

Verkeersbesluit vrijliggende fietsvoorzieningen HOV-tracé Kornetstraat-Land van Ravensteinstraat



Gelet op

de bepalingen in de Wegenverkeerswet 1994, het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990, het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (BABW) en de Algemene wet bestuursrecht;

de bevoegdheid van het College van burgemeester en wethouders van de gemeente Uden tot het nemen van verkeersbesluiten, als bedoeld in het eerste lid sub d. van artikel 18 van de Wegenverkeerswet 1994, en het besluit van 16 december 2014 van het College tot mandatering van deze bevoegdheid aan het afdelingshoofd en de teamleider van de afdeling Ruimte alsmede de bevoegdheid tot de plaatsing of verwijdering van verkeerstekens ingevolge paragraaf 4 van het BABW;

Overwegende,

dat op grond van het bepaalde in artikel 15 Wegenverkeerswet 1994 en artikel 12 Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (BABW)

Uit het oogpunt van:

het verzekeren van de veiligheid op de weg (artikel 2, lid 1, sub a Wegenverkeerswet);

het beschermen van weggebruikers en passagiers (artikel 2, lid 1, sub b Wegenverkeerswet);

het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer (artikel 2, lid 1, sub d Wegenverkeerswet);

Is het gewenst om

Om de verkeersveiligheid, de doorstroming van de bus, snelfietsroute te optimaliseren op het HOV-tracé Kornetstraat-Land van Ravensteinstraat vrijliggende fietsvoorzieningen aan te wijzen. Een en ander zoals weergegeven op de bijgevoegde verkeersbesluittekening INFR 190224 DO T001. Dat in het belang van de verkeersveiligheid kunnen indien omstandigheden daartoe vragen, aanvullende maatregelen worden getroffen;

Achtergrond

De Kornetstraat en de Land van Ravensteinstraat zijn belangrijke gebiedsontsluitingswegen van Uden gelegen tussen het centrum van Uden en de noordelijke Rondweg. De huidige inrichting van de Kornetstraat en de Land van Ravensteinstraat met een combinatie van fietsverkeer en gemotoriseerd verkeer op de rijbaan zorgt voor onveilige verkeerssituaties. Daarnaast belemmert de inrichting van de wegen ook de doorstroming de bus. Ten behoeve van de verbetering van de verkeersveiligheid en de



doorstroming van het Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) is gekozen, na de variantenanalyse, voor de variant om de Kornetstraat en de Land van Ravensteinstraat in te herinrichten met vrijliggende fietsvoorzieningen aan beide zijde van de wegen. Hiervoor is het nodig om het onderliggende verkeersbesluit te nemen.

Belangenafweging

Dat overeenkomstig paragraaf 6 van het BABW de volgende afwegingen van belangen heeft plaats gevonden;

Overwegende de situatie ter plaatse;

1. Het belang van de gemeente Uden, als wegbeheerder van de Kornetstraat en de Land van Ravensteinstraat en wegen in de omgeving, te weten de regulering en handhaving van de verkeerssituatie aldaar;
2. De Kornetstraat en de Land van Ravensteinstraat zijn gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom van en naar het centrum van Uden, gelegen tussen het centrum van Uden en de aansluiting op de noordelijke Rondweg en de A50. Op de Kornetstraat en de Land van Ravensteinstraat geldt een maximumsnelheid van 50 km p/h;
3. De Kornetstraat en de Land van Ravensteinstraat hebben in de huidige situatie een combinatie van gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer op de rijbaan;
4. De route voor het fietsverkeer op de Kornetstraat en de Land van Ravensteinstraat wordt aangegeven middels een fietssuggestiestrook op de rijbaan. Een fietssuggestiestrook betekent dat ook gemotoriseerd verkeer van de strook gebruik kan maken;
5. In de driehoek Oss-Eindhoven-'s Hertogenbosch wordt ingezet op Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV). De Kornetstraat en de Land van Ravensteinstraat maken deel uit van het HOV-tracé Uden;
6. Het tracé Kornetstraat-Land van Ravensteinstraat maakt deel uit van de snelfietsroute Nistelrode-Uden alsook van de hoofdfietsroute van het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP 2015-2030) ;
7. De Kornetstraat en de Land van Ravensteinstraat zijn fysiek ingericht met verkeersremmende 'slingers' in het midden van de rijbaan;

