conflictvlak. Bij voetgangersoversteken is deze tijd relatief lang omdat een (langzame) voetganger voldoende tijd moet hebben om de oversteek af te maken als deze vlak voor het einde van de groentijd (en dus het begin van de roodtijd) start met oversteken. Het duurt daardoor lang voordat het licht op de conflicterende richting(en) naar groen kan gaan.

de schuine band, maar ook het feit dat deze niet netjes aansluit op de rijbaan, maakt dat het alleen mogelijk om vanaf de rijbaan de fietsstrook op te rijden onder een vrij haakse hoek. De "tussenstrook" van klinkers, die is bedoeld als "schrikstrook" om te voorkomen dat fietsers gemakkelijk de rijbaan op gaan, is eveneens niet egaal, en zeker met dunne banden lopen fietsers het risico om ten val te komen.



afbeelding 19 Schuine band is hoog en sluit niet netjes aan op rijbaan



afbeelding 20 Schuine band is hoog en sluit niet netjes aan op rijbaan



afbeelding 21 "Tussenstrook" van klinkers ligt niet egaal



afbeelding 22 "Tussenstrook" van klinkers ligt niet egaal

Aan de rechterkant van de fietsstroken liggen straatkolken. Enkele van deze kolken liggen lager dan de aansluitende verharding (afbeelding 23). Hierdoor is er een (weliswaar klein) risico op enkelvoudige fietsongevallen.



afbeelding 23 Straatkolk ligt lager; bestrating sluit niet goed aan

Rijbaan

De rijbaan van de Verspronckweg-Noord heeft een rechtstand van circa 500 meter. Omdat de bomen en de geparkeerde auto's relatief ver van de rijbaan staan en er geen (visuele) discontinuïteiten aanwezig zijn, wordt hard rijden door gemotoriseerd verkeer in de hand gewerkt. Hoewel snelheidsremmers op gebiedsontsluitingswegen, vanwege de doorstroombaanfunctie, ongewenst zijn, is het in dit geval, vanwege de erfdoorgangsfunctie die de weg eveneens heeft, van belang dat het verkeer haar snelheid matigt. Er zijn in de Verspronckweg-Noord geen voorzieningen getroffen om dat af te dwingen.

Door het ontbreken van snelheidsremmers, middeneilanden en andere discontinuïteiten is het moeilijker om (bijvoorbeeld bij het oversteken van de straat) goed in te schatten hoe hard een tegemoetkomend voertuig rijdt.

3.5 Gedrag van weggebruikers

Snelheid

Zoals in de vorige paragraaf is aangegeven, wordt de snelheid van voertuigen niet geremd door de inrichting van de Verspronckweg. Bestuurders moeten dus uit zichzelf de discipline opbrengen om niet te hard te rijden. Uit snelheidsmetingen die in maart van 2014 zijn uitgevoerd, blijkt dat veel bestuurders harder rijden dan 50 km/h. De V85³ blijkt rond de 58 km/h te liggen. Hoewel in de praktijk de V85 vaak boven de maximum snelheid ligt, is een V85 van 58 km/h op een weg die ook als erfdoorgangsweg wordt gebruikt, ongewenst.

Laden en lossen

Het komt voor dat voertuigen laden en lossen op de fietsstrook (zie onderstaande afbeelding).



afbeelding 24 Voertuig staat stil op fietsstrook; fietsers stappen af en gaan het trottoir op

³ De V85 is de rijsnelheid van het 85^e percentiel van het verkeer; dat wil zeggen dat 85% van de voertuigen niet sneller rijdt dan deze waarde; 15% rijdt dus wel sneller. De V85 wordt, meer dan de gemiddeld gereden snelheid, gebruikt om een beeld te geven van het snelheidsgedrag van automobilisten. Excessen (die de gemiddelde snelheid zwaar kunnen beïnvloeden) beïnvloeden de V85 niet.

Op grond van artikel 23 van het RVV 1990 mag een bestuurder zijn voertuig niet laten stilstaan op een fietsstrook of op de rijbaan langs een fietsstrook. In de praktijk gebeurt dit dus vaak toch, waarbij automobilisten er, mede door de uitstraling van de weg, voor kiezen om niet op de rijbaan, maar op de verhoogde fietsstrook te gaan staan. Fietsers moeten dan uitwijken naar de rijbaan of, als dat op de betreffende locatie mogelijk is, naar het trottoir. Sommige bestuurders kiezen ervoor om half op de rijbaan en half op de fietsstrook te staan. Dit levert weliswaar hinder op voor fietsers, maar de doorgang wordt dan niet volledig geblokkeerd.



afbeelding 25 Bestelbusje staat half op de fietsstrook

Parkeren

Bij het inparkeren moeten bestuurders over de fietsstrook heen. Bestuurders kiezen ervoor om, bij achteruit inparkeren, eerst op de fietsstrook te gaan staan en vervolgens in te parkeren. Daarbij blokkeren zij (kortstondig) de doorgang voor fietsers, zodat die moeten stoppen of (wat meestal gebeurt) uitwijken naar de rijbaan.



afbeelding 26 Fietser moet remmen voor inparkerende auto



afbeelding 27 Fietsters wijken uit voor inparkerende auto

Automobilisten kiezen er niet voor om te wachten op de rijbaan totdat de fietsers voorbij zijn. Blijkbaar geeft de inrichting van de weg de bestuurders het gevoel dat zij zo snel mogelijk de rijbaan moeten vrijmaken voor achterop komend verkeer.

