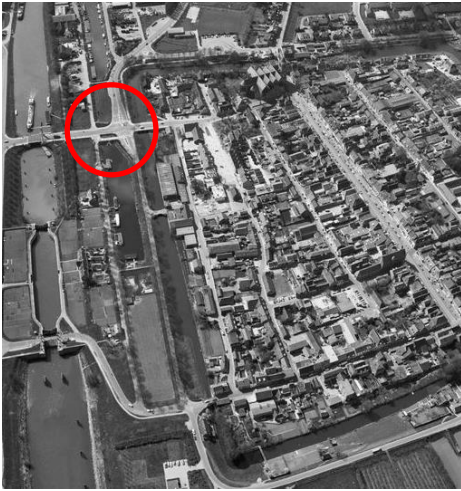


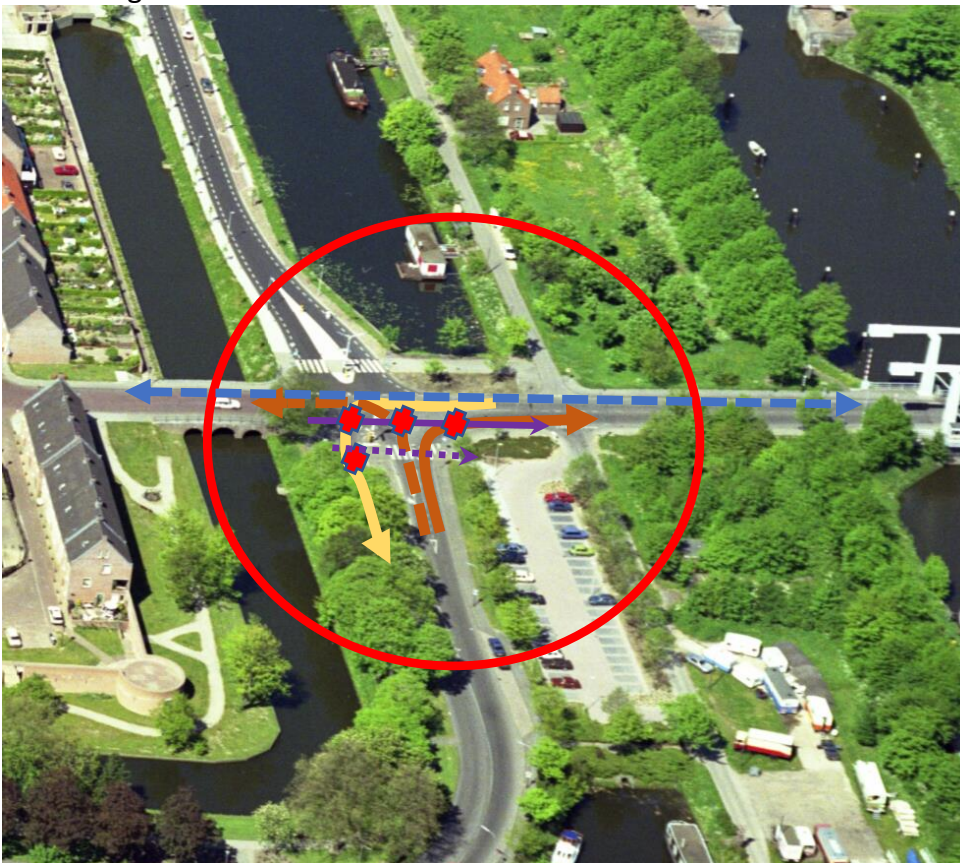
Bijlage: Zienswijze wijziging verkeerssituatie kruispunt Aimé Bonnastraat /Kanaalweg (noord)/Korte Kerkstraat

