

Technische vragen CDA – GVVP

Gesteld worden doelen mbt verkeersveiligheid. Genoemd wordt 'Actiever beleid voeren op de naleving van de verkeersregels in 30 km/uur gebieden'

Vraag 1: aan welke mogelijkheden wordt gedacht dat laatste gerealiseerd krijgen?

Er een projectgroep Verkeersveiligheid opgestart, waarbij adviseurs op gebied van verkeer, communicatie, wijkmanagement, handhaving, integrale veiligheid en politie gezamenlijk werken aan de lokale aanpak verkeersveiligheid. Hierin worden zogenaamde 'hotspots' in kaart gebracht op basis van zowel ongevallen, overlast en meldingen. Door middel van een goede samenwerking en inzet van zowel handhaving als fysieke en gedragsbeïnvloedende maatregelen willen we de verkeersveiligheid als de leefbaarheid in 30 km/uur gebieden verbeteren.

Daarnaast is het relevant om te melden dat het huidige snelheidsgedrag van het gemotoriseerd verkeer in de 30km/h gebieden door de gemeente wordt gemonitord. Hierdoor kunnen we uit metingen zien op welke wegen er snelheidsovertredingen plaatsvinden (deze zijn op de meeste 30km/h wegen in de gemeente beperkt van omvang)

Toenemend aantal reizigers van buiten Culemborg maakt gebruik van parkeervoorzieningen nabij het station.

Vraag 2: wordt de gemeente hier voor gecompenseerd? Op welke manier kan het regionaal mobiliteitsfonds hiervoor worden aangewend?

De merendeel van de parkeervoorzieningen rondom het station zijn in beheer en eigendom van NS. Met de aanleg van het aantal parkeerplaatsen door NS is rekening gehouden met de groei van het aantal reizigers. De gemeente maakt hiervoor geen kosten, dus wordt ook niet gecompenseerd. Het regionale mobiliteitsfonds is bedoeld om regionale knelpunten op te lossen. Het parkeren bij het station is op dit moment nog geen knelpunt, maar het parkeren wordt wel meegenomen met de integrale gebiedsontwikkeling van de stationsomgeving.

Overwegingen mbt bevoorrading binnenstad.

Vraag 3: Is er al gesproken met ondernemers over een aanpassing van venstertijden en-of lengtebeperking van vrachtwagens? (Pagina 47).

Eén van de maatregelen (maatregel L in het GVVP) betreft het beperken van overlast door bevoorrading vrachtverkeer. Het uitvoeren van deze maatregel is opgenomen in het jaar 2021. Pas na akkoord van de raad op het GVVP, instemming met de maatregelen en beschikbaar stellen benodigd budget, zal gestart worden met de uitvoering hiervan. Er zijn meerdere varianten mogelijk om de overlast te beperken. Om te onderzoeken welke maatregel het best past bij de doelstelling en tevens de bedrijfsvoering zo min mogelijk aantast, is overleg met (een vertegenwoordiging van) de ondernemers noodzakelijk. Verkennende gesprekken hierover hebben al eerder plaatsgevonden.

Vraag 4: Is in dit overleg ook gelijk bij kadernota aangenomen Motie betaald parkeren meegenomen?

Nee, dit is een ander thema en staat los van bevoorrading. Voor parkeren volgt, zoals eerder aangegeven in de begroting, een onderzoek waarbij de huidige situatie inzichtelijk wordt gemaakt. Tevens volgt een gesprek met inwoners en ondernemers om te spreken over de toekomst van parkeren in en rond de binnenstad.

Vraag 5: Kloppen voorgestelde venstertijden op pagina 47? Is het niet precies andersom dan nu omschreven?

Hierin zit inderdaad een fout. Dit wordt aangepast in het GVVP. Het gaat om bevoorrading mogelijk te maken tussen 07.00 en 11.30 uur, zodat de binnenstad na 12.00 uur vrij is van grote voertuigen. Echter is dit zoals toegelicht onder vraag 3 één van de mogelijkheden.

Vraag 6: overzicht 17 maatregelen; wij missen maatregel 6. Klopt het dat deze ontbreekt? (Pagina 66-67)

Ja, dat klopt deze wordt alsnog ingevoegd.

Vraag 7: Te nemen maatregelen 2021 komen niet overeen met aanduiding L M N (pagina 67). Wat klopt?

