

GEM - 1944421/19907 D



Verkeersbesluit ten behoeve van de definitieve inrichting van de Laan naar Parijsch te Culemborg.

Achtergrond

De Laan naar Parijsch, tussen de Wethouder Schoutenweg en de Pijssseweg, is een bestaande weg ten behoeve van de ontsluiting van Parijsch Noord. Voor de inrichting van de Laan naar Parijsch zijn destijds voor de meeste maatregelen al verkeersbesluiten genomen. Dit is echter gedaan onder de naam van Vlinderlaan en Bouwweg, zoals de Laan naar Parijsch voor de naamswijziging (enige jaren geleden) heette.

De bouw van de wijk Parijsch Zuid is een meerjaren ontwikkeling. Gedurende de doorlooptijd zijn er diverse aanpassingen aan de inrichting van de wijk de revue gepasseerd. De opzet van de ontsluitingswegen is echter grotendeels ongewijzigd gebleven. De Laan naar Parijsch is de hoofdontsluitingsweg met een hoge capaciteit. Het snelheidsregime is 50 km/uur waarbij de rijbanen gescheiden worden door een middenberm. Dit maakt het principe "langzaam rijden gaat sneller" (largas) mogelijk en geeft meer mogelijkheden voor veilige kruisingen en oversteeklocaties.

In 2018 is de aanleg van de definitieve inrichting van de Laan naar Parijsch begonnen, zoals door de gemeenteraad vastgesteld in het Masterplan Parijsch. Dit houdt in dat de rotondes worden aangelegd, de rijbaanscheiding wordt gerealiseerd, de fietsvoorzieningen worden gerealiseerd en de oversteekplaatsen worden aangelegd. Oplevering wordt in 2019 verwacht.

In de definitieve inrichting van de Laan naar Parijsch zijn op enkele locaties aanvullende maatregelen nodig (bijv. het aantal voetgangersoversteekplaatsen). Dit vormt aanleiding om alle verkeersbesluiten opnieuw vast te stellen met uitzondering van de bestaande parkeerverbodszone.

Oplossing

De essentie van het Duurzaam Veilig beleid is het voorkomen van verkeersonveiligheid. Volgens de Duurzaam Veilig-gedachte wordt een weg afgestemd en zichtbaar ingericht op het dagelijkse en gewenste gebruik van de weg, waarbij deze zorgvuldig wordt ingepast in de omgeving. Grondbeginselen voor een Duurzaam Veilig wegennet zijn:

- het voorkomen van onbedoeld gebruik van de weg;
- het voorkomen van grote snelheids- en richtingverschillen;
- het voorkomen van onzeker gedrag bij de gebruikers van de weg.

Hiervoor dient het wegbeeld eenduidig en uniform te zijn. Dit kan slechts bereikt worden door naar een beperkt aantal functies te streven. Bij het toekennen van functies wordt (conform het landelijk beleid) een driedeling onderkend, te weten: stromen (stroomweg), ontsluiten (gebiedsontsluitingsweg) en toegang bieden (erftoegangsweg).

De Laan naar Parijsch is een gebiedsontsluitingsweg. Gebiedsontsluitingswegen, ook wel wijkontsluitingswegen genoemd, zijn hoofdwegen binnen de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 50 km/uur en hebben een belangrijke verkeersfunctie. Doel van een gebiedsontsluitingsweg is het vlot en veilig afwikkelen van het verkeer. Op de wegvakken vindt alleen stromen plaats, op de kruispunten uitwisseling van verkeer. Rijbaanscheiding vormt een essentieel onderdeel van de inrichting. Door de rijbanen te scheiden is inhalen en/of afslaan niet mogelijk. Dit bevordert de doorstroming op de weg en de verkeersveiligheid. Binnen de uitgangsprincipes van duurzaam veilig worden de verkeersstromen op deze wegen zoveel mogelijk van elkaar gescheiden en wordt de weg conform de essentiële wegkenmerken ingericht.

De inrichting van de laan naar Parijsch is over de hele lengte van de Pijssseweg tot aan de N320 vergelijkbaar. Zo ontstaat een uniforme weginrichting en is het voor de weggebruiker helder op wat

voor weg hij zich begeeft en welke verkeersregels daarbij horen. Percelen worden ontsloten via parallelwegen of zijstraten. Er zijn dan ook geen uitritten die rechtstreeks uitkomen op de Laan naar Parijsch.

