

Aan de raadscommissie 14 mei 2024, inzake nota optimalisatie Rotonde Europaweg.

De in 2022 aangelegde rotonde Europaweg-Stationsstraat West is zoals bekend niet veilig voor fietsers ondanks de voorrangregel. Gemotoriseerd verkeer vanuit Europaweg 1^e afslag naar “het Groene Woud” hebben rekening te houden met rechts en links overstekende fietsers. Dit geldt ook voor de 2^e afslag richting het centrum.

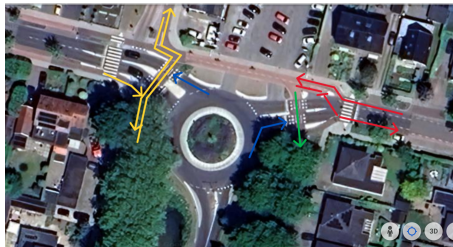
De rotonde is voor alle verkeersdeelnemers de veiligste kruispunt vorm. Maar voor de rotonde Europaweg-Stationsweg West geldt dat niet voor de fietser. Voor de fietser was het ‘oude’ kruispunt zelfs veiliger.



Voorbeeld: De dorpel veroorzaakt schrikreacties en zorgt voor valpartijen met name bij regen en sneeuwbedekking. Een druppelmarkering volstaat als het een twee-richtingen fietspad blijft! De fietsstrook kan ook eerder, voor de boom 0.60 m naar rechts worden gelegd voor een betere overgang. Zie blauwe lijn.

Tijdens een waargenomen recente valpartij van een oudere vrouw op een e-bike, veroorzaakt door een auto die te laat stopte, reageerde de vrouw “welke idioot heeft dit bedacht”.

Huidige route fietsers Europaweg rotonde



Geel = vanuit en naar Dorpsstraat en Willem de Zwijger laan naar Laan 1940-45
Rood = vanuit en naar Het Groene Woud naar Dorpsstraat
Groen = naar De Kolk

Fietspad langs de Stationsweg West richting het dorpscentrum is relatief veilig, behoudens de rechts-afslaande auto's naar de Laan 1940-1945. Het huidige betegelde fietspad is 1.80 m, volgens de huidige Crow-richtlijnen is de breedte-eis minimaal 1.70 m maar wenselijk 2.00 m. Het naastliggend voetpad is 1.50 m. Omdat het fietspad en voetpad een gelijk niveau hebben kan de fietser op het voetpad uitwijken voor de achteropkomende snellere fietsers en b.v. bakfietsen. Dit is evenwel niet gewenst, de huidige betegelde bedekking biedt te weinig comfort en leidt tot instabiel rijgedrag.

Fietsen over het fietspad vanuit het dorpscentrum is een geheel ander verhaal, als je naar de andere kant van de rotonde moet. Allereerst hebben de fietsers links en rechts voorrang, die vanuit de Willem de Zwijgerlaan gaan of komen. De fietser met bestemming Laan 1940-1945 moeten rekeninghouden met het fietsverkeer van rechts en links en vervolgens een bocht maken naar links en direct naar rechts.

De fietser vanuit het dorpscentrum naar de Kolk, moet linksaf en wederom bij het twee-richtingen fietspad rekening houden met de fietsers van links, vanuit de Laan 1940-1945 en vanuit rechts b.v. de Kolk.

De oversteek naar de Kolk is geen probleem door het vloeiende fietspad en de voorrangregel. De automobilist moet echter wel heel goed opletten. De automobilist heeft teveel rekening te houden met fietsers en wandelaars van en naar de Kolk en daarna een overstekende fietser naar de Stationsweg West. Maar ook voor de tegemoetkomende fietsers en de auto's vanuit Stationsweg West. Kortom een complexe verkeerssituatie voor alle verkeersdeelnemers.

Rapport optimalisatie rotonde Europaweg.

Wij willen de volgende reactie geven op het rapport van Bono Traffics, datum 28 maart 2024. Door hen wordt terecht, als belangrijkste probleem geschetst dat de rotonde eerder niet centraal is gesitueerd op de Stationsweg West, en daardoor is het teveel naar de Europaweg is geplaatst.

Het bureau draagt een aantal mogelijke oplossingen voor om de huidige, ongewenste situatie te verbeteren bestaande uit de volgende basisvarianten:

Variant 1. Een fietsstructuur rondom de rotonde met een afgescheiden fietspad.

Deze variant zou de meest veilig zijn voor de fietser, maar valt volgens de opstellers mede af door de verkeersdruk vanuit de Europaweg. Dit geldt ook voor de twee andere rotondes op de Europaweg. Dus dit argument is o.i. niet echt valide.

De huidige doorrijnsnelheid van de auto is nu te hoog, dat veroorzaakt onveiligheid. Dat kan o.i. simpelweg voorkomen worden door de maximum snelheid op de Europaweg te verlagen naar 30 km/h, scheelt inderdaad statistisch 22-31% minder ongevallen. (bron Veilig Verkeer Nederland)

Variant 1 valt ook af omdat er drie bomen komen te vervallen. Dat komt vanwege de opdracht 'een zuivere ronde structuur direct naast de rotonde'. In de eerste bijlage schetsontwerpen, wordt dit anders ingericht. Maar dit is geen fraai beeld van de fiets-infrastructuur. Met de samenkomst van de fietspaden op de Kolk lijkt dit geen adequate oplossing, mede doordat de fietser links het twee-richtingen fietspad aan de bovenzijde naar de Stationsweg West zal nemen. De fietser richting de Kolk neemt het rechtse fietspad. Immers de fietser is net als water, het neemt de kortste en/of snelste weg.

Variant 2. De halve maan.

In de basis is dit niet gewenst vanuit verkeersveiligheidsoogpunt.