De situatie van de jaren '70 tot '90

Afbeelding 1



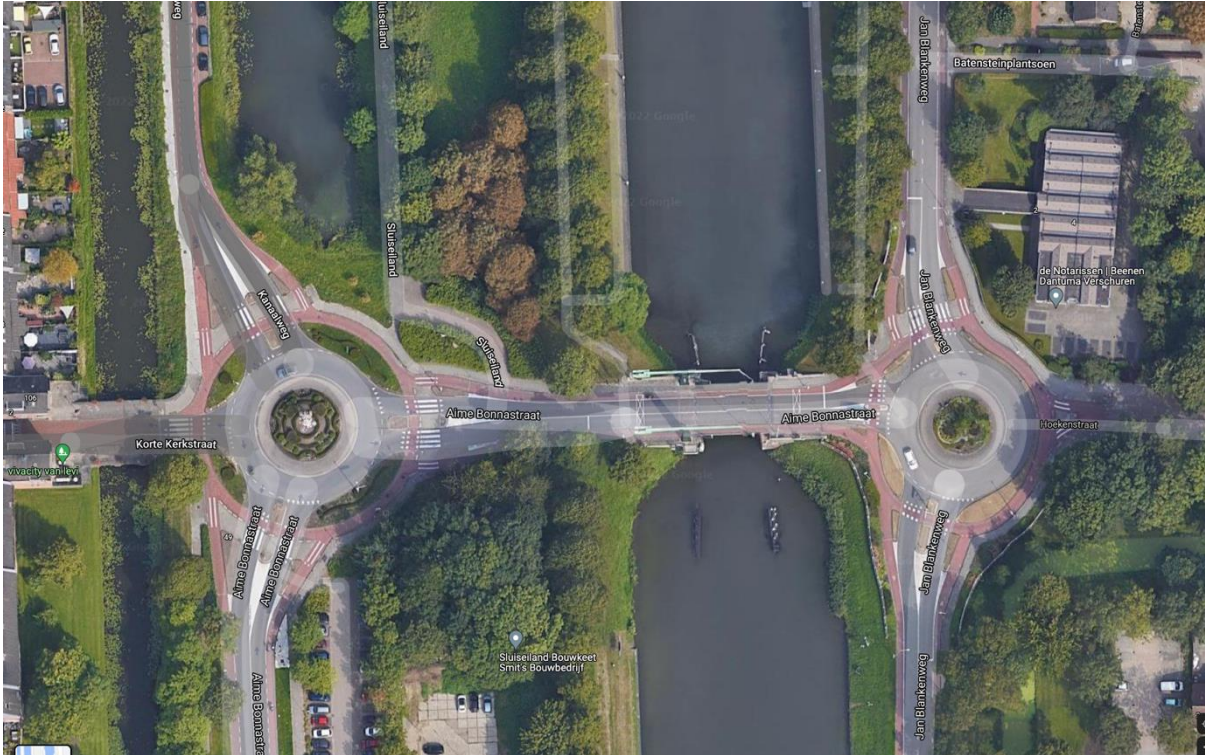
Afbeelding 2



Fietsers kwamen vaak in conflict met het kruisende snelverkeer. Veel ongelukken met vaak ernstig letsel voor de fietsers. Via de blauwe lijn werd het langzaam verkeer afgewikkeld tussen de woonwijk de Hagen en het centrum (winkels / markt / school). De grootste conflicten vonden plaats in de richting centrum > woonwijk De Hagen daar waar de paarse lijn de gele en 2 bruine pijlen kruisen. Daar zaten de conflicten tussen fiets en auto. Waar de paarse onderbroken lijn de gele lijn kruist zat een conflict tussen de voetganger en auto en dit ondanks de daar aanwezige voetgangersoversteekplaats.

Huidige situatie

Afbeelding 3



Het rotonde ontwerp is er gekomen om de fietser duidelijk in de voorrangssituatie te plaatsen. De rotondevorm houdt de snelheid van het snelverkeer laag en op deze twee locaties is de verkeersveiligheid enorm verbeterd; met name voor al het langzaam verkeer.

Door de rotonde vorm wordt de snelheid van het autoverkeer al veelal teruggebracht naar minder dan 30km/u.

Al het langzaam verkeer heeft in alle richtingen voorrang op het gemotoriseerde verkeer.

Huidige rijbaan indeling op de Julianabrug

Afbeelding 4



fietsstrook verhoogd – rijweg – fietsstrook laag – voetpad verhoogd
ca 1,50 – ca 5,33 – ca 0,92 – ca 1,33

De indeling van de rijstroken op de Julianabrug kan niet worden aangepast vanwege de breedte en vormgeving van de huidige stalen brug.

Hierdoor kan het niet anders dan dat de fietsstroken aan beide zijden van de brug blijven en dat de rotondes aan beide zijden van de Julianabrug hierop aansluiten.

