

Verkeersveiligheidsadvies



vvn.nl/participatiepunt

Kenmerken advies:

Naam dossier:

Noord-Brabant, 's-Hertogenbosch, Oude Vlijmenseweg, 72421,
Lufenda Miedema

Locatie: Oude Vlijmenseweg gemeente 's-Hertogenbosch

Datum uitgifte advies: januari 2023



Iedereen veilig over straat

VEILIGVERKEER

Rol Veilig Verkeer Nederland

Veilig Verkeer Nederland is een vrijwilligersorganisatie, die van mening is dat iedereen veilig over straat moet kunnen. Verkeersonveiligheid, objectief en subjectief, zorgt ervoor dat dit niet voor alle weggebruikers is weggelegd. Veilig Verkeer Nederland wil de burger, die geconfronteerd wordt met verkeersonveiligheid, en daardoor in zijn bewegingsvrijheid wordt beperkt, ondersteunen. Daarin nemen wij een bemiddelende rol.

Met andere woorden: Veilig Verkeer Nederland geeft melders en vrijwilligers handvatten over hoe ze de verkeersonveilige situatie kunnen aanpakken en hoe ze verkeersveiligheid in het algemeen kunnen verbeteren.

Algemeen

Veilig Verkeer Nederland beoordeelt situaties op verkeersveiligheidsaspecten. Alle andere factoren, zoals ruimtelijke ordening, financiën e.d., worden – voor zover deze geen directe invloed hebben op de verkeersveiligheid – niet meegewogen;

- Aan de adviezen die door Veilig Verkeer Nederland worden uitgebracht zijn geen kosten verbonden;
- Adviezen zijn onafhankelijk en onpartijdig. De enige toetsing is de algemene verkeersveiligheid;
- Aan de adviezen die door Veilig Verkeer Nederland worden uitgebracht kunnen geen rechten worden ontleend;
- Uitgangspunt van de advisering vormt de verkeersveiligheidsvisie “Duurzaam Veilig” en de daaruit volgende ontwerprichtlijnen.

De Oude Vlijmenseweg tussen Groot- en Klein Deutenen in 's-Hertogenbosch in het jaar 1900



Inleiding

Verkeer is niets anders dan door sociaaleconomische motieven ingegeven verplaatsing van mensen en goederen door de (veelal openbaar te gebruiken) fysieke ruimte. Afgeleid van het motto van VVN (iedereen veilig over straat) is (in deze volgorde), veilig, leefbaar (inclusief duurzaam), vlot en comfortabel met, tussen en door elkaar bewegen alleen gegarandeerd bij aandacht voor elkaars belangen: aandacht met alle beschikbare zintuigen, binnen de kaders van ieders fysieke en geestelijke gesteldheid op dat moment.

De hier bedoelde aandacht is altijd gericht op de consistentie van waarneembare factoren zoals elkaars verplaatsingsmoment, -richting, -aantallen, -verschijningsvorm (grootte, kleur, etc.), -snelheid, -geluid, etc. Hoe kleiner en hoe uniformer deze factoren, des te beter de mogelijke aandacht voor

Verkeersinfrastructuur en bijbehorende regelgeving (bebording en markering) heeft als functie die aandacht te ondersteunen, te geleiden, te sturen. Zo worden verkeersbewegingen bij voorkeur per verschijningsvorm gescheiden van elkaar, als ware dat de stromen 'gelamineerd' zijn. Bij kruising van stromen van verschillende verkeersdeelnemers is snelheidsvereffening daarom de sleutel om die aandacht te genereren. Zonder deze bedoelde functie ontstaat inconsistent verkeersgedrag: wat ten koste gaat van de veiligheid en vlothheid van alle verplaatsingen en onleefbaarheid oplevert voor de omgeving.

