

TECHNISCHE VRAGEN (artikel 35)

Datum: 4 februari 2025

Onderwerp: Krediet fietstraat

1. Levert het verwijderen van de wegversmallingen in combinatie met de verkeersdrempels niet hogere snelheden autoverkeer op bij alleen verkeersdrempels?;

Nee, in tegendeel. Het aantal verkeersremmende maatregelen neemt bovendien fors toe.

Wegversmallingen zijn alleen effectief als verkeersremmende maatregel, indien continu voldoende verkeer in twee richtingen aanwezig is. Dus op drukkere momenten. Dan ontstaat (meer) de noodzaak dat verkeer op elkaar dient te wachten bij het passeren van de wegversmalling. Wanneer geen of minder verkeer in de tegenrichting te verwachten is, kan men zich een grotere koersafwijking (en daarmee hogere snelheid) veroorloven. Juist deze momenten nodigen uit tot sneller rijden. Op de momenten dat geen verkeer in de tegenrichting komt, kan ook nog zonder te remmen een wegversmalling gepasseerd worden. Daarbij ontstaat geen discomfort of hinder voor de weggebruiker. Met andere woorden, op de rustige momenten dat een snelheidsremmende maatregel juist nodig is, is een wegversmalling niet zo effectief. Verkeersoverlast op de huidige route wordt nu dan ook voornamelijk in de rustige uren ervaren.

Op drukkere momenten rijdt verkeer in principe al langzamer, aangezien minder ruimte per richting beschikbaar is. Door de snelheid te verlagen kan de weggebruiker de koersafwijking verkleinen. Dat betekent dat minder horizontale ruimte nodig is en de tegenliggers op iets grotere afstand veiliger gepasseerd kunnen worden. Verticale verkeersremmende maatregelen (verkeersdrempels) functioneren daarom wél altijd. Deze maatregelen werken niet gebaseerd op verkeersintensiteit, maar op discomfort bij een te hoge snelheid. Ook wanneer geen overig verkeer in de buurt is, is te snel rijden over een verticaal element hinderlijk. De onderlinge afstand tussen de verkeersdrempels is conform landelijke richtlijnen bepaald.

De fietsstraat wordt voorzien van bolgestrate middengeleider en krijgt aan weerszijde rabatstroken (beiden geen asfalt). De rijstrook per richting tussen de middengeleider en de rabatstrook in (wel in asfalt) is 2,21 meter. Een automobilist die 30 km/uur rijdt heeft inclusief koersafwijking een breedte nodig van 2,40 meter. Dit betekent dat tussen de verkeersdrempels in, een rijdende auto (30 km/uur) de rabatstrook raakt. De middengeleider is bolgestraat, dus die zal vermeden worden. De verharding van de rabatstrook (net als de middengeleider) zorgt voor trilling en geluid (discomfort) in het voertuig. Wanneer de automobilist langzamer gaat rijden dan 30 km/uur, met ongeveer 20 km/uur, verkleint deze de koersafwijking. Dan kan weer comfortabel binnen de bolgestrate middengeleider en de rabatstrook in, op het 2,21 meter brede asfalt gereden worden. Bij een fors lagere snelheid dan 30 km/uur verdwijnt dan ook het discomfort voor de automobilist. Ook op de plakken waar geen verkeersdrempels zijn, is dan ook sprake van

een verkeersremmende maatregel in de lengterichting, als gevolg van de middengeleider en rabatstroken.

Verkeersonveiligheid van wegversmallingen t.o.v. verkeersdrempels, o.a.:

- *Risico op eenzijdige aanrijdingen, door plaatsing obstakels in rijrichting;*
- *Risico op frontale aanrijdingen (o.a. met fietsers) doordat verkeer in twee richtingen frontaal tegenover elkaar wordt gebracht;*
- *Risico op sneller rijden bij het naderen van verkeer in tegenrichting, om nog snel als eerste de versmalling te passeren;*
- *Discomfort voor fietsers, enerzijds door het onnodig moeten anticiperen op een obstakel in de rechtstand en tegenliggend verkeer, anderzijds door het moeten overrijden van de bolgestrate middengeleider in de lengterichting. Het niveauverschil kan op sommige momenten (o.a. gladheid) het risico op vallen vergroten.*

2. Bent u bekend dat de productie van rood asfalt een hogere uitstoot van CO₂ oplevert bij de productie dan standaard asfalt? En kunt u aangeven hoeveel CO₂ uitstoot de aanleg van de fietstraatstraat betekent?