Sluiseiland met huidige verkeersoplossing

Afbeelding 5



Geplande wijziging voor westelijke rotonde

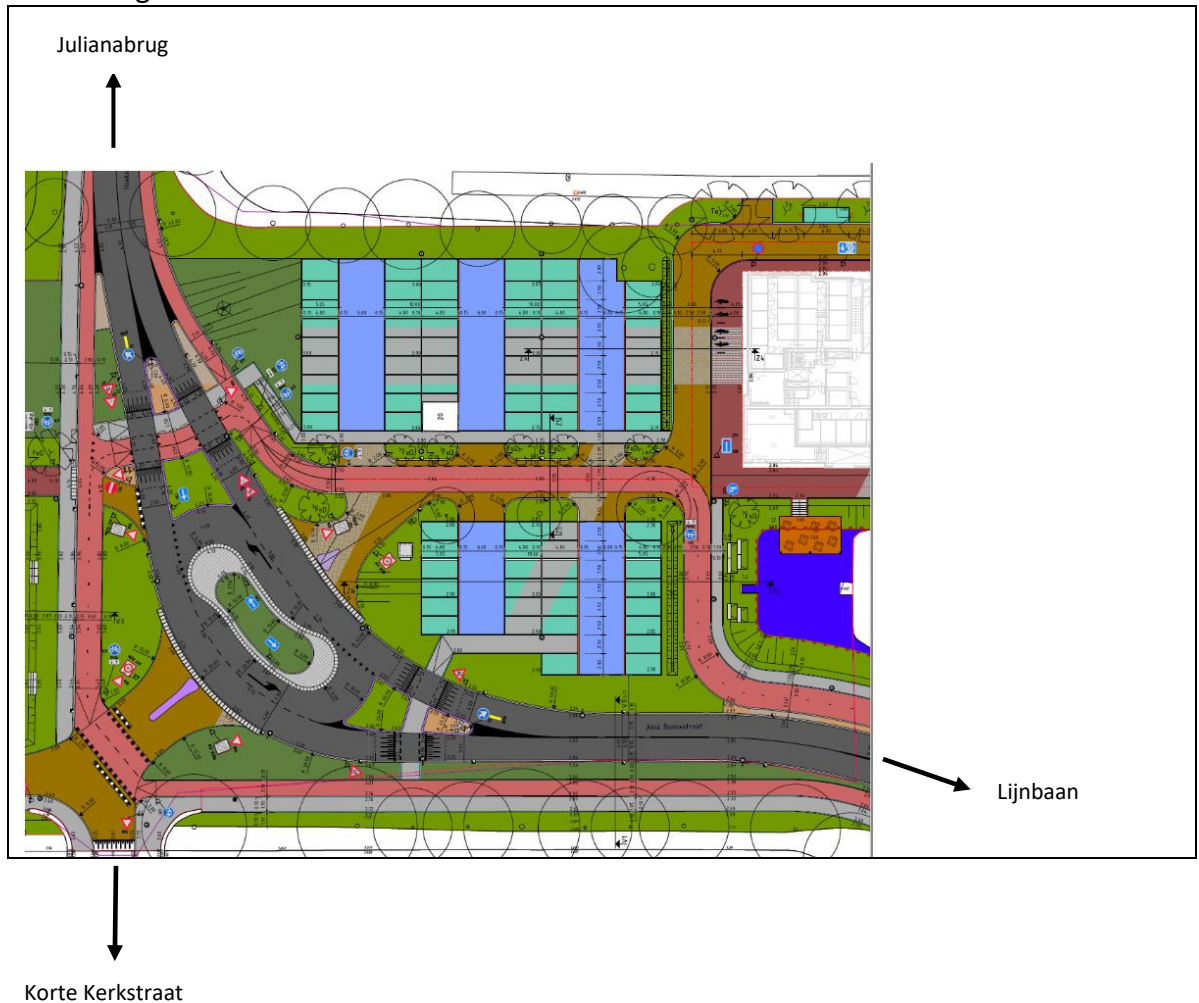
Afbeelding 6



Op bovenstaand ontwerp is door de gemeente een reactie gegeven en is het ontwerp hier en daar aangepast.

Dit aangepaste ontwerp (zie hieronder) wijkt ons inziens niet zoveel af van het originele ontwerp

Afbeelding 7



Opmerkingen op het meest recente ontwerp (hierboven):

(Hieronder zijn de conflictsituaties tussen het langzaam verkeer en het gemotoriseerde verkeer geel gemarkeerd).

