

Raadsvoorstel

Status: Besluitvormend

Agendapunt:

Onderwerp: Rotonde Kampmansweg – onderzoek verkeersveiligheid

Datum: 24 september 2018

Portefeuillehouder: Drs. R.W.J. van Leeuwen

Decosnummer: 812

Informant: Joke Vulkers
j.vulkers@dalfsen.nl
(0529) (438)940

Voorstel:

1. Kennis te nemen van de rapportage “Rotonde Kampmansweg, onderzoek verkeerveiligheid (BonoTraffics bv, 12 juli 2018) en het gehouden participatieproces;
2. Het college de opdracht te geven variant 2 (Optimalisatie huidige situatie), variant 3 (Ombouw rotonde, fietsers in de voorrang) en variant 4 (ongelijkvloerse kruisingen) nader uit te werken en van variant 3 de consequenties voor alle rotondes in de gemeente Dalfsen (binnen de bebouwde kom) inzichtelijk te maken;
3. Het college de opdracht te geven maatregelen op het gebied van educatie, voorlichting en handhaving nader uit te werken met relevante stakeholders.

Inleiding:

De gemeenteraad heeft eind 2016 aandacht gevraagd voor de gevoelens van onveiligheid bij fietsers die de Koesteeg en Rondweg oversteken ter hoogte van de rotonde Kampmansweg, hierover in gesprek te gaan met bewoners en een analyse te maken van de situatie en van mogelijke maatregelen. Adviesbureau BonoTraffics bv heeft in de eerste helft van 2018 in opdracht van de gemeente Dalfsen onderzoek gedaan naar de verkeersveiligheid. Diverse (verkeers-)ouders, basisscholen, Plaatselijk Belang, VVN en Fietsersbond afdeling Dalfsen maakten deel uit van de “Werkgroep Verkeersveiligheid Rotonde Kampmansweg” en hebben meegedacht en meegepraat over de huidige situatie en voorgestelde maatregelen. In januari en in juni zijn college en gemeenteraad geïnformeerd over de stand van zaken t.a.v. het onderzoek en het participatieproces (zie Collegevoorstel 3110).

De resultaten van het onderzoek, inclusief de inbreng vanuit de werkgroep, bieden we nu aan het college aan. In de rapportage worden vier infrastructurele varianten en de mogelijkheden voor educatie, voorlichting en handhaving beschouwd. De volgende infrastructurele varianten worden in de rapportage beschouwd:

1. Handhaven bestaande situatie;
2. Optimalisatie huidige situatie;
3. Fietsers in de voorrang (en de vormgeving daarop aanpassen);
4. Ongelijkvloerse oversteek (tunnel of brug)

Argumenten:

1.1 Aandacht voor de verkeersveiligheid op deze rotonde past in het beleid uit het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan (GVVP).

De aanpak van fietsveiligheid op de rotondes Rondweg Dalfsen is opgenomen in het Uitvoeringsprogramma GVVP 2016-2018. Van alle rotondes op deze route heeft de aanpak van de rotonde Kampmansweg de hoogste prioriteit. Ook bij de inventarisatie van knelpunten op schoolroutes (“Verkeersveiligheid Schoolroutes, BonoTraffics, mei 2017) is deze locatie als knelpunt naar voren gekomen.

1.2 Stakeholders zijn nauw betrokken bij het participatieproces

Tijdens de inventarisatiefase en de ontwerpfase heeft een werkgroep van bewoners, scholen en andere stakeholders meegedacht en meegepraat over de rotonde. Dit is van grote meerwaarde geweest omdat de gebruikers van de rotonde als geen ander weten waar ze in de praktijk tegenaan lopen. Op basis van het gezamenlijk bespreken en analyseren van de problemen en de oorzaken zijn oplossingsrichtingen aangedragen. Naar aanleiding van de inbreng van de werkgroep is ook de verkeerssituatie op het kruispunt Thomas à Kempislaan – Wilhelmastraat onderzocht en zijn mogelijke verbetermaatregelen in beeld gebracht. De werkgroep heeft ook de concept-rapportage vooraf ontvangen en daarop kunnen reageren. Ook is er overleg geweest met de politie en VVN. Hun reactie komt terug bij de varianten.

2.1 Variant 1 en 4 dragen onvoldoende bij aan de oplossing voor de ervaren onveiligheid

Variant 1, handhaven van de bestaande situatie, komt niet tegemoet aan de gevoelens van onveiligheid en de geconstateerde verbeterpunten.

