



## Memo

**aan** Wijkteam Nieuwe Park  
**onderwerp** Evaluatie inrichting Winterdijk

**van** A. Brinksma  
**directie** Ro  
**afdeling** Ruimtelijk beleid en advies  
**telefoon** (0182) - 58 85 10  
**datum** 23 december 2014

### Memo

#### ***Inleiding***

Vanaf 2012 is bij “renovatiwerkzaamheden” de Winterdijk heringericht als fietsstraat. Voor dit ontwerpuitgangspunt is gekozen om o.a. het fietsverkeer een duidelijke positie te geven, zodanig dat de auto als het ware te gast is. Hoewel de Winterdijk in het fietsbeleidsplan “Gouda fietst beter door” niet aangemerkt is als hoofdfietsroute, wordt de Winterdijk veel gebruikt door het fietsverkeer dat o.a. naar de scholen gaat die aan de Winterdijk gelegen zijn.

Bij het maken van de plannen is toegezegd dat, na het gereedkomen ervan, een evaluatie plaats gaat vinden om lering te trekken van dit ontwerpuitgangspunt voor volgende (her)inrichtingen. De Winterdijk is namelijk de eerste straat in Gouda die ingericht is als fietsstraat.

Ten behoeve van deze evaluatie zijn er diverse acties ondernomen om een goed beeld te krijgen van de verkeerssituatie op de Winterdijk. Zo zijn er o.a. verkeersstellingen (intensiteit en snelheid) uitgevoerd, is er (door het Wijkteam) een enquête uitgezet onder bewoners en bedrijven aan de Winterdijk, zijn de ongevallencijfers geraadpleegd en is de Verkeersadviseur van de Politie om zijn mening gevraagd. Aanvullend is een schouw gemaakt van de middagschoolspits van de Park en Dijkschool.

In dit memo zal eerst worden ingegaan op de doelstellingen van de herinrichting van de Winterdijk als fietsstraat. Vervolgens wordt ingegaan op de bevindingen die de, hiervoor beschreven, acties opgeleverd hebben. In de conclusie deze bevindingen getoetst aan de beoogde doelstellingen en is aangegeven welke lering getrokken kan worden uit deze evaluatie voor (mogelijke) volgende herinrichtingen.

#### ***Doelstellingen herinrichting***

In 2009 is besloten om de Winterdijk te gaan herinrichten als fietsstraat. Hiervoor is o.a. gekozen omdat de Winterdijk (ondanks dat het geen hoofdfietsroute is) veel wordt gebruikt door het fietsverkeer.

Concreet waren vooraf de volgende doelstellingen geformuleerd die met de herinrichting beoogd waren:

- realisatie van een rustig(er) wegbeeld;
- duidelijk maken/prioriteit geven aan de positie van de fietser;
- waarborgen van een veilige verkeerssituatie op de Winterdijk.

### **Beschrijving huidige inrichting**

De inrichting van de Winterdijk kenmerkt zich door een totale profielbreedte van 4,50 meter. In het midden bevindt zich een licht verhoogde (en voor alle bestuurders overrijdbare) "scheidingsband". Aan één zijde bevindt zich daarnaast een langspaarkeerstrook (afbeelding 1). Over de gehele lengte van de Winterdijk geldt tweerichtingsverkeer voor alle bestuurders. De kruispunten zijn gelijkwaardig ingericht en voorzien van punaises (afbeelding 2).



**Afbeelding 1:** Weergave profiel Winterdijk



**Afbeelding 2:** Weergave kruispunt op de Winterdijk

De breedte van de rijbaan is zodanig dat tegemoetkomende personenauto's elkaar goed kunnen passeren. Voor de combinatie personenauto/vrachtauto gaat dit veel moeizamer en komt het in de praktijk ook voor dat verkeer op elkaar wacht ter hoogte van de kruispunten.

### **Verkeerstelling**

In juni is er een verkeerstelling uitgevoerd, waarbij zowel de intensiteit als de snelheid van het gemotoriseerd verkeer is gemeten. Het blijkt dat per etmaal circa 630 motorvoertuigen en 1.800 (brom)fietsers gebruik maken van de Winterdijk.

De intensiteit van het gemotoriseerd verkeer past binnen de grenzen (maximaal 2.000 motorvoertuigen per etmaal) zoals die aangegeven zijn in de richtlijnen die gelden voor de inrichting van fietsstraten (Ontwerpwijzer fietsverkeer). De intensiteiten zijn daarnaast zodanig dat, in combinatie met profielbreedte van 4,50 meter, geconstateerd kan worden dat sprake is van een *bovengeschiktheid* van het fietsverkeer ten opzichte van het gemotoriseerd verkeer.

