

Waterschap Rivierenland

Namens de provincie Zuid-Holland en de
gemeente Giessenlanden

Nut en noodzaak fietspad Vlietskade

Omdat we ons verplaatsen



adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**

Waterschap Rivierenland

Namens de provincie Zuid-Holland en de gemeente Giessenlanden

Nut en noodzaak fietspad Vlietskade

Datum
Kenmerk
Eerste versie

16 augustus 2011
WRL003/Lhm/0010
13 juli 2011

Documentatiepagina

Opdrachtgever(s)	Waterschap Rivierenland Namens de provincie Zuid-Holland en de gemeente Giessenlanden
Titel rapport	Nut en noodzaak fietspad Vlietskade
Kenmerk	WRL003/Lhm/0010
Datum publicatie	16 augustus 2011
Projectteam opdrachtgever(s)	de heren Heurter en Krouwel
Projectteam Goudappel Coffeng	de heren M.J. van Lieshout, E.H. Oerlemans en N.C.L. Juffermans
Projectomschrijving	
Trefwoorden	

Inhoud	Pagina	
1	Inleiding	1
2	Plaats fietsverbinding in het netwerk	3
2.1	Regionale fietsroutes	3
2.2	Woon-werk en woon-school	4
2.3	Recreatief	5
2.4	Alternatieve fietsverbindingen	6
3	Verkeerssituatie Vlietskade	8
3.1	Beoordeling weginrichting	8
3.2	Snelheidsanalyse	12
3.3	Verkeersveiligheid	13
3.4	Toekomstsituatie	16
4	Nut en noodzaak fietsverbinding Vlietskade	19
5	Bronvermelding	21
	Bijlage	
1	Cijfers verkeersongevallen	

1

Inleiding

Het Waterschap Rivierenland heeft, namens de gemeente Giessenlanden en de provincie Zuid-Holland, Goudappel Coffeng BV gevraagd nader onderzoek te verrichten naar het nut en de noodzaak van een geplande fietsverbinding parallel aan de Vlietskade en via de Parallelweg, tussen Arkel en Gorinchem. Het gaat hier om fietsverbinding f277. In dit rapport ligt de nadruk op het gedeelte via de Vlietskade (verbinding f277.02). Figuur 1.1 geeft een beeld van de situatie ter plaatse.



Figuur 1.1: Situatie rond fietsverbinding Vlietskade (bron: Google)

Om het nut en de noodzaak van de fietsverbinding tussen Gorinchem en Arkel te onderzoeken, wordt in dit rapport nader ingegaan op de volgende aspecten:

- de ligging in het netwerk;
- de verkeerssituatie op de Vlietskade.

Hierna worden deze onderwerpen in deze volgorde behandeld, gevolgd door de conclusies ten aanzien van het nut en de noodzaak van de fietsverbinding via de Vlietskade.

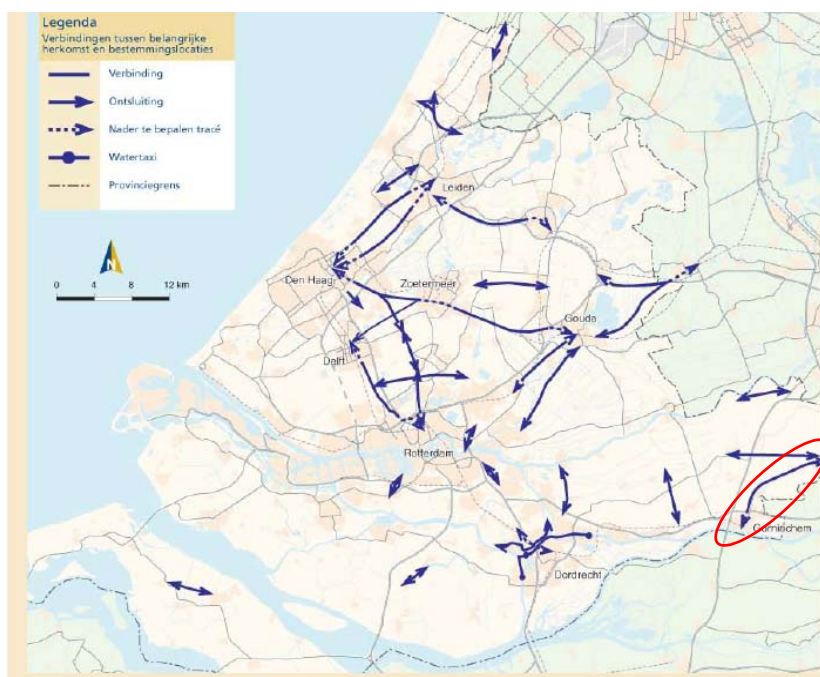
2

Plaats fietsverbinding in het netwerk

De routing van het fietsverkeer in de omgeving van de Vlietskade is enerzijds te beschouwen vanuit de woon-werk- en woon-schoolverplaatsingen en anderzijds vanuit het recreatieve fietsverkeer. In dit hoofdstuk is deze tweedeling ook gemaakt.

2.1 Regionale fietsroutes

In het provinciale fietsplan is de fietsverbinding tussen Gorinchem en Leerdam aangeduid als de te realiseren 'verbinding' (figuur 2.1), via de (te realiseren) fietspaden f277 en f249.



Figuur 2.1: Rood omcirkeld verbinding f277 in fietsplan 2008 (bron: provincie Zuid-Holland, 2008)

Dit rapport handelt over fietsverbinding f277. Het andere gedeelte van de fietsverbinding tussen Leerdam en Gorinchem (verbinding f249) is reeds gedeeltelijk in aanleg. Met de realisatie van verbinding f277 is reeds rekening gehouden in de bestemmingsplannen van de gemeente Gorinchem. Het gaat hierbij om de bestemmingsplannen voor Gorinchem-Noord en het buitengebied van Gorinchem. Het resterende deel van f277 valt onder de bevoegdheid van de gemeente Giessenlanden, het bestemmingsplan voor dit gedeelte is in ontwerp.

2.2 Woon-werk en woon-school

In januari 2008 heeft bureau Via, in opdracht van het Waterschap Rivierenland, onderzoek gedaan naar de fietsroutes van schoolgaande kinderen en knelpunten die zij daarbij tegenkomen. In dat onderzoek heeft men aan scholieren gevraagd hun route digitaal in te tekenen en knelpunten aan te geven die zij als gevaarlijk ervaren.