Overwegende de verkeerssituatie;

8. De combinatie van het gemotoriseerd verkeer en het fietsverkeer op de rijbaan van de gebiedsontsluitingswegen Kornetstraat en Land van Ravensteinstraat wordt door de hoge snelheidsverschillen tussen het gemotoriseerd verkeer en de zwakkere weggebruikers van het fietsverkeer als verkeersonveilig ervaren;
9. Het gevoel van verkeersonveiligheid wordt met name ervaren ter hoogte van een aantal snelheidsremmende 'slingers' in de route. Het autoverkeer en in het bijzonder vrachtverkeer en het busverkeer maken gebruik van de aanwezige fietssuggestiestroken ten koste van de veiligheid van de fietser;
10. De vertraging voor het busverkeer in de spitsen op het traject Uden-Oss wordt voor een groot deel veroorzaakt op het wegvak tussen de rotonde noordelijke Rondweg/Bitswijk tot aan de rotondes in het centrum bij het busstation;
11. Naast de snelheidsremmende 'slingers' in de route veroorzaakt ook de aanwezigheid van fietsers op de rijbaan een snelheidsremming van het HOV op deze route;



12. Om een wezenlijke bijdrage te leveren aan de optimalisatie van het HOV zal de snelheid van de bus moeten worden verhoogd van gemiddeld 28 naar 30 km p/h;

13. Op basis van het onderzoek van het adviesbureau in 2016 blijkt dat de huidige route via de Nistelrodeseweg-Kornetstraat-Land van Ravensteinstraat het beste toekomstbestendig gemaakt kan worden als HOV-route van en naar het busstation in het centrum van Uden;

14. Hiervoor is een totaalpakket aan maatregelen waaronder de realisatie van een vrijliggende fietsvoorziening aan te leggen voor het tracé Kornetstraat-Land van Ravensteinstraat voor de fietsveiligheid en de zogenaamde slingers in het midden van de rijbaan 'flauwer' vorm te geven voor een betere doorstroming van de bus;

Ontwerpvarianten

15. Er zijn door het adviesbureau twee varianten ontworpen die het mogelijk maken een vrijliggende fietsvoorziening te realiseren. Beide varianten zijn nader bestudeerd. Hiermee is inzicht verkregen in de voor – en nadelen van elke variant;

16. De varianten zijn in eerste instantie beoordeeld op de bijdrage die iedere variant levert aan de verkeersveiligheid van de fietser, de doorstroming van de bus en de snelfietsroute Veghel-Nistelrode. Dit betreffen de doelstellingen die het meest belangrijk zijn vanuit de gestelde ambities van optimalisatie van de verkeersveiligheid, de doorstroming van de bus en de snelfietsroute Veghel-Nistelrode;

17. Daarnaast zijn de twee varianten beoordeeld op aspecten die verankerd zijn in het beleid van de gemeente Uden; parkeren, leefbaarheid, groen/klimaat en draagvlak;

18. In het Coalitieakkoord 2018-2022 heeft de gemeente Uden aangegeven fietsvriendelijk te willen zijn. Om de veiligheid te optimaliseren zal de scheiding van auto, bus, vracht- en landbouwverkeer nodig zijn op de doorgaande wegen. De gemeente zal aantrekkelijk moeten zijn voor de fiets. Herkenbare, comfortabele, veilige en goed bewegwijzerde fietsroutes zijn hiervoor nodig en fietsers uit omliggende gemeenten moeten Uden snel en veilig kunnen bereiken. Ook binnen Uden moeten fietsers zich goed, snel en veilig kunnen verplaatsen. Om de vraag te beantwoorden in welke mate een variant bijdraagt aan de verkeersveiligheid en specifiek van (brom)fietzers is gekeken naar de verkeersveiligheid op de wegvakken, kruispunten, fietsstraten en fietspaden;

19. In de variantenanalyse zijn twee ontwerpvarianten voor het HOV-tracé Kornetstraat-Land van Ravensteinstraat geanalyseerd die het mogelijk maken een vrijliggende fietsvoorziening te realiseren;