Naast de intensiteit is ook de snelheid van het verkeer gemeten op de Winterdijk. Voor het wegontwerp is de snelheid van belang die door 85% van het verkeer niet wordt overschreden (v85). Deze bedraagt op de Winterdijk overdag (tussen 7:00 en 19:00 uur) circa 39 km/uur. Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid is dit aanvaardbaar, ook vanwege de lage intensiteit en het feit dat hoge uitschieters niet aanwezig zijn.

### **Ongevallen**

Op basis van de ongevallencijfers, over de periode 2009 t/m 2013, blijkt dat zich geen (geregistreerde) ongevallen hebben voorgedaan.

### **Mening Verkeersadviseur van de Politie**

De Verkeersadviseur van de Politie is gevraagd om zijn mening te geven over de inrichting van de Winterdijk. Hij gaf aan dat de verkeerssituatie hem zeer aangenaam verrast heeft en moet constateren dat de gekozen oplossing voor dit type weg, met veel schoolgaande kinderen en een relatief lage intensiteit van het gemotoriseerd verkeer, perfect werkt.

Ook heeft volgens de Verkeersadviseur het opheffen van eenrichtingsverkeer goed uitpakken en niet geleid tot bereikbaarheidsproblemen.

Als kanttekeningen/opmerkingen geeft hij aan dat de blokken (in het midden van de rijbaan) hier en daar loslaten, wat een gevaarlijke situatie kan geven. (note ABr: dit is reeds opgelost). Ook vergt de parkeerbebording nog aandacht, deze klopt namelijk niet helemaal (o.a. is deze niet sluitend en is sprake van zones gecombineerd met "losse" bebording)

### **Resultaten enquête**

Het Wijkteam Nieuwe Park heeft een enquête verspreid onder de bewoners en de organisaties aan de Winterdijk. In deze enquête is o.a. gevraagd hoe men de verkeerssituatie op de Winterdijk ervaart, ook in relatie tot de oude situatie (voor de herinrichting als fietsstraat). In het totaal zijn er 100 enquêteformulieren verspreid, waarvan er 56 ingevuld retour zijn gekomen.

De enquête bestond uit een drietal vragen:

1. Hoe ervaart u het verkeer op de Winterdijk in het algemeen?
2. Op welke tijdstippen ervaart u de Winterdijk als onveilig?
3. Hoe ervaart u de huidige inrichting van de Winterdijk, in vergelijking met de situatie voor de herinrichting?

Op basis van de antwoorden op vraag 1 kan worden geconstateerd dat men de verkeerssituatie als fietser veiliger ervaart dan als automobilist: 37% van de respondenten ervaart de verkeerssituatie op de Winterdijk als veilig tegenover 26% van de automobilisten).

Voor wat betreft de tijdstippen komt het beeld van fietsers en automobilisten vrijwel overeen. Beide categorieën weggebruikers ervaren de ochtend en de middag als onveiliger dan de avond en de nacht. Voor voetgangers geldt dit andersom, maar vermoedelijk gaat het hier meer om sociale veiligheid dan verkeersveiligheid.

Voor wat betreft de vergelijking van de huidige situatie met die van voor de herinrichting blijkt dat meer automobilisten de nieuwe situatie als onveiliger ervaren dan fietsers: 57% versus 47%. Ook blijkt dat meer fietsers de nieuwe situatie als veiliger ervaren dan de automobilisten: 25% versus 13%.

### *kanttekening*

De uitgevoerde enquête geeft een beeld van hoe weggebruikers de verkeerssituatie ervaren. De resultaten van de enquête geeft echter geen inzicht in hoe men tot deze mening gekomen is. Bijvoorbeeld wat de oorzaak is van het feit dat men de verkeerssituatie als veilig of juist onveilig ervaart. Om hier inzicht in te krijgen is meer kwalitatief onderzoek benodigd. Binnen de evaluatie zijn de resultaten van de enquête echter wel van waarde, omdat het wel (globaal) iets zegt over hoe men de verkeerssituatie ervaart (en daarmee ook over de inrichting in combinatie met het gedrag van de (andere) weggebruikers).

