

Aan : Commissie SOB
Van : Wethouder Krieger
Datum : 10 mei 2016
Onderwerp : Verkeersveiligheid oversteekplaats Tramplein
Bijlagen : Rapport Sweco 'Analyse verkeersveiligheid oversteekplaats
Melkwegbrug-Tramplein-Gouw'

Inleiding

In de vergadering van de commissie SOB op 14 januari 2016 zijn vragen gesteld door de Stadspartij inzake de verkeersveiligheid op het Tramplein aangezien hier recentelijk twee ongevallen hebben plaatsgevonden.

Naar aanleiding hiervan is het onderzoeksbureau Sweco (voorheen Grontmij) gevraagd onderzoek te doen naar de verkeerssituatie op de oversteekplaats op het Tramplein. In de bijlage treft u het volledige rapport met de titel 'Analyse verkeersveiligheid oversteekplaats Melkwegbrug-Tramplein-Gouw' aan. In deze memo wordt ingegaan op het rapport en haar bevindingen. Afgesloten wordt met een conclusie ten aanzien van de aanbevelingen van Sweco.

Analyse

Sweco heeft een analyse uitgevoerd naar de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid bij de oversteekplaats op het Tramplein. Doel van deze analyse is inzicht geven in de mate waarin de problemen zich voordoen, de oorzaken van de problemen en de mogelijkheden om de situatie te verbeteren.

Om inzicht te geven in de verkeerssituatie heeft Sweco de volgende werkwijze toegepast:

1. Observatie van het gedrag van fietsers en automobilisten ter plaatse van de oversteekplaatsen tijdens de spits en dalperiode.
2. Beoordeling verkeerskundig ontwerp van het Tramplein/ de oversteek in relatie tot de afwikkeling van het langzaam verkeer en autoverkeer.
3. Analyse van klachten en ongevallen.

Resultaten rapport

De onderzoeksresultaten stellen dat de oversteekplaats op het Tramplein in de basis goed is vorm gegeven. Specifieke aandachtspunten ten aanzien van de oversteek zijn de Melkwegbrug voor fietsers en voetgangers en de aanwezigheid van het busplein. De oversteek ligt op een hoofdfietsroute en wordt zowel door voetgangers als fietsers veel gebruikt.

De snelheid van het autoverkeer ter plaatse van de oversteek is laag. Er is sprake van sociaal verkeersgedrag: fietsers krijgen vaak voorrang en nemen het incidenteel. De lage snelheid van het autoverkeer en het anticiperen op de fietsers is positief voor de verkeersveiligheid.

De ongevallen die plaatsgevonden hebben lijken incidenten te zijn, zonder directe relatie met het ontwerp. Ook bij een andere inrichting zouden de ongevallen hebben kunnen gebeuren. Voor het Tramplein geldt, evenals voor andere locaties waar sprake is van kruisend verkeer, dat ongevallen kunnen plaatsvinden. Deze kunnen niet (volledig) worden voorkomen met de inrichting, aangezien het gedrag ook vaak een rol speelt bij het ontstaan van ongevallen (pag. 40).

Desondanks zijn er verbeteringen mogelijk. Met name de beperkte voorspelbaarheid van het gedrag van fietsers door automobilisten kan een probleem vormen. Dit komt deels doordat veel fietsers laat of niet in hun gedrag de intentie laten zien voorrang te verlenen aan autoverkeer. Dit wordt versterkt door de beperkte zichtbaarheid van fietsers voor autoverkeer komend vanuit het centrum van Purmerend. Daarnaast is er weinig stimulans voor fietsers komend vanaf de brug om te stoppen voor de oversteek (pag. 41).

Aanbevelingen Sweco

Aanknopingspunten voor het verbeteren van de verkeerssituatie zijn het beter voorspelbaar maken van het fietsgedrag van automobilisten, het verlagen van de snelheid van fietsers en het stimuleren van de fietsers om daadwerkelijk te stoppen als er autoverkeer aankomt.