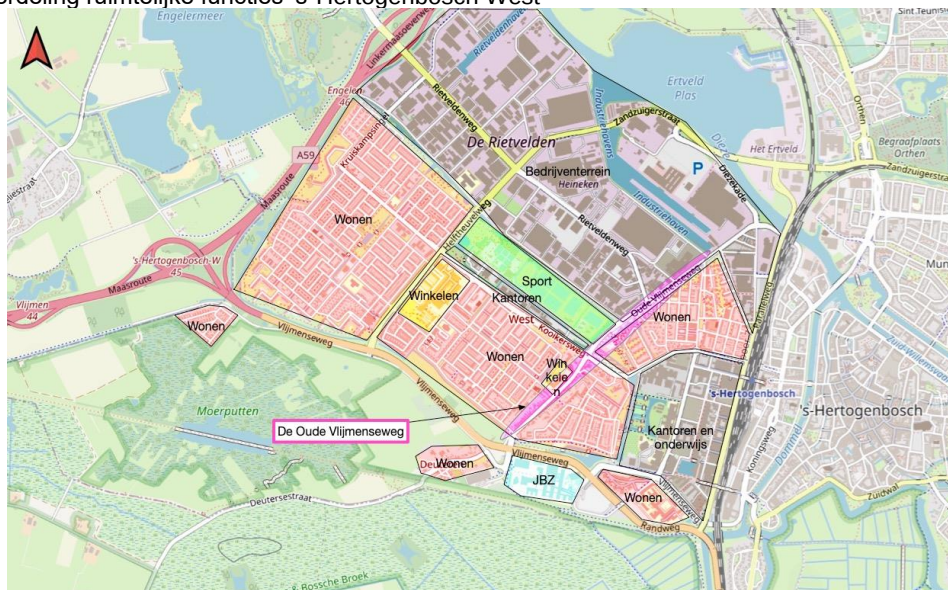
In de Oude Vlijmenseweg in 's-Hertogenbosch (OVW) zijn een aantal locaties aan te wijzen waar, door onvoldoende geleiding, ondersteuning of sturing door verkeersinfrastructuur of regelgeving, bovenstaand beschreven inconsistent verkeersgedrag voorkomt. Eén melder/bewoner OVW kaart al jaren samen met de Fietzersbond de combinatie van de volgende onveilige/onleefbare verkeerssituaties aan bij de gemeente 's-Hertogenbosch:

- Een tweede melder vraagt specifieke aandacht voor het voor fietsers te smalle verkeerseilandje bij de Rietveldenweg. Maar er zijn meer (voor kruisende fietsers) te smalle verkeerseilandjes in de OVW.

Na een korte verkeerskundige beschrijving van dit deel van 's-Hertogenbosch, worden de risicovolle locaties voor verkeersdeelnemers geduid in termen van huidige en gewenste functie en -vorm. Afgezet tegen de bestaande impasse in wat nu wel en vooral niet te doen, volgt daaruit een advies.

De Oude Vlijmenseweg in 's-Hertogenbosch (OVW) is een oude wegverbinding. Het is anno 2022 een over 1,5 km vrijwel rechte, in asfalt uitgevoerde, 50km- gebiedsontsluitingsweg, 8m breed, in beide richtingen uitgevoerd met roodgekleurde fietssuggestiepaden afgezet met witte markering. De OVW ligt geheel in voorrang met dubbele witte midden markering.