De huidige vormgeving van de rotonde is getoetst aan de hand van CROW-richtlijnen en aanbevelingen van het Fietsberaad. Geconstateerd is dat voor fietsers de maatvoering veelal te krap is (breedte van de paden, opstelruimte, bochten). Met zowel variant 2 (optimalisatie huidige situatie) als variant 3 (fietsers in de voorrang) wordt hierin verbetering aangebracht. De richtlijnen schrijven voor dat een fietsoversteek bij rotondes met fietsers uit de voorrang minimaal 10 meter vanaf de rotonde moet liggen. Hier wordt in de huidige situatie aan voldaan. In variant 3 zitten fietsers op de rotonde in de voorrang. Conform de richtlijnen lopen de fietspaden met de rotonde mee, zodat automobilisten de fietsers beter aan zien komen.

In variant 2 is de aansluiting van de Wilhelminastraat met de Thomas à Kempislaan anders vormgegeven dan in variant 3 (voorrangskruispunt vs gelijkwaardige kruispunt). Dit heeft te maken met de plek van de het fietspad vanaf de rotonde op de Wilhelminastraat. Beide varianten maken de situatie op de kruising met de Thomas à Kempislaan duidelijker, een wens van de leden van de werkgroep.

In variant 2 en 3 zit een fietsdoorsteek voor fietsers die vanaf de rotonde en/of de Goldkampstraat de Kampmansweg in willen slaan richting Oosterdalfsen. De fietsers die de Kampmansweg over willen steken naar het fietspad aan de noordzijde van de Kampmansweg blokkeren dan niet meer de afslaande fietsers. Voor alle weggebruikers is dit duidelijker.

Bij variant 4, een fietstunnel of -brug, worden de kruisende fiets- en autostromen volledig gescheiden. Voor fietsverkeer van oost naar west biedt dit een oplossing, voor fietsverkeer tussen noord en zuid echter niet. Om het hoogteverschil op acceptabele wijze te overbruggen is veel ruimte nodig en moeten een of meer lussen/slingers aangelegd worden. Fietsers moeten hierdoor omrijden. Het risico bestaat dat mensen de rotonde op ongewenste wijze gaan oversteken en dat kan leiden tot gevaarlijke situaties. Ook de werkgroep ziet deze nadelen van een ongelijkvloerse kruising.

2.2 In de werkgroep is er veel draagvlak voor fietsers in de voorrang

De meeste leden van de werkgroep hebben de voorkeur uitgesproken voor een variant met fietsers in de voorrang (variant 3) in combinatie met doortrekken van het fietspad vanaf de rotonde over de Thomas à Kempislaan heen, waarbij verkeer op de Wilhelminastraat (ook de fietsers) voorrang heeft t.o.v. verkeer vanuit de Thomas à Kempislaan. De werkgroep ziet dat de keuze voor fietsers in de voorrang ook consequenties heeft voor de andere rotondes binnen de bebouwde kom in Dalfsen en met name op de Rondweg/Koesteeg.

3.1 Maatregelen op gebied van educatie, voorlichting en handhaving moeten verder verkend worden

In de rapportage worden enkele mogelijkheden genoemd voor maatregelen op het gebied van educatie, voorlichting en handhaving. Daarbij kan gedacht worden aan het toevoegen van verkeersborden om de attentie te verhogen, educatie op scholen en handhaving. Deze maatregelen willen we nader uitwerken en daarbij ook bezien welke maatregelen in de huidige situatie al in gang gezet kunnen worden. Ook bij het wijzigen van de huidige situatie is het gewenst de fysieke maatregelen te ondersteunen met communicatie en voorlichting.

Kanttekeningen

2.1 Objectieve verkeersveiligheid is op dit moment geen issue

Uit de ongevalanalyse die is uitgevoerd blijkt dat over de periode 2012-2017 zich geen ongevallen met fietsers hebben voorgedaan en geen ongevallen met een ernstige afloop. Dit geldt zowel voor de rotonde als voor de aansluiting van de Thomas à Kempislaan op de Wilhelminastraat.

