

Monitoring pilot fietsoversteek Helperzoom

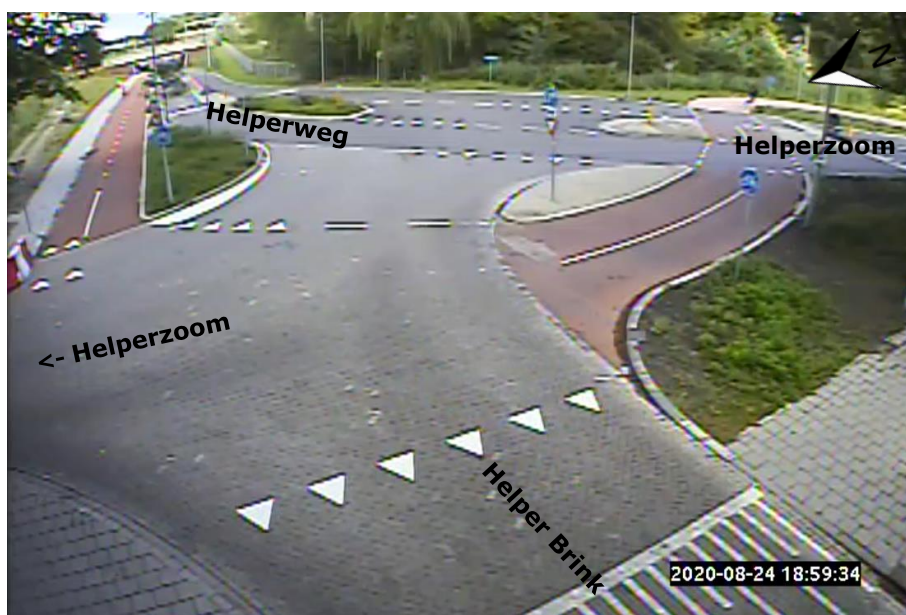
Notitie

Documentnummer: N01-D01-11084203-nrk
Status en datum: Definitief/01 16 september 2020
Auteur: Ir. N. Rolink en ing. L. Koers
Opdrachtgever: Gemeente Groningen
Postbus 30026
9700 RM Groningen

Inleiding

De gemeente Groningen heeft Roelofs gevraagd om een pilot van de gemeente te monitoren bij de fietsoversteek aan de westzijde van de Helperzoomtunnel op de Helperzoom (incl. kruispunt met de Helper Brink). Bij de pilot zijn de bestaande voorrangsregels aangepast. Tijdens de pilot moet verkeer vanaf de Helper Brink voorrang verlenen aan het overige verkeer. Daarnaast zijn haaiantanden geplaatst voor verkeer vanaf de Helperzoom / Helperweg die in noordelijke richting rijden. De haaiantanden op het fietspad komende vanaf de Helperzoom zijn verwijderd. De verkeerssituatie tijdens de pilot is te zien in onderstaand figuur.

De pilot is gemonitord door middel van een verkeers- en gedragsobservatie. Vanaf zaterdag 22 augustus t/m vrijdag 28 augustus is de verkeerssituatie gefilmd. In deze notitie wordt ingegaan op de analyse van de beelden. Aspecten waarnaar gekeken is, zijn: verkeersbewegingen, gebruik infrastructuur, voorrangsverlening en evt. gevaarlijke situaties / bijzonderheden.



Figuur 1 Studiegebied / verkeerssituatie tijdens de pilot

Analyse

In totaal is er 84 uur beeldmateriaal verzameld, namelijk gedurende één week op elke dag van 7:00u – 19:00u. De observatie heeft zich voornamelijk gericht op de ochtendspits (07:00u – 09:00u), de vroege avondspits (15:00-17.00u, i.v.m. het uitgaan van scholen) en de dalperiode (11.00u -13.00u) van maandag t/m vrijdag.

