



Haarlem

Gemeente Haarlem

Retouradres Postbus 511 2003 PB Haarlem

PvdA-fractie
t.a.v. mw. M. Schopman

Datum 25 oktober 2011
Ons kenmerk 2011/375234
Contactpersoon J. Bakker
Doorkiesnummer 023 - 511 3385
E-mail adres jbakker@haarlem.nl
Onderwerp vragen ex art. 38 RvO inzake kruispunten in Haarlem Noord

Geachte mevrouw Schopman,

U heeft vragen gesteld als bedoeld in artikel 38 van het Reglement van Orde van de gemeenteraad over kruispunten in Haarlem Noord.

Met deze brief wordt antwoord gegeven op uw vragen. Hieronder is allereerst uw inleidende tekst nogmaals (in cursief) weergegeven. Daarbij uw vraag steeds cursief weergegeven waarna het antwoord van het college volgt.

Op verzoek van het WBO Haarlem-Noord heeft de gemeente Haarlem in 2010 het verkeerskundig bureau VIA, onderzoek laten doen naar het kruispunt Rijksstraatweg/-Generaal Spoorlaan en het kruispunt Rijksstraatweg/Muiderslotweg/Jan Campertstraat. Aanleiding vormden de wekelijkse (bijna) ongelukken op de bovengenoemde drukke verkeerskruisingen. Aan de hand van een verkeersveiligheidsanalyse is onderzocht in hoeverre aanvullende maatregelen nodig zijn om de verkeersveiligheid op beide kruispunten te verbeteren en te optimaliseren.

De voorgestelde korte termijnmaatregel betrof ondermeer het aanbrengen van haaiantanden en is door de gemeente inmiddels ten uitvoer gebracht.

Voor de lange termijnmaatregelen, waaronder verbetering en uitbreiding VRI (= verkeerslichten), ziet de wethouder geen mogelijkheden om tot uitvoering over te gaan zo blijkt uit zijn recente beantwoording. Reden daarvoor is het ontbreken van voldoende financiële middelen.

1. *Bent u het eens met de bevindingen van VIA, wijkagent, WBO en bewoners dat de situatie op de bovengenoemde kruispunten onvoldoende veilig is en dat het daarom m.n. voor de kwetsbare verkeersdeelnemers zoals fietsers en voetgangers, om verkeersveilige aanpassingen vraagt?*

Het rapport van VIA geeft aan dat maatregelen op korte termijn reeds een bijdrage leveren aan de verbetering van de verkeersveiligheid. Het bureau VIA stelt voor op de lange termijn over te gaan om het gehele kruispunt met verkeerslichten te gaan regelen.

2. *Dat er door de huidige bouwwerkzaamheden rond het Marsmanplein en vervolgens na de oplevering, de verkeersdrukke nog verder zal toenemen en de verkeersonveiligheid op de genoemde kruisingen daarmee ook?*

Het is te verwachten dat sprake zal zijn van toename van verkeer op het kruispunt Marsmanplein/Rijksstraatweg na oplevering. Er ligt echter geen oorzakelijk verband tussen toename van verkeer en verkeersonveiligheid.

3. *Wat vindt u van de voorkeur van het WBO en MKB om te kiezen voor de aanleg van een mini-rotonde* i.p.v. VRI?*

Onderschrijft u hun daarbij behorende argument dat een mini-rotonde op termijn minder kost en dag en nacht veiligheid biedt? (Dit i.t.t. VRI's die 's nachts vaak niet ingeschakeld staan).

Het gebruiken van een rotonde als middel om de verkeersafwikkeling zo soepel mogelijk af te wikkelen is zeker een op zich nuttig middel. Rotondes doen zich voor in verschillende vormen, zoals ook blijkt uit de CROW- publicaties, waaronder het ASVV 2004. Daaruit blijkt dat een **rotonde**, waarbij sprake is van een middeneiland maar ook met een vrijliggend fietspad direct rond de rotonde, ten minste een diameter kent van 37 meter (zie ASVV paragraaf 11.2.3). Deze rotondes zijn geschikt voor aansluitingen van gebiedsontsluitingswegen (zoals de Rijksstraatweg) met erftoegangswegen (waaronder Muiderslotweg en Marsmanplein). Bij deze keuze is sprake van een middeneiland van minimaal 10 meter. Deze vorm kent een aantal positieve verkeersveiligheidsaspecten: relatief hoge capaciteit, een verbeterde opvallendheid van het kruispunt, werkt sterk snelheidsverlagend en fietsers behoeven niet te wachten: zij "zitten in de voorrang". Wel waarschuwt het CROW voor een moeilijke berijdbaarheid van deze rotonde voor vrachtverkeer bij een kleine diameter van het middeneiland (vanaf 6,5 meter) en kan dit tevens oponthoud geven voor openbaar vervoer.

Een **rotonde** met kleinere maatvoering, zoals aangegeven in de CROW-publicatie (zie ASVV 2004 paragraaf 12.3.2), is bedoeld voor gemengd verkeer, vooral bedoeld voor erftoegangswegen. Hierbij is geen sprake van vrijliggende fietspaden. Bij deze rotonde is sprake van een minimale diameter van 12 meter. Het CROW meldt onder meer als positieve punten dat er sprake is van weinig letselongevallen, sterke snelheidsverlaging, terwijl fietsers in zicht blijven van het autoverkeer op de rotonde; als negatieve aspecten worden genoemd het klem rijden van fietsers, en afsnijden van bochten door fietsers, het moeilijk kunnen berijden voor vrachtverkeer bij kleinere diameters en het openbaar vervoer kan oponthoud ondervinden. Geadviseerd wordt door het CROW deze kleinere rotondes niet toe te passen bij meer dan 6000 motorvoertuigen per etmaal op de rotonde. Dit aantal wordt zeker op de kruising Rijksstraatweg/Marsmanplein overschreden.