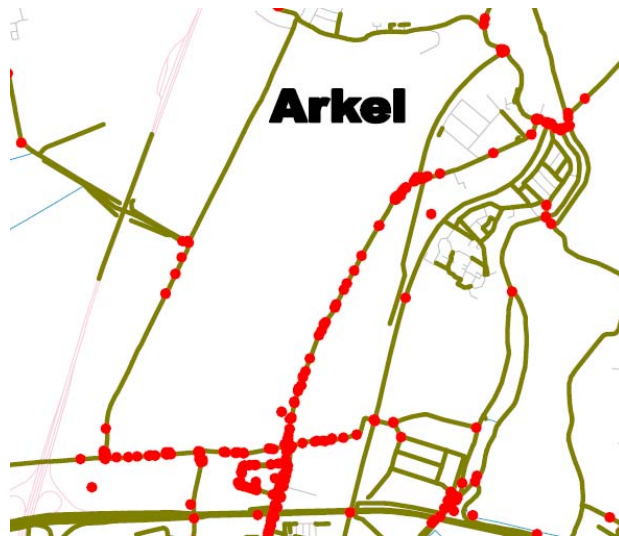
Figuur 2.2 geeft de belangrijke fietsroutes weer in de omgeving van Gorinchem en Arkel. Te zien is dat de Vlietskade een van de belangrijkste fietsroutes voor scholieren vormt in de regio. De Vlietskade sluit direct aan op de Grote Haarsekade richting het centrum van Gorinchem en de scholen CSG Oudehoven, Gomarus Scholengemeenschap en Da Vinci (MBO).



Figuur 2.2: In rood omcirkeld verbinding Vlietskade, de dikte van de lijnen correspondeert met het aantal scholieren dat van de route gebruik maakt (bron: Via, 2008)

Op de vraag welke gedeelten van de route de scholieren ervaren als gevaarlijk, wordt vaak gewezen op de Vlietskade (zie ook figuur 2.3). Motivatie voor deze keuze is dat volgens de scholieren auto's hard rijden en dat een goede fietsvoorziening niet aanwezig is. Daarnaast antwoorden scholieren dat ze vaak met meerdere personen fietsen

vanwege de langere afstanden naar school. Voor het fietsen in groepjes is op de Vlietskade echter weinig ruimte.



Figuur 2.3: Knelpunten weergegeven op de Vlietskade (bron: Via, 2008)

2.3 Recreatief

Figuur 2.4 geeft een beeld van de recreatieve routes in de regio. Hieruit blijkt dat het recreatieve fietsknooppuntennetwerk in de Alblasserwaard het Kerkeind benut als recreatieve verbinding tussen Arkel en Gorinchem. Rondom de Vlietskade blijken weinig recreatieve functies te liggen. Daarmee is de verwachting dat het aantal recreatieve fietsers op de Vlietskade niet hoger zal zijn dan op een gemiddelde fietsverbinding in de Alblasserwaard. Het gebruik van de Vlietskade door recreatieve fietsers is echter niet uit te sluiten (bijvoorbeeld door recreatieve fietsers die geen gebruik maken van een voorgeschreven route), het aantal recreatieve fietsers zal echter beperkt zijn.

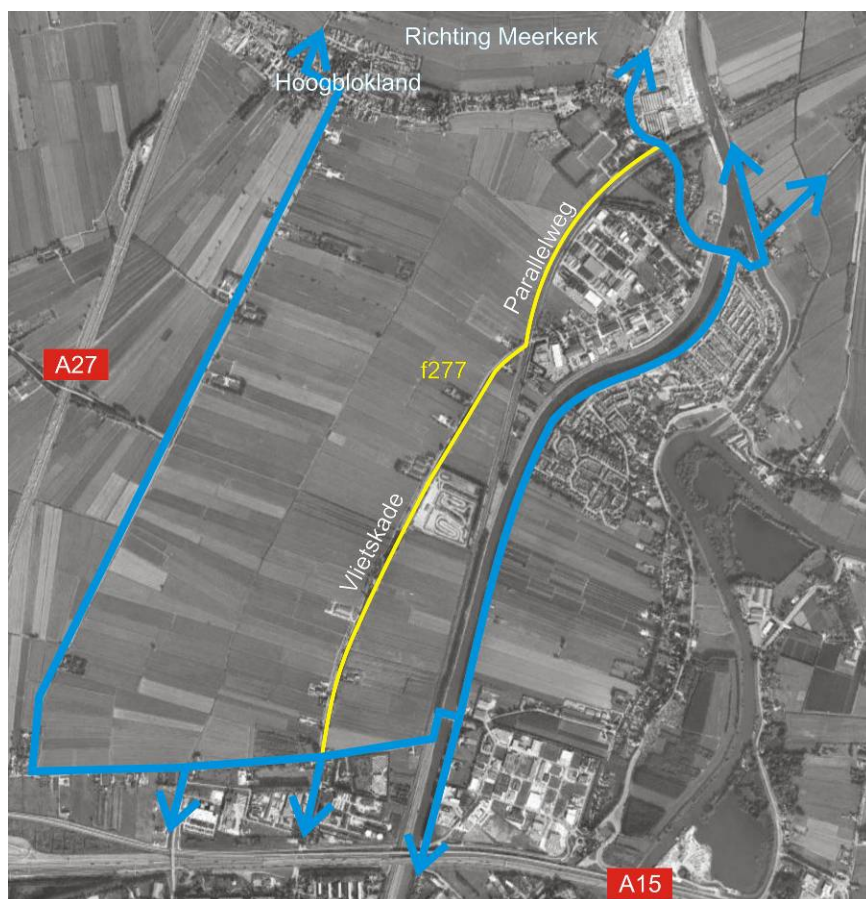
Daarmee zal ook het effect van een comfortverbetering van de situatie voor de fietser op de Vlietskade voor het recreatieve fietsverkeer beperkt zijn. Een comfortverbetering op de Vlietskade kan echter wel recreatieve fietsers aantrekken, bijvoorbeeld recreatieve fietsers die nu via een andere route rijden in verband met de situatie op de Vlietskade.



Figuur 2.4: Fietsknooppuntennetwerk rond de Vlietskade (bron: fietsenin zuidholland.nl)

2.4 Alternatieve fietsverbindingen

Enkele parallelle verbindingen aan de Vlietskade vormen alternatieve fietsverbindingen tussen de plaatsen in de omgeving en de scholengemeenschappen aan de Haarweg. Deze routes zijn weergegeven in figuur 2.5. Uit het schoolroute-onderzoek van Via (paragraaf 2.2) blijkt dat deze routes wel gebruikt worden, maar in mindere mate dan de fietsroute via de Vlietskade. Dat de alternatieve fietsroutes voorzien zijn van (gedeeltelijk) vrijliggende fietsvoorzieningen en soms een kortere verbinding vormen, is blijkbaar niet voldoende om fietsers over te halen deze alternatieve routes te gebruiken. Het samen fietsen met medeleerlingen (geconstateerd in het schoolroute-onderzoek) en de logische aansluiting van de Vlietskade op de schoollocaties zijn naar verwachting belangrijke redenen voor de meeste fietsers tussen Hoogblokland/Arkel en de Haarweg om voor de route via de Vlietskade te kiezen.



Figuur 2.5: Alternatieve fietsroutes voor de fietsverbinding via de Vlietskade

3

Verkeerssituatie Vlietskade

De verkeerssituatie op de Vlietskade is beoordeeld aan de hand van de hiernavolgende aspecten:

- beoordeling weginrichting;
- snelheidsanalyse;
- verkeersveiligheidsanalyse;
- toekomstsituatie.

3.1 Beoordeling weginrichting

Figuur 3.1 geeft een impressie van het wegbeeld op de Vlietskade.



