



Ontwerp-verkeersbesluit Verkeersmaatregelen rondom spoorwegovergang Kerkewijk



Waarom dit besluit

Op grond van het bepaalde in artikel 15 van de Wegenverkeerswet 1994 is het nemen van een verkeersbesluit verplicht in de volgende gevallen:

1. De plaatsing of verwijdering van de bij algemene maatregel van bestuur aangewezen verkeerstekens, en onderborden voor zover daardoor een gebod of verbod ontstaat of wordt gewijzigd.
2. Maatregelen op of aan de weg tot wijziging van de inrichting van de weg of tot het aanbrengen of verwijderen van voorzieningen ter regeling van het verkeer, indien de maatregelen leiden tot een beperking of uitbreiding van het aantal categorieën weggebruikers dat van een weg of weggedeelte gebruik kan maken.

Op grond van het bepaalde in artikel 18 lid 1 onder d van de Wegenverkeerswet 1994 juncto artikel 12 Besluit Administratieve Bepalingen (BABW) worden verkeersbesluiten genomen door het college van burgemeester en wethouders.

Wettelijke grondslag

Dit verkeersbesluit wordt genomen met de volgende wettelijke grondslag:

1. artikel 2 lid 1 sub a WVV 1994; het verzekeren van de veiligheid op de weg
2. artikel 2 lid 2 sub b WVV 1994; het beschermen van weggebruikers en passagiers

Procedure

Overeenkomstig artikel 24 van het BABW inzake het Wegverkeer is overleg geweest met de politie. Het politierapport is in de bijlagen opgenomen. Ook is overeenkomstig artikel 25 lid 2 van het BABW overleg geweest met Prorail.

Aanleiding

De verkeerssituatie rondom de spoorwegovergang Kerkewijk is onoverzichtelijk en chaotisch. Dit wordt veroorzaakt door een combinatie van inrichting van de openbare ruimte, de hoeveelheid verkeer dat de overweg passeert en de lange sluiting van de spoorbomen tijdens treinpassages.

Dagelijks passeren zo'n 12.000 motorvoertuigen en ruim 5.000 fietsers de spoorwegovergang Kerkewijk. De inrichting is dusdanig dat van alle kanten fietsers en auto's kunnen komen. Het verkeer heeft rond de overweg meerdere conflictpunten. Zo heeft bijvoorbeeld een auto die vanuit de richting Industrielaan komt en rechtsaf de Rembrandtlaan in wilt, 3 "kruispunten" waar deze fietsers mag verwachten.



Tijdens een treinpassage wordt al het verkeer dat de overweg wil passeren door middel van slagbomen tegen gehouden. Deze spoorwegovergang wordt 4 keer per uur gesloten in verband met een treinpassage. Twee sluitingen daarvan liggen vaak zo kort na elkaar, dat op het moment dat de spoorbomen na passage van de trein vanuit Rhenen in de hoogste stand staan, ze al weer dalen om de trein vanaf het station Veenendaal-Centrum richting Rhenen te kunnen laten passeren. Daardoor worden de wachttijden voor het wachtende verkeer groot (4 minuten wachten is dan geen uitzondering). Er ontstaan tijdens deze lange wachttijd lange wachtrijen op de Kerkewijk, Industrielaan en een kortere wachtrij op de Rembrandtlaan. Tijdens de spoorsluiting stellen bovendien fietsers zich overal op. Dit zijn vooral fietsers van en naar het station en van en naar het Rembrandtcollege, dus vooral in de werk- en schoolspitstijden zijn er veel fietsers tegelijk.

Net na het openen van de spoorbomen is de situatie nog chaotischer omdat het wachtende verkeer (auto's en fietsen) weer in beweging komt.

Problemen rondom spoorwegovergangen zijn ook bij Onze Minister bekend. In kader van het landelijke verbeterprogramma overwegen (LVO), heeft zij opdracht gegeven om onderzoek te doen naar alle spoorwegovergangen in Nederland. Daar is een groslijst uit voortgekomen met circa 150 spoorwegovergangen die aangepakt zouden moeten worden. De spoorwegovergang in de Kerkewijk is er daar één van. Gemeente en Prorail willen deze spoorwegovergang verbeteren. Bij het zoeken naar verbeteringen zijn de afmeting en de ligging van de bestaande bevoering van de spoorwegovergang als een vaststaand gegeven beschouwd. Dit beperkt het aantal mogelijke oplossingen.

