

Aan de leden van de gemeenteraad

datum	29 juni 2021
behandeld door	L.G.A. van der Kaa
ons kenmerk	2021-0085539
doorkiesnummer	+31787706307
onderwerp	Terugkoppeling VVA Burgemeester Keijzerweg – Veerweg en Andoornlaan

Geachte leden van de raad,

Op 10 november 2020 schreven we uw raad dat we een verkeersveiligheidsaudit (VVA) zouden uitvoeren voor een tweetal locaties, namelijk de rotonde Burgemeester Keijzerweg – Veerweg en (brom)fietsoversteek op de Andoornlaan. We gaven aan dat we uw raad hierover in 2021 zouden informeren. Met deze RIB informeren wij u over de maatregelen, de kosten en de aanvliegroute richting (eventuele) uitvoering.

De aanleiding voor het uitvoeren van een verkeersveiligheidsaudit is (ervaren) verkeersonveiligheid op beide locaties. De locaties zijn tevens opgenomen in het onderzoek naar de fietsstructuur van Papendrecht.

Hieronder beschrijven we in het kort de aanpak, de bevindingen, de verbetervoorstellen voor zowel de korte als de lange termijn en de kosten. Voor de volledige stukken verwijzen we u naar bijlage 1. Hier vindt u het volledige onderzoek.

Wat is een verkeersveiligheidsaudit?

Op beide locaties beoordeelden we of de inrichting van de verkeerssituatie voldoet aan de richtlijnen die het CROW stelt. Met behulp van ongevalgegevens analyseerden we de ongevallen van de afgelopen drie jaar. Daarnaast voerden we voor beide locaties een visuele verkeersschouw uit in zowel de ochtend- als de avondspits. Met behulp van de resultaten stelden we een pakket met verbetervoorstellen op voor zowel de korte (0-1 jaar) en de lange termijn (2-5 jaar). Deze maatregelen zijn primair gericht op het verbeteren van de verkeersveiligheid. Tevens keken we naar de kosten en de wijze van dekking.

Welke conclusies trekken we uit de audit voor beide locaties?

Andoornlaan

De inrichting van de oversteekplaats voldoet niet aan de ontwerprichtlijnen van het CROW. Het wegbeeld ter hoogte van de oversteekplaats wijkt nauwelijks af en het oprijzicht voor (brom)fietzers is onvoldoende.

De openbare verlichting voldoet aan de vastgestelde richtlijnen. Echter doordat de verlichting in de onderdoorgang van de N3 in kleur en intensiteit afwijkt van de rest van het wegvak gaat hierdoor de aandacht van de weggebruiker niet naar de oversteekplaats maar naar de afwijkende verlichting.

Op basis van twee geregistreerde ongevallen ter hoogte van de oversteekplaats kunnen we niet vaststellen of dat de aanwezigheid van de oversteekplaats negatieve gevolgen heeft voor de verkeersveiligheid. Omdat beide ongevallen plaatsvonden ter hoogte van de oversteekplaats kunnen

overstekende fietsers wel indirect oorzaak zijn van een ongeval doordat er een schrikreactie ontstaat bij automobilisten. In beide gevallen brandde de straatverlichting waardoor (on)voldoende zicht(baarheid) op dit wegvak mogelijk een rol speelt bij de verkeersveiligheid. De geconstateerde drie bijna ongevallen tijdens de verkeersschouw bevestigen de gevolgen van een hoge snelheid van kruisende motorvoertuigen in combinatie met beperkt oprijzicht voor de (brom)fietsers. Daarnaast nemen overstekende (brom)fietsers het nodige risico om afstappen te voorkomen. Tot slot zorgt de beperkte attentiewaarde en het ontbreken van een midden geleider ervoor dat automobilisten hun rijgedrag nauwelijks aanpassen.

Rotonde Burgemeester Keizerweg – Veerweg

De inrichting van de bestaande rotonde voldoet niet aan de ontwerprijlijnen van het CROW. Er is sprake van fietspaden in twee richtingen die te ver van de rijbaan af liggen waardoor het zicht op fietsers beperkt wordt. De onderborden OB52 (uitgezonderd fietsers) ontbreken onder de verkeersborden D01 op het middeneiland van de rotonde. De bebording strookt hierdoor niet volledig met de inrichting van de fietspaden.