20. Variant A met een vrijliggende fietsvoorziening aan de westzijde van het tracé;

21. Variant B met vrijliggende fietsvoorzieningen aan beide zijde van het tracé;

Afweging Variant B Verkeersveiligheid

22. Bij de gekozen variant B zijn er vrijliggende fietsvoorzieningen aan beide zijde van de Kornetstraat en Land van Ravensteinstraat. Het fietspad aan de westzijde is bedoeld voor het fietsverkeer naar het centrum en aan de oostzijde voor het fietsverkeer rijdende in noordelijke richting;

23. Veiligheid ter hoogte van de zijwegen; Omdat er fietsers vanuit 1 richting komen is er minder kans op conflicten tussen gemotoriseerd verkeer en de fietsers op het fietspad. Automobilisten houden dan rekening met verkeer uit slechts 1 richting. Het aantal te doorkruisen zijwegen fietspaden bedraagt 10;

24. Oversteekbaarheid fietsers; Fietsers die vanuit het oosten van Uden komen steken het tracé niet of minder naar de fietsvoorziening aan de westzijde;

25. Oversteekbaarheid; Er zijn voldoende brede veilige midden-eilanden om veilig over te steken voor de fietsers. Voor automobilisten is de ruimte op enkele locaties beperkt;



26. Veiligheid op de fietsvoorziening; Er is een geringe kans op conflicten tussen parkerende voertuigen en fietsers op de fietsvoorziening omdat er geen fietsstraten zijn. In het geval van een fietsstraat is er immers sprake van fietsverkeer uit twee richtingen. Er is dan een grotere kans op conflict tussen fietsers op de fietsstraat en geparkeerde voertuigen. Ook de aanwezigheid van garageboxen haaks op een fietsstraat draagt dan bij aan een grotere kans op conflicten. Bij vrijliggende fietspaden is dat niet het geval omdat zij vrij liggen dus ook geen geparkeerde voertuigen;

27. Er is geen kans op conflicten tussen fietsers tussen voetgangers en fietsers omdat er een apart fietspad is en voetgangers kunnen blijven lopen op de ventweg van de Kornetstraat. Er is geen kans op conflicten tussen voetgangers en fietsers op het zuidelijk deel van het tracé omdat hier een fietspad gelegen is en voetgangers gebruik kunnen maken van het voetpad. Auto's parkeren hier op de rijbaan van de ventweg;

28. Wegvakken; Op sommige wegvakken is een beperkte fysieke scheiding tussen het gemotoriseerde verkeer en de fietsers door het ontbreken van een berm of smalle berm tussen rijbaan en fietsvoorziening;

29. Veiligheid ter hoogte van zijwegen; Door het ontbreken of beperkte uitgebogen fietsvoorzieningen kunnen afslaande voertuigen niet dan wel beperkt opstellen voor de fietsvoorzieningen en is er minder zicht op fietsers;

30. Door het ontbreken of beperkte uitgebogen fietsvoorzieningen kunnen afslaande voertuigen zich niet dan wel beperkt opstellen voor de fietsvoorziening om de fietsers voorrang te kunnen verlenen. Automobilisten moeten daardoor soms afremmen op de rijbaan waardoor er meer kans is op kopstaart-ongevallen;

31. Door het ontbreken of beperkte uitgebogen fietsvoorzieningen kunnen afslaande voertuigen zich niet dan wel beperkt opstellen tussen de fietsvoorziening en de rijbaan en kan hierdoor de verkeerssituatie op de rijbaan minder goed overzien. Tevens wordt hierdoor het fietspad geblokkeerd en kunnen conflicten ontstaan tussen doorgaand fietsverkeer en wachtend autoverkeer;

32. Het bovenstaande afgewogen en geconcludeerd, dat met variant B de verkeersveiligheid in relatie tot de huidige situatie in sterke mate wordt verbeterd hoofdzakelijk doordat het fietsverkeer van de rijbaan is gehaald, waardoor er geen sprake is van een combinatie van gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer op de rijbaan;

33. De verkeersveiligheid wordt hierdoor in sterke mate verbeterd. Ook draagt de variant bij aan de optimalisatie van de projectdoelstellingen doorstroming van de bus en de snelfietsroute.

Afwegingen Variant B Doorstroming van de bus.