Figuur 1: Verdeling ruimtelijke functies 's-Hertogenbosch West

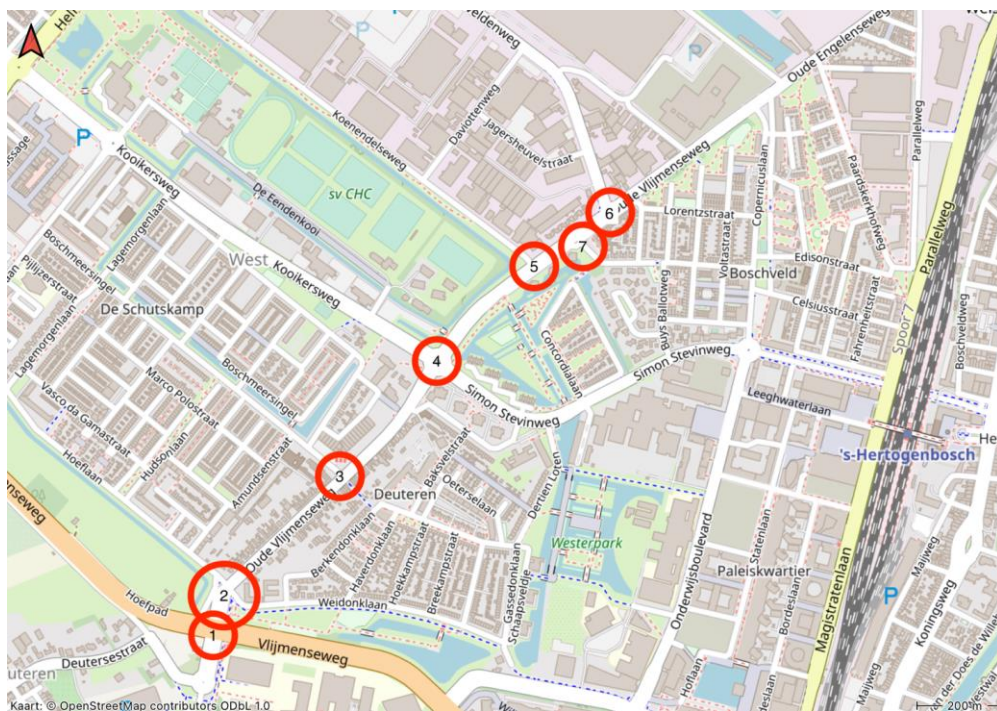


De OVW is in het bewoonde zuidwestelijke deel voorzien van langspaarkeervakken met achterliggende verhoogde trottoirs aan beide zijden. Daartussen liggen aan beide wegzijden vele inritten naar de deels vrijstaande woningen. Verder naar het noordoosten, richting Brabanthallen is de OVW her en der voorzien van korte parallelwegen, die soms via inritconstructies de aanliggende woningen en bedrijven ontsluiten. Fietzers blijven evenwel over de gehele lengte van de OVW geleid worden over de al genoemde aanliggende fietssuggestiestroken. Er zijn geen snelheidsremmende voorzieningen voor autoverkeer aangebracht in de OVW.

Van zuidwest naar noordoost gezien kruist de OVW achtereenvolgens:

1. de in 2008/9 heringerichte kruising Vlijmenseweg/Randweg (50/70 km/u) met tweezijdig te berijden fietstunnel, die uitkomt op de...
2. onduidelijk aangepaste kruising Hoeflaan/Weidonklaan (breedte 8m, asfalt resp. elementenverharding met inritconstructie. Deze kruising Hoeflaan/Weidonklaan heeft een onveilige 'raadje-plaatje fietsinfrastructuur'. Zonder enige duiding vanuit de enkelzijdige fiets suggestiestroken in de 50km-OVW worden fietsers naar de twee richtingen fiets-/voetpadtunnel onder de Vlijmenseweg/Randweg richting het Jeroen Bosch ziekenhuis 'geleid'. De naar de tunnel toe leidende fietspaden liggen buiten het zicht van de fietser; en dus rijden fietsers 'dan maar' schuin overstekend tegen het auto- en fietsverkeer in –aan de verkeerde kant van de OVW– naar de fietstunnel.
3. de onlangs heringerichte (8m, asfalt) wijkontsluitingsweg Boschmeersingel (T-kruising); Deze in asfalt heringerichte Boschmeersingel (50km/u) is voorzien van vrij liggende ietwat verhoogde fietsvoorzieningen in schuine trottoirbanden. Het maakt dat auto's gemakkelijk kunnen uitwijken over beide fietspaden, hoewel de breedte van de singel daar geen aanleiding toe zal geven.
4. Kooikersweg/Simon Stevinweg (ca. 8m, beide in asfalt met 18m-doorsnede rotonde voorzien van vrij liggende fietspaden in voorrang en zebrapaden);
5. de van elementenverharding voorziene Koenendelseweg (wijkontsluiting industrieterrein, 6m, T-kruising) en als voorlaatste
6. de ruim 8m brede, in asfalt uitgevoerde T-kruising met De Rietveldenweg (bedrijventerrein) met vrij liggend in rood asfalt uitgevoerd tweezijdig fietspad aan de westzijde,
7. met een onveilige en onduidelijke twee richtingen- veel te smalle fietsoversteek richting Boschveld (met te hoog opgroeiende groenvoorzieningen) over een niet als zodanig te herkennen of ingerichte in rood asfalt uitgevoerde smalle, 150m lange fietsstraat, die tevens dient als parallelweg voor de achterliggende (binnenkort te slopen?) rijtjeswoningen.

Figuur 2: De Oude Vlijmenseweg verkeerskundig



De OVW wordt tussen de Vlijmenseweg en rotonde Kooikersweg gebruikt door openbaar busvervoer (grote bussen) met bijbehorende voorzieningen, (buslijnen 4 en 250). Grote elektrische bussen rijden ook over de OVW af en aan; naar, resp. van hun oplaadpunt aan de overzijde van de Vlijmenseweg.