2.2 De nader uit te werken varianten hebben beiden een strijdigheid met uitgangspunten uit het GVVP en/of de CROW-richtlijnen

De fietsroutes van en naar de rotonde Kampmansweg maken deel uit van het hoofd fietsrouten netwerk van de gemeente Dalfsen. In het GVVP staat dat de hoofd fietsroutes, die veelal ook scholierenroutes zijn, zoveel mogelijk moeten voldoen aan geldende richtlijnen en basiseisen voor comfort en veiligheid.

In het GVVP is ervoor gekozen om op de rotondes binnen de bebouwde kom in de gemeente Dalfsen de fietsers niet in de voorrang te zetten t.o.v. het overige verkeer. Dit wijkt af van de landelijke richtlijnen. Veiligheid is hiermee hoger gewaardeerd dan het comfort voor de fietser. Uit onderzoek blijkt dat een rotonde met fietsers uit de voorrang waarschijnlijk net wat veiliger is dan een rotonde met fietsers in de voorrang, maar dat de verschillen minimaal zijn. In de rapportage wordt aangenomen dat indien de rotondes met fietsers in de voorrang conform de richtlijnen zijn aangelegd de kans op ernstige ongevallen minimaal is en dat de kans op ongevallen afneemt als landelijk de rotondes

binnen de bebouwde kom volgens dezelfde principes zijn ingericht. Fietsers op rotondes in de voorrang betekent een strijdigheid met hetgeen in het kader van het GVVP is besloten.

2.3 Beide uit te werken varianten behoeven nadere uitwerking en passen naar verwachting niet geheel binnen eigendomsgrenzen en hebben ook consequenties voor andere beleidsvelden.

Er is een eerste globale toets gedaan op de ruimtelijke inpasbaarheid van o.a. variant 2 en variant 3. Voor beide varianten geldt dat de maatregelen grotendeels binnen de bestaande eigendoms- en bestemmingsplangrenzen uitgevoerd kunnen worden. Er moet nog extra inzicht verkregen worden in technische aspecten (o.a. kabels en leidingen, ondergrondse infra) en de consequenties voor andere beleidsvelden (o.a. groen, water, geluidswallen). Ook zal nader onderzocht moeten worden in hoeverre het mogelijk is de overige rotondes op de Rondweg-Koesteeg in te richten conform de richtlijnen voor rotondes binnen de bebouwde kom (fietsers in voorrang). Daarnaast is het wenselijk kansen en mogelijkheden in de directe omgeving van de rotonde nader te verkennen.

2.4 Er is ook enige terughoudendheid t.a.v. het aanpassen van voorrangssituatie

Enkele stakeholders (VVN en politie) zijn ook terughoudend t.a.v. het aanpassen van de voorrangssituatie op de rotonde. Hierbij speelt de objectieve verkeersveiligheid zoals beschreven bij 2.1 een rol.

2.5 Een keuze voor fietsers in de voorrang op de rotonde Kampmansweg betekent ook aanpassingen aan andere rotondes

In Nederland krijgen fietsers, conform de richtlijnen, in principe binnen de bebouwde kom voorrang ten opzichte van het overige verkeer. Dalfsen en een aantal andere gemeenten wijken hiervan af. Het aanpassen van de voorrang betekent meer duidelijkheid, met name voor verkeer van buiten Dalfsen. Echter, ook op andere rotondes op de Koesteeg en Rondweg en elders in de bebouwde kom in de gemeente Dalfsen hebben de fietsers nu geen voorrang. Om te zorgen voor de gewenste duidelijkheid en eenduidigheid zal op de Rondweg/Koesteeg en bij voorkeur binnen de hele gemeente de fietser op rotondes (binnen de bebouwde kom) in de voorrang gezet moeten worden. Voorwaarde is wel dat de rotondes conform de richtlijnen (kunnen) worden uitgevoerd. Fietsers in de voorrang op rotondes binnen de bebouwde kom zonder de juiste inrichting gaat ten koste gaan van de verkeersveiligheid.

Alternatieven:

Er zijn vier varianten voor fysieke maatregelen onderscheiden. Voorgesteld wordt twee daarvan nader uit te werken: optimalisatie van de huidige situatie (variant 2) en ombouw tot een rotonde met fietsers in de voorrang (variant 3).

Duurzaamheid:

Het veiliger maken van de rotonde en de directe omgeving voor (overstekende) fietsers draagt bij aan het stimuleren van duurzame mobiliteit. Immers, een veilige fietsroute maakt het fietsen aantrekkelijker waardoor meer mensen verleid worden de fiets te nemen i.p.v. de auto.