Tegen deze achtergrond zijn 5 maatregelvarianten opgesteld:

1. Niets doen.
2. Behoud en verduidelijking van de huidige voorrangssituatie.
3. Omdraaien van de voorrang en de infrastructuur hier op aanpassen.
4. Shared space oplossing.
5. Verkeerslichten.

Vervolgens zijn de voor- en nadelen van deze varianten in kaart gebracht. Uit de tabel op pagina 36 van het rapport wordt duidelijk dat de eerste twee varianten, te weten 1) niets doen en 2) behoud en verduidelijking van de huidige voorrangssituatie de beste oplossing bieden.

Sweco adviseert om de huidige situatie te handhaven waarin sprake is van sociaal verkeersgedrag en van voorrang krijgen en niet van voorrang nemen. Indien maatregelen zouden worden getroffen adviseren zij een maatregel (variant 2) die zich richt op het benadrukken van de huidige voorrangssituatie, het verlagen van de snelheid van fietsers (neiging van een deel van de fietsers om met hogere snelheid over te steken) en het stimuleren om te wachten voor de oversteek (pag. 43).

Conclusie

Op basis van de analyse stelt Sweco op pagina 43 van het rapport dat hoewel het omdraaien van de voorrangssituatie of het regelen met verkeerslichten op voorhand wellicht logischer lijkt (variant 3 en 5), deze maatregelen juist leiden tot een grotere verkeersonveiligheid door het verminderen van het sociale gedrag en mogelijk hogere snelheden. Indien zich ongevallen voordoen is de kans op (ernstig) letsel bij hogere snelheden groter. Aanbevolen wordt een situatie te handhaven waarin sprake is van sociaal verkeersgedrag en van voorrang krijgen en niet van voorrang nemen. Dit is het meest aan de orde bij het handhaven van de huidige voorrangssituatie (variant 1 en 2). Waarbij variant 2 uiteraard iets verder gaat door voor te stellen een soort 'uitritconstructie' aan te brengen op het fiets- en voetpad komend vanaf de Melkwegbrug in combinatie met een hekwerk waar fietsers tegenaan kunnen leunen. Met een dergelijk 'plateau' wordt de fietser gedwongen snelheid te minderen. Mogelijk dwingen deze maatregelen ook af dat de fietser minder snel geneigd is voorrang te nemen.

Echter, dient een aantal opmerkingen geplaatst te worden bij deze variant. Allereerst is niet nader onderzocht of een dergelijke maatregel civiel technisch inpasbaar is. Voorts is er bepaalde materialisatie toegepast op het Tramplein waardoor de kosten voor een 'uitritconstructie' relatief hoog uitvallen. Een eerste indicatie van Sweco geeft zo'n € 10.000/€ 20.000,- aan maar de verwachting is dat dit hoger zal uitvallen. Tot slot kan een dergelijk plateau tot enige gevaarstelling leiden voor de fietser. Vooral wanneer de fietser

niet berekend is op een dergelijk obstakel en het donker of glad is, kan dit nadelige gevolgen hebben voor de fietser. Het uitgangspunt voor fietspaden is dan ook zo min mogelijk obstakels om eenzijdige ongevallen tot een minimum te beperken.

Derhalve uitgaande van het feit dat:

- de huidige inrichting niet de oorzaak is van de recente incidenten;
 - de huidige inrichting reeds bijdraagt aan een verkeersveilige situatie (sociaal verkeersgedrag en lage snelheden autoverkeer);
 - uit het advies van Sweco niet blijkt dat fysieke maatregelen noodzakelijk zijn;
 - de realisatie van een 'uitritconstructie' (variant 2) op het fiets- en voetpad gepaard gaat met hoge kosten terwijl niet met zekerheid gesteld kan worden dat deze maatregel het gedrag van sommige fietsers (voorrang nemen i.p.v. geven) zal ombuigen;
- spreekt het college de voorkeur uit voor variant 1 en stelt het college voor om geen maatregelen te treffen op de oversteekplaats bij het Tramplein.