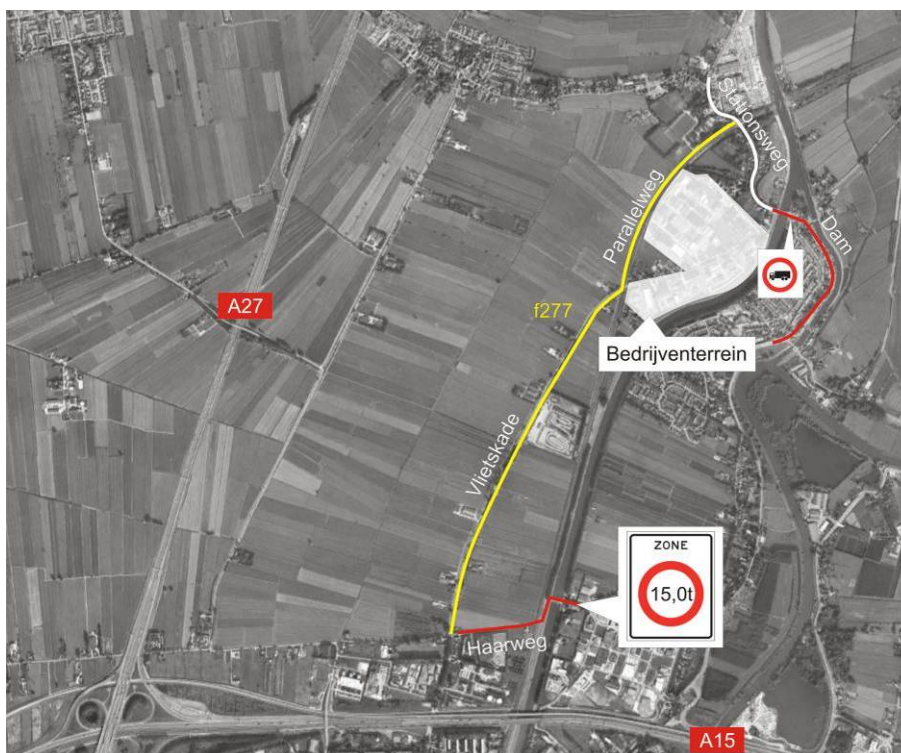
Figuur 3.1: Wegbeeld Vlietskade (bron: cyclomedia)

De Vlietskade is tussen de Haarweg (noordzijde Gorinchem) en de komgrens van Arkel gecategoriseerd als 60 km/h-zone (erftoegangsweg buiten de bebouwde kom) conform de wegcategorisering van Duurzaam Veilig. Aan de hand van de vijf principes van Duurzaam Veilig wordt de wegsituatie beoordeeld: de functionaliteit, homogeniteit, herkenbaarheid, vergevingsgezindheid en statusonderkenning.

Functionaliteit

De Vlietskade vervult een ontsluitende functie voor een motorcrossterrein, een manege, een tuincentrum en enkele aan de weg gelegen agrarische bedrijven. Daarnaast zijn aan de zuidzijde (noordkant van Gorinchem) twee middelbare scholen en een MBO gevestigd (zie figuur 1.1 en paragraaf 2.2). Aan deze zijde kruist de Vlietskade de Haarweg, waar in oostelijke richting geen voertuigen zwaarder dan 15 ton zijn toegestaan.

Aan de noordzijde vormt de Vlietskade een verbinding met Arkel en komt uit op een bedrijventerrein (figuur 3.2). Van belang is hierbij dat het vrachtverkeer tussen de A27 en het bedrijventerrein moet rijden via de afslag Noordeloos, de Bazeldijk en de Stationsweg. Een alternatief is de route via de Vlietskade en de Haarweg (met gewichtsbepijking) naar de afslag Arkel op de A15, om het vrachtwagenverbod op de Dam in Arkel te omzeilen. De laatste route is korter, maar de infrastructuur is er niet op ontworpen om dit verkeer te faciliteren.



Figuur 3.2: Routebeperkingen rond de Vlietskade

Uit tellingen van het waterschap over de periode 26 november tot 10 december 2007 blijkt dat op een gemiddelde werkdag circa 3.300 motorvoertuigen per etmaal passeren (tabel 3.1). Het aandeel vrachtverkeer is met 7% gering.

Gemiddelde werkdag	Lichte voertuigen	Middeleware voertuigen	Zware voertuigen	Overig	Totaal motorvoertuigen	(brom-) fietsers	Totaal weggebruikers
Etmaal (aantal)	3.034	225	45	220	3.524	466	3.990
Aandeel van totaal aantal motorvoertuigen	86%	6%	1%	6%	100%	-	-
Intensiteiten ochtendspits (7-9)	387	33	8	59	487	189	676
Intensiteiten avondspits (16-18)	571	40	6	36	653	32	685

Tabel 3.1: Uitkomst tellingen Waterschap 26 november tot 10 december 2007
(bron: Waterschap Rivierenland)

In het drukste ochtendspitsuur passeren circa 250 motorvoertuigen. Dat komt overeen met de passage van een motorvoertuig (gemiddeld) elke 15 sec. In dezelfde periode passeren op de Vlietskade circa 150 (brom)fietsers. Gezien de meetperiode (winter) kan hier worden gesproken van een minimumaantal fietsers (in andere seizoenen is het fietsgebruik hoger). Ondanks deze periode is het aantal fietsers wel hoog, wat aantoont dat deze verbinding een belangrijke fietsverbinding is.

Het aantal (brom)fietsers in de spits toont het belang van de Vlietskade aan als verbinding voor regelmatige (woon-werk- en woon-school)verplaatsingen (zie ook paragraaf 2.2). Het is voor veel fietsers vanuit Arkel de kortste verbinding in vergelijking met de alternatieve parallelle routes, die wel een fietspad bevatten, en scholieren benutten deze route om samen te fietsen. Daaruit valt op te maken dat de Vlietskade blijkbaar voorziet in een benodigde verbinding voor het fietsverkeer. Het stimuleren van het fietsverkeer om andere parallelle routes te nemen, zal daarom nauwelijks effect hebben. De aanwezigheid van fietsers op de Vlietskade zal daarom als een gegeven moeten worden beschouwd dat moeilijk te beïnvloeden is.

De ontwerpwijzer fietsverkeer van het CROW adviseert voor erftoegangswegen buiten de bebouwde kom met een 60 km/h-regime (zoals de Vlietskade) een fietspad aan te leggen indien de intensiteiten van het gemotoriseerde verkeer groter zijn dan 3.000 motorvoertuigen per etmaal, ongeacht de status van de fietsroute in het netwerk (CROW, 2006, p.122).

Homogeniteit

‘Het homogeniteitsprincipe stelt dat, daar waar verkeersdeelnemers/voertuigen met grote massaverschillen van dezelfde verkeersruimte gebruik maken, de snelheden zo laag moeten zijn dat een ongeval voor de meest kwetsbare verkeersdeelnemers vervoerswijzen zonder ernstig letsel afloopt. Idealiter wordt dit bereikt door deze lage snelheden af te dwingen met de inrichting van de weg, en niet te laten afhangen van de individuele keuzen van weggebruikers. Op plaatsen waar het verkeer zich met hoge snelheden verplaatst, moeten verschillende soorten weggebruikers, en weggebruikers met een verschillende rijrichting zo veel mogelijk van elkaar worden gescheiden en door hun voertuig worden beschermd. Zo worden conflicten die tot ernstig letsel kunnen leiden, onmogelijk gemaakt.’ (SWOV, 2010)

Vooropgesteld wordt dat bij wegen waarbij conflicten kunnen optreden tussen auto's en onbeschermd verkeersdeelnemers een maximale snelheid gewenst is van 30 km/h (tabel 3.2). De snelheid is laag, zodat bij een eventueel conflict de kans op ernstig letsel klein is. Het huidige snelheidsregime op de Vlietskade past echter niet bij dit uitgangspunt.

Wegtypen in combinatie met toegestane verkeersdeelnemers	Veilige snelheid (km/uur)
Wegen met mogelijke conflicten tussen auto's en onbeschermd verkeersdeelnemers	30
Kruisingen met mogelijke dwarsconflicten tussen auto's	50
Wegen met mogelijke frontale conflicten tussen auto's	70
Wegen waarbij frontale of zijdelingse conflicten met andere verkeersdeelnemers onmogelijk zijn	≥100

Tabel 3.2: Gewenste veilige snelheden (bron: SWOV, 2005)

Vanuit het homogeniteitsprincipe van Duurzaam Veilig is het een goede oplossing om de verkeersdeelnemers te scheiden op de Vlietskade door de aanleg van een vrijliggend fietspad.

Herkenbaarheid

De vormgeving van de weg komt overeen met de essentiële herkenbare kenmerken (EHK) voor een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom en is daardoor goed herkenbaar. De weg is niet verlicht (de aanwezigheid van verlichting is echter geen herkenbaarheids criterium).

Vergevingsgezindheid

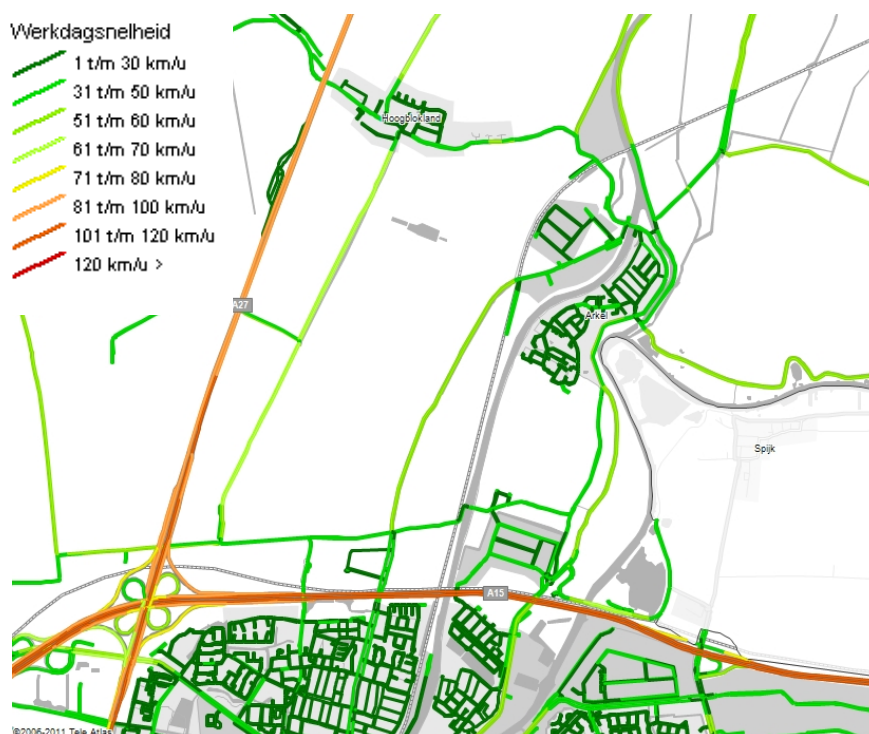
Een vergevingsgezinde weg voorkomt dat (inschattings)fouten van weggebruikers direct tot een (ernstig) ongeval leiden. De vergevingsgezindheid van de Vlietskade is zeer beperkt (dit blijkt ook uit het type ongevallen, zie paragraaf 3.3). Er zijn veel obstakels (dicht) langs de weg aanwezig en de berm is niet (half)verhard.

Statusonderkenning

De mate van statusonderkenning geeft aan in hoeverre de weggebruiker de situatie op de weg juist inschat en de juiste beslissingen neemt. De herkenbaarheid van de Vlietskade is in orde en daarmee mag verwacht worden dat bij weggebruikers bekend is dat men op een erftoegangsweg rijdt en het gedrag daarop aanpast. Het ongevallebeeld (paragraaf 3.3) laat echter zien dat het maar beperkt lukt de boodschap over te brengen.

3.2 Snelheidsanalyse

Met behulp van het programma ViaStat zijn inzichten over de (werkelijk gereden) snelheden verzameld. Deze zijn voor de regio weergegeven in figuur 3.3. De gereden snelheid, inclusief de maximale waarden, blijkt zowel op werkdagen als op weekenddagen onder de maximumsnelheid te liggen (circa 55 km/h). Onbekend is de meetperiode en de omvang van de steekproef.

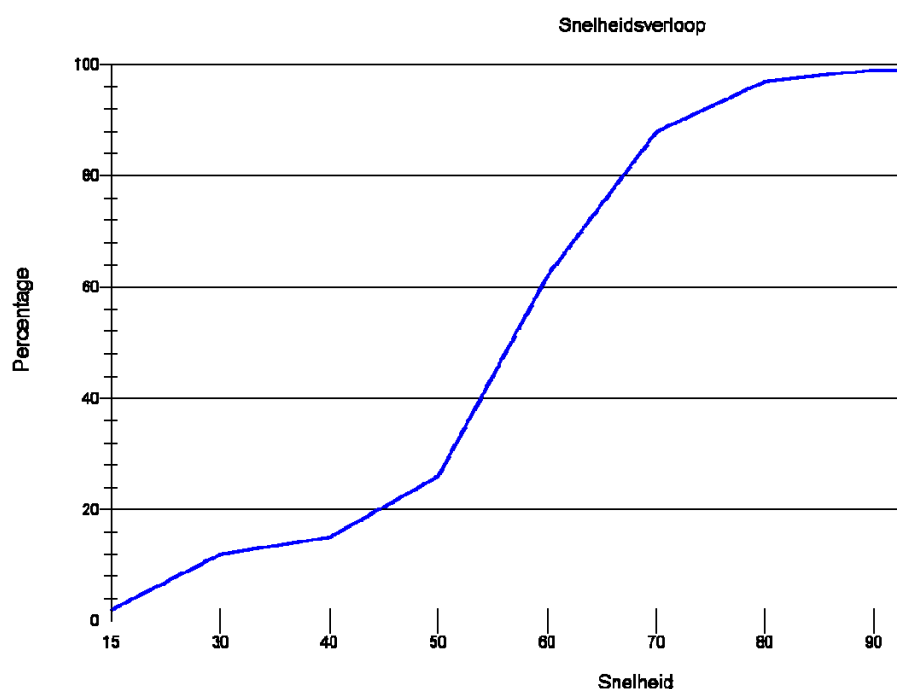


Figuur 3.3: Snelheden op de Vlietskade (omcirkeld) op werkdagen (bron: ViaStat)

Tellingen uitgevoerd door het Waterschap Rivierenland (26 november tot 10 december 2007) laten een ander beeld zien. In dit onderzoek ligt de gemiddelde snelheid rond de maximumsnelheid, maar zijn ook forse maximale waarden gemeten. Tabel 3.3 en figuur 3.4 geven een overzicht.

	0-15% van de steekproef	0-50% van de steekproef	0-85% van de steekproef	0-90% van de steekproef
snelheid niet hoger dan	40 km/h	57 km/h	69 km/h	72 km/h

Tabel 3.3: Snelheden op Vlietskade (bron: metingen waterschap)



Figuur 3.4: Cumulatieve verdeling snelheden op Vlietskade (bron: metingen waterschap)

De beide bronnen geven geen eenduidig beeld. Gezien de grootte en de bekendheid van de steekproef van het onderzoek van het Waterschap Rivierenland worden die snelheidsgegevens betrouwbaarder geacht. Deze tonen aan dat in de praktijk een groot deel van de weggebruikers de maximumsnelheid (fors) overschrijdt. Dit wordt bevestigd door het onderzoek van VIA (paragraaf 2.2), waarin scholieren aangeven te ervaren dat er hard wordt gereden op de Vlietskade.

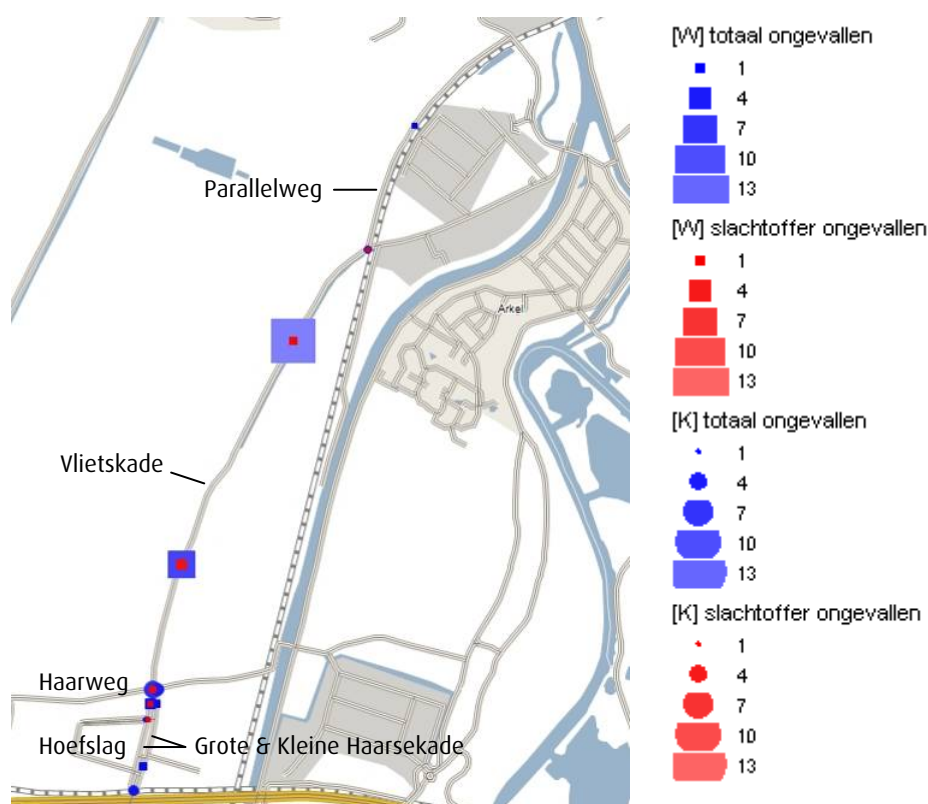
3.3 Verkeersveiligheid

Voor het inventariseren van de verkeersveiligheidssituatie is gebruik gemaakt van geregistreerde ongevalgegevens via ViaStat. De subjectieve (gevoelsmatige) verkeersonveiligheid is verwerkt in de beoordeling van de weginrichting en paragraaf 2.2.

Voor het inventariseren van de verkeersveiligheidssituatie is gebruik gemaakt van geregistreerde ongevalgegevens via ViaStat. Tabel 3.4 en de figuren 3.5 en 3.6 geven inzicht in de ongevallen op de fietsroute Gorinchem - Arkel. Het betreft alle ongevallen op het gedeelte tussen de A15 bij Gorinchem en de Stationsweg in Arkel (het traject van de fietsverbinding) over de periode 2000-2009. Daarbij zijn de volgende termen gebruikt:

- totaal ongevallen = slachtofferongevallen + ongevallen met geen of materiële schade;
- slachtofferongevallen = ernstig ongeval + ongeval met overig gewonden;
- ernstige ongevallen = ongevallen ziekenhuisopname(n) of dode(n).

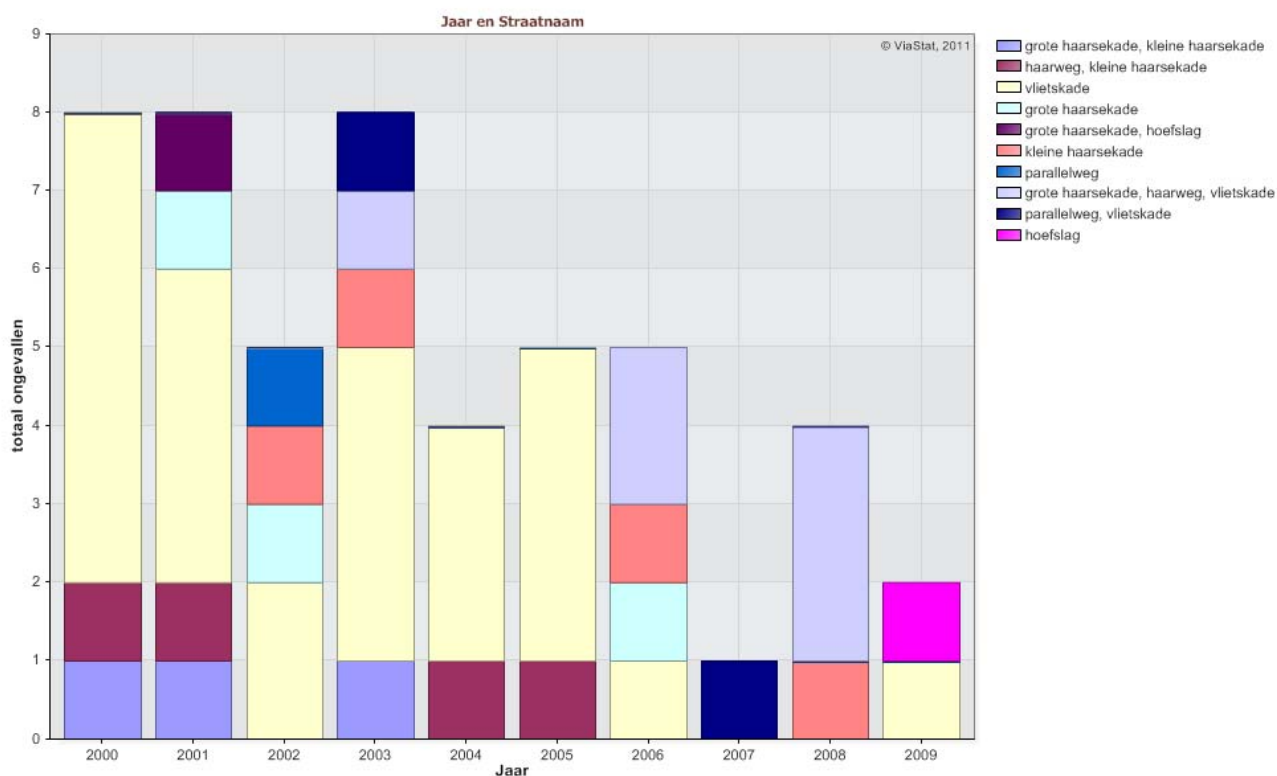
Bij een *slachtofferongeval* kunnen meerdere *slachtoffers* betrokken zijn.



Figuur 3.5: Ongevallen A15 - Stationsweg Arkel 2000-2009, met onderscheid in wegvakongevallen [W] en kruispuntongevallen [K] (bron: ViaStat)

straatnaam/kruispunt	plaats ongeval	totaal ongevallen	slachtoffer ongevallen	ernstige ongevallen
Grote Haarsekade	wegvak	3	1	0
Grote Haarsekade, Haarweg, Vlietskade	kruispunt	6	2	1
Grote Haarsekade, Hoefslag	kruispunt	1	1	1
Grote Haarsekade, Kleine Haarsekade	kruispunt	3	0	0
Haarweg, Kleine Haarsekade	kruispunt	4	0	0
Hoefslag	kruispunt	1	0	0
Kleine Haarsekade	wegvak	4	0	0
Parallelweg	wegvak	1	0	0
Parallelweg, Vlietskade	kruispunt	2	1	1
Vlietskade	wegvak	25	5	2
totaal		50	10	5

Tabel 3.4: Ongevallen A15 - Stationsweg Arkel 2000-2009 (bron: ViaStat). Onder de hier vermelde ernstige ongevallen zijn geen dodelijke ongevallen



Figuur 3.6: Ongevallen A15 - Stationsweg Arkel 2000-2009 (bron: ViaStat)

Uit de figuren en tabel blijkt dat het grootste aantal van de ongevallen op dit gedeelte van de route zich voordoet op de Vlietskade. Van alle ongevallen op de Vlietskade deden zich er 19 voor (waarvan vier met ziekenhuisslachtoffers) in de periode 2000 tot en met 2004. Over de periode 2005-2009 vond zes keer een ongeval plaats op de Vlietskade (waarvan één met ziekenhuisslachtoffers). Bij alle ongevallen in de periode 2000-2009 op de Vlietskade was vier keer een (brom)fietser betrokken, bij drie van die ongevallen viel een ziekenhuisslachtoffer. Het ongevallenbeeld toont een gelijke verdeling over de dag, met een hoger aantal ongevallen in de ochtend- en avondspits.

Bijlage 1 geeft inzicht in de aard en hoofdtoedracht van de ongevallen op de Vlietskade over de periode 2000-2009. Daarbij is ook een overzicht opgenomen van de vervoerswijzen die per type ongeval betrokken waren.

In 2010¹ vonden in hetzelfde gebied als in figuur 3.5 twee ongevallen plaats:

- op het kruispunt Grote Haarsekade - Kleine Haarsekade (personenauto/bromfiets);
- op de Vlietskade zelf (twee personenauto's).

Op basis van de objectieve ongevallengegevens kan geconcludeerd kan worden dat het grootste deel van de ongevallen flankongevallen of botsingen met voorwerpen betreft. Verder valt op dat het grootste deel van de ongevallen ontstaat door onvoldoende of teveel rechts rijden. Beide aspecten duiden er op dat weggebruikers de (beperkte) wegbreedte op de Vlietskade niet goed inschatten.

Paragraaf 2.2 geeft aan dat het grootste deel van de fietsers die (frequent) gebruik maken van de Vlietskade (middelbare) scholieren zijn. Dit is een kwetsbare groep verkeersdeelnemers. Fietsers in de leeftijdscategorie 12 t/m 17 jaar en 60+ zijn het vaakst bij ongevallen met fietsers betrokken (SWOV 2009). In de categorie 12- t/m 17-jarigen vallen vooral ziekenhuisslachtoffers. Deze leeftijdsgroep vormt een risicogroep, omdat zij vaak alleen aangewezen zijn op de fiets, in groepen rijden en nog maar beperkt verkeerservaring hebben.

3.4 Toekomstsituatie

In de toekomstsituatie worden diverse ontwikkelingen in de omgeving van de Vlietskade verwacht, waarvan de belangrijkste de realisatie van bedrijventerrein 'Groote Haar' is, onderdeel van het plan 'Gorinchem-Noord'. De ligging van dit gebied is weergegeven in figuur 3.7.

¹ Deze rapportage is grotendeels opgesteld voordat de gegevens over 2010 beschikbaar waren. Vandaar dat ervoor gekozen is om 2010 alleen op deze manier in het eindrapport op te nemen.



Figuur 3.7: Infrastructurele wijzigingen rond Vlietskade

De hoofdontsluiting van het bedrijventerrein Groote Haar is in het bestemmingsplan voorzien via een aansluiting op de A27 (gemeente Gorinchem, 2010). Er is een aansluiting op de (verlegde) Haarweg voorzien, maar dit betreft slechts een calamiteitenroute. Ook op de Hoogbloklandseweg zullen twee knips worden gerealiseerd. Al het verkeer van en naar de Groote Haar zal daarom in principe gebruik moeten maken van de Hoogbloklandseweg en de aansluiting op de A27.

Voordat het gehele bedrijventerrein is gerealiseerd, is een tijdelijke aansluiting op de A27 voorzien. Ook in die situatie zal geen ontsluiting worden gerealiseerd richting de Haarweg en de Hoogbloklandseweg.

Het gebruik van de Vlietskade zal door de ontwikkeling van het bedrijventerrein naar verwachting niet toenemen. Wel wordt in het bestemmingsplan van Gorinchem-Noord een verschuiving van het verkeer tussen Arkel en Gorinchem verwacht van de Dam/het Kerkeind richting de Vlietskade.

Het verkeersmodel van Goudappel Coffeng komt met de ontwikkelingen in de nabije omgeving tot een prognose van de verkeersdruk op het wegennet. Daarbij baseert het model zich op de spreiding van functies en woningen over de omgeving, wat leidt tot een prognose van de verplaatsingen en de spreiding daarvan over het wegennet. Daarbij is de prognose dat in 2020 circa 5.000 motorvoertuigen per etmaal over de Vlietskade

rijden (een groei van circa 40%). Hierbij is rekening gehouden met de volgende ontwikkelingen in de omgeving, waarvan niet in alle gevallen zeker is dat deze ook gerealiseerd zullen worden:

- bedrijventerrein Groote Haar (37 ha, met slechts een ontsluiting richting de A27);
- bedrijventerrein Oost 2 (31,5 ha);
- woonwijk Hoogdalem (1.400 woningen);
- woonwijk ten zuiden van Arkel (130 woningen, tussen Kerkeind en kanaal).

Vanwege de onzekerheid van de realisatie van enkele van deze ontwikkelingen, moet de voorspelde verkeersdruk op de Vlietskade als een maximumscenario worden beschouwd. Deze voorspelling betekent echter wel dat de huidige verkeersdruk met bijna de helft kan toenemen.

Nut en noodzaak fietsverbinding Vlietskade

Alle genoemde aspecten worden in dit hoofdstuk geanalyseerd om het nut en de noodzaak van de fietsverbinding via de Vlietskade te beoordelen. Dit wordt gedaan in de volgorde van de onderzochte aspecten.

Regionaal netwerk

De fietsverbinding vormt samen met de verbinding Arkel - Leerdam de verbinding Gorinchem - Leerdam, die op provinciaal niveau in aanmerking komt voor (kwaliteits)verbetering. In de ruimtelijke plannen rond de Vlietskade is al rekening gehouden met een verbinding.

Woon-werk-/schoolverkeer

Uit onderzoek (VIA, 2008) blijkt dat de Vlietskade een belangrijke schakel vormt in dagelijkse woon-schoolverplaatsingen van (middelbare) scholieren. Daarbij wordt opgemerkt dat de Vlietskade als onveilig wordt ervaren, onder meer doordat er te hard wordt gereden. De tellingen die in 2007 op de Vlietskade zijn gehouden, laten zien dat de Vlietskade voorziet in een benodigde verbinding voor –voornamelijk- de scholieren in de omgeving.

Recreatief fietsverkeer

De Vlietskade vormt geen onderdeel van het recreatieve fietsknooppuntennetwerk en het aantal recreatieve functies in de omgeving is gering. Naar verwachting is het aantal recreatieve fietsers via de Vlietskade beperkt.

Weginrichting

De Vlietskade is gecategoriseerd als een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom, met een snelheidsregime van 60 km/h ten behoeve van de herkenbaarheid van het type weg. De weg scoort volgens de principes van Duurzaam Veilig goed op het gebied van herkenbaarheid, maar de principes van homogeniteit en vergevingsgezindheid worden nauwelijks gediend. Een vrijliggend fietspad betekent op deze aspecten een forse verbetering voor de fietser. Vanuit de CROW wordt, gezien de intensiteiten op de Vlietskade, ook een vrijliggend fietspad geadviseerd.

Snelheidsmetingen

Er zijn twee snelheidsmetingen gedaan, waarvan één bruikbaar is door de grootte van de steekproef. Uit dit onderzoek komt naar voren dat soms forse overschrijdingen van de maximale snelheid zijn gemeten. Dit bevestigt de uitkomst van het onderzoek onder scholieren.

Verkeersveiligheid

Uit de cijfers van ViaStat blijkt dat de meeste ongevallen op de fietsverbinding tussen Gorinchem en Arkel op de Vlietskade plaatsvinden. Bij bijna 20% van de ongevallen is een (brom)fietser betrokken, in de meeste gevallen leidt dit direct tot een ziekenhuisslachtoffer. Daar komt bij dat het grootste deel van de fietsers (middelbare scholieren) een kwetsbare doelgroep is en een verhoogd ongevalsrisico heeft.

Toekomstsituatie

De mogelijke ontwikkeling van bedrijventerrein de Groote Haar brengt grote veranderingen in de verkeersstructuur met zich mee, maar door de voorgenomen ontsluiting via de A27 zal het effect op de Vlietskade beperkt zijn. Andere ontwikkelingen in de omgeving en autonome groei leiden in het maximumscenario in 2020 tot een gebruik van de Vlietskade van circa 5.000 motorvoertuigen per etmaal (groei van circa 40%).

Conclusie

- De Vlietskade heeft op diverse aspecten te weinig kwaliteit om zonder aanpassingen invulling te geven aan de regionale fietsverbinding in het provinciale fietspadenplan.
- De Vlietskade is onderdeel van een van de belangrijkste scholierenroutes in de regio en wordt door scholieren als onveilig ervaren.
- De Vlietskade voorziet in een benodigde verbinding voor regelmatige fietsers (scholieren), en kent een hoog aandeel utilitair fietsgebruik.
- Volgens de principes van Duurzaam Veilig is de homogeniteit en vergevingsgezindheid voor verkeer op de Vlietskade zeer beperkt. Daarmee is er een verhoogd risico voor de kwetsbare verkeersdeelnemers.
- Met de huidige verkeersintensiteit van meer dan 3.000 mvt/etm (tot 2020 groeiend tot maximaal 5.000 mvt/etm) is een vrijliggend fietspad noodzakelijk volgens de ontwerpprincipes van het CROW.
- Uit onderzoek blijkt dat de maximale snelheid in sommige gevallen fors wordt overschreden, hetgeen kan leiden tot ernstige ongevallen met kwetsbare verkeersdeelnemers.
- Bij bijna alle ongevallen waarbij een (brom)fietser betrokken is geweest, was een ziekenhuisslachtoffer te betreuen.
- De voornaamste groep kwetsbare verkeersdeelnemers op de Vlietskade (middelbare scholieren) lopen door hun verkeersgedrag een verhoogd ongevalsrisico.

Samengenomen kan worden gesteld dat met de huidige vormgeving en het gemengde gebruik van de Vlietskade een veilige comfortabele regionale fietsverbinding alleen haalbaar is door realisatie van een vrijliggend fietspad. De noodzaak voor een dergelijke verbinding zal in de toekomst met de verwachte groei van het autoverkeer via de Vlietskade verder toenemen.

5

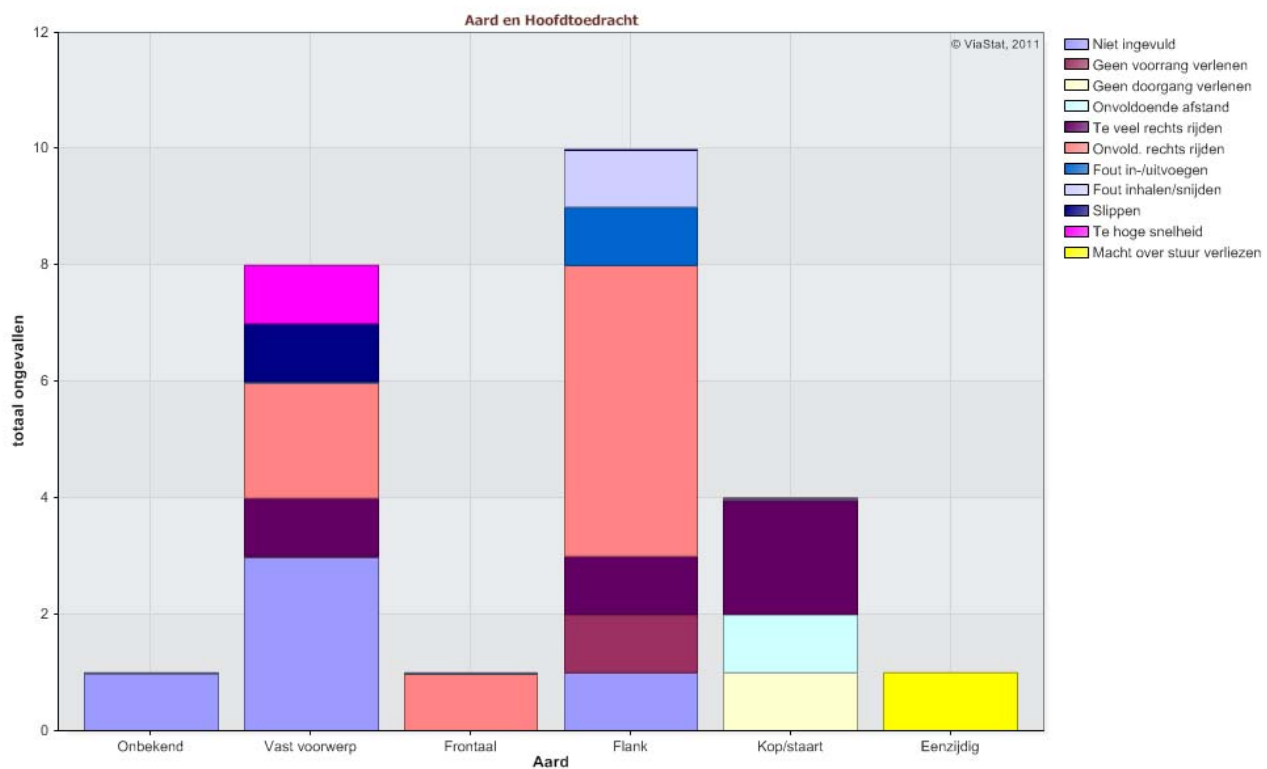
Bronvermelding

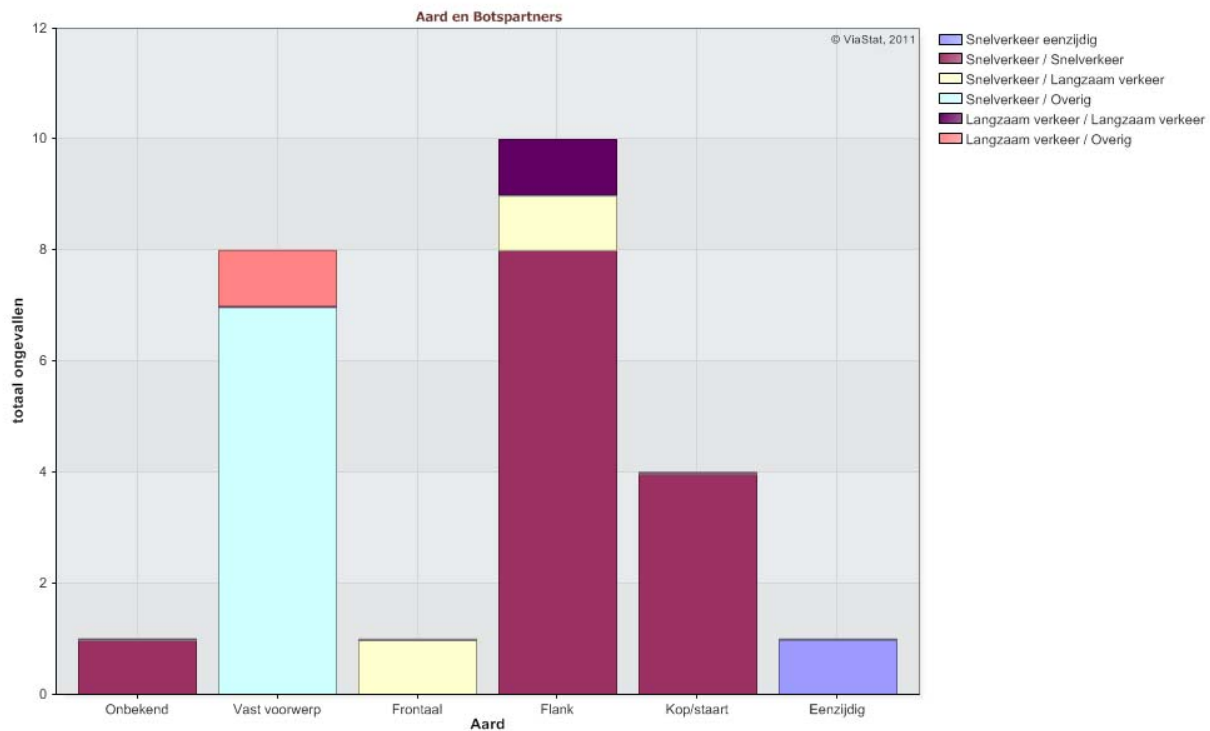
- CROW, *Ontwerpwijzer fietsverkeer (publicatie 230)*. Ede, april 2006.
- Gemeente Gorinchem, *bestemmingsplan Gorinchem-Noord*. Vastgesteld november 2010.
- Provincie Zuid-Holland, *Zuid-Holland meer op de fiets, fietsplan 2008*. Den Haag, september 2008.
- SWOV, *Door met duurzaam veilig*. Leidschendam, 2005.
- SWOV, *Factsheet: achtergronden bij de vijf duurzaamheidprincipes*. Leidschendam, februari 2010.
- SWOV, *Factsheet: Fietzers*. Leidschendam, juli 2009.
- VIA, *Schoolrouteonderzoek, voortgezet onderwijs Alblasserwaard/vijfheerenlanden*. 18 januari 2008.

Bijlage 1

Cijfers verkeersongevallen

Aard, hoofdtoedracht en botspartners bij ongevallen op de Vlietskade over de periode 2000-2009 (bron: ViaStat).





De ongevallen in 2010 hebben de volgende kenmerken:

- op het kruispunt Grote Haarsekade - Kleine Haarsekade waren een personenauto en een bromfiets betrokken, waarbij geen voorrang werd verleend en de bromfietser gewond raakte;
- op de Vlietskade één ongeval met twee personenauto's door onvoldoende rechts rijden met uitsluitend materiële schade.

Vestiging Den Haag
Verheeskade 197
2521 DD Den Haag
T (070) 305 30 53
F (070) 389 66 32
Postbus 16770
2500 BT Den Haag

www.goudappel.nl
goudappel@goudappel.nl

adviseurs
mobiliteit
Goudappel
Coffeng