Nieuw ontwerp

Deze herinrichting omvat de volgende maatregelen aan de weginfrastructuur:

1. Het uitbuigen van het fietspad aan de westzijde op de overweg zodat het fietspad wordt opgeschoven in de richting van het station.
2. De fietsoversteek op de Kerkewijk ten zuiden van de overweg wordt naar het zuiden verplaatst tot iets ten zuiden van het kruispunt met de Rembrandtlaan.
3. Aan beide zijden van de Kerkewijk wordt een in twee richtingen te berijden fietspad aangelegd om het aantal oversteekbewegingen kort voor en na de overweg te verminderen.
4. De fietsoversteek op de Kerkewijk aan de noordzijde van de overweg wordt verplaatst naar het noorden (minimaal 27 meter uit hart spoor) om de ontruiming van de overweg te verbeteren.
5. De rechtsafstrook op de Kerkewijk vanuit het noorden op de overweg wordt verwijderd. Rechtsafslaand verkeer wordt gecombineerd met de doorgaande rijrichting. Hierdoor wordt het kruispunt Rembrandtlaan/Kerkewijk compacter en overzichtelijker vormgegeven.
6. De linksafstrook inclusief opstelruimte van noord naar oost (naar de Parallelweg) aan de noordzijde van de overweg wordt verwijderd.
7. De aansluiting van de Parallelweg op de Kerkewijk wordt voor het gemotoriseerd verkeer afgesloten en wordt omgebouwd naar een fietsdoorsteek.

In de bijlage is het wegontwerp opgenomen.

Aanwijzing tweerichtingen fietspad en afsluiten Parallelweg voor gemotoriseerd verkeer

Met het nieuwe ontwerp wordt de veiligheid van alle verkeersdeelnemers op en rond de spoorwegovergang verbeterd. De oversteeklengte voor fietsers vermindert en daarmee ook het aantal conflictpunten tussen auto en fietsers, zodat de verkeersveiligheid wordt verbeterd. Ook worden fietsers van en naar de fietsenstalling de mogelijkheid geboden om zonder oversteken van en naar de fietsenstalling te rijden. Spookrijdende fietsers zijn door het in twee richtingen te bereiden fietspad niet meer aanwezig. Naast de verkeersveiligheid wordt ook de doorstroming na een spoorwegsluiting verbeterd.

Deze maatregelen sluiten tevens aan bij de ambitie om Fietsstad 2020 te worden zoals staat in het Raadsprogramma gemeente Veenendaal 2018-2022 "Iedereen doet mee".



Vanuit ProRail geldt de eis dat bij nieuwe aanleg er geen oversteek mag zijn binnen 27 meter van de spoorwegovergang. Deze maat is nodig om bij een eventuele aanrijding op deze oversteek er een opstelkans is voor een personenauto en een vrachtwagen tussen de spoorwegovergang en de oversteek. Dit betekent dat de fietsoversteek aan de noordzijde ten noorden van de Parallelweg moet komen te liggen. Automobilisten die de Parallelweg uitkomen, moeten eerste de fietsers op de Kerkewijk –die in twee richtingen rijden– voorrang verlenen, dan het autoverkeer op de Kerkewijk en dan nog aan de overstekende fietsers over de Kerkewijk. Dit is een te complexe taak waar de kans op ongevallen erg hoog is. Daarom is gezocht naar een oplossing die ook dit probleem oplost. Deze is gevonden om de aansluiting van de Parallelweg met de Kerkewijk voor autoverkeer af te sluiten.

Door het afsluiten van de Parallelweg voor gemotoriseerd verkeer moet het verkeer dat daar nu in- en uitrijdt, omrijden. Dit zijn circa 370 motorvoertuigen per etmaal. Onder deze voertuigen vallen ook een aantal klanten en bevoorradingsverkeer van bedrijven die daar gevestigd zijn. Dit verkeer zal mogelijk (afhankelijk van de herkomst of bestemming) iets moeten omrijden via de Zuivelstraat of Ambachtsstraat en moeten keren in de Parallelweg. Het kruispunt Zuivelstraat/Industrielaan zal door deze maatregel zwaarder belast worden. Berekeningen tonen aan dat de wachttijden bij dit kruispunt acceptabel blijven.

Daarnaast is sluipverkeer (richting Boslaan) dat geen bestemming heeft op de Parallelweg niet meer mogelijk.

Wij achten het verbeteren van de verkeersveiligheid op en rond de spoorwegovergang Kerkewijk belangrijker, dan de nadelen voor de beperkte verkeersstroom op de Parallelweg.