Onderstaande lijst is de correcte lijst. Het betreft inderdaad maatregel L, M en N.

Structuurmaatregelen:

- A. Spoorse onderdoorgang Parijsch – centrum Culemborg via Vianense Poort
- B. Route Parijsch – centrum Culemborg via Vianense Poort
- C. Weidsteeg tussen Stationssingel en Oostersingel
- D. Weidsteeg van Oostersingel tot komgrens
- E. Fietsvoorzieningen Oostersingel
- F. Nieuwe onderdoorgang langzaam verkeer bij station
- G. Rotonde Rijksstraatweg – Meerlaan – Beethovenlaan
- H. Fietsmaatregel Otto van Reesweg
- I. Afwaarderen Parallelweg-oost van 50 naar 30 km/uur
- J. Ovonde en rotonde Tunnelweg en Stationssingel

Mobiliteitsmaatregelen:

- K. Verbeteren HUB station Culemborg
- L. Toegankelijkheid voetgangersnetwerk
- M. Beperken overlast door bevoorrading met vrachtverkeer
- N. Opstellen laadpalen beleid
- O. Instellen parkeerroutes
- P. Beperken overlast door geparkeerde vrachtwagens
- Q. Melkbruggetje/Zeedijk
- R. Snelheidsremmende maatregelen Beusichemsedijk
- S. Snelheidsremmende maatregelen Goilberdingerdijk

Afsluiting Vianense Poort:

Vraag 8: is voorgenomen afsluiting Vianense Poort voor gemotoriseerd verkeer verkeerskundig noodzakelijk om te kunnen worden aangemerkt fietsvriendelijke fietsroute Prijssestraat – Vianense Poort – Jan van Riebeeckstraat – Prijsseweg?

De Vianense Poort is te smal om alle verkeersstromen door de poort te leiden zonder onveilige situaties te creëren. Het verbreden van de poort is erg kostbaar, zeker afgezet naar het beperkte gebruik door gemotoriseerd verkeer en daardoor geen optie. Alleen door het afsluiten voor

gemotoriseerd verkeer zien we verkeerkundig de mogelijkheid een veilige fietsroute te realiseren door de Vianense Poort.

Vraag 9: is voorgenomen afsluiting Vianense Poort juridisch houdbaar? Is er eind jaren negentig geen rechterlijke uitspraak geweest die dit onmogelijk maakt?

Om de Vianense Poort af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer is een verkeersbesluit noodzakelijk. In het verleden is er een gerechtelijke uitspraak geweest, maar dit betrof alleen de blocker aan de Prijsseweg. Het plaatsen van een blocker is daarnaast juridisch lastiger, omdat dit meer nadelige gevolgen heeft als het toepassen van een camerasysteem.

Vraag 10: Welke alternatieven (om deze tunnel/ route te ontlasten van gemotoriseerd verkeer) zijn onderzocht?

Zie pagina 58/59 in het GVVP:

- Fietsstraat
- Fietstunnel
- Afsluiten gemotoriseerd verkeer

Vraag 11: Is het alternatief van werken met stoplichten onderzocht?

Ja, evenals het instellen van éénrichtingsverkeer. Verkeerslichten zullen leiden tot opstoppingen aan weerszijden van de Vianense Poort en ergernis veroorzaken, zeker op momenten dat men moet wachten voor een rood licht terwijl er aan de andere kant niets aankomt. Zelfs wanneer sprake is van detectie, zit hier altijd enige vertraging in. Dit is niet te voorkomen. Wanneer een automobilist dan eindelijk groen krijgt, dan zal deze hard optrekken om zo snel mogelijk door de poort te kunnen rijden.

Fietsers zullen moeten wachten tussen de auto's tot zij groen krijgen. Er is immers onvoldoende ruimte om op een veilige wijze een opstelstrook voor fietsers te realiseren. Een deel van de fietsers zal dit doen, maar dit als erg onveilig ervaren. Gelet op andere locaties en gedrag van fietsers zal een groot deel het rode licht negeren en niet wachten op hun beurt. Zij zullen gewoon doorrijden de tunnel in. Vanaf de andere zijde komt er dan verkeer dat geen tegemoetkomend verkeer verwacht. Dit levert meer nog meer verkeeronveiligheid op dan nu het geval is.

Vraag 12: Kan er inzicht gegeven worden in het aantal auto's dat gebruik kan maken van de onderdoorgang zodat kan worden voldaan aan de inrichtingseisen van een fietsstraat?