Risicovolle verkeerssituaties in de OVW

Af te lezen aan de objectieve (lees geregistreerde) verkeersonveiligheid lijkt er op het eerste gezicht in de OVW niet veel mis. Er zijn geen grote aantallen zware ongevallen te noteren, noch grote snelheidsovertredingen. Op de intensiteit van vrachtverkeer na (200 per etmaal) lijkt het autoverkeer te passen.

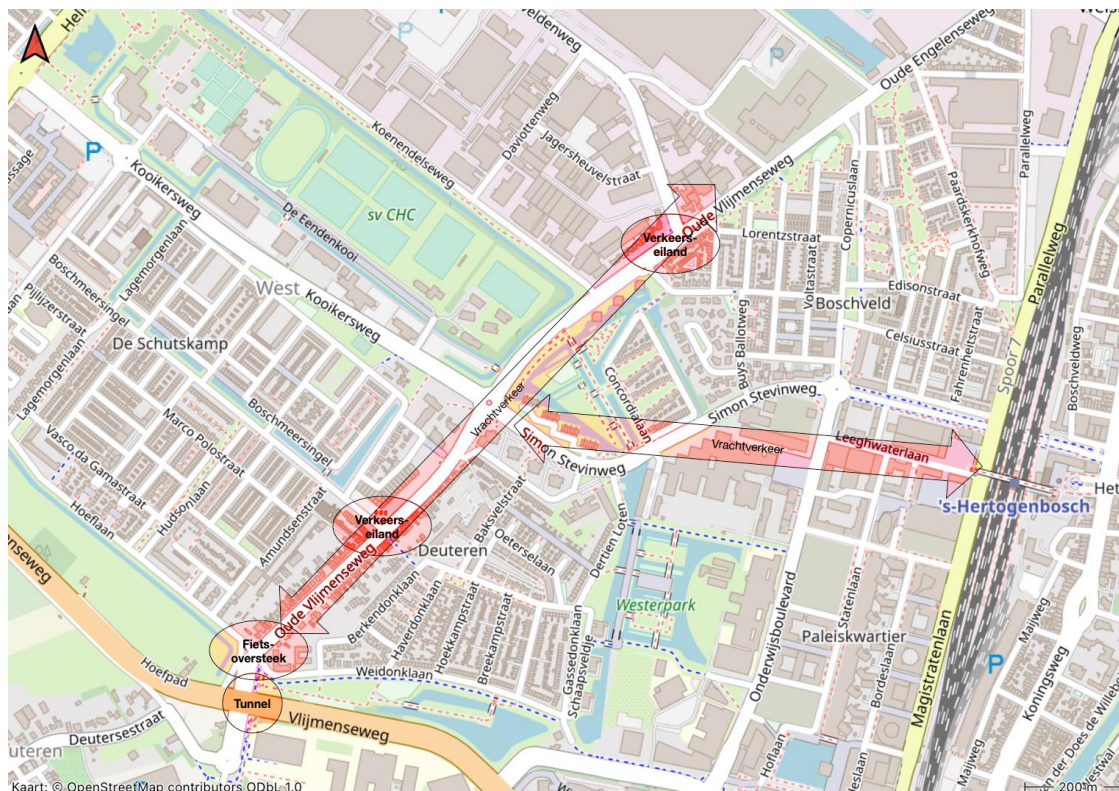
Evenwel, in Nederland richten we ons sinds een paar jaar veel meer op risicovolle verkeerssituaties, conform de nog verder te detailleren SPV-methodiek van de risicogestuurde verkeersveiligheid; met als hoofddoel het vóór zijn van mogelijke ongevallen. Dat betekent meer en meer aandacht voor wat er kán gebeuren, bijvoorbeeld op basis van gebiedskenmerken: denk aan een woonwijk waar binnen een paar jaar veel kinderen de leeftijd hebben die van hen gedurende een aantal jaren relatief onervaren autochauffeurs maakt: een geheid potentieel verkeerveiligheidsrisico. Met tijdelijke mens- en/of infrastructureel gerichte verkeersmaatregelen is dit in goede banen te leiden. In dit geval gaat het om een nieuw-leven in-te-blazen-bedrijventerrein Rietvelden, dat de aan- en afvoer van diens goederen en personen voor een groot deel dwars door woonwijk afwikkelt.