Oversteken

Oversteken gebeurt niet alleen ter hoogte van zijwegen, maar ook midden op wegvakken (afbeelding 28). Ook wordt van en naar de zijwegen vaak schuin overgestoken (afbeelding 29). Automobilisten zijn hier niet altijd op bedacht.



afbeelding 28 Fietser steekt over op wegvak



afbeelding 29 Fietser steekt schuin over bij zijweg

4 Aanbevelingen

In dit hoofdstuk wordt beschreven welke maatregelen kunnen worden getroffen om de verkeersveiligheidssituatie op de Verspronckweg-Noord te verbeteren. De maatregelen worden alleen benoemd, zonder dat ze verder worden uitgewerkt in concrete voorstellen.

Verlagen snelheid gemotoriseerd verkeer

De belangrijkste opgave is het verlagen van de snelheid van het gemotoriseerde verkeer op de Verspronckweg-Noord. Hoewel de weg een duidelijke gebiedsontsluitende functie heeft (waarbij een vlotte doorstroming past) passen de relatief hoge snelheden van het gemotoriseerd verkeer niet bij de erfdoelgangsfunctie waarvoor de weg nadrukkelijk ook wordt gebruikt. Een lagere snelheid draagt bij aan het verminderen van het ongevalsrisico bij dwarsconflicten (bij zijwegen, bij oversteekbewegingen en bij parkeerbewegingen) en, in geval van een ongeval, tot vermindering van de letselernst. Een rustiger verkeersbeeld (met lagere snelheden en kleinere snelheidsverschillen) leidt bovendien tot een minder opgejaagd gevoel (en daardoor tot minder risico nemen) bij automobilisten die willen parkeren, laden en lossen of afslaan naar een zijweg.

Voor het verlagen van de snelheid zijn tal van maatregelen denkbaar. Ze lopen uiteen van het (visueel) onderbreken van de lange rechtstand en het (visueel) versmallen van het rijbaan, tot het aanbrengen van horizontale of verticale snelheidsremmende voorzieningen, al dan niet in combinatie met een gefaciliteerde oversteeklocatie.

Verbeteren fietsvoorzieningen

De beklinkerde "tussenstrook" tussen fietsstrook en schuine band vormt een veiligheidsrisico voor fietsers. Niet alleen is de daadwerkelijk beschikbare breedte voor fietsers mede door deze strook te smal, ook de slordige uitvoering zorgt voor mogelijk onveilige situaties. Een egale uitvoering van de fietsstrook tot tegen de schuine band, liefst volledig uitgevoerd in asfalt, is daarom wenselijk. Een minder schuine band, die bovendien netjes aansluit op de rijbaan, kan de verkeersveiligheidssituatie nog verder verbeteren.

Aanbevolen wordt om enkele "kleine" verbeterpunten eveneens uit te voeren om de veiligheid voor fietsers te verbeteren. Het betreft het beter laten aansluiten van de bestrating bij enkele straatkolken en het zorgen voor meer tussenruimte tussen parkeervakken en fietsvoorziening (of het weghalen van de betreffende parkeerplaatsen) waar deze ruimte ontbreekt.

Het verbreden van de te smalle parkeervakken en/of het verbreden van de tussenruimte tussen parkeervakken en fietsstrook aan de oostkant kan eveneens bijdragen aan een verdere verbetering van de verkeersveiligheid voor fietsers.

Verbeteren verkeersveiligheid bij oversteken

Een derde verbeterpunt vormt de verkeersveiligheid voor overstekers. Solitaire geregelde oversteekplaatsen zijn over het algemeen geen verkeersveilige oversteekvoorzieningen. Omdat de geregelde oversteekplaats in de Verspronckweg bovendien nauwelijks (meer) wordt gebruikt, wordt geadviseerd om deze te verwijderen.

Om de verkeersveiligheid van overstekende voetgangers te verbeteren, kunnen enkele goed vormgegeven overstekvoorzieningen worden gerealiseerd. Vooral voor langzame(re) voetgangers is in twee keer oversteken (dus met middenland) wenselijk. In overleg met buurtbewoners kan worden bekeken wat de meest logische locaties zijn voor een overstekvoorziening. Het uitzicht (niet geblokkeerd door bijvoorbeeld geparkeerde auto's) speelt een belangrijke rol bij het veilig functioneren van de overstekvoorziening.

Indien een voetgangersoversteek wordt gecombineerd met een overstek voor fietsers, is het van belang dat er "geen verschil in status" is tussen voetgangers en fietsers. Dat betekent beide in de voorrang of beide uit de voorrang. Aangezien een fietsoversteek in de voorrang niet past in het verwachtingspatroon van automobilisten op een gebiedsontsluitingsweg, wordt geadviseerd om in voorkomende gevallen te kiezen voor een overstekvoorziening waarbij voetgangers en fietsers geen voorrang hebben op het gemotoriseerde verkeer.

Met name kinderen (weinig ervaring), ouderen en mensen met een functiebeperking hebben grote problemen met het schatten van snelheden van naderende auto's. Voertuigsnelheden hoger dan 50 km/h worden door veel voetgangers verkeerd ingeschat. Bij overschatting leidt dit tot een langere wachttijd, bij onderschatting tot gevaarlijke situaties. Het is daarom belangrijk dat bij overstekplaatsen de snelheid zo veel mogelijk is gereduceerd tot maximaal een V85 van 50 km/h, maar bij voorkeur van 30 km/h. Dit geldt met name ook voor gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom.⁴

⁴ Bron: Veilig oversteken? Vanzelfsprekend! CROW-publicatie 226, CROW, Ede, september 2006



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