Aanpassen 30 km/h-zone + voorrang fietsoversteek op bus

De Kerkewijk is een belangrijke fietsroute. Fietsers vanuit de richting Industrielaan richting de Cuneraweg moeten in de nieuwe situatie een kleine omweg maken doordat de oversteek in de Rembrandtlaan enige meters verplaatst wordt. Om te voorkomen dat fietsers alternatieve routes gaan zoeken, is het gewenst dat de aangewezen route aantrekkelijk is. Dit kan door de voorrang bij de fietsoversteek op de Rembrandtlaan dusdanig te regelen dat de fietsers op de oversteek voorrang genieten. Een fietsoversteek in de voorrang op een 50 km/h wordt door CROW ten zeerste afgeraden. Binnen 30 km/h-zones wordt in beginsel de voorrang niet geregeld. Echter op busroutes en fietsroutes biedt het BABW wel mogelijkheden daartoe. De huidige grens van de 30 km/h-zone ligt nu ten oosten van de Gerard Doustraat. In het nieuwe ontwerp wordt deze ten oosten van de fietsoversteek gelegd. De verkeersveiligheid op de fietsoversteek over de Rembrandtlaan neemt daardoor toe. Een gunstig neveneffect is dat het geluidsniveau op de gevels van het 30 km/h-zonegebied afneemt. Daartegenover staat een reistijd die maximaal 7 seconden langer wordt voor het autoverkeer dat over de Rembrandtlaan rijdt. Wij vinden dat de verbetering van de verkeersveiligheid ruimschoots op weegt tegen de ingeschatte extra reistijd.

De Rembrandtlaan is ook een openbaar vervoerroute. Deze busroute en de fietsroute kruisen elkaar bij de fietsoversteek. Om te voorkomen dat fietsers op ongewenste plekken gaan oversteken (bijvoorbeeld diagonaal over de spoorweg), is het van belang om fietsers te verleiden om de gewenste route te volgen. Dat kan alleen om daar kwaliteit –in dit geval voorrang– aan te geven. Daarom is gekozen om de fietsers voorrang te geven boven de busroute.

Intrekken besluiten

In het verleden zijn verkeersbesluiten genomen die verkeer (uitgezonderd fietsers en voetgangers) verbiedt om vanaf de Kerkewijk komende uit zuidelijke richting rechtsaf te slaan naar de Parallelweg en vanaf de Parallelweg linksaf te slaan naar de Kerkewijk. Door het opheffen van deze aansluiting, zijn deze afslagbewegingen niet meer mogelijk. Daardoor zijn deze verkeersbesluiten overbodig geworden en kunnen zij ingetrokken worden.



Veenendaal, 21 december 2018

Burgemeester en wethouders van Veenendaal,
Namens dezen:

Afdelingsmanager Wijk- en Stadsbeheer

Voor deze:

H.B.L. ter Elst

teamcoördinator Wijk- en Stadsbeheer

Het ontwerp-verkeersbesluit ligt, inclusief tekening, vanaf de datum van deze publicatie gedurende 6 weken ter inzage bij het omgevingsloket van het gemeentehuis. Nadere informatie kan worden verkregen bij het omgevingsloket, telefoon (0318) 538 538.

Uniforme openbare voorbereidingsprocedure (afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht).

Op dit besluit is de uniforme openbare voorbereidingsprocedure van toepassing (afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht).

Belanghebbenden kunnen hun zienswijze over dit ontwerp-verkeersbesluit kenbaar maken aan het college van burgemeester en wethouders, postbus 1100, 3900 BC Veenendaal. Dit ontwerpverkeersbesluit wordt gepubliceerd in de Staatscourant en op de gemeentepagina in de Veenendaalse krant. Indiening van een zienswijze moet plaatsvinden binnen zes weken na de dag waarop het ontwerp-verkeersbesluit is gepubliceerd.

In de zienswijze vermeldt u het volgende:

Uw naam, adres, datum en ondertekening; Het ontwerpbesluit waarop u uw zienswijze indient. U kunt bijvoorbeeld naam, datum en kenmerk van dit besluit vermelden of een kopie meesturen; Motivering zienswijze. Na de zienswijzenperiode neemt het college een definitief besluit. Dit besluit wordt gepubliceerd op de gemeentepagina. Tegen het definitieve besluit kan gedurende 6 weken beroep bij de Rechtbank Utrecht aan worden getekend. Meer informatie Via de website www.rijksoverheid.nl is de brochure "Bezwaar en beroep tegen een beslissing van de overheid" te downloaden. U kunt deze ook telefonisch aanvragen op 0318-538538.