In deze risico-benadering wordt betere aansluiting gezocht bij de door burgers subjectief ervaren, gevoelde verkeersonveiligheid en – verkeers gerelateerde onleefbaarheid. Als er op bepaalde locaties vaak en hard in dezelfde richting geremd wordt door automobilisten is dat (letterlijk) een teken aan de verkeersveiligheidswand: in Alkmaar wordt deze factor als aangewend als onderbouwing van subjectieve verkeersonveiligheid. Maar het begint altijd met gevoel, ervaring. Daar dient aandacht voor te zijn en te blijven. De door bewoners in de OVW gevoelde verkeersonveiligheid en onleefbaarheid is al jaren manifest, bekend, en dus een teken aan de wand.

De verkeerseilanden in de kruisingen van de OVW en ook die in de toe leidende wegen zijn niet breed genoeg voor overstekende fietsers (want slechts 1,5m breed). Fietsers hebben een veilige opstellengte van minstens 2m nodig. Bij te smalle verkeerseilandjes moet de fietser sterk afremmen, zijn voorwiel draaien of de fiets schuin plaatsen; dat kost bij afremmen en optrekken kostbare en gevaarlijke oversteektijd.... Het ontbreekt (bij de oversteek OVW-Rietvelden) ook aan opstel- en aan manoeuvreerruimte voor (afslaande) fietsers. Deze onveiligheid wordt versterkt doordat de rijstrookbreedte voor autoverkeer ter hoogte van deze verkeerseilanden navenant versmalt (de totale breedte van de weg blijft hetzelfde), waardoor de op de fietsstrook rijdende fietsers in de OVW zeer ongewenst ook als mobiele snelheidsremmer in een 50km-ontsluitingsweg fungeren.

De OVW is medio jaren '20 deze eeuw heringericht: en voorzien van nieuwe slijtlagen en markeringen. Waarom dat moment niet is aangegrepen om de inrichting van de OVW in overeenstemming te brengen met de vooral woonfunctie van deze weg is een door de gemeente 's-Hertogenbosch te beantwoorden vraag.

Figuur 3: verkeersknelpunten Oude Vlijmenseweg



De kruisingen van de OVW zijn voor autoverkeer breed opgezette T-kruisingen (vrachtverkeer!) met goed overzicht; en voorzien van redelijk ruime bochtstralen. De overzichtelijkheid voor onvoorzichtige (personen-)autobestuurders maakt dat er te hard door de bochten gereden kan worden, wat onveiligheid creëert voor het langzame verkeer. De verkeerseilanden in deze kruisingen zijn zoals gezegd korter dan een fiets lang is. De kruising OVW/De Rietveldenweg verdient daarbij extra aandacht vanwege de complexe aansluiting van een grotendeels parallel er aan verlopende fietsstraat.

Het wekt bevreemding op dat de overduidelijke wijkontsluitingsweg Boschmeersingel (nota bene 50km/u!) bij recente herinrichting wel is voorzien is van vrij liggende verhoogde fietspaden, daar waar de gebiedsontsluitingsweg OVW 50km/u deze niet eens heeft. Dergelijke fietspaden worden door de CROW aanbevolen bij een GOW-50km/u, maar het is niet de enige in te vullen voorwaarde voor veilig functioneren. Het is de vraag of een bedrijventerrein-ontsluitend GOW 50km/u door een woonwijk met winkelcentrum gevoerd dient te worden, te blijven, daar waar geschikte alternatieven voorhanden zijn.

De OVW wordt door de gemeente nog steeds de functie toebedeeld als 50-km gebiedsontsluitingsweg voor het nieuw-leven-in- te-blazen-bedrijventerrein Rietvelden en daar gevestigde Brabanthallen. Het bedrijventerrein herbergt steeds meer 24-uurs logistieke functies. De OVW vervult tevens een belangrijke functie als ontsluitingsweg naar het Jeroen Bosch ziekenhuis.

De OVW is vanuit verkeersveiligheids- en leefbaarheidsoptiek te kenschetsen als de minst geschikte ontsluitingsweg van alle rondom beschikbare ontsluitingswegen voor bedrijventerrein Rietvelden. De andere GOW-50 wegen die bedrijventerrein Rietvelden ontsluiten beschikken over gescheiden rijbanen voor autoverkeer, VRI's, vrij liggende fietspaden, brede groenvoorzieningen en de stedenbouwkundige plint begint op veel grotere afstand. Deze zijn veiliger en leefbaarder in gebruik.