### **Beoordeling verkeerssituatie schoolspits (15:00 uur)**

Op 2 oktober is de situatie opgenomen gedurende de schoolspits van de Park en dijschool. Een gedeelte van de kinderen wordt gebracht en gehaald met taxibusjes en een deel komt per fiets of wordt gebracht met de auto. Het halen en brengen wordt vanaf de Winterdijk, via één in/uitgang, afgewikkeld op het eigen terrein van de school. Deze in/uitgang heeft een breedte van circa 3,00 meter.

Tijdens de schoolspits verliep het behoorlijk soepel, mede als gevolg van het feit dat alle taxibusjes eerst het terrein opreden en vervolgens "gedoseerd" het terrein ook weer verlieten. Qua richtingen was dit op het oog gezien aardig gelijkmatig verdeeld. De relatief smalle in/uitgang zorgde ervoor dat taxibusjes en fietsverkeer (dat gelijktijdig de school verliet) gedwongen werden om rekening met elkaar te houden. De afwikkeling van de taxibusjes op de Winterdijk verliep vervolgens ook zonder problemen.

Op basis van deze schouw kan worden geconstateerd dat de verkeersafwikkeling gedurende de middagschoolspits goed verloopt en geen specifieke aandacht behoeft.



**Afbeelding 3:** *Verkeersafwikkeling tijdens de middagschoolspits (aanrijden van de taxibusjes)*

### **Conclusie**

In het voorgaande is in het kader van de evaluatie van de herinrichting van de Winterdijk een beschrijving gemaakt van alle (verkeers)aspecten die betrekking hebben op de verkeerssituatie. Onderdeel van de evaluatie vormde ook een enquête onder aanwonenden en aangrenzende bedrijven/scholen. Ook is de verkeersadviseur van de Politie om zijn mening gevraagd.

Hoewel objectief gezien zich over de periode van 2009 t/m 2013 zich geen ongevallen hebben voorgedaan en ook de intensiteiten relatief laag zijn, blijkt op basis van de enquête dat een deel van de bewoners de verkeerssituatie op de Winterdijk soms nog als onveilig ervaren. De oorzaak hiervan is op basis van de gehouden enquête niet duidelijk geworden.

Het vermoeden bestaat dat dit deels verband houdt met de profielbreedte van 4,50 meter. Personenauto's kunnen elkaar met deze maatvoering goed passeren. Dit geldt niet voor de combinatie personenauto/vrachtauto (bijvoorbeeld een vuilnisauto). Dit betekent dat men op elkaar moet wachten, wat kan leiden tot kleine opstoppingen van het fiets- en gemotoriseerd verkeer (chaotischere verkeerssituatie). Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid is dit niet bezwaarlijk, (ernstige) ongevallen zullen zich niet snel voordoen, alleen kan het wel invloed hebben op de beleving van bestuurders doordat ze (extra) goed moeten opletten.

De profielbreedte is overigens conform de richtlijnen zoals die gelden voor de inrichting van fietsstraten. Als deze maatvoering vervolgens wordt vergeleken met de richtlijnen die gelden voor de inrichting van woonstraten (erftoegangswegen met een snelheidsregime van 30 km/uur), blijkt dat voor een rijbaan minimale maat geldt van 4,80 meter. Met deze maatvoering kan personenauto, zij het met beperkte snelheid, een vrachtauto passeren.

Op Winterdijk speelt verder mee dat sprake is van een aantal aansluitingen van zijstraten en uitritten van scholen en bedrijven. Ook ligt over de gehele lengte aan één zijde een langspaarkeerstrook. Met een iets breder profiel zouden verkeersmanoeuvres eenvoudiger kunnen plaatsvinden zonder dat de positie van het fietsverkeer wordt ondermijnd. Deze positie wordt overigens ook mede benadrukt door o.a. verhardingskeuze, kleurstelling en aanduiding (bebording).

Gerelateerd aan de doelstellingen die waren beoogd met de herinrichting, te weten:

- *realisatie van een rustig(er) wegbeeld;*
- *duidelijk maken/prioriteit geven aan de positie van de fietser;*
- *waarborgen van een veilige verkeerssituatie op de Winterdijk.*

kan op basis van het voorgaande worden geconcludeerd dat sprake is van een *geslaagde* herinrichting.

Een lering van deze evaluatie voor toekomstige herinrichtingen als fietsstraat vormt de toe te passen breedte van de rijbaan. Een overweging kan zijn om de rijbaan iets breder uit te voeren, zodat een personenauto en een vrachtauto elkaar makkelijker kunnen passeren en ook minder sprake zal zijn van opstoppingen.