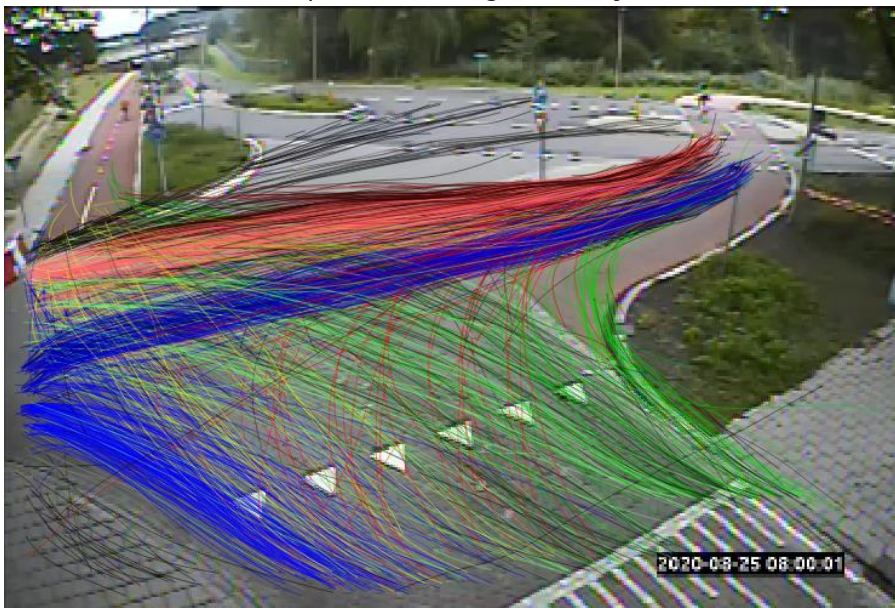
In de analyse zullen we ingaan op de algemene constatering die gedurende deze week gedaan zijn. Het beeld gedurende de week is namelijk relatief constant. Op maandag 24 augustus waren er in de ochtendspits verkeersregelaars aanwezig, dus was het verkeersgedrag tijdens deze periode afwijkend. Dit is niet meegenomen in de bevindingen.

Een belangrijk aandachtspunt is dat de verkeerssituatie pas net van kracht was en dat het verkeer nog in de gewenningsperiode zit. Het is dus mogelijk dat een aantal van deze bevindingen te maken hebben met de gewenningsperiode en dat het beeld er een maand later iets anders uit ziet. Gezien de discussie rondom deze locatie is het aan te raden om de situatie nogmaals te beoordelen na de gewenningsperiode indien de pilotsituatie gehandhaafd blijft.

Verkeersbewegingen

In de ochtendspits is er een overduidelijke verkeersbeweging te zien van fietsers vanaf het zuiden (fietspad Helperzoom) rechtdoor over de Helperzoom richting het centrum. Vanuit het noorden verdelen de fietsers zich ongeveer gelijk over de Helper Brink en de Helperzoom richting het zuiden. Het fietsverkeer vanuit de Helper Brink heeft geen duidelijke hoofdstroom en gaat in alle richtingen.

In de vroege avondspits is te zien dat deze verkeersbeweging verschuift in omgekeerde richting, namelijk vanaf het noorden (centrum) richting het zuiden (fietspad langs de Helperzoom). Bij de overige richtingen is geen duidelijke hoofdstroom aan te wijzen. Het fietsverkeer komt en gaat in verschillende richtingen. Rondom sluitingstijd van de naastgelegen school komt er kortstondig veel fietsverkeer vanaf de Helper Brink. Het gaat hierbij met name om ouders en kinderen.



Figuur 2: Hoofd verkeersbeweging fietsers

Wijze van gebruik van infrastructuur

Het is algemeen bekend dat fietsers zich niet altijd goed houden aan de voorgeschreven infrastructuur. Dit zien we ook op deze locatie terugkomen. Geconstateerd is dat tot wel 35% van het fietsverkeer vanuit het zuiden (afhankelijk van de tijdsperiode) aan de verkeerde kant van de middengeleider langs fietst. In periodes waarin het rustiger is qua autoverkeer komt het meer voor dan op drukke momenten.