Vreemd genoeg wordt de weg Rietvelden niet aangewend voor bouwverkeer vanaf de A59 naar het centrum (en terug). Nog steeds wordt dergelijk verkeer door de gemeente via de OVW naar de Randweg en A59 verwezen. De Onderwijsboulevard wordt daarbij overigens terecht 'gespaard'. De Magistratenlaan (parallelweg spoor door kantorenwijk), kennelijk ook; wat minder begrijpelijk is vanuit verkeersveiligheidsoptiek, want de Magistratenlaan heeft alleen oostelijke 'inprikkers'. Er zijn geen westelijk-gaande = spoorlijn-passerende 'inprikkers' in de Magistratenlaan; op de voetgangersbruggen bij het station en Paleisbrug na. En de kantorenwijk is ook nog eens ontsloten door de Onderwijsboulevard.

De verwarrende fietsoversteek in het meest westelijke deel van de OVW naar de in twee richtingen te berijden fiets- en voetpadtunnel onder de Randweg (ziekenhuis JBZ) roept erg inconsistent verkeersgedrag op. Om de OVW naar links over te steken worden fietsers (zonder (be-)geleiding) geacht, om eerst rechtsaf de inritconstructie bij de Hoeflaan op te rijden, onder een hoek van 45° naar rechts, de weg over te steken, om dan een ruime bocht van ca.10m naar links te maken om vervolgens haaks en voorrang gevend de OVW over te steken. Op precies deze oversteeklocatie heeft de 50-km/u OVW zich dan al gesplitst in een drietal opstelstroken voor de 70m-verderop gelegen VRI met de Randweg. Helaas ontbreekt op die plek ook een inrijverbodsbord voor (brom-)fietsers. De fietser mag zijn weg vervolgen over een moeilijk met fietssnelheid te duiden, korte brei van tweezijdig te berijden fietspaden. Voor fietsers die vanuit het fietstunneltje de Hoeflaan willen inrijden geldt bovenstaande in omgekeerde richting. OVW-uitrijdende fietsers steken vaak (ruim voor de kruising OVW-Hoeflaan-Weidonklaan) maar schuin tussen het (vracht-)verkeer de OVW over naar het tunneltje...

Standpunt wegbeheerder

De OVW is gecategoriseerd als een 50km-gebiedsontsluitingsweg voor 's-Hertogenbosch West. De algehele wegcategorisering is sinds 2022 onderwerp van onderzoek. Er ligt na jaren van overleg met OVW-bewoners en Fietzersbond een (vooralsnog door bewoners afgekeurd) plan om de kruising OVW-Hoeflaan/Weidonklaan naar Randweg veiliger te maken voor fietsers. Er bestaan vooralsnog geen herinrichtingsplannen voor de OVW (breder maken verkeerseilandjes, aanpassen bochtstralen, snelheidsremmers, gescheiden fietspaden, etc.).

Conclusies en aanbevelingen

De gemeente 's-Hertogenbosch is al enige jaren in gesprek met OVW-bewoners. En is bereid om voor een groot bedrag infrastructurele aanpassingen te plegen voor een veiliger fietsoversteek in het kruispunt OVW-Hoeflaan/Weidonklaan. Er ligt voor deze fietsoversteek, na een 4-jaar lange periode van overleg van gemeente met OVW-bewoners een partieel-probleemoplossend, maar vooral verkeerstechnisch ingegeven infrastructureel herinrichtingsplan, die (hoe kan het ook anders?) GOW-50 is ingegeven. Helaas lijkt dit weer een technocratische benadering. Een manier van werken, die waarschijnlijk ook geleid heeft tot de huidige onveilige situatie; (of is deze situatie dan toch (ongemerkt) organisch gegroeid(?)). Toch twijfelen de OVW-bewoners om de voorliggende aanpassing te accepteren. Beide partijen realiseren zich dat het ermee gemoeide, vele geld maar één keer kan en zal worden uitgegeven. Maar beide partijen realiseren zich ook dat, –als het er dan toch van komt om de OVW af te waarderen in wegcategorie–, de aanpassing (onder deze voorwaarde) weggegooid geld zal blijken.

