

Rondvraag – SGP

Vragen over verkeerssituatie toegang wijk 'het Hout'/ Schelhout

Voor rondvraag RTG 2, 20 mei 2014

Graag vraagt de SGP aandacht voor de verkeerssituatie rondom de toegang voor de wijk het Hout. De ingang van de wijk, zoals getekend op onderstaand kaartje in de zwarte rechthoek, is op twee momenten van de schooldagen enorm druk, onoverzichtelijk en gevaarlijk. Tussen 8.15u en 8.30u. en rondom 15:30u. (schooltijden).

De ingang wordt gekenmerkt door een soort dubbele knik. Je moet twee bochten maken om de wijk in te rijden. Om met de auto de wijk in te komen moet een fietspad overgestoken worden. Om over te steken moet een stukje over het fietspad gereden worden. Bij tegemoetkomende verkeer moet je dan ook even stilstaan op het fietspad.



Dit is te zien op de volgende situatieschets.



Inkomende verkeer in de wijk moet eerst wachten bij de haaiantanden. Vervolgens kun je of doorrijden of eerste stoppen in de rechthoek op de foto.

Tot voor kort was deze situatie redelijk overzichtelijk. Echter sinds dit schooljaar is de situatie veel drukker dan voorheen. Er zijn in ieder geval twee ontwikkelingen die hieraan hebben bijgedragen: de bouw van de school(woningen) bij het Leeburgpad (nevenvestiging van basisschool de Stek) en de opening van de nieuwe locatie van de Bogermanschool, waardoor meer mensen over deze route rijden. Verkeer bij de nevenvestiging van de Stek zorgt bovendien voor een minder vlotte 'uitvoer' van het verkeer uit de wijk.

Rond 8:30u. komen veel mensen met de auto door de nauwe opening van de wijk het Houten. Deels zijn dit mensen die hun kinderen brengen naar de Zonnewijzer. Er zijn ook mensen die hun kinderen voor de basisschool de Stek (hoofdvestiging) komen brengen, die deze route nemen. Zij parkeren dan hun auto bij het Cultuurhuis. Deze route is mogelijk eenvoudiger of sneller dan de normale route (via wijk 'de Muren') naar de Stek.

Gevolg van het autoverkeer bij de ingang van wijk 'het Hout', is dat het toegenomen fietsverkeer belemmerd wordt in de doorgang. Omdat auto's vaak even op het fietspad moeten staan, levert dit onoverzichtelijke en dus gevaarlijke situaties op en/of ongelukken. Wij hebben al van diverse ongelukken gehoord/ of bijna ongelukken zien gebeuren. Met regenachtig weer is de drukte nòg groter, omdat nog meer kinderen met de auto worden gebracht. Er staat dan vaak een 'file' vanaf medisch centrum Leebrug tot de ingang van de wijk (hoek Schelhout).

De SGP wil de wethouder vragen:

- De situatie rond 8.15 – 8.45u. zelf in oenschouw te nemen;
- Een nieuwe verkeerstelling te organiseren om ernst situatie in kaart te brengen;
- Corrigerende maatregelen te nemen, die de verkeersveiligheid verhogen bij de ingang van de wijk. Eén van de ideeën die wij hiervoor hebben is het verwijderen van de twee bochten in de toegang tot de wijk het Hout.

Reactie verkeerskundige gemeente:

Bajonetconstructie

De bajonetconstructie bij de overgang van Het Hout naar het Schelhout, waarbij auto's een stukje op het fietspad moeten rijden, wordt op veel plekken in Houten toegepast. Deze constructie zorgt er voor dat de auto's altijd vaart moeten minderen en nooit met een hoge snelheid het fietspad kunnen kruisen, of op het fietspad een hoge snelheid kunnen ontwikkelen. Snelheid is een belangrijke factor in het mogelijke letsel dat bij een aanrijding kan ontstaan. Met deze constructie wordt voorkomen dat er door de snelheid van de auto heel ernstig letsel kan ontstaan. Ook wordt de oversteek van het fietspad voor de automobilist verdeeld in twee delen waardoor de automobilist niet in een keer al het kruisende fietsverkeer hoeft te overzien.

Uit het ongevallen- en klachtenbeeld blijkt dat juist kruisingen zonder bajonetconstructie het meest onveilig zijn of als onveilig worden ervaren. Daarom is in het verkeersveiligheidsplan de prioriteit gelegd bij het monitoren, onderzoeken en verbeteren van een aantal van deze kruisingen.

Een nadeel van de toegepaste bajonetconstructie is dat door de gedwongen lage snelheid en menging van het fiets- en autoverkeer de doorstromingscapaciteit lager is dan bij een gewone haakse kruising. Dat is een ingecaluleerd nadeel, die alleen bij kortdurende piekbelastingen ervaren wordt. Het is een vooral nadeel voor de auto ten gunste van de fiets. Fietsers kunnen bij drukte natuurlijk ook een wachtende auto op het fietspad treffen, maar de vertraging die zij oplopen blijft altijd beperkt omdat er maar maximaal drie auto's op het fietspad achter elkaar kunnen staan.