Financiële dekking:

Voor de verdere planvorming is vanuit het GVVP (programma 3) budget beschikbaar.

Binnen het GVVP is ervoor gekozen om grote projecten niet uit het jaarlijkse GVVP budget te financieren, maar separaat budget aan te vragen. Voor de grotere maatregelen aan of nabij de rotonde Kampmansweg komen we bij de volgende raadsbehandeling of bij de volgende perspectiefnota bij de raad terug voor financiering. Een grotere maatregel is bijvoorbeeld het aanpassen van de vormgeving van de rotonde(s) aan de richtlijnen voor rotondes binnen de bebouwde kom (met fietsers in de voorrang).

Voor een aantal kleinschalige aanpassingen aan de rotonde en in de directe omgeving kunnen we subsidie krijgen van de provincie Overijssel. Uitvoering moet dan in 2018 plaatsvinden of er moet opnieuw subsidie worden aangevraagd. Voor een deel van deze maatregelen is duidelijkheid gewenst over welke variant wordt gekozen. De gemeentelijke bijdrage voor deze kleinschalige maatregelen

kan worden gefinancierd uit het budget voor het GVVP (zie ook het kopje “uitvoering”). Voorbeelden van dergelijke maatregelen zijn het aanpassen van de breedtes en boogstralen van fietspaden en het maken van een doorsteek.

De kosten voor variant 3 (optimaliseren van de huidige situatie) liggen in orde van grote tussen de €100.000 en €200.000, deze maatregelen kunnen eventueel gefaseerd worden uitgevoerd. De kosten voor het ombouwen van de rotonde tot een rotonde met fietsers in de voorrang liggen in de orde van grootte van €150.000 tot €250.000. Voor een exactere raming is nader (technisch) onderzoek noodzakelijk.

Communicatie:

Aan het begin van het project is een werkgroep ingesteld, waarin de scholen, Plaatselijk Belang, bewoners en de lokale afdelingen van VVN en de Fietsersbond vertegenwoordigd zijn. De leden van de werkgroep worden betrokken in het vervolgproces.

Vervolg:

Varianten 2 en 3 en maatregelen op gebied van educatie, voorlichting en handhaving worden nader uitgewerkt. De werkgroep wordt geïnformeerd over de stand van zaken en over hoe zij in het vervolgproces betrokken (willen) worden. Het onderwerp zal in de gemeenteraad van november of december opnieuw worden geagendeerd.

Bijlagen:

1. Rotonde Kampmansweg, onderzoek verkeersveiligheid (BonoTraffics bv, 12 juli 2018)

Burgemeester en wethouders van Dalfsen,

de burgemeester,
drs. H.C.P. Noten

de gemeentesecretaris-alg. directeur,
drs. J.H.J. Berends

Raadsbesluit

De raad van de gemeente Dalfsen;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 24 september 2018, nummer 812;

overwegende dat

- de huidige inrichting van de rotonde Kampmansweg als onveilig wordt ervaren;
- een participatietraject met een werkgroep is doorlopen;
- er bij de werkgroep draagvlak is voor twee van de vier varianten en er een duidelijke voorkeur is voor een van beide varianten;
- dat de varianten waar draagvlak voor is nader uitgewerkt dienen te worden om een keuze te kunnen maken voor een van de varianten;

gelet op de uitkomsten van de participatie en het onderzoeksrapport

b e s l u i t :

1. Kennis te nemen van de rapportage "Rotonde Kampmansweg, onderzoek verkeerveiligheid (BonoTraffics bv, 12 juli 2018) en het gehouden participatieproces;
2. Het college de opdracht te geven variant 2 (Optimalisatie huidige situatie), variant 3 (Ombouw rotonde, fietsers in de voorrang) en variant 4 (ongelijkvloerse kruisingen) nader uit te werken en van variant 3 de consequenties voor alle rotondes in de gemeente Dalfsen (binnen de bebouwde kom) inzichtelijk te maken;
3. Het college de opdracht te geven maatregelen op het gebied van educatie, voorlichting en handhaving nader uit te werken met relevante stakeholders.

Aldus besloten door de raad van de gemeente Dalfsen in zijn openbare vergadering van 24 september 2018.

De raad voornoemd,

de voorzitter,
drs. H.C.P. Noten

de griffier,
drs. J. Leegwater