De fietsers snijden op twee locaties de weg af, namelijk direct vanaf het fietspad of vanaf het middeneiland. Dit is weergegeven in onderstaand figuur. De route is nauwelijks korter en dus zijn er andere redenen om deze route te kiezen. Er is niet geënkquêteerd wat de reden achter dit gedrag is, maar een aantal mogelijke redenen zijn:

- Het inhalen van langzame fietsers;
- Het uitkomen aan de rechterzijde van de weg richting het noorden;
- Het mijden van de voormalige haaiantanden op het fietspad (mogelijk is dit na de gewenningsperiode minder)

Daarnaast komt zelfs een klein deel van de fietsers al op de rijbaan aan vanaf het zuiden. Het is onduidelijk of dit speedpedelecs zijn of fietsers die onjuist gebruik maken van de rijbaan.



Figuur 3: Situatie foutieve fietsbeweging fietsers t.h.v. middengeleider

Voorrangssituatie en voorrangsverlening

De voorrangssituatie op de Helperzoom bij de fietsoversteek functioneert zoals gewenst. Fietsers geven voorrang op gemotoriseerd verkeer op de Helperzoom uit beide richtingen en wachten op het fietspad of op de middengeleider. Op heel drukke momenten is de opstelruimte in het midden beperkt, maar over het algemeen functioneert het goed.

De situatie op het kruispunt met de Helper Brink is onduidelijker. Dit heeft mogelijk te maken met het feit dat het verkeer nog in de gewenningsperiode zit, echter is de situatie ook complex en zorgt dit voor onduidelijkheid.

Verkeer vanaf Helperzoom noord → Helperzoom

De situatie is zo ingericht dat de voorrangsweg overloopt van de Helperzoom richting de fietsoversteek. Dit zorgt ervoor dat het gemotoriseerde verkeer vanaf de Helperzoom noordzijde richting de Helperzoom als afslaand verkeer aangemerkt wordt en voorrang moet verlenen aan fietsers die vanaf de oversteek komen. Dit is echter onduidelijk en er wordt veel getwijfeld door zowel het gemotoriseerde verkeer als door de fietsers.



Figuur 4: Conflict verkeer vanaf Helperzoom (centrum) en fietsers vanaf zuidelijke richting

Verkeer vanaf Helperweg

De haaiantanden zitten relatief kort na de afslagbeweging en een deel van het verkeer had deze situatie niet verwacht. Mogelijk komt dit ook door de gewenningsperiode.

Een andere situatie die voor onduidelijkheid zorgt is als fietsverkeer vanuit de tunnel voor de haaiantanden staat te wachten en verkeer vanaf de Helperweg/Helperzoom ook voor de haaiantanden staat te wachten.



Figuur 5: Conflict wegrijden verkeer / fietsers vanaf stilstand

Notitie

Verkeer vanaf Helper Brink

Auto's vanaf de Helper Brink nemen voorrang op fietsers en gemotoriseerd verkeer op de Helperzoom of beseffen pas laat dat ze voorrang moet verlengen waardoor ze pas ver over de haaiantanden stoppen (zie figuur 6). Daarnaast stoppen ook meerdere fietsers op het fietspad om juist (onnodig) voorrang te verlenen aan verkeer vanaf de Helper Brink. Vermoedelijk komt dit doordat de situatie recent gewijzigd is.



Figuur 6: Verkeer vanaf Helper Brink stopt pas ver over de haaiantanden

Tijdens sluiting van de naast gelegen school is het aandeel verkeer vanaf de Helper Brink aanzienlijk groter, wat leidt tot nieuwe conflicten bij de aansluiting op de Helperzoom. Auto's vanaf de Helper Brink verlenen voorrang aan het kruisende fietsverkeer, maar het fietsverkeer vanaf de Helper Brink haalt deze wachtende auto links of rechts in en dit gedrag van de fietsers leidt tot gevaarlijke conflicten, aangezien de wachtende auto geen overzicht over de situatie naast/achter zich heeft.



Figuur 7: Conflict verkeer vanaf Helper Brink

Gevaarlijke situaties

In bovenstaande paragraaf is al naar voren gekomen hoe de infrastructuur gebruikt wordt. Dit levert op sommige momenten ook gevaarlijke situaties op.