Daarnaast leidt de afstand van het fietspad tot de rijbaan ertoe dat het fietspad tussen de aansluitingen onvoldoende verlicht is. Naderende fietsers zijn daardoor tussen de aansluitingen op de rotonde niet goed waarneembaar.

Op basis van 21 geregistreerde ongevallen constateerden we dat deze in nagenoeg alle gevallen plaatsvinden tussen een fietser en automobilist. Er is sprake van flankongevallen waarbij de kruisende automobilist geen voorrang verleent aan de fietser. Scholieren zijn in 11 gevallen betrokken geweest bij een ongeval. De ongevallen vonden zowel plaats bij duisternis als daglicht.

De conflictpunten tussen gemotoriseerd verkeer en fietsers zorgen voor de grootste mate van onveiligheid op de rotonde. De geconstateerde 13 bijna ongevallen tijdens de verkeersschouw vonden nagenoeg allemaal plaats tussen gemotoriseerd verkeer dat de rotonde verlaat en fietsers. Dit is het gevolg van automobilisten die fietsers niet tijdig waarnemen en daardoor moeten ingrijpen om een ongeval te voorkomen.

Daarnaast ligt de snelheid van gemotoriseerd verkeer bij het verlaten van de rotonde hoger dan bij het benaderen van de rotonde. Tot slot constateerden we tijdens de verkeersschouw wachtrijen van gemotoriseerd verkeer wat ervoor zorgt dat automobilisten vaker opstellen op het fietspad en voetgangersoversteekplaats. Dit belemmert het zicht van fietsers en gemotoriseerd verkeer in de tegenrichting. Daarnaast nemen automobilisten meer risico bij het oprijden en verlaten van de rotonde. Dit levert in combinatie met de fietsbewegingen bijna ongevallen op.

Wat gaan we doen, wat kosten het en welke effecten verwachten we?

Andoornlaan

Voor de korte termijn treffen we de volgende maatregelen:

1. Het plaatsen van een (fluoriserend) fietssilhouet voor de oversteekplaats aan beide zijden van de weg (Q3-2021);
2. De lichtintensiteit van de lichtmast ter hoogte van de oversteekplaats verhogen met een factor 1,5 en wit licht toepassen (Q4-2021, eerder wanneer mogelijk);
3. Een vergelijkbare lichtkleur en -intensiteit in de onderdoorgang van de N3 toepassen als op de rest van het wegvak van de Andoornlaan (Q4-2021, eerder wanneer mogelijk).

Samengevat zijn de maatregelen er op gericht om de zichtbaarheid en attentiewaarde op en nabij de oversteek te vergroten. Een verbetering van de attentiewaarde en zichtbaarheid zorgt voor alertere automobilisten en beter zicht op kruisende (brom)fietsers.

De kosten dekken we binnen de lopende begroting.

Op lange termijn stellen we voor om de oversteekplaats in oostelijke richting te verplaatsen en een middengeleider te realiseren. Het aanleggen van een middengeleider op lange termijn zorgt ervoor dat de naderingssnelheid van gemotoriseerd verkeer omlaag gaat. Daarnaast kan er in twee fases overgestoken worden en wordt de attentiewaarde van de oversteekplaats verder verbeterd. We verwachten dat twee van de drie geconstateerde bijna ongevallen in de toekomst *minder vaak*

voorkomen. Tevens zien we dit als een verbetering van de aansluiting tussen de fietsroute (parallel aan de N3) vanuit Dordrecht en de snelfietsroute F15 (parallel aan de A15).

De kosten voor de voorgestelde maatregelen ramen we op € 150.000*

**Dit betreft een raming op hoofdlijnen op basis van het schetsontwerp. Hierbij houden we rekening met een marge van +/- 25%.*

Voor de financiering van de lange termijn aanpassingen onderzoeken we verschillende opties. Enerzijds bekijken we het spoor van (provinciale) subsidies en anderzijds zoeken naar de combinatie met geplande werkzaamheden op deze locatie.

Mocht dit niet leiden tot een volledige dekking van kosten dan komen wij terug bij uw raad.

Rotonde Burgemeester Keijzerweg – Veerweg

Voor de korte termijn treffen we de volgende maatregelen:

1. Het plaatsen van vier onderborden OB52 (uitgezonderd fietsers) onder de verkeersborden D01 (rotondebord) op het middeneiland van de rotonde (afgerond);
2. Het plaatsen van vier lichtmasten aan de buitenzijde van het fietspad tussen de rotonde aansluitingen (uiterlijk Q4-2021, eerder wanneer mogelijk);
3. In overleg met CSG De Lage Waard en Team Alert een maatwerk actiedag organiseren om de doelgroep scholieren bewust te maken van de verkeerssituatie op en rond de rotonde (deze actie volgt op hetgeen beschreven onder 4);
4. Het aanhaken bij de campagne van Politie en RPV Drechtsteden waarmee automobilisten extra alert gemaakt worden op de bestaande verkeerssituatie met tweerichtingsfietspaden op de rotonde (reeds uitgevoerd en er volgt nog een aantal herhalingen);
5. Het aanbrengen van haaiantanden ter hoogte van het kruisende fietspad op de rotonde (Q3-2021) .

De maatregelen op korte termijn zijn erop gericht om de zichtbaarheid van fietsers te verbeteren en verdere bewustwording te creëren bij scholieren. Het positieve effect van de maatregelen op korte termijn voor de verkeersveiligheid is naar verwachting echter beperkt. Dit heeft te maken met het feit dat er al veel aandacht is besteed aan de zichtbaarheid en attentiewaarde van de fietsers op de rotonde.

De kosten dekken we binnen de lopende begroting.

Op de lange termijn stellen we voor om de volgende aanpassingen te doen aan de rotonde:

1. Het opheffen van het fietspad in twee richtingen aan de noordwestzijde van de Burgemeester Keijzerweg tussen de rotonde en de Onderslag;
2. Het realiseren van een fietspad in één richting rondom de rotonde met uitzondering van het fietspad aan de zuidzijde;
3. Het verhoogd uitvoeren van het fiets- en voetgangersoversteekplaats in twee richtingen ter hoogte van de zuidelijke aansluiting met de Veerweg;
4. Het verwijderen van de middengeleiders op de fietspaden;
5. Aanpassen van de verlichting conform lichtberekening na reconstructie.

De maatregelen op lange termijn zijn erop gericht om het aantal mogelijke fietsbewegingen en conflictpunten te verminderen en de oversteeklengte voor automobilisten te verkleinen om zo de rijtaak van de automobilist te vereenvoudigen. We verwachten dat de twaalf geconstateerde bijna flankongevallen *minder vaak* voorkomen doordat er minder fietsbewegingen zijn, fietsers beter zichtbaar zijn en de snelheid van kruisend gemotoriseerd verkeer wordt beperkt.

De kosten voor de voorgestelde maatregelen ramen we op € 500.000*

**Dit betreft een raming op hoofdlijnen op basis van het schetsontwerp. Hierbij houden we rekening met een marge van +/- 25%.*

De financiering van de lange termijn maatregelen zorgen voor een uitdaging gelet op de omvang van het bedrag. We zijn daarom genoodzaakt hiervoor bij uw raad terug te komen met een voorstel. Op deze manier kunt u een goede afweging maken.

Vooruitlopend op de afweging hebben we deze maatregelen alvast in de claim voor het SRM 2023 (Subsidieregeling Mobiliteit) opgenomen. Afhankelijk van uw latere besluit passen wij zo nodig de voorziene claim aan.

Om ervoor te zorgen dat er binnen het nieuwe Mobiliteitsbeleid een consistente lijn ontstaat nemen we hetgeen in deze RIB beschreven is mee als uitgangspunt in Mobiliteitsplan.

Wat vragen we uw raad?


Deze raadinformatiebrief is vooral ter informatie over hetgeen we deden, gaan doen en voornemens zijn om te doen of te onderzoeken. In de loop van dit jaar (we koersen op Q4) volgt een separaat voorstel voor in elk geval de Burgemeester Keijzerweg – Veerweg. Afhankelijk van de ontwikkelingen en de hieruit voortkomende noodzaak nemen we hierin de Andoornlaan mee.

Burgemeester en wethouders van Papendrecht,
de secretaris,

de wnd. burgemeester,



J.M. Ansems



A.M.M. Jetten

Bijlage:

1. 2020PAP03 - RD01 "Verkeersveiligheidsaudit Andoornlaan en Burgemeester Keijzerweg – Veerweg"