34. Doorstroming van de bus wordt verbeterd door de Land van Ravensteinstraat en de Kornetstraat in te richten met flauwere en bredere middenheuvels/slingers;

35. Het bovenstaande afgewogen en geconcludeerd, dat met variant B de doorstroming van de bus wordt verbeterd.

Afwegingen Variant B Snelfietsroute

36. Dat gezien het (toenemend) gebruik van de Land van Ravensteinstraat en de Kornetstraat als gebiedsontsluitingsweg in Uden, is het gewenst de verkeersveiligheid en het comfort op deze hoofdfietsroute te verbeteren;

37. Dat voor de veiligheid en het comfort van de fietsers, het verkeer van auto's en fietsers zoveel mogelijk gescheiden dienen te worden;

38. De maatregel om het fietsverkeer van de rijbaan van de Kornetstraat en de Land van Ravensteinstraat te halen en een doorgaande fietsroute vanaf de Kornetstraat tot aan de aansluiting met de Pastoor Spieringstraat sluit aan op de ambities in het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP);

39. De ambitie die in het GVVP wordt genoemd met betrekking tot de fiets betreft in de eerste plaats de nadruk op hoofdfietsroutes. De HOV-route Kornetstraat-Land van Ravensteinstraat maakt deel uit van de hoofdfietsroute. Voor gebiedsontsluitende wegen wordt in het GVVP gestreefd naar het



aanbrengen van gescheiden fietsvoorzieningen ten opzichte van de rijbaan voor het gemotoriseerd verkeer. Voor routes waar fietsvoorzieningen gebiedsontsluitende wegen kruisen, moeten daarnaast goede en veilige oversteekvoorzieningen komen;

40. Overwegende dat er met Variant B aan beide zijden van de weg een vrijliggende fietsvoorziening aanwezig is;

41. De snelfietsroute is minder uniform en herkenbaar, omdat de fietsvoorziening aan beide zijden van de weg is gelegen en daarnaast een extra oversteek tot gevolg heeft;

42. Daarentegen is er geen hinder van geparkeerde voertuigen omdat de fietsers over aparte fietspaden rijden en het parkeren op de parallelweg is georganiseerd;

43. Het bovenstaande afgewogen en geconcludeerd, dat Variant B een bijdrage levert aan de snelfietsroute.

Afwegingen Variant B Parkeren

44. Het aantal parkeerplaatsen blijft gelijk.

Afwegingen Variant B Leefbaarheid

45. De invloed van vrijliggende fietsvoorzieningen aan beide zijden van de Kornetstraat en Land van Ravensteinstraat op de leefbaarheid in de zin van geluid, luchtkwaliteit en trillingen zal nihil zijn.

Afwegingen Variant B Groen/Klimaat

46. Overwegende dat bij vrijliggende fietsvoorzieningen aan beide zijden van de Kornetstraat en Land van Ravensteinstraat de groene middenberm met de bomen grotendeels zal verdwijnen alsook de groenvoorzieningen aan beide zijden van de weg worden ingeperkt.

Afwegingen Variant B Draagvlak

47. Een vrijliggend fietspad aan beide zijden van het tracé sluit het beste aan bij de fietsbehoeften en heeft daarom het meeste draagvlak; Door de afzonderlijke vrijliggende fietspaden zullen de ventwegen niet extra belast worden met fietsverkeer. Ook zullen de omrijdafstanden korter worden;

48. Ook de klankbordgroep, waaronder Fietsforum Uden, Veilig Verkeer Nederland, Werkgroep Kind en ouders, Drempele weg Uden en het Actiecomité Land van Ravensteinstraat, heeft de voorkeur uitgesproken voor Variant B, vrijliggende fietsvoorzieningen aan beide zijden van de weg.

Concluderende afwegingen

49. Uit de variantenanalyse blijkt dat variant A en B beide positief bijdragen aan de projectdoelstellingen optimalisatie van de verkeersveiligheid, doorstroming van de bus en de snelfietsroute;

50. Overwegende dat de bijdragen van beide varianten aan de leefbaarheid, parkeren, groen/klimaat voor- en nadelen hebben, echter dat bij Variant B niet aansluit bij het ingezette groenbeleid van de gemeente door het verdwijnen van de groenvoorziening en bomen in de middenberm en de beperking van de groenvoorziening aan beide zijden van de weg;

51. Overwegende dat Variant B, vrijliggende fietsvoorzieningen aan beide zijden Kornetstraat en Land van Ravensteinstraat, het meeste draagvlak geniet en derhalve hiervoor is gekozen.