De wegcategorisering is momenteel onderdeel van een gemeentelijke verkeersmodelstudie. Maar, vooruitlopen op deze modelstudie, of het inzetten van een tijdelijke proef om daadwerkelijk te zien welke verkeerskundige effecten kunnen optreden is helaas in al die jaren een stap te veel gebleken. Het is daarom beter om nu te beginnen het uitproberen van diverse tijdelijke maatregelen, die niet alleen de oorzaken van de 'ingebouwde' ervaren verkeersonveiligheid weten bloot te leggen, maar ook richtinggevend voor mogelijke oplossingen kunnen zijn.

Advies

- Laat de gevolgde puur verkeerstechnische benadering los. Vorm volgt functie; en niet andersom.
- Wacht met de voorgenomen structurele aanpassing van de OVW-fietsoversteek.
- Ga vooral snel 'spelen' met de bestaande wegcategorisering, die de OVW nu nog betitelt tot vrijwel onnodige doorstroom als door een verblijfsgebied (lees woonwijk met winkelcentrum) voor een steeds intensiever gebruikt industrieterrein.
- Stuur met tijdelijk aangepaste infrastructuur en bebording
- Win het vertrouwen van burgers terug door met tijdelijke, goedkope middelen mogelijke verkeersmaatregelen, een gewenste functie en of gedrag te simuleren, uit te proberen.
- Verkeerstechnisch uitwerken en optimaliseren kan later nog gebeuren.

Tabel 1 op de volgende pagina bevat daartoe enige ideeën.

Tabel 1: Aanpakken subjectieve verkeersonveiligheid OVW

Waar	Probleem	Doel	Hoe tijdelijk en goedkoop
OVW tussen Kooikersweg en Randweg	Onleefbaarheid/ Verkeersonveiligheid	Uitsluiten doorgaand vrachtautoverkeer	Inrijverbod vanaf rotonde Kooikersweg
OVW tussen Kooikersweg en Randweg	Verkeersonveiligheid	Terugbrengen snelheid autoverkeer	Schroefdrempels of chicanes van een drietal straatjuweeltjes in autostrook
Kruising OVW- Hoeflaan/Weidonklaan; naar Randweg	Verkeersonveiligheid	Snelheid autoverkeer naar 30km/u Oversteek fietsers naar fietstunnel slechts één rijstrook	schroefdrempel voor en na kruisingsvlak; daartussen fietsoversteek
Kruising OVW- Hoeflaan/Weidonklaan; naar Randweg	Verkeersonveiligheid	Faciliteren veilige voetgangersoversteek naar JBZ	Aanbrengen zebrapad voor kruising
Kruising OVW- Hoeflaan/Weidonklaan; naar Randweg ontsluiting fiets- en voetpadtunneltje	Verkeersonveiligheid	Sneller begrip opwekken fietsers hoe weg te vervolgen	Afsluiten overbodige fietspaden
Alle kruisingen OVW met inprikkers	Verkeersonveiligheid	Terugbrengen snelheid OVW-in- en uitrijdend autoverkeer	Met varkensruggen verkleinen bochtstralen en of schroefdrempel voor kruising met OVW
Alle T- kruisingen OVW met inprikkers	Verkeersonveiligheid	Terugbrengen snelheid OVW autoverkeer	Plaatsen uitbuikende straatjuweeltjes in OVW met achterdoorgang fietsers
Alle verkeerseilandjes in OVW	Verkeersonveiligheid	Verbreiden eilandje=opstelruimte voor kruisende fietsers	Varkensruggen aan voorkant naast eilandje

Totstandkoming advies

Dit advies is namens Veilig Verkeer Nederland opgesteld door:
Paul van der Gaag, verkeerskundig consultant, Veilig Verkeer Nederland

Vragen of opmerkingen

Voor vragen of opmerkingen over dit advies kunt u contact opnemen met uw dichtstbijzijnde regiokantoor van Veilig Verkeer Nederland. Zie hiernaast voor gegevens.

Tot slot

Voor gratis adviezen als deze is Veilig Verkeer Nederland behalve van vrijwilligers ook voor een groot deel afhankelijk van financiële bijdragen van derden. Help daarom mee deze dienst in stand te houden. Met uw steun kunnen ongelukken worden voorkomen.

Meer informatie gegevens van VVN

Stationsstraat 79a
3811 MH Amersfoort

De Knobben 100
9202 XJ Drachten

Beekstraat 54
6001 GJ Weert

Postbus 66
3800 AB Amersfoort

088 524 88 00 (ma t/m vr 8.30-17.00 uur)
info@vvn.nl
www.vvn.nl



Iedereen veilig over straat