1. Op de hoofdverkeersstructuur zullen de snelheden toenemen door veel minder effectieve snelheidsremmers. Huidige situatie: voorrang, boogstralen rotonde en zichtbeperking. Voorstel nieuw ontwerp: alleen drempels.
2. Op deze belangrijke oost-west route zal het langzaam- en snelverkeer alleen maar drukker worden als gevolg van de ontwikkeling van woningbouw aan het Hazelaarplein (4e kwartaal 2022), Hoef en Haag en in de verre toekomst mogelijk de transformatie van het industrieterrein tussen de Stuartweg en het Merwedekanaal.
3. Doordat deze oost-westverbinding een vlottere doorstroming geeft aan het gemotoriseerde verkeer zal deze route ook nog aantrekkelijk worden voor het sluipverkeer, als op de A2 of A27 files gaan ontstaan bij een calamiteit.
4. Het fietsverkeer gaat over een parkeerterrein waarbij de voorrangssituatie voor de fietser verdwijnt en het fietsverkeer te maken krijgt met tegenliggers (auto en fietsers) uit een andere richting. Hier zal de aandacht van de naar een parkeerplaats zoekende automobilist meer gericht zijn op een vrije parkeerplaats dan op de fietser.

5. Het huidige fietsverkeer tussen het centrum van Vianen en de woonwijk de Hagen wordt uit de voorrangssituatie gehaald; de auto heeft nu voorrang op de fietsers.
6. Al het langzaam verkeer (fietsers en voetgangers) tussen de woonwijk de Hagen en het centrum van Vianen moet nu voorrang geven aan het auto- en fietsverkeer van de Kanaalweg en Korte Kerkstraat.
7. Onduidelijke voorrangssituatie Kanaalweg noord/Korte Kerkstraat.
8. De huidige voetgangersoversteekplaatsen m.u.v. de Lijnbaan verdwijnen waardoor het oversteken voor voetgangers zeer gevaarlijk wordt. Temeer omdat de rijsnelheden op de hoofdroute fors zullen toenemen door de vloeiende verkeersstructuur.
9. Fietsers komende uit de Korte Kerkstraat en rijdende in de richting van de woonwijk de Hagen zal mogelijk het autoverkeer uit de Korte Kerkstraat rechts voorbijrijden en bij het fietspad naar links gaan. Hierdoor kunnen er conflicten tussen het langzaam- en snelverkeer ontstaan.
10. Dezelfde gevaarlijke situatie zal zich voor kunnen doen tussen het fietsverkeer en autoverkeer dat van de hoofdroute Aimé Bonnastraat-Hoekenstraat afbuigt in de richting van de Korte Kerkstraat / Kanaalweg.
11. De fietsroute tussen Kanaalweg zuid/Aimé Bonnastraat naar het centrum kan voor de fietser het gevoel geven dat die onlogisch is waardoor mogelijk de autoroute wordt genomen.
12. Voetgangersroute over parkeerterrein is onduidelijk en eindigt op rijweg van de parkeerplaatsen.
13. Het uitzicht van de oversteekplaatsen is onvoldoende. In combinatie met de hogere rijsnelheden en eventueel opgestelde voertuigen bij de linksaf stroken op de Aimé Bonnastraat/Hoekenstraat naar of van de parkeerplaats op het zuidelijke Sluiseiland en naar de Korte Kerkstraat/Kanaalweg noord kan dit tot gevaarlijke situaties leiden voor het langzaam verkeer.
14. Voetgangers hebben bij hun oversteek van de fietspaden geen voorrang meer.
15. Het autoverkeer vanuit het centrum/Kanaalweg noord in de richting van De Hagen/A27 zal bij tijd en wijle kunnen stagneren omdat op de hoofdroute de invoegmogelijkheden, mede als gevolg van de hogere snelheden, geringer zullen zijn. Dit zal zeker het geval zijn als de Julianabrug open- en dicht is geweest.
16. Het autoverkeer dat het parkeerterrein van het zuidelijke Sluiseiland oprijdt en naar een parkeerplaats zoekt kan mogelijk geen aandacht hebben voor het tweerichtingen fietsverkeer bij de zoektocht van een parkeerplaats.
17. Als het autoverkeer van de bewoners vanuit het zuidelijke Sluiseiland ook via het parkeerterrein een ontsluiting heeft op de Aimé Bonnastraat, dan kan dit autoverkeer bij een situatie van een beperkte invoegmogelijkheid ook het fietsverkeer stagneren. Hierbij kunnen dan conflicten ontstaan tussen fiets en auto.
18. Onduidelijk is wat de functie en daarmee het gevolg is van de ontsluiting van het noordelijke gedeelte van het Sluiseiland op de Aimé Bonnastraat en Hoekenstraat. Het tweerichtingen fietsverkeer ter plaatse van de fietsoversteek maakt de situatie aldaar nog wat onduidelijker.
19. Nu in dit ontwerp de voetganger bij een oversteek van de Aimé Bonnastraat c.q. Hoekenstraat geen voorrangspositie krijgt, wordt een oversteek voor ouderen en gehandicapten ernstig bemoeilijkt. Het Sluiseiland met relatief veel appartementen zal zeker ook een oudere doelgroep kennen en wordt voor deze doelgroep de oversteek nu bemoeilijkt.
20. Is er bij dit voorstel ook gekeken naar de verkeersafwikkeling van het autoverkeer in de ochtend- en avondspits en met name voor de richtingen centrum/Kanaalweg noord naar de Hagen/A27 en Sluiseiland zuid naar centrum/A2?
21. De fietsers op de hoofdfietsroute Aimé Bonnastraat-woonwijk De Hagen moeten voorrang gaan geven aan verkeer dat uit de ontsluitingsweg van het zuidelijke Sluiseiland komt.