52. Op basis van het gemeentelijk beleid, het Gemeentelijk Verkeers- en vervoersplan (GVVP) en de doelen gesteld in het coalitieakkoord 2018-2022, past de gekozen variant van vrijliggende fietsvoorzieningen aan beide zijden Kornetstraat en Land van Ravensteinstraat bij de doelen en ambities gesteld in deze plannen;

53. Met het weghalen van het fietsverkeer van de rijbaan van de Kornetstraat en de Land van Ravensteinstraat en het aanwijzen van vrijliggende fietsvoorzieningen aan beide zijden van de Kornetstraat en Land van Ravensteinstraat, wordt het belang gediend tot het verzekeren van de veiligheid op de weg als bedoeld in artikel 2, lid 1, sub a van de Wegenverkeerswet en het belang van het beschermen van weggebruikers en passagiers als bedoeld in artikel 2, lid 1, sub b van de Wegenverkeerswet;

54. Daarnaast wordt met het weghalen van het fietsverkeer van de rijbaan van de Kornetstraat en de Land van Ravensteinstraat en het aanwijzen van vrijliggende fietsvoorzieningen aan beide zijden van de Kornetstraat en Land van Ravensteinstraat, derhalve gescheiden fietsvoorzieningen ten opzichte van de rijbaan voor het gemotoriseerd verkeer, mede met het oog op de snelfietsroute, het belang gediend tot het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer als bedoeld in artikel 2, lid 1, sub d van de Wegenverkeerswet, zowel voor het fietsverkeer als voor het gemotoriseerd verkeer;

55. Het aanwijzen van vrijliggende fietsvoorzieningen aan beide zijden van de Kornetstraat en Land van Ravensteinstraat draagt bij aan de betere doorstroming van de bus en wordt derhalve het belang gediend tot het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer als bedoeld in artikel 2, lid 1, sub d van de Wegenverkeerswet;

56. De gemeente heeft naast het belang van de verkeersveiligheid, de doorstroming van de bus en de snelfietsroute, het draagvlak voor de variant met vrijliggende fietsvoorzieningen aan beide zijden van de Kornetstraat en Land van Ravensteinstraat, zwaarder laten wegen dan de variant met een vrijliggende fietsvoorziening aan alleen de westzijde van de route Kornetstraat-Land van Ravensteinstraat en zwaarder het belang van behoud van het ter plaatse aanwezige groen;

dat overeenkomstig artikel 24 van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer overleg heeft plaatsgevonden met de politie Oost, die met het voorgenoemen verkeersbesluit heeft ingestemd;

b e s l u i t

1. Op het HOV-tracé van de Kornetstraat en Land van Ravensteinstraat vrijliggende fietsvoorzieningen aan te wijzen;

2. Deze maatregel wordt aangegeven door het aanbrengen van verkeerstekens volgens het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (RVV) dat toegepast wordt zoals aangegeven is op tekening INFR 190224 DO T001;

3. Het verkeersbesluit treedt in werking met ingang van de dag, nadat een termijn van zes weken na de dag waarop het besluit is bekend gemaakt, is verstreken, overeenkomstig artikel 27 BABW.

Dit besluit wordt ter openbare kennis aangeboden door middel van publicatie in de Staatscourant d.d. 16-01-2020.

Uden, 8 januari 2020

Namens Burgemeester en wethouders van Uden

M. Meihuizen

teamleider Inrichting afdeling Ruimte

Hoe kunt u bezwaar maken?



U moet uw bezwaren schriftelijk en binnen 6 weken na verzending van dit besluit indienen bij het college van burgemeester en wethouders, postbus 83, 5400 AB Uden.

U kunt uw bezwaar ook digitaal indienen door het bezwaarformulier in te vullen op www.uden.nl.

Inwerkingtreding

Het maken van een bezwaar schorst de werking van het besluit niet. Wanneer u van mening bent dat er met spoed een beslissing over dit besluit moet worden genomen kunt u aanvullend een voorlopige voorziening aanvragen bij de Voorzieningenrechter bij de rechtbank.

Hoe kunt u een voorlopige voorziening aanvragen?

U vraagt een voorlopige voorziening aan via www.rechtspraak.nl of u kunt een ondertekende brief sturen naar de Voorzieningenrechter van de rechtbank Oost-Brabant, postbus 90125 5200 MA

's Hertogenbosch. Voor de behandeling moet u griffierechten betalen.