Een **mini-rotonde**, zoals in uw vragen wordt aangehaald, komt niet direct voor in CROW-publicaties, doch valt in feite onder de categorie rotondes voor gemengd verkeer. Een mini-rotonde kent helaas geen middeneiland doch slechts een witte stip in het midden. Dit is ten minste nodig om ook vrachtverkeer de mogelijkheid te kunnen bieden linksaf te kunnen slaan. Een vergelijkbare situatie van een mini-rotonde is te vinden op de kruising Briandlaan/Stresemannlaan, zij het dat hier sprake is van erftoegangswegen; op deze minirotonde heeft het fietsverkeer een eigen strook op de rotonde zelf, de rotonediameter op deze kruising bedraagt 20 meter.

Er rijzen twijfels over de toepassing van mini-rotondes bij de de kruisingen op de Rijksstraatweg gelet op de rotondeveiligheid. De Rijksstraatweg is duidelijk een gebiedsontsluitingsweg en de zijstraten zijn erftoegangswegen en zijn veel rustiger. Met

een minirotonde heeft het verkeer op de rotonde voorrang maar blijft het risico aanwezig om met een behoorlijke snelheid rechtdoor te rijden.

Uit het VIA-rapport komt als aanbeveling naar voren om op lange termijn ten behoeve van de verkeersveiligheid deze kruisingen te voorzien van verkeerslichten. De overweging dat een mini-rotonde dag en nacht veiligheid biedt, wordt ook gelet op de aanbevelingen van het CROW, betwijfeld. Het argument dat verkeerslichten 's nachts vaak niet staan ingeschakeld kan zo nodig ook anders ingesteld worden. Deze verkeerslichten (VRI's) werken overigens in nachtelijke uren wel, zij met een geel waarschuwingssknipperlicht. Er wordt bij een mini-rotonde helaas niet voldaan aan de minimale verkeers-veiligheidseisen die het CROW in haar publicaties aangeeft. De vraag of een (mini-)rotonde ook goedkoper zou zijn in dit geval, is minder relevant geworden gelet op het bovenstaande.

4. *Bent u het met ons eens dat een mini-rotonde goedkoper is dan een VRI, omdat er bij een VRI naast de infrastructuur ook een dure technische installatie nodig is?*

Zie de beantwoording bij vraag 3

5. *Bent u het eens met de constatering dat een mini-rotonde de doorstroming beter bevordert dan een VRI. Dat dit aspect, naast het aspect veiligheid & financiën een van de redenen is om in veel gemeentes in Nederland juist te kiezen voor rotondes i.p.v. voor VRI's ?*

Dat een minirotonde de doorstroming beter bevordert dan een VRI hoeft niet altijd het geval te zijn, dat is sterk afhankelijk van het verkeersaanbod. Zoals reeds is aangegeven bij de beantwoording van vraag 3, blijkt het verkeersaanbod op de Rijksstraatweg te hoog te liggen voor het toepassen van een mini-rotonde. De doorstroming van bijvoorbeeld het openbaar vervoer is, dankzij KAR-aansturing (Korte Afstand Radio) bij een VRI goed aan te sturen, bij een (mini-)rotonde wordt door het COW eerder gewaarschuwd voor mogelijk oponthoud.

6. *Dat een goede en veilige doorstroming bij het gereedkomen van de bouwprojecten en het nieuwe en grotere winkelcentrum Marsmanplein, van groot belang is omdat de doorstroming op de Rijkstraatweg nu al te wensen overlaat m.n. in de spitsuren en op zaterdag.*

Een goede en veilige doorstroming op deze kruisingen kan zeker bij een VRI op lange termijn worden geboden. Het benutten van een mini-rotonde wordt (zie ook de beantwoording van vraag 3 en 5) door het CROW afgeraden.

7. *Bent u bekend met het fenomeen in de gemeente Haarlemmermeer waar ondernemers de inrichting en het onderhoud van de beplanting van de middencirkel van een rotonde overnemen (adoptie) in ruil voor bedrijfsreclame (in de vorm van een bescheiden bord waarop staat vermeld welk bedrijf voor de inrichting/onderhoud zorgt)?*

Bij een mini-rotonde is geen sprake van een middencirkel waarop beplanting mogelijk is (zie ook de beantwoording bij vraag 3). Daarmee is deze optie niet vergelijkbaar en derhalve niet opportuun.



Haarlem

8. *Bent u bereid te onderzoeken of dit ook een goed initiatief zou zijn binnen de gemeente Haarlem en of dit een extra kostenreductie oplevert, waardoor de zo gewenste aanleg van een verkeersveilige en doorstroming verhogende mini-rotonde op de bovengenoemde kruispunten wel mogelijk wordt?*

Voor wat betreft de situaties op de Rijksstraatweg is hierop hierboven gereageerd. Dat laat onverlet dat het toepassen van (deze constructie van) rotondes elders in de stad de moeite waard kan zijn om te onderzoeken.

Met vriendelijke groet,

het college van burgemeester en wethouders,

De secretaris,

Ing. S.M.M. Borgers

de burgemeester

mr. B.B. Schneiders