De basis voor de inrichting van de weg is de verkeersveiligheid. Door het scheiden van verkeersstromen wordt de mogelijkheid van conflicten tussen snel en langzaam verkeer tot een minimum beperkt. Door zoveel mogelijk kruisingen in te richten als rotondes wordt de snelheid bij deze conflictpunten teruggebracht, zonder de doorstroming onnodig te beperken. De overige zijstraten worden als T-splitsing uitgevoerd. Door de niet-overrijdbare middengeleider op de Laan naar Parijsch kan hier alleen rechts afgeslagen worden. Dit beperkt het risico van afdekongevallen en overige conflicten zoals kopstaart botsingen zoveel mogelijk. De doorstroming verbetert aangezien er geen sprake is van kruisend verkeer.

Nadeel van deze inrichting is de omrijdfactor voor bestemmingsverkeer. Dit verkeer kan niet direct linksaf een zijstraat inslaan, maar wordt gedwongen om via eerstvolgende rotonde of zijstraat te rijden. Dit ongemak wordt echter minder zwaar gewogen dan de verbetering van de doorstroming en verkeersveiligheid van de weg. Afhankelijk van de bestemming is de omrijdafstand tussen de 100 en 200 meter. Het tijdsverlies als gevolg van het omrijden op de Laan naar Parijsch is slechts 7 tot 14 sec (50 km/uur: 100 meter bij 14 meter/seconde en 200 meter bij 14 meter/seconde).

De inrichting sluit aan op het principe van Largas (langzaam rijden gaat sneller). Hiermee wordt ook het milieuaspect meegewogen in de weginrichting. Het principe van deze inrichting is dat de verbeterde doorstroming en verminderde hinder door autoverkeer een positief effect heeft op de uitstoot van gemotoriseerd verkeer (minder rem- en optrekbewegingen). De omrijdafstand voor een beperkte hoeveelheid bestemmingsverkeer is ondergeschikt aan de voordelen van de grotere hoeveelheid verkeer dat voordeel heeft bij de betere doorstroming.

De verhoogde niet-overrijdbare middengeleider voorkomt links afslaand verkeer, waardoor het ongevalsrisico afneemt. Gelijktijdig neemt de doorstroming toe door het ontbreken van verkeer dat staat te wachten achter links afslaand verkeer. Inhalen is niet mogelijk, waardoor de snelheid over de hele lengte van de weg beperkt wordt op drukkere momenten. Rijbaanscheiding geeft een visuele versmalling, waardoor een verkeersremmend effect ontstaat. Hierdoor is er geen noodzaak tot het toepassen van aanvullende snelheidsremmende maatregelen zoals bijvoorbeeld drempels. Deze zorgen alleen voor een remmend effect ter hoogte van de maatregelen en leveren daarnaast in de praktijk overlast op voor omwonenden, weggebruikers en hulpdiensten.

Voor voetgangers biedt de verhoogde middengeleider een veilige opstelplek tussen de rijbanen. Dit biedt voetgangers de mogelijkheid om in twee keer over te steken, wat de oversteekbaarheid ten goede komt. Hoewel de snelheid van het verkeer lager ligt door de rijbaanscheiding, worden oversteekplaatsen voor voetgangers (VOP's) die niet bij een rotonde liggen, gecombineerd met een verkeersplateau. Hierdoor moeten bestuurders afremmen voor de VOP en valt de VOP beter op.

Het geniet de voorkeur om op een wijkontsluitingsweg fietsverkeer te scheiden van het gemotoriseerd verkeer. Langs de Laan naar Parijsch komen daarom vrijliggende fietspaden op de wegvakken waar geen parallelweg in de plannen is opgenomen. Op de overige wegvakken wordt de parallelweg gebruikt als fietsvoorziening. De parallelwegen zijn net als de woonstraten binnen de wijk gecategoriseerd en ingericht als 30 km/zone. Binnen een 30 km/zone wordt het verkeer gemengd en hoeven er geen aparte voorzieningen voor fietsers te worden aangelegd.

De volgende maatregelen worden met dit verkeerbesluit vastgesteld:

Voorrang:

- Laan naar Parijsch heeft voorrang op de zijwegen (B1, B6) uitgezonderd bij de rotondes;
- Fietspad Prijsseweg heeft voorrang op de Ottersingel;
- Bij de rotondes liggen de fietspaden in de voorrang;
- Voorrang voor verkeer op de rotondes (B6).

Verplichte rijrichting (D1,D2,D5ro)

- Op de hoofdrijbaan van de laan naar Parijsch wordt een verplichte rijrichting ingesteld en afgedwongen door de niet-overrijdbare midden geleider op de middenas van de weg. Ondersteuning door borden D2 en D5ro;
- Gebod om de midden geleiders rechts te passeren (D2);
- Verplicht rijrichting op de rotondes (D1).