Observatie

Bij de observatie is gezien dat dit rijtje wachtende auto's in de spits maar beperkt voor komt en in de spits vaak vlot van het fietspad af kan. De vertraging voor de auto's zit meer in het oprijden van het fietspad. Toch wordt de rij bij normale weersomstandigheden niet langer dan 7 tot 8 auto's. Over het algemeen wachten fietsers netjes achter de auto, soms zien snelle fietsers de kans om een auto die staat te wachten op tegemoetkomende fietsers, de auto te passeren. Dit leverde tijdens de observatie geen gevaarlijke situaties op. Tijdens de schouw zijn er geen voorvallen of gedragingen gezien die wijzen op een hoog risico op ongevallen.

Dit wil niet zeggen dat er niet kleine ongelukjes kunnen ontstaan. Bijvoorbeeld een kind dat te laat reageert of niet goed weet te remmen als een auto op het fietspad stopt. Of door een fietser die druk is met zijn telefoon of door een automobilist die niet goed genoeg kijkt. Dit zijn ongelukjes die niet direct het gevolg zijn van de inrichting van de kruising. Door de inrichting van het kruispunt is de kans juist heel groot dat de gevolgen van dergelijke fouten beperkt blijven.

Intensiteiten en wachtrij

Door de realisatie van de schoolwoningen aan de Merantihout en de opening van de Borgermanschool op de Weteringhoek is het aantal fietsbewegingen op het Schaftpad in de schoolspits inderdaad toegenomen. Dat auto's hierdoor minder snel het Schaftpad kunnen kruisen is daar een gevolg van. Houten heeft gekozen om de infrastructuur ten gunste van het fietsverkeer in te richten.

We vinden de extra vertraging voor auto's geen aanleiding om het kruispunt aan te passen. We hopen juist dat ouders die met de auto worden geconfronteerd op vertraging bij de kruising zich afvragen of zij nog wel de slimste route rijden of toch beter ook de fiets kunnen pakken. Kennelijk is het op dit moment voor ouders die hun kinderen naar de Stek brengen nog steeds aantrekkelijker om via Het Hout te rijden in plaats van de Muren.

Bij regen (8% van de tijd) is het aantal auto's natuurlijk groter. Uit onderzoeken bij scholen weten we dat vooral de ouders die normaal samen met hun kinderen fietsen de auto pakken. Er zijn daardoor wel minder fietsers. Deze daling van het aantal fietsers is niet genoeg om te voorkomen dat er meer auto's moeten wachten dan normaal. De kans op een ongeval hoeft echter niet groter te zijn. Uit onderzoeksdata weten we dat de meeste ongevallen juist gebeuren bij normale en zonnige weersomstandigheden. Bij regen zijn verkeersdeelnemers voorzichtiger en letten zij beter op. Er zijn dan ook minder kwetsbare verkeersdeelnemers op de weg.

Draagvlak en aanleiding maatregelen

De door de SGP aangekaarte verkeerssituatie is voor zover ons bekend geen issue onder de scholen en ouders. We hebben noch vanuit de betreffende scholen, noch vanuit betreffende ouders noch van de fietsersbond vragen of klachten gehad van deze situatie. We hebben contact met de directeur van De Zonnewijzer en zij zijn vooral bezig met de fietsstromen naast en om de school. We horen daarom graag van de SGP waar hun klachten/ongevallenbeeld op gebaseerd is.

We zullen bij een volgend gesprek met de scholen navraag doen over deze situatie. Mocht dit aanleiding zijn voor verdere stappen dan zullen we in eerste instantie verkennen wat er te bereiken is op het gebied van gedragsbeïnvloedingen/of het verlagen/spreiden van de spitspiekbelasting. Dat werkt alleen als de betrokken scholen en ouders de situatie zelf de situatie willen verbeteren. Deze benadering past ook bij de werkwijze van de gemeente om in geval van een probleem de betrokken partijen zelf te laten meedenken en meewerken aan een oplossing. We kunnen ons voorstellen dat we in dit proces metingen uit voeren om de spitsdruk in beeld te brengen zodat concrete doelen kunnen worden gesteld.

De beantwoording nog eens kort:

- Er is bewust voor een bajonetconstructie gekozen waarbij alleen met lage snelheden het verkeer kan worden afgewikkeld;
- Uit het klachten- en ongevallenbeeld blijkt dat juist kruisingen met een rechte oversteek gevaarlijker zijn;
- Het nadeel dat, door de bajonetkruising en het drukke fietsverkeer, er wachtrijen ontstaan vinden we niet opwegen tegen de voordelen;
- Het klachtenbeeld en de observatie van het kruispunt geven geen aanleiding voor een grote of kleine aanpassingen.
- Er zijn op dit moment vanuit de betrokken scholen, ouders en verkeersdeelnemers geen vragen of initiatieven om dit punt aan te pakken;
- De aangekaarte situatie ontstaat door een piekbelasting en doet zich voor op een beperkt aantal momenten. Als er draagvlak is bij de scholen en ouders om dit aan te pakken zal eerst worden ingezet op het verminderen van de spitsdruk.