Ja, maar dat is deels achterhaald. Inmiddels is het ook mogelijk rood asfalt te realiseren met een hoog percentage gerecycled asfalt en geproduceerd met groen gas onder CE-certificering. Door het hoge percentage gerecycled asfalt zijn er minder primaire grondstoffen en minder kleurpigment nodig. Dit maakt het een hoogwaardig duurzaam mengsel van gelijkwaardige kwaliteit aan het normale rode asfalt en kent dezelfde levensduur.

De CO₂ uitstoot is hiermee voor rood asfalt te reduceren met 40%. Rood asfalt is van belang voor de herkenbaarheid voor de fietsstraat en daarmee verkeersveiligheid: de ambitie naar nul verkeersdoden. Herkenbaarheid is essentieel in het afdwingen van het juiste gedrag bij de weggebruiker.

3. Welke maatregelen treft u voor trillingsoverlast omwonenden door het toepassen van meer verkeersdrempels?

De verkeersdrempels worden gerealiseerd conform landelijke richtlijnen, waarin de optimale balans tussen het effect van de maatregel én een minimale omgevingshinder is gevonden. Door de aanwezigheid van de bolgestrate middengeleider en de rabatstroken aan weerszijde (zie antwoord 1), ontstaat zelfs al discomfort voor de automobilist, wanneer deze nog geen 30 km/uur rijdt. Dit dwingt een lagere snelheid af dan 30 km/uur.

De gereden snelheid (V85) is dan ook naar verwachting fors lager dan waarvoor de verkeersdrempels ontworpen zijn. Het omgevingseffect van de verkeersdrempels is te verwaarlozen bij een lagere naderingssnelheid.

4. Waarom is de fietsroute niet voorzien van meer bomen en groen.

Het bestaande groen langs de fietsroute blijft gehandhaafd, daarnaast zal er groen worden gerealiseerd bij ontwikkelingen die langs de fietsroute liggen. Daarmee is er al groen langs de route.

5. Waarom past u zebrapaden in een 30 km/h-zone toe?

In principe is binnen een 30 km/zone al het verkeer gelijkwaardig en worden er daarom geen voorrangsmatregelen getroffen, dus ook geen zebrapaden. Over het gehele wegvak van een 30 km/uur erftoegangsweg mag dan ook overgestoken worden.

Zebrapaden worden bij uitzondering enkel toegepast op 30 km/uur wegen, op plaatsen waar voorzieningen zijn of waar veel overgestoken wordt; zoals bij een school, voorziening voor ouderen, winkelcentra, bushalte of stationsomgeving, etc. Ook worden zebrapaden toegepast op wegen binnen 30 km/uur zones, waar de voorrang wél geregeld is, zoals wegen waarop zich bus- en hoofdfietsroutes bevinden.

De hoogwaardige fietsroute wijkt af van het principe dat al het verkeer gelijkwaardig is in een 30 km/uur zone. Verkeer op deze route krijgt voorrang van al het kruisend verkeer. Dat is gebruikelijk voor hoofdfietsroutes binnen 30 km/uur zones. Om toch de nadruk te leggen op het verblijfskarakter van de straat én om overstekende voetgangers te faciliteren een voorrangsweg over te steken, passen we zebrapaden toe. Dit past binnen de uitzonderingen die richtlijnen hiervoor stellen.

Er zijn vier zebrapaden voorzien in het nieuwe ontwerp. Overigens zijn drie zebrapaden reeds al aanwezig in de huidige situatie. Het beleid van de gemeente is ook om bestaande zebrapaden niet te verwijderen bij een herinrichting. Er wordt dus slechts één extra voetgangersoversteek gerealiseerd.

6. Kan er een overzicht gegeven van de onderhoudsstaat van de wegen in Culemborg met daarbij behorende meerjarenbegroting onderhoud wegen? Dit om te bepalen of de onttrekking van €495.000 uit budget wegen passend is omdat in Culemborg meerdere wegen zijn met een slechtere onderhoudsstaat dan de Jan van Rieckstraat.

Er is een door de raad vastgesteld wegenbeheerplan 2021-2025, dit plan is gebaseerd op de levensduur van de wegen. De Jan van Riebeeckstraat is daarin opgenomen. Vanuit daar komt deze planning en het bijbehorende budget. Dit onderdeel van de fietsroute is dus uitvoering van het wegenbeheerplan.

Eventuele toelichting:

Namens: ChristenUnie, Kees van der Zaag