Voetgangersoversteekplaatsen (L2)

- Bij de Prijsseweg/Laan naar Parijsch rotonde aan de oost en de zuidzijde van de rotonde;
- Op de laan naar Parijsch ten noorden van de Zomertaling gelegen op een verkeersplateau;
- Op de laan naar Parijsch ten noorden van de rotonde met de Distelvlinderlaan;
- Ten zuiden van de Distelvlinderlaan in het verlengde van de Loek van Ierselstraat;



- Ten noorden, oosten, zuiden en westen van de rotonde bij de Waterlinieweg;
- Ten zuiden van de Waterlinieweg in het verlengde van de Argusvlinderlaan;
- Ten noorden en oosten van de rotonde wethouder Schoutenweg.

Verplichte fietspaden (G11, G12)

- Fietspad ten noorden van de Prijsseweg;
- Fietspad ten oosten van de Laan naar Parijsch tussen de Waterlinieweg en de Laan naar Parijsch;
- Distelvlinderlaan ten westen van de Zijderupsvlinderlaan;
- Parallel van de Laan naar Parijsch tussen de Wethouder Schoutenweg en de Wout de Goyerlaan;
- Ten oosten van de laan naar Parijsch tussen de Rietveldseweg en de Parelmoervlinderlaan.

Voetgangersgebied als gesloten verklaring(C01)

Om overlast van fietsers en bromfietzers in het park (aan de Laan naar Parijsch) zelf en op de inleidende voetpaden tegen te gaan wordt door middel van C1 ook het gebruik van deze vervoersmiddelen in het dit gebied tegen gegaan. De werking van C1 is groter dan G8zb.

- Park ten oosten van de Laan naar Parijsch tussen de Waterlinieweg en de Distelvlinderlaan inclusief de onderdoor gang ten zuiden van het park onder de Laan naar Parijsch.

Geslotenverklaring (C2,C3)

- Verplichte rijrichting op de Parelmoervlinderlaan tot aan de Argusvlinderlaan in noordelijke richting.

Burgemeester en Wethouders van Culemborg;

overwegende dat:

- er aanleiding is om verkeersmaatregelen te treffen op de Laan naar Parijsch en aansluitende wegen en paden te Culemborg;
- ingevolge artikel 21 van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer moet worden aangegeven welke van de in artikel 2, eerste en tweede lid, van de Wegenverkeerswet 1994 genoemde belangen ten grondslag liggen aan het verkeersbesluit en voorts op welke wijze de belangen tegen elkaar zijn afgewogen;
- dat de Laan naar Parijsch hernoemd is (was Vlinderlaan);
- dat de Laan naar Parijsch wordt (her)ingericht;
- de Laan naar Parijsch een wijkontsluitingsweg is, en als zodanig is benoemd in het masterplan Parijsch;
- het snelheidsregime op de Laan naar Parijsch 50 km/u bedraagt;
- de Laan naar Parijsch conform duurzaam veilig een voorrangsweg is en als zodanig wordt ingericht;
- de voorrang ter plaatse duidelijk is gemaakt met de verkeersborden B01 en B06;
- dat de vrijliggende fietspaden als dusdanig worden ingericht en aangeduid met verkeersborden G11;
- dat de locaties voor voetgangers oversteek plaatsen zorgvuldig zijn gekozen en als dusdanig worden ingericht en aangeduid met verkeersbord L2;
- Dat een gewogen afweging is gemaakt om gescheiden rijbanen aan te brengen met een verplichte rijrichting aangegeven met de borden D1,D2,D5ro.

met het de verkeersmaatregelen wordt beoogd:

- de veiligheid op de weg te verzekeren;
- weggebruikers en passagiers te beschermen;
- de weg in stand te houden en de bruikbaarheid daarvan te waarborgen;
- de vrijheid van het verkeer zo veel mogelijk te waarborgen.

de Laan naar Parijsch ter plaatse van de genoemde verkeersmaatregel zijn gelegen binnen de grenzen van de gemeente Culemborg:

- gelet op de adviezen van de afdelingen Stadsontwikkeling en Wijkzaken/Planrealisatie van de Gemeente Culemborg;
- Overeenkomstig artikel 24 van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer heeft overleg plaatsgevonden met de verkeersadviseur van politie-eenheid Oost Nederland, district Gelderland-Zuid. Hij bracht hierover een advies uit;
- gelet op het algemeen belang van het verkeer;
- gelet op artikel 18 eerste lid onder d van de Wegenverkeerswet 1994 waardoor wij bevoegd zijn tot het nemen van dit verkeersbesluit.

besluiten: