

Herinrichting Grotebrugse Grintweg

Tiel



Bron: Google Maps

Titel project: Herinrichting Grotebrugse Grintweg Tiel

Locatie: Grotebrugse Grintweg tussen Bulkweg en Meeslaan, gemeente Tiel

Wegbeheerder (contactgegevens) en betrokken instanties

- Gemeente Tiel, postbus 6125, 4000 AA Tiel
- Royal Haskoning

Het ontwerp is van de hand van Léon Lurvink (gemeente Tiel) en Petra Koolen (Royal Haskoning). Voor de realisatie tekende Kroeze bv uit Beesd. De herinrichting is mede mogelijk gemaakt dankzij het Gelders Stedelijk Ontwikkelingsbeleid van de provincie.

Beeldmateriaal (foto's en/of tekeningen)

Zie tekst. Foto's met hoge resolutie voorhanden.

Foto's: Léon Lurvink, Tiel

HERINRICHTING GROTEBRUGSE GRINTWEG

Context situatie

Het hoofdprobleem van de Grotebrugse Grintweg is dat er te veel verkeer is dat te snel rijdt. De overlast hiervan zorgt voor een hoge intensiteit tijdens de spits, onveiligheid voor de fietser en voetganger die de weg oversteekt en onderlinge hinder tussen fietser/voetganger en de auto op de weg zelf. Er is verder sprake van milieuoverlast in de vorm van geluid, trilling en uitstoot van gassen. Buiten de spits wordt er vaak harder gereden en is de rijsnelheid hoger wat het oversteken moeilijk en gevaarlijk maakt. In beide gevallen staat de leefbaarheid van de weg en wijk - waarin de Grotebrugse Grintweg ligt – onder druk en is er sprake van een negatief verkeersklimaat.

Ruimtelijk functionele structuur

Aan de Grotebrugse Grintweg wordt vooral gewoond en heeft door de ligging zowel een verbindende als bindende functie voor de wijk. In de wijk liggen twee lagere scholen waarvan een redelijk aantal de Grotebrugse Grintweg (zelfstandig) oversteekt. Dit beeld is naar voren gekomen tijdens de uitvoering van het Startprogramma Duurzaam Veilig waar met de kinderopparticipatie in 2002/3 en 2005.

Functie van de weg

De Grotebrugse Grintweg is een verkeersweg die een aanvullende functie heeft op het hoofdroutesysteem van Tiel. In Duurzaam Veilig is de Grotebrugse Grintweg gecategoriseerd als voorlopige verkeersader. De Grotebrugse Grintweg ligt midden in de wijk Tiel-Oost en heeft een ontsluitende functie voor deze wijk. Van de weg maakt ook verkeer gebruik dat naar het bedrijventerrein Latenstein, Medel en Kellen rijdt.

Ontwerp van de weg

De Grotebrugse Grintweg is een verkeersroute met ongeveer 9.000 motorvoertuigen per etmaal. Bij het aanpakken van de route is gezocht naar een mix tussen het verminderen van de verkeersonveiligheid en het verbeteren van de (verkeers)leefbaarheid. Uitgangspunt voor het ontwerp is de gedachte dat als het ontwerp meer rust uitstraalt, de gebruikers ook rustiger zijn.

Het Shared Space is toegepast op de twee kruispunten. Waren deze in eerste instantie twee traditioneel ontworpen kruisingen (zie bijlage 1), is het een open ruimte geworden waar verkeersdeelnemers elkaar treffen. Er zijn geen hoge trottoirbanden gebruikt maar is een pleintje dat à-niveau is ontworpen. Door niet de boogstraal bepalend te laten zijn, maar juist de randen, wordt de rijgoot voor auto's niet geaccentueerd. Er is gezorgd voor een afgeschermd loopzone en langs de wegvakken zijn fysiek de voetpaden vormgegeven. De transparante uitstraling en de gekozen cirkelvorm in de bestrating geven de kruispunten een pleinachtige allure.

De kruispunten zijn gelijkwaardig geregeld. De gelijkwaardigheid was de enige wijze waarop de rijsnelheid omlaag gebracht kon worden, een voorwaarde voor voldoende veiligheid en leefbaarheid. Om het dilemma binnen het duurzaam veilige verkeersbeleid op te lossen is gekozen voor het invoeren van een adviessnelheid 30 km/uur.

Om de rijsnelheid te verlagen, de voorwaarde voor Shared Space, zijn de twee kruispunten aan weerszijden versmald met behulp van (verlichte) poefs. De versmalling waar twee auto's wat betreft de breedte tegelijk door kunnen, zorgt ervoor dat automobilisten langzaam rijden en alert zijn. Het voorkomt dat er niet versneld wordt 'om de ander voor te zijn'. Fietsers kunnen aan de binnenzijde met rugdekking het kruispunt oversteken. Door een nauwgezette dimensionering versperren wachtende en treuzelende auto's niet het kruisingsvlak, waardoor overstekende voetgangers, fietsers en auto's ruimte én overzicht hebben om over te steken. Dit ontwerp wordt de 'Weidsteeg-oplossing' genoemd, naar de locatie in Culemborg waar deze het eerst werd toegepast (zie bijlage 4).

Het dilemma bij deze oplossing is dat door de 'onorthodoxe inrichting' de verkeersdeelnemers extra alert zijn, dit resulteert in een groter onveiligheidsgevoel bij fietsers en voetgangers, terwijl

dit juist ervoor zorgt dat iedereen 'heel' blijft. De vanzelfsprekendheid van een 'normale traditionele oplossing' bestaat niet meer, en moet er weer meer zelf gedacht worden. Een voordeel is dat automobilisten veel vaker fietsers voorrang verlenen. Zelfs als ze van links komen, omdat het handiger en socialer is.

50 vs. 30 in Shared Space

In Duurzaam Veilig is het vormgeven gebaseerd op òf verkeren òf verblijven, Voor de verkeersruimte wordt dan een snelheidsregime van 50 km/uur met voorrangskruisingen toebedeeld. Bij verblijfsruimtes hoort 30 km/uur en worden gelijkwaardige kruisingen gemaakt. Het inrichten van de Grotebrugse Grintweg als verblijfsgebied volgens de principes van Duurzaam Veilig is niet goed mogelijk. De verkeersintensiteit is vrij hoog, er loopt een streekbuslijn die – ondanks een lage gemiddelde rijsnelheid van maximaal 25 km/u – formeel alleen op de zogenaamde '50 km/uur-wegen' rijdt.

Vanwege de veiligheidsrisico's is een lage rijsnelheid op de kruispunten essentieel zodat er op veilige wijze de fietser en voetganger, maar ook de auto, kan worden overgestoken. Er is niet overwogen om de Weidsteeg-oplossing toe te passen met voorrang voor de Grotebrugse Grintweg. Voorrang nodigt niet uit tot sociaal rijgedrag en verbetert de oversteekbaarheid onvoldoende. De mix van versmalling, punaise, gelijkwaardigheid, zebra en vormgeving/materiaalgebruik regelt een veilige en leefbare situatie.

Gebruik van de weg, intensiteiten (ook indien bekend voetgangers, fietsers)

De gegevens van de verkeersintensiteiten, snelheden en ongevallen zitten in bijlage 2 en 3.

Planproces (welke stappen zijn genomen) en doorlooptijd

Tijdens de uitvoering van het Startprogramma Duurzaam Veilig in 2002/3 is duidelijk geworden dat het oversteken over de Grotebrugse Grintweg als verkeersonveilig en moeilijk werd ervaren. Voor een verandering heeft men moeten wachten tot 2005 waar gestart is met het proces dat uiteindelijk geleid heeft tot de herinrichting als gevolg van wegonderhoud. De bewoners zijn geraadpleegd en er is een werkgroep opgericht waar de bewoners vertegenwoordigd zijn geweest. Voor het maken van een ontwerp is een adviesbureau ingehuurd. Tijdens het proces is er kinderparticipatie toegepast.

Gezien de veel belangen en het complexe proces is uiteindelijk het ontwerp tot stand gekomen, uitgevoerd en eind 2007 opgeleverd.

Globale kosten

Ontbreekt

Communicatie

Door gemeente met persberichten, bewonersavonden (diverse), nieuwsbrieven en website

Bijlagen

- 1. Foto's**
- 2. Verkeerstellingen Grotebrugse Grintweg**
- 3. Verkeersongevallen Grotebrugse Grintweg**
- 4. Weidsteeg-oplossing Culemborg**
- 5. Bedrijfsinformatie**



Voorsituatie



Nasituatie



Kinderparticipatie Grotebrugse Grintweg met de 'Rubberbandmethode' op 29 september 2005

VERKEERSTELLINGEN GROTEBRUGSE GRINTWEG

Bijlage 2

Telpunt 168 Grotebrugse Grintweg, huisnr. 141

	Intensiteit ¹⁾	Va-% ²⁾	Snelheid
mei 2006	Mvt/etmaal		V85%
Centrum	4.174	10,3	54
A15	4.164	9,4	50
Beide (totaal)	8.338		
Juni 2008			
Centrum	4.996		47
A15	4.436		45
Beide (totaal)	9.432	8.0%	
Vershil tov 2006			
Juni 2008	+1.094		-13%
November 2008	-254		-10%

¹⁾ gemiddelde verkeersintensiteit op werkdagen

²⁾ percentage (middel)zwaar vrachtverkeer op werkdagen per etmaal

Telpunt 69 Grotebrugse Grintweg, huisnr. 207

	Intensiteit ¹⁾	Va-% ²⁾	Snelheid
mei 2006	Mvt/etmaal		V^{85%}
Centrum	3.896	7,5%	53
A15	4.267	8,5%	54
Beide (totaal)	8.163		
Juni 2008			
Centrum	4.015	6,1	43
A15	4.507	10,8	49
Beide (totaal)	8.522		
Vershil tov 2006			
Centrum		-1,4	-19%
A15		+2,3	-9%
Beide (totaal)	+359		

¹⁾ gemiddelde verkeersintensiteit op werkdagen

²⁾ percentage (middel)zwaar vrachtverkeer op werkdagen per etmaal

In de periode 1999 tot en met 2005 had het traject een hoog ongevallenbeeld met 16 letselongevallen.

In 2005 zijn tijdelijke maatregelen getroffen. Dit is duidelijk terug te zien in het ongevallen beeld, na 2005 hebben er geen letselongevallen meer plaatsgevonden op het traject.

Tijdvak 2000-2003

Ongevallen waarbij (brom)fietsers betrokken zijn Ongevallen per jaar naar afloop

Jaar ongeval	Dodelijk	Letsel	Materiele schade	Totaal
2000	-	2	1	3
2001	-	3	-	3
2002	-	3	1	4
2003	-	1	1	2
Totaal	-	9	3	12

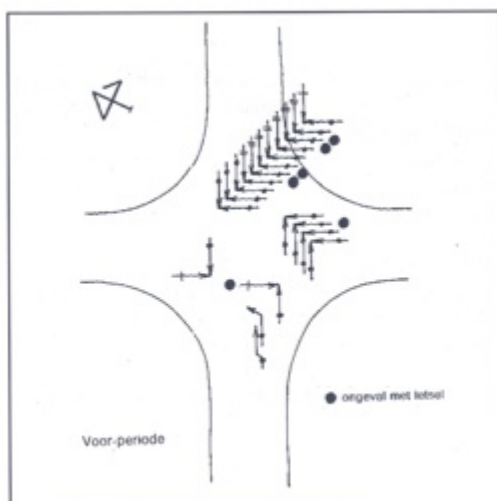
Ongevallen naar afloop en type locatie

Type locatie	Dodelijk	Letsel	Materiele schade	Totaal
Kruispunt	-	5	2	7
Wegvak	-	4	1	5
Totaal	-	9	3	12

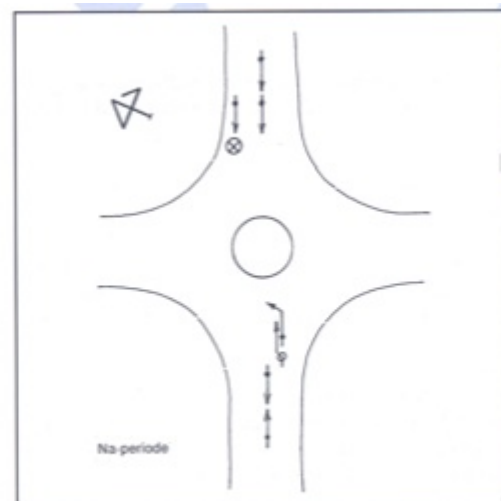


Weidsteeg-oplossing: snelheidsremmende en goed zichtbare verkeersmaatregel

In Culemborg is het ontwerpprincipe ontwikkeld om op natuurlijke wijze de snelheid van het verkeer af te verminderen en het rijgedrag te beïnvloeden. Het ontwerpprincipe wordt door mij de 'Weidsteeg-oplossing' genoemd, naar de locatie waar deze het eerst is toegepast. Inmiddels ligt de oplossing op vier locaties in Tiel, t.w. Grotebrugse Grintweg en Burgemeester Meslaan. Deze oplossing behelst het leggen van twee versmallingen variërend van 4,20 tot 4,50m afhankelijk van het gebruikte materiaal. De versmallingen liggen aan beide zijden van de kruising (op de dominante hoofdroute) met op het kruisingsvlak een punaise (ronde verhoging) zodat bij weinig verkeer de automobilist toch afgeremd wordt in de rijnsnelheid. Hierbij is het van belang dat er sprake is van een gelijkwaardige kruising.



manoeuvrediagram voorperiode (1987-1989)



manoeuvrediagram naperiode (1991-1993)

Verkeersveiligheidseffect: links: ongevallen voor de 'Weidsteeg-oplossing en rechts de na-situatie

De bovenstaande afbeeldingen komen uit een provinciale AVOC-studie. Duidelijk is de 'dramatische' afname te zien van het aantal (letsel) ongevallen.

LURVINK

OPENBARE RUIMTE OP MAAT

*waar verkeer en stedenbouw elkaar ontmoeten
bij de inrichting van de openbare ruimte*

Léon Lurvink

Kloosterstraat 2
4001 NC Tiel

T 06 - 28 12 32 35

E info@leonlurvink.nl

WWW.LEONLURVINK.NL