De gevaarlijke situaties vinden vooral plaats op het kruispunten met de Helper Brink. Rondom de fietsoversteek vinden nauwelijks gevaarlijke situaties plaats, ook niet als fietsers onjuist oversteken ter hoogte van de middengeleider. Dit gebeurt alleen wanneer het rustig is en blijkbaar is de situatie overzichtelijk genoeg om deze keuze goed te maken.

De situatie op de Helper Brink leidt wel tot onveilige situaties. Verkeer (zowel gemotoriseerd als fietsers) weet niet goed wat er van hun verwacht wordt en wat de voorrangsregels zijn. Tijdens de monitoringsperiode hebben zich diverse onveilige situaties voorgedaan. Doordat de snelheid ter plaatse laag is hadden fietsers of automobilisten tijd om uit te wijken of te remmen. Vooral op de drukke momenten is te zien dat fietsers uitwijkmanoeuvres moeten maken of dat auto's stevig remmen om een ongeval te voorkomen.

Overige bijzonderheden

Doordat in de nieuwe situatie na de afslaan beweging vanaf de Helperweg / Helperzoom voorrang verleend moet worden, ontstaan op drukke momenten wachtrijen voor de haaiantanden. Er is echter beperkte opstelruimte waardoor de wachtrij de Helperzoom / Helperweg blokkeert. Dit gebeurt niet stelselmatig, maar wel elke spitsperiode.



Figuur 8: Terugslaande wachtrij op de Helperweg

Een bijzondere constatering die wij gedaan hebben is dat relatief veel voetgangers door de groenstrook lopen over de rijbaan in zuidelijke richting (Helperzoom) of vice versa.



Figuur 9: Voetgangers die door de groenstrook in zuidelijke richting lopen

Verder valt op dat gedurende de onderzoeksperiode gemotoriseerd verkeer tegen de richting in rijdt de Helper Brink in (zie figuur 11). Mogelijk zijn dit voertuigen met ontheffing, dit heeft in ons onderzoek echter niet tot onveilige of onwenselijke situaties geleid.



Figuur 10: Voorbeeld waarbij gemotoriseerd verkeer de eenrichtingsweg Helper Brink inrijdt

Conclusie

Het kruispunten Helper Brink – Helperzoom is voor veel gebruikers onduidelijk. Tijdens de monitoring was de situatie net aangepast en was er sprake van een gewenningsperiode. Hierdoor werden de nieuwe verkeersregels niet altijd nageleefd en werd onterecht geen voorrang verleend of werd onterecht voorrang gegeven.

Daarnaast zijn de voorrangsregels erg onduidelijk en samen met de drukte zorgt dit voor onveilige situaties. Doordat de snelheid relatief laag is, kon het verkeer nog preventief handelen door uit te wijken of hard af te remmen. Aangezien de voorrang op een aantal conflictpunten erg complex is, is het vermoeden dat dit niet komt door de gewenningsperiode maar door de vormgeving van het kruispunt. Het meest typerende conflictpunt is het verkeer komende vanuit het noorden vanaf de Helperzoom dat richting de Helperzoom / Helperweg rijdt. Deze heeft het beeld dat hij op een voorrangsweg rijdt vanwege de haaiantanden, terwijl hij eigenlijk een afslaande beweging maakt en fietsers vanaf de fietsoversteek voorrang moet verlenen. De onduidelijkheid en de onveilige situaties komen met name voor in de spitsperiodes. De problematiek in de dalperiode is beperkt omdat het dan rustiger en overzichtelijker is.

Op de beelden is te zien dat een groot aandeel van de fietsers niet juist gebruik maakt van de middengeleider. Dit verkeersgedrag leidt echter over het algemeen op enkele uitzondering na niet tot grote problemen. De reden hiervan is dat dit verkeersgedrag met name vertoond wordt op momenten dat er minder gemotoriseerd verkeer is. Deze locatie zorgt niet voor verkeersonveilige situaties.