Een fietsstraat kan niet veilig worden gerealiseerd binnen de beschikbare ruimte als er motorvoertuigen door de poort blijven rijden. Het probleem van de Vianense Poort ontstaat niet door het aantal motorvoertuigen, maar door de beperkte breedte van de poort. De breedte belet het gelijktijdig gebruik van een personenauto en fietser, zeker wanneer er sprake is van een tegemoetkomende fietser. In de huidige situatie leidt dit al tot verdrukking.

Vraag 13: klopt het dat recente verkeerstellingen uit 2019 een forse afname laten zien van het aantal auto's dat gebruik maakt van de Vianense Poort?

Ja, dit klopt.

Vraag 14: zijn er actuele verkeerstellingen beschikbaar?

De tellingen uit 2019 zijn de meest recente tellingen. De verwachting is niet dat een nieuwe telling tot andere intensiteiten leidt.

Vraag 15: Wat wordt verkeerskundig verstaan onder fietsvriendelijke inrichting?

Dit is afhankelijk van het type weg. Er zijn landelijke richtlijnen voor het inrichten van fietsroutes. De gemeente Culemborg hanteert deze richtlijnen als uitgangspunt bij het ontwerpen van straten en routes.

Er zijn dan ook verschillende uitwerkingen mogelijk, afhankelijk van de locatie, het type weg en het gebruik hiervan. Als voorbeeld;

- bij 50 km/uur wegen, wordt indien de beschikbare ruimte het toelaat de voorkeur gegeven aan vrij liggende fietspaden. We gaan hierbij uit van voldoende breedte en comfort (zo min mogelijk obstakels en oneffenheden in het fietspad) en veiligheid voor de fietsers.
- Bij de inrichting als fietsstraat horen weer andere eisen. De rijbaan-indeling en keuze voor materiaal benadrukt zowel het fiets- als verblijfskarakter. Bij voorkeur rood asfalt in het midden en grijze klinkerbestrating aan de randen. De fietsstraat moet worden voorzien van bord Fietsstraat L51 en zo is een parkeren of laden/lossen op de rijbaan niet toestaan.

Vraag 16: Welke kosten voor evt. herinrichting gaan hiermee gepaard?

Dit is afhankelijk van de locatie, het ontwerp en de maatregelen die nodig zijn om aan de voorschriften te doen. Om een goed overzicht te krijgen van de kosten is het per locatie nodig om een ontwerp op te stellen in samenspraak met omwonenden en dit vervolgens om te zetten naar een kostenraming.

Inwonerswens mbt verlagen snelheid gemotoriseerd verkeer in wijken en op dijk:

Vraag 17: Hoe is dit nu concreet gemaakt in voorliggend plan?

Op alle wegen in Culemborg met een verblijfsfunctie geldt een maximumsnelheid van 30 km/uur.

Uitzondering hierop vormt, zoals in het plan aangegeven, de Parallelweg Oost.

Uit verkeerstellingen blijkt dat het merendeel van de bestuurders zich houdt aan de maximumsnelheid. Veel reacties van bewoners over te hard rijden zijn dan ook gebaseerd op gevoel en niet op feitelijke gegevens. De gemeente zet dan ook in op gedragsbeïnvloeding.

Op die locaties waar de maximumsnelheid wel hoger ligt dan gewenst en er sprake is van onveiligheid pakken we dit projectmatig aan. Samen met omwonenden en partners als politie, VVN en de fietsersbond gaan we in gesprek over de situatie en stellen we een plan op tot verbetering van de situatie. Als voorbeeld gaan we in 2021 met het project Beethovenlaan aan de slag.

Voor de dijkwegen heeft de raad tijdens een eerdere bijeenkomst al een richting gegeven. In de netwerkkaarten zijn de dijkwegen dan ook aangegeven als erftoegangsweg. Hiervoor zijn aanvullende maatregelen noodzakelijk om de dijken op de juiste wijze in te richten. Ook dit is een kostbare aangelegenheid. Niet alle maatregelen kunnen ineens worden uitgevoerd. Omdat de dijken niet de hoogste prioriteit hebben als het gaat om behalen van de doelstellingen in het GVVP, zijn

deze nog niet opgenomen. Echter mag u wel verwachten dat er de planperiode een voorstel komt om deze dijkwegen aan te pakken.