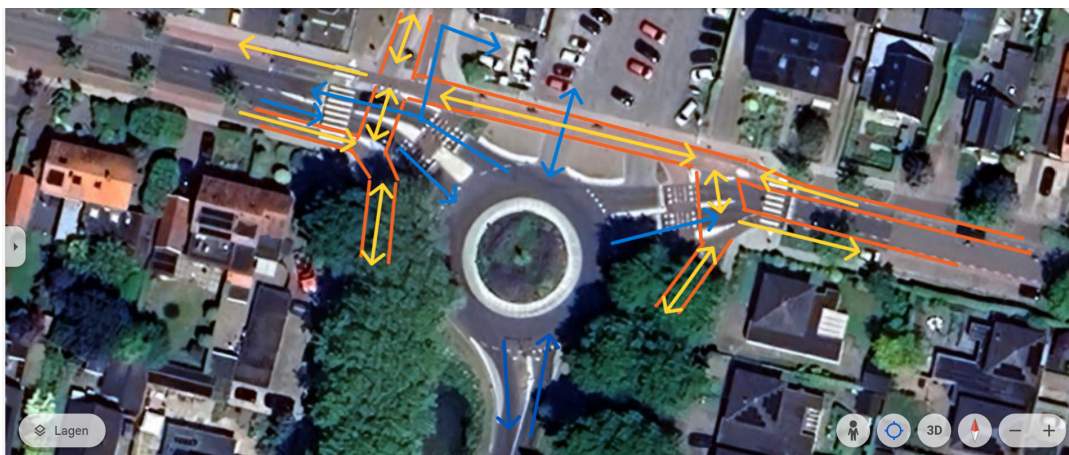
Vooraf omdat de eerder genoemde manoeuvreer knelpunten o.i. niet worden opgelost, te weten:

- het links afslaan van het fietspad vanuit de Dorpsstraat is te scherp.
- het links- en rechts afslaan naar de Laan 1940-1945.
- De oversteek naar de fietsstrook Stationsweg West.

Variant 3. Enkel de oversteeken optimaliseren.

Omdat de rotonde te diep in de Europaweg is gesitueerd is deze optie te overwegen, in combinatie met andere maatregelen en met een andere oversteek structuur. Dus we moeten met de huidige situatie 'Out off the box' denken voor een fietsvriendelijke oplossing.

De alternatieve variant!?



Variant op de halve maan (variant 2) met nieuwe oversteekplaatsen (variant 3).
Oranje lijnen zijn de fietspaden met oversteek.
Blauwe pijlen zijn de auto-bewegingen.

Overweeg het volgende voor deze alternatieve variant.

- 3.1 Beperkt de maximale snelheid naar 30 km/h op de gehele Stationsweg West. Als de Stationsweg West vanuit de Zegheweg een fietsstraat wordt, trek deze door over de rotonde Europaweg naar de Dorpsstraat. Plaats op de Stationsweg West, voor de snelheidsbeperking drie sinusdrempels op de rijstrook en verwijder de huidige chicanes.
- 3.2 De fietsers die sneller gaan dan 20 km/h kunnen dan kiezen voor de huidige rijweg.
- 3.3 Behoud de huidige fietspaden (onverplicht) voor het kwetsbare fietsverkeer zoals kinderen, ouderen, driewielers, scoot-mobiels e.d. Het huidige betegelde fietspad zou voorzien moeten worden van goede bedekking, zonder trottoirband, gelijk houdend met voetpad, zoals nu het geval is.
Dit onverplichte fietspad is niet bestemd voor fat-bikes, speed-pedelecs, bromfietsen/scooters, e-bakfietsen van bezorgdiensten.
- 3.4 Maak een extra brede rechte oversteek doorgang, minimaal 3,8 meter, van de fietsstraat Willem de Zwijgerlaan naar de Laan 1940-1945. Dus in feite naast het huidige zebrapad.

Afsluiting Laan 1940-1945 voor autoverkeer zou veiliger zijn voor de fietsers maar daardoor ontstaat er wel meer verkeersdruk bij de ontsluiting van de Nico Bergsteijnweg.

De Laan 1940-1945 is een goed begaanbare weg voor de fietser, om de positie van de fietser specifiek te maken plaats dan op het wegdek fietsstraat-logo's.

- 3.5 Indien de Stationsweg West fietsstrook vanuit de oostzijde van de rotonde naar het fietspad rechter doorloopt en de bovengenoemde dorpel (foto blad 1) wordt verwijderd is er meer ruimte.

Overweeg om de oversteek naar de Kolk meer naar het zebrapad te verleggen, met een extra breed fietspad, 3.8 meter breed, zodat er geen twee oversteekplaatsen zijn voor de fietser. Huidige breedte fietspad naar de Kolk is 3.2 meter.

De fietser naar de Kolk en Stationsweg West krijgt daardoor meer manoeuvreer ruimte.

Deze maatregelen geven ook voor de automobilist een rustiger verkeersbeeld omdat zij meer opgangruimte krijgen bij het verlaten van de rotonde. De haaiantanden op de weg zijn duidelijker te plaatsen.

Nadeel voor de automobilist is wel dat de oversteek fietspaden bij deze rotonde niet direct aan de rotonde liggen zoals bij de andere 2 rotondes op de Europaweg. Maar deze rotondes liggen dan ook gecentreerd in het stratenpatroon.

Laten we goed met elkaar afwegen welke optimalisatie variant, ten behoeve van de fietsveiligheid, de voorkeur krijgt. Immers "komt tijd, komt raad".

De financiële kosten voor de noodzakelijk optimalisatie zijn immers niet gering te noemen.

Vol belangstelling zullen wij uw afwegingen, motiveringen en het uiteindelijk besluit volgen.