De gemeente heeft in haar Mobiliteitsvisie 2040 het verkeersbeleid als volgt verwoord en dit staat haaks op het de nu voorgenomen wijziging verkeerssituatie kruispunt Aimé Bonnastraat, Kanaalweg (noord), Korte Kerkstraat:

Afbeelding 8

Kernopgave 2: Leefbaarheid

- Heldere keuzes in de routing van het vrachtverkeer en landbouwverkeer en die routes geschikt maken voor dit verkeer. Met name het weren van vracht- en landbouwverkeer door de kernen zoals Lexmond en Ameide. Dit kan door bijvoorbeeld nieuwe routes aan te leggen of door beperking van de huidige routes door de kernen (met daarbij aanvullende maatregelen voor lokale bedrijven).
- Vergroten van de ruimte voor fietsers en voetgangers in de binnensteden door het beperken van het autobedrijf (autoluwe binnensteden).
- Verbeteren van de oversteekbaarheid van de ontsluitingswegen, vooral in de kernen. Voorbeelden zijn de gebiedsontsluitingswegen in Vianen en Leerdam.
- Vermindering van (de overlast van) snelheidsovertreders, met name in het buitengebied (60 km/h gebieden met veel lange stukken rechte weg).
- Vermindering van (de overlast van) sluipverkeer in de kernen.
- Aandacht voor een toegankelijke inrichting van de openbare ruimte voor kinderen, ouderen en minder validen.
- Fietsverkeer draagt bij aan de levendigheid en de sociale controle van de omgeving. Daarnaast is het een geschikte manier om het toeristische landschap te verkennen.
- Het autoluwer maken van de binnensteden met als alternatief de fiets en het OV

Visie Leefbaarheid

De gemeente Vijfheerenlanden zet in op:

- Het verminderen van overlast veroorzaakt door vrachtverkeer en landbouwverkeer
- Het autoluwer maken van binnensteden met als alternatief de fiets en het OV
- Het verminderen van overlast veroorzaakt door autoverkeer

Afbeelding 9

Kernopgave 3: Verkeersveiligheid

- Het aanbieden van een heldere en veilige verkeersstructuur conform de eisen van Duurzaam Veilig Verkeer (DVV) (een al in de jaren 90 gestart initiatief van Rijk, provincies, gemeenten en waterschappen om de verkeersveiligheid van het wegverkeer te vergroten). In een aantal kernen in de gemeente is op dit vlak verbetering mogelijk.
- Verbeteren van de verkeersveiligheid in de schoolomgevingen en schoolroutes, onder andere door het aanbrengen van schoolzones en verkeerseducatie en -voorlichting.
- Verbetering van de verkeersveiligheid op locaties waar veel langzaam verkeer (fiets en voetganger) en gemotoriseerd verkeer elkaar kruisen.

Visie Verkeersveiligheid:

De gemeente Vijfheerenlanden zet in op een veilige verkeersstructuur conform de eisen van Duurzaam Veilig Verkeer en een veilige omgeving voor voetgangers en fietsers