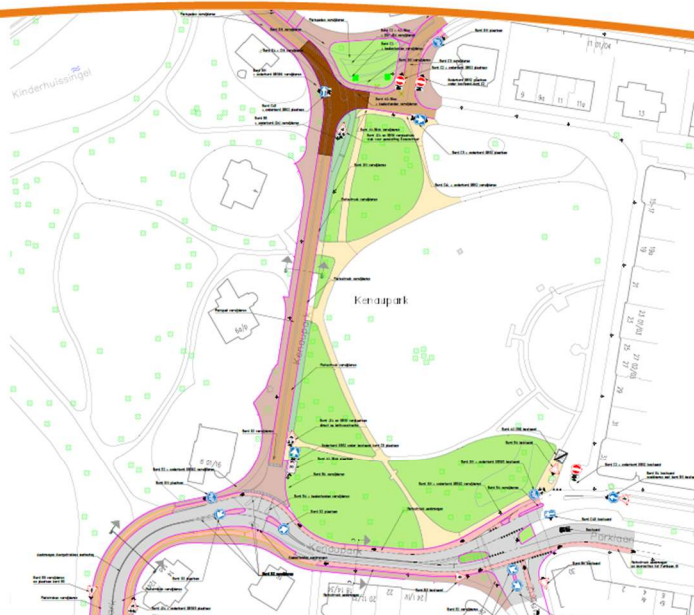


rapport



Kinderhuisvest - Kenaupark

Verbetermogelijkheden toekomstige situatie



Kinderhuisvest - Kenaupark

Verbetermogelijkheden toekomstige situatie

Opdrachtgever

Gemeente Haarlem
Afdeling Gebiedsontwikkeling en
Beheer
Postbus 511
2003 PB Haarlem

Opdrachtnemer

DTV Consultants B.V.
Hans Godefrooij
TBO/170274

Breda, 28 februari 2018

Inhoudsopgave

1	Inleiding	5
2	Situatiebeschrijving	7
2.1	Oude situatie	8
2.2	Nieuwe situatie	11
3	Beoordeling overwegingen bij ontwerpuitgangspunten	14
3.1	Uitgangspunten Structuurvisie Openbare Ruimte	14
3.2	Gekozen wegcategorieën en kruispuntvorm	16
4	Belangrijkste verkeersveiligheidsrisico's en mogelijke maatregelen	18
4.1	Fiets- en voetgangersoversteek ter hoogte van Zijlstraat	18
4.1.1	Verkeersveiligheidsrisico's	18
4.1.2	Mogelijke maatregelen	18
4.2	Beperkte breedte fiets- en voetpad in de bocht in combinatie met obstakels	19
4.2.1	Verkeersveiligheidsrisico's	19
4.2.2	Mogelijke maatregelen	20
4.3	Veiligheid voor overstekende fietsers richting Kenaupark-west	20
4.3.1	Verkeersveiligheidsrisico's	20
4.3.2	Mogelijke maatregelen	21
4.4	Smalle rijstroken op Kenaupark-zuid	21
4.4.1	Verkeersveiligheidsrisico's	21
4.4.2	Mogelijke maatregelen	21
4.5	Hoeveelheid autoverkeer op Kenaupark-west	23
4.5.1	Verkeersveiligheidsrisico's	23
4.5.2	Mogelijke maatregelen	23
5	Vergelijking oude en nieuwe situatie	25
5.1	Globale vergelijking tussen oude en nieuwe situatie	25
5.2	Gedetailleerde vergelijking tussen drie varianten	27
6	Conclusies en aanbevelingen	30
	Bijlagen	33
	Bijlage 1 Uitspraak Rechtbank	35
	Bijlage 2 Opdrachtformulering	40
	Bijlage 3 Varianten voor weren doorgaand verkeer	42

1 Inleiding

Voor de reconstructie van de Kinderhuisvest en het Kenaupark in Haarlem heeft de gemeente een ontwerp laten maken. Naar aanleiding van een gerechtelijke uitspraak, wil de gemeente de verkeers(veiligheids)situatie tegen het licht houden en bekijken welke mogelijkheden er zijn voor verbeteringen.

Aanleiding en doel

De gemeente Haarlem is bezig met een reconstructie van de Kinderhuisvest en Kenaupark. Tegen het verkeersbesluit dat door de gemeente Haarlem in dit kader is genomen, heeft de Fietzersbond bezwaar gemaakt. Dit bezwaar is ongegrond verklaard en tegen dit besluit heeft de Fietzersbond beroep ingesteld. De rechtbank van Haarlem heeft de Fietzersbond in het gelijk gesteld en het besluit van de gemeente Haarlem vernietigd. De uitspraak van de rechtbank is opgenomen in bijlage 1.

Het bezwaar van de Fietzersbond richt zich op de in hun ogen verslechterde positie van het fietsverkeer in de nieuwe situatie. De gemeente Haarlem heeft daarom besloten om het ontwerp van de nieuwe situatie voor te leggen aan een onafhankelijke, gecertificeerde verkeersveiligheidsauditor. Deze verkeersveiligheidsaudit is inmiddels uitgevoerd door DTV Consultants (Verkeersveiligheidsaudit Kinderhuisvest – Kenaupark, Breda, 29 november 2017). In het auditrapport zijn alle potentiële verkeersveiligheidsknelpunten in het ontwerp benoemd en zijn suggesties gedaan voor verbeteringen. De audit geeft geen algehele evaluatie van het nieuwe ontwerp.

De gemeente Haarlem wil echter ook dat de toekomstige situatie in een bredere context wordt beoordeeld. Zij wil namelijk dat de route voor autoverkeer door de Kinderhuisvest en het Kenaupark minder aantrekkelijk wordt voor autoverkeer en dat doorgaand verkeer andere routes gaat nemen zodat Kinderhuisvest en Kenaupark verkeersluwer worden. Keuzes die zijn gemaakt voor de inrichting van beide straten, zijn mede ingegeven door deze toekomstvisie. De gemeente wil weten of de gemaakte keuzes in dit kader logisch zijn, of de onderbouwing klopt en in hoeverre de situatie een verbetering is ten opzichte van de oude situatie. Ook wil zij weten welke maatregelen zij nog kan nemen om de verkeerssituatie nog verder te optimaliseren. De gemeente heeft DTV Consultants gevraagd hierover te adviseren. De exacte opdrachtformulering is terug te vinden in bijlage 2.

Onderzoeksopzet

Op basis van alle beschikbare stukken is een oordeel gevormd over de gemaakte keuzes. Daarnaast zijn de oude en de nieuwe situatie naast elkaar gezet. In een werksessie met betrokken ambtenaren, de verkeersadviseur van de politie en een afvaardiging van de Fietzersbond Haarlem zijn de uitgangspunten besproken, zijn de belangrijkste knelpunten benoemd en is gebrainstormd over mogelijke maatregelen. Mede op basis van de resultaten van de werksessie zijn vervolgens aanbevelingen voor de gemeente Haarlem opgesteld.

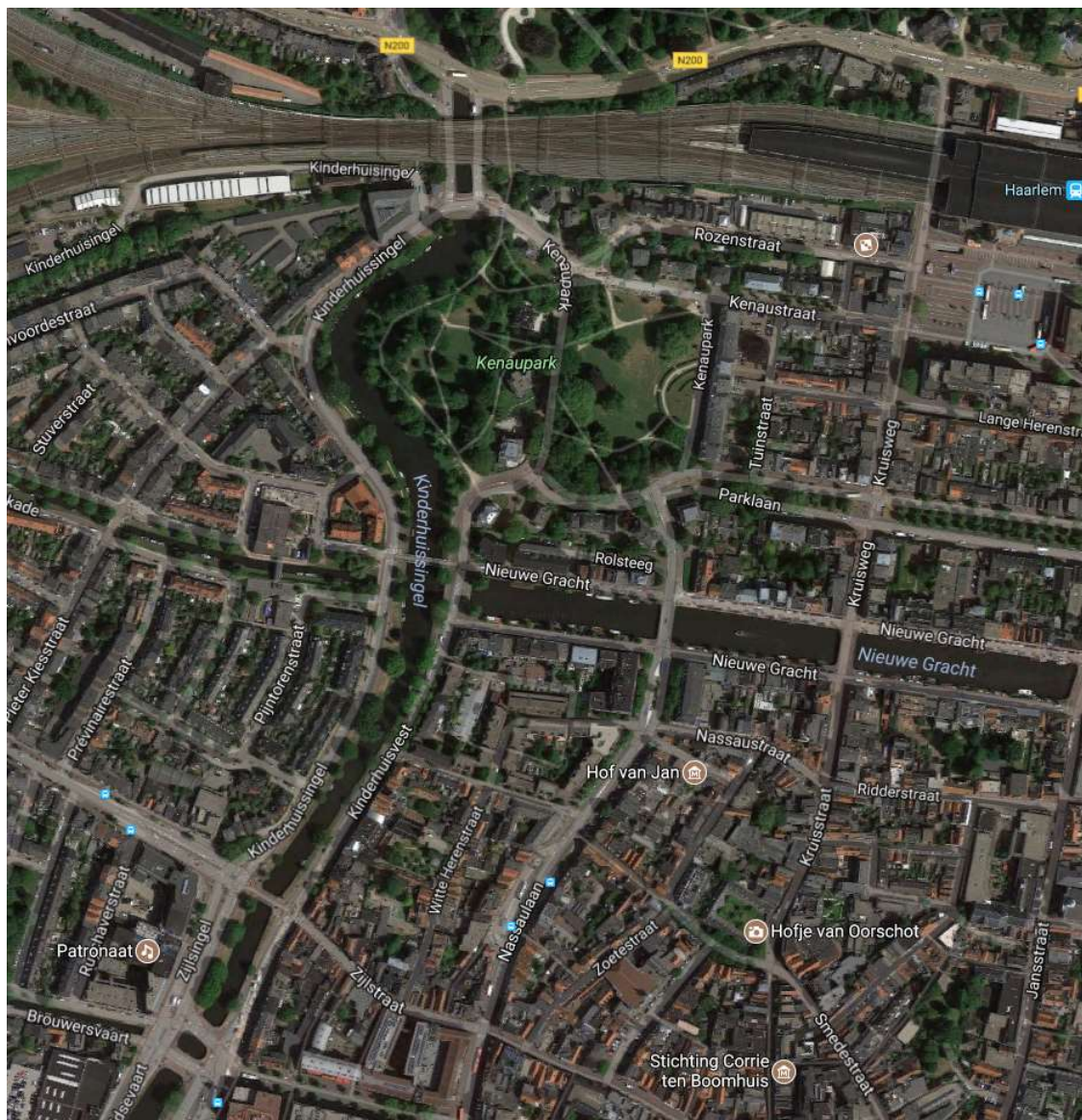
Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt een beschrijving gegeven van de oude en de nieuwe situatie. In hoofdstuk 3 wordt een beoordeling gegeven van de overwegingen die zijn gemaakt bij het bepalen van de uitgangspunten voor het ontwerp voor de nieuwe situatie. Hoofdstuk 4 gaat in op de belangrijkste verkeersveiligheidsrisico's die de nieuwe situatie met zich meebrengt en mogelijke maatregelen die kunnen worden genomen om de risico's te beperken. In hoofdstuk 5 wordt de oude situatie vergeleken met de nieuwe. Het rapport wordt afgesloten met conclusies en aanbevelingen.

2 Situatiebeschrijving

In dit hoofdstuk wordt een korte beschrijving gegeven van de oude situatie en de nieuwe situatie.

In onderstaande afbeelding is de ligging van de Kinderhuisvest en het Kenaupark te zien.



afbeelding 2.1 Ligging Kinderhuisvest en Kenaupark (bron: Google Maps)

2.1 Oude situatie

In het HVVP 2003 zijn de Kinderhuisvest en Kenaupark aangeduid als Gebiedsontsluitingsweg B, met een bijbehorende maximumsnelheid van 50 km/h. Dat betekent dat beide wegen (voornamelijk) een functie hebben om verkeer zo snel mogelijk de zogenaamde stadsleefgebieden in en uit te geleiden.

In onderstaande afbeeldingen uit Google Streetview is de oude inrichting van de betreffende wegen te zien.



afbeelding 2.2 Kinderhuisvest



afbeelding 2.3 Bocht Kinderhuisvest richting Kenaupark

Langs de Kinderhuisvest waren in de oude situatie vrijliggende fietspaden aanwezig (afbeelding 2.2). Ter hoogte van de Nieuwe Gracht gingen deze fietspaden over in fietsstroken. In de bocht van de Kinderhuisvest naar het Kenaupark was de verharding uitgevoerd in klinkers. Met wegverf waren hierop fietsstroken aangebracht (afbeelding 2.3)



afbeelding 2.4 Kenaupark-west



afbeelding 2.5 Kruispunten Kenaupark-west – Kenaupark-noord en Kenaupark-west – Rozenstraat

Op het Kenaupark-west lag aan één zijde een fietsstrook (van zuid naar noord); in de tegenrichting was een vrijliggend fietspad aanwezig (afbeelding 2.4). Vlak voor het kruispunt met Kenaupark-noord (afbeelding 2.5), ging de fietsstrook over in een vrijliggend fietspad. Vanaf dit kruispunt tot aan de aansluiting op de Kinderhuissingel lag aan de noordoostkant een vrijliggend tweerichtingenfietspad en aan de andere zijde een vrijliggend éénrichtingsfietspad (afbeelding 2.6). Een trottoir was aan de zuidwestkant niet aanwezig.



afbeelding 2.6 Kenaupark-west (bij aansluiting op Kinderhuissingel)



afbeelding 2.7 Kenaupark-zuid

Het Kenaupark-zuid, dat overgaat in de Parklaan, kende in de oude situatie twee fysiek van elkaar gescheiden rijstroken (afbeelding 2.7). De zuidelijke rijstrook was uitgevoerd in asfalt en was niet voorzien van een fietsvoorziening; de noordelijke rijstrook, uitgevoerd in klinkerbestrating, beschikte over een fietsstrook.

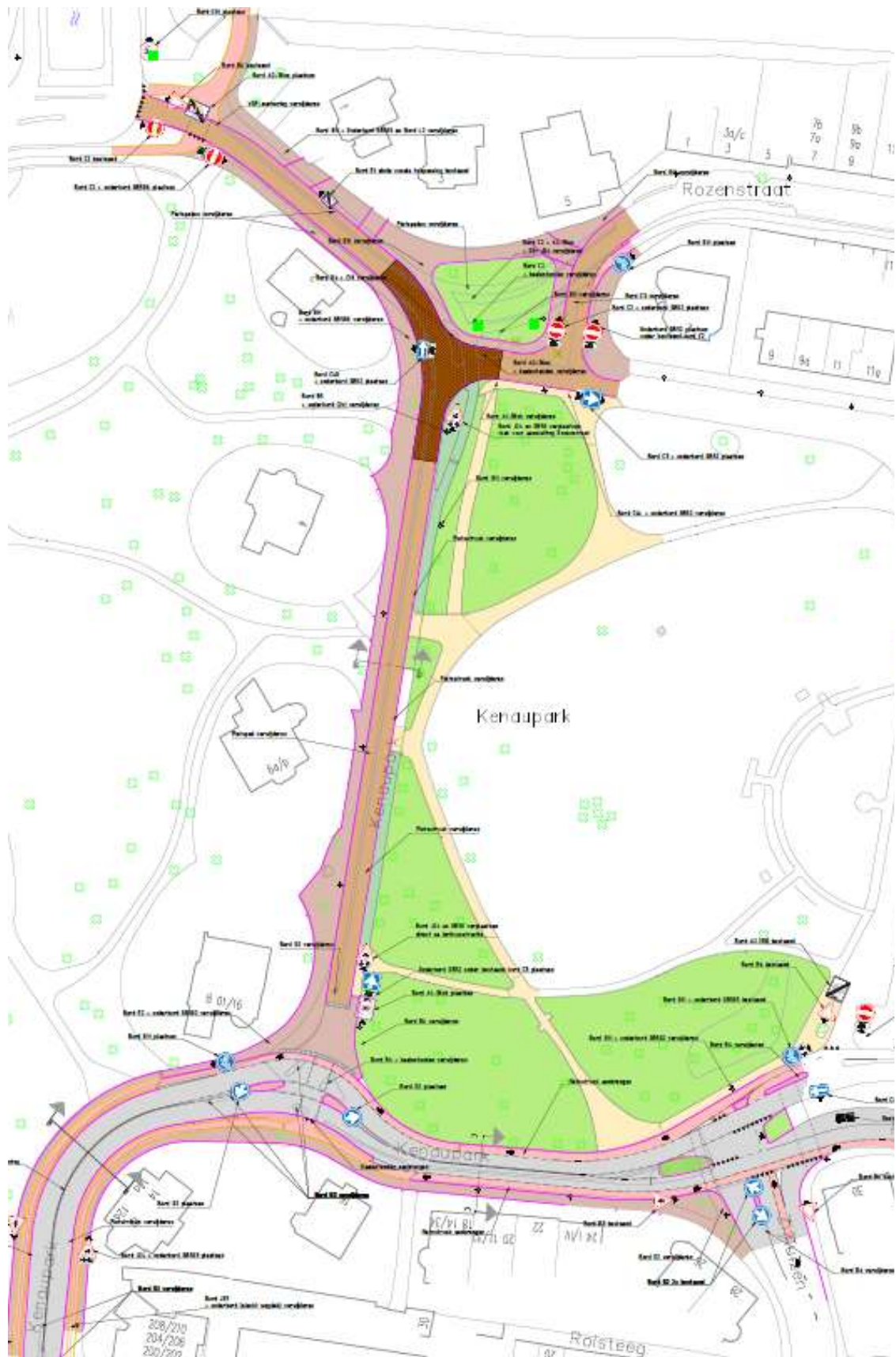
2.2 Nieuwe situatie

In de nieuwe situatie is ervoor gekozen om de wegcategorisering van de Kinderhuisvest en het Kenaupark-zuid ongewijzigd te laten. Dit blijven gebiedsontsluitingswegen met een snelheidsregime van 50 km/h. Voor het Kenaupark-west is gekozen om deze op te nemen in een 30km-zone en deze in te richten als erftoegangsweg. Dat is ook in lijn met de uitgangspunten van de (nog niet vastgestelde) Ontwerp Structuurvisie Openbare Ruimte (Haarlem 2040: Groen en Bereikbaar, gemeente Haarlem, juni 2017). Hierin zijn de Kinderhuisvest en Kenaupark-zuid aangeduid als “hoofdontsluiting bebouwde kom” voor de auto en als “HOV” voor het openbaar vervoer. Het Kenaupark-west is aangeduid als erftoegangsweg. De route Kinderhuisvest – Kenaupark-west is aangeduid als regionaal fietsnetwerk; Kenaupark-zuid als hoofdfietsnetwerk.

In het ontwerp zijn de vrijliggende fietspaden langs de Kinderhuisvest gehandhaafd en doorgetrokken tot en met het kruispunt met het Kenaupark. Het Kenaupark-zuid krijgt aan beide zijden fietsstroken. Op het Kenaupark-west verdwijnen de fietsvoorzieningen. Hier is gekozen voor een gemengd profiel, waarbij gemotoriseerd verkeer (in één richting) en fietsverkeer (in twee richtingen) de rijbaan delen.

Het Kenaupark-west sluit in de nieuwe situatie als zijweg aan op de voorrangsweg Kinderhuisvest – Kenaupark-zuid. De aansluiting wordt vormgegeven met een uitritconstructie. De (in de oude situatie) naast elkaar gelegen aansluitingen van de Rozenstraat en Kenaupark-noord op het Kenaupark-west, worden in de nieuwe situatie samengevoegd tot één aansluiting. Bovendien wordt dit nieuwe kruispunt, zoals gebruikelijk binnen een 30km-zone, uitgevoerd als gelijkwaardig kruispunt, in plaats van als voorrangskruispunt.

Het ontwerp van de nieuwe situatie is in de volgende afbeeldingen weergegeven.



afbeelding 2.8 Definitief Ontwerp Kinderhuisvest – Kenaupark (noordelijke gedeelte)



afbeelding 2.9 Definitief Ontwerp Kinderhuisvest – Kenaupark (zuidelijke gedeelte)

3 Beoordeling overwegingen bij ontwerputgangspunten

In dit hoofdstuk worden de overwegingen van de gemeente Haarlem bij de ontwerputgangspunten tegen het licht gehouden, voor zover deze een verandering betekenen ten opzichte van de oude situatie. Daarbij wordt eerst ingegaan op de uitgangspunten die staan in de Structuurvisie Openbare Ruimte en vervolgens op de gekozen wegcategorysering en kruispuntvorm.

3.1 Uitgangspunten Structuurvisie Openbare Ruimte

Prioritering vervoerswijzen

In de (nog niet vastgestelde) Structuurvisie Openbare Ruimte staat dat in de binnenstad de verblijfskwaliteit van voetgangers en fietsers centraal staat: *“Een lagere snelheidslimiet – de maatgevende snelheid is die van de voetganger en de fietser - en een beperkter aantal motorvoertuigen maken de binnenstad geschikter voor menging van de verkeersdeelnemers. Uitzondering hierop vormen de assen voor HOV en de fiets door het centrum.”* Daarnaast kiest Haarlem, uit oogpunt van gezondheid, duurzaamheid en efficiënt ruimtegebruik, voor de fiets als belangrijkste vervoermiddel binnen de stad.

Voor het lokale verkeer en verkeer binnen de stad wordt een prioritering van belangen tussen de verschillende vormen van mobiliteit voorgesteld. De prioritering is als volgt:

1. Het belang van de voetgangers; veilige en comfortabele voorzieningen.
2. Het belang van de (elektrische) fiets als primaire vervoerswijze.
3. Het belang van het openbaar vervoer.
4. Het belang van lokaal gebruik van de auto en overig gemotoriseerd verkeer.

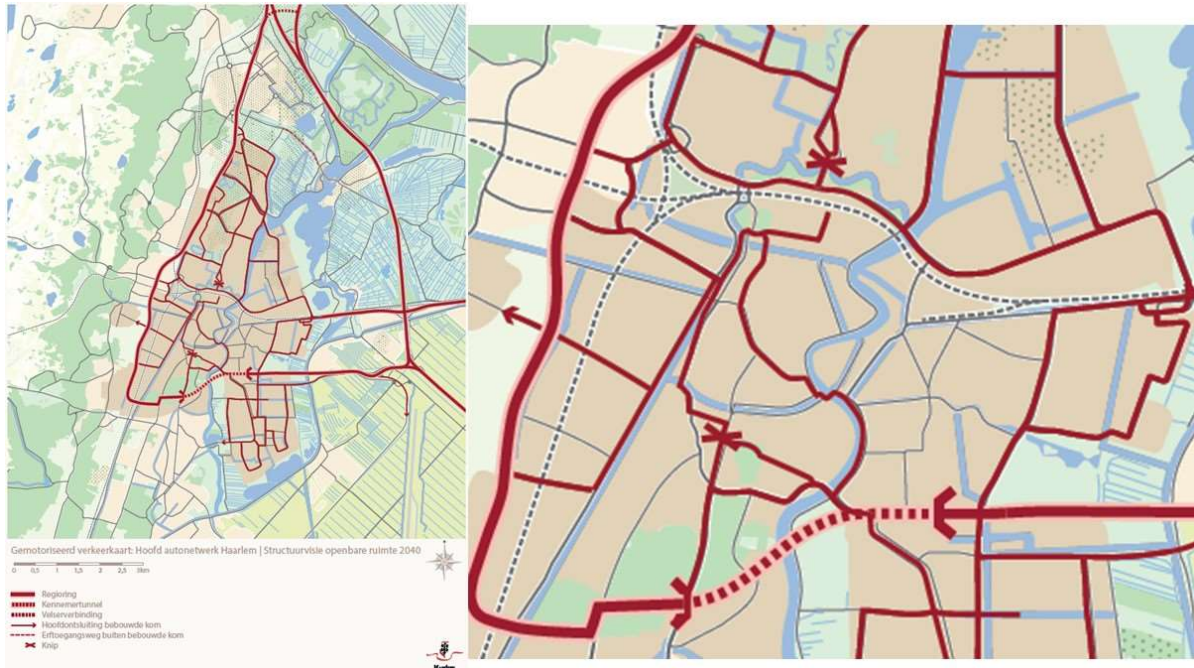
Netwerken

Over de netwerken voor auto, openbaar vervoer en fiets is in de Structuurvisie Openbare Ruimte het volgende opgenomen.

Auto

Het hoofd autonetwerk bestaat uit een netwerk van gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom. Hier mag 50 km/u gereden worden. Gebiedsontsluitingswegen hebben als doel het verkeer dat de stad in- of uitgaat zo goed mogelijk af te wikkelen naar de Regioring.

De erftoegangswegen hebben een verblijfskarakter en zijn bedoeld om bestemmingsverkeer zo goed mogelijk af te wikkelen, van de bestemming naar het hoofd autonetwerk of andersom. De woonstraten hebben snelheidsremmende maatregelen en daarom rijden er in beginsel geen bussen. Erftoegangswegen zijn smalle straten zonder rijbaanindeling waar ook wordt gefietst en geparkeerd. De maximaal toegestane snelheid in de woonstraat is 30 km/u.



Openbaar vervoer

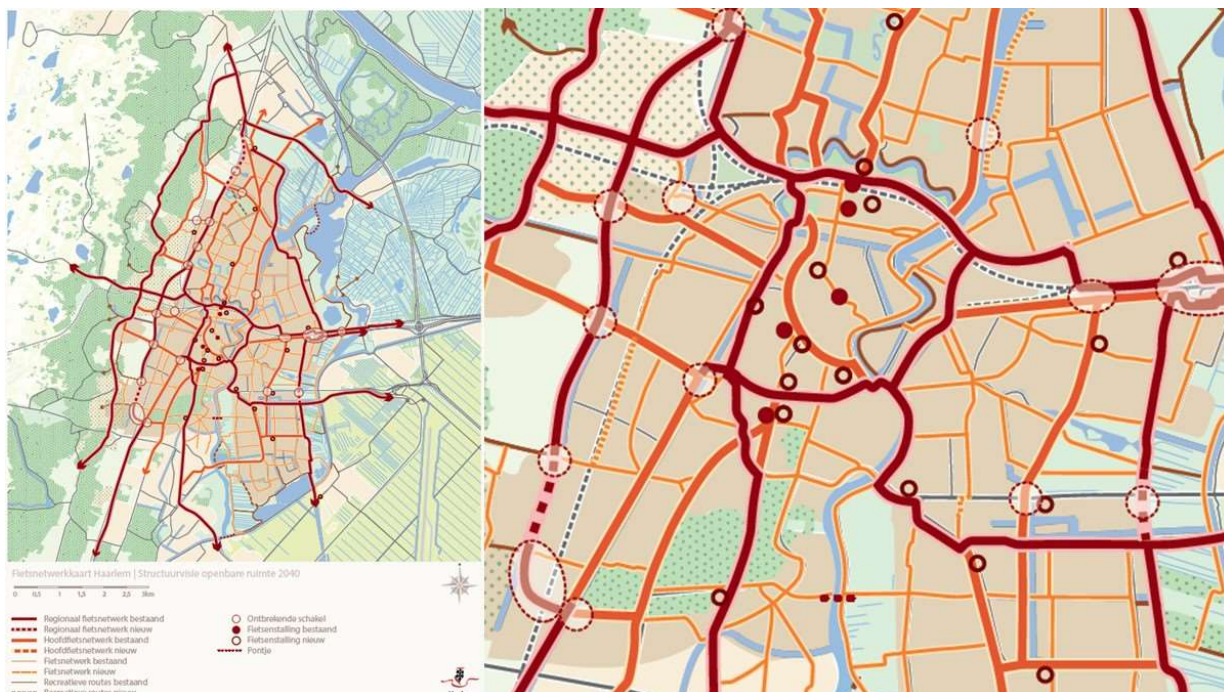
Op de HOV-routes door de stad hebben de daar rijdende R-netlijnen voorrang, ook ten opzichte van de overige buslijnen.

Voor de overige buslijnen gelden snelheden zoals voor autoverkeer. Als de 'gewone' bus rijdt via HOV-routes of gebiedsontsluitingswegen kan de bus 50 km/u rijden, op andere wegen zal de bus zich moeten aanpassen.



Fiets

Waar de fietspaden uit het hoofd- en regionale fietsnetwerk gelijk lopen met een gebiedsontsluitingsweg, waar 50 km/u geldt, gaan fietsers bij voorkeur over vrijliggende fietspaden. Er wordt pas gekozen voor fietsstroken op de rijbaan als er niet genoeg ruimte is. Als het fietsnetwerk gelijk loopt met een verblijfsgebied waar 30 km/u geldt, zijn er geen vrijliggende fietspaden en maken fietsers dus gebruik van de rijbaan. Over korte stukken kan een fietsstraat overwogen worden. Dit is een inrichtingsvorm waarbij fietsers prioriteit krijgen en de auto's te gast zijn.



3.2 Gekozen wegcategorieën en kruispuntvorm

De Kinderhuisvest – Kenaupark-zuid vormt een belangrijke schakel in het OV-netwerk van Haarlem. Ook maakt het onderdeel uit van de hoofdontsluiting van het stationsgebied en haar omgeving voor autoverkeer. Het Kenaupark-west maakt geen onderdeel uit van het OV-netwerk en speelt bovendien een veel minder prominente rol als ontsluitingsweg voor het autoverkeer. In de Ontwerp Structuurvisie Openbare Ruimte is het Kenaupark-west dan ook opgenomen als erftoegangsweg.

In het nieuwe ontwerp heeft de gemeente Haarlem ervoor gekozen om de functie van de Kinderhuisvest en Kenaupark-zuid ongewijzigd te laten. Op deze straten blijft daarom, zoals gebruikelijk is op gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom, een maximumsnelheid van 50 km/h gelden.

Voor het Kenaupark-west is ervoor gekozen om deze onderdeel te laten uitmaken van een 30km-zone (verblijfsgebied bestaande uit erftoegangswegen). Dit is, in het licht van de hierboven beschreven functie van de straat, een logische keuze. Bovendien biedt dat de mogelijkheid om, zoals beschreven in de ontwerptoelichting¹, de rijbaan te voorzien van een type verharding dat past bij de uitstraling van het park.

¹ MEMO Ontwerptnotitie Kinderhuisvest eo, BonoTraffic bv, 10 maart 2016

Conform de Basiskennmerken kruispunten en rotondes (CROW-publicatie 315) ligt de Kinderhuisvest – Kenaupark-zuid, als gebiedsontsluitingsweg, in de voorrang ten opzichte van het Kenaupark-west. Om de entree van het 30km-gebied te benadrukken, is in het ontwerp gekozen om het Kenaupark-west aan te sluiten door middel van een uitritconstructie. Dit is een wijziging ten opzichte van de oude voorrangssituatie, waarin Kinderhuisvest – Kenaupark-west de voorrangsweg was, en Kenaupark-zuid als zijweg hierop aansloot. En hoewel het voor fietsers op de doorgaande hoofdfietsroute Kinderhuisvest – Kenaupark-west betekent dat zij de voorrangsweg moeten oversteken, is dit wel een onvermijdelijke consequentie van een logische keuze voor de kruispuntvorm.

4 Belangrijkste verkeersveiligheidsrisico's en mogelijke maatregelen

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste verkeersveiligheidsrisico's van de nieuwe situatie benoemd.

De belangrijkste risico's, of mogelijke risico's, ten aanzien van de verkeersveiligheid worden hieronder op een rij gezet.

4.1 Fiets- en voetgangersoversteek ter hoogte van Zijlstraat

4.1.1 Verkeersveiligheidsrisico's

Over de Kinderhuisvest ligt, ter hoogte van de Zijlstraat, een fiets- en voetgangersoversteek. De fietsers zijn uit de voorrang; de voetgangers in de voorrang. Dit kan leiden tot verwarrende situaties bij zowel fietsers als automobilisten over de voorrangspositie van fietsers. Als fietsers (ten onrechte) denken dat zij voorrang hebben als zij over het zebrapad rijden, of omdat ze vaak voorrang krijgen van automobilisten, kan dat leiden tot ernstige ongelukken wanneer ze die voorrang (een keer) niet krijgen van automobilisten.

In de oversteek is geen middeneiland aanwezig. Een middeneiland zorgt ervoor dat de oversteek in twee keer kan worden gemaakt, hetgeen bijdraagt aan de verkeersveiligheid (overstekers hoeven maar met verkeer in één richting rekening te houden en kunnen daardoor makkelijker inschatten of veilig oversteken mogelijk is) en de oversteekbaarheid (de wachttijden zijn aanzienlijk korter bij een oversteek in twee keer, doordat hiaten in de verkeersstromen in beide richtingen niet samen hoeven te vallen). Overigens geven de CROW-richtlijnen (Lopen Loont) aan dat bij intensiteiten van 1.000 motorvoertuigen of meer in het drukste uur voor voetgangers een middengeleider (van minimaal 2,50 meter) moet worden gerealiseerd. De Ontwerpwijzer Fietsverkeer spreekt van een redelijke oversteekbaarheid zonder middengeleider tot 800 motorvoertuigen per etmaal. Op de Kinderhuisvest liggen de intensiteiten, met een maximale uurintensiteit van circa 600 motorvoertuigen, beduidend lager.

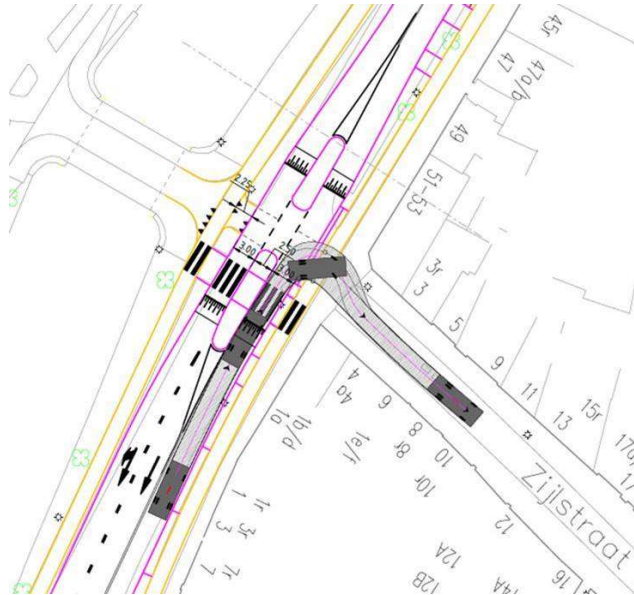
4.1.2 Mogelijke maatregelen

Conform de CROW-richtlijnen in Veilig Oversteken? Vanzelfsprekend! moet bij naast elkaar gelegen oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers gekozen worden voor dezelfde voorrangssituatie; beiden wel of beiden geen voorrang. Hiermee worden verwarrende situaties voorkomen. Het is echter zeer onveilig om fietsers over een gebiedsontsluitingsweg in de voorrang te laten oversteken. Dat zou er dus voor pleiten om de zebra in dit geval dus weg te halen. Een tweede reden om voetgangers niet in de voorrang te laten oversteken op deze locatie is de nabijheid van de verkeerslichten op het kruispunt Raaks-Zijlvest; de opstelstroken beginnen in het ontwerp direct na de oversteek. Het risico bestaat dat

automobilisten hun focus richten op (het halen van) de verkeerslichten en daardoor een oversteker over het hoofd zien.

Omdat de oversteek door veel voetgangers wordt gebruikt, is het draagvlak om het zebrapad te verwijderen naar verwachting klein. Daardoor zou de ongelijke voorrangssituatie voor fietsers en voetgangers in stand worden gehouden. Een optimale verkeersveiligheidssituatie is hierdoor niet haalbaar.

Het realiseren van een middeneiland kan een (beperkte) bijdrage leveren aan het verbeteren van de verkeersveiligheid op deze locatie. De oversteeklocatie valt hierdoor beter op voor naderende bestuurders en overstekers kunnen de oversteek maken in twee fases. Volgens de richtlijnen is een middeneiland overigens niet noodzakelijk, omdat de intensiteit op de Kinderhuisvest in het drukste uur lager is dan 1.000 motorvoertuigen. In het verleden heeft de gemeente Haarlem al eens een ontwerp gemaakt waarbij een middeneiland is toegepast (zie nevenstaande afbeelding). In dit ontwerp is de ruimte voor het realiseren van een middeneiland vooral ten koste gegaan van opstelruimte voor fietsers aan de oostkant. Fietsers die zich opstellen om vanuit de Zijlstraat over te steken, blokkeren hierdoor mogelijk de doorgang voor rechtdoorgaande fietsers op de Kinderhuisvest.



4.2 Beperkte breedte fiets- en voetpad in de bocht in combinatie met obstakels

4.2.1 Verkeersveiligheidsrisico's

Op de Kinderhuisvest hebben het fiets- en voetpad een zeer beperkte breedte. Het fietspad heeft in de binnenbocht een breedte van 1,30 meter (1,50 meter inclusief banden). Het voetpad, dat op hetzelfde niveau ligt, heeft een breedte van 1,50 meter. Beide zijn eigenlijk te smal. De beperkte fietspadbreedte leidt ertoe dat fietsers veelvuldig gebruik zullen (moeten) maken van het voetpad. Voetgangers (met name met kinderwagen of rolstoel) zullen door de beperkte voetpadbreedte af en toe gebruik (moeten) maken van het fietspad.

De aanwezigheid van obstakels (lichtmasten, verkeersborden) op het voetpad maakt dat de effectieve breedte van voet- en fietspad nog kleiner is en dat bovendien risico's ontstaan op eenvoudige fietsongevallen als gevolg van botsingen met deze obstakels.

4.2.2 Mogelijke maatregelen

Zonder drastische ingrepen (zoals het realiseren van een tweerichtingsfietspad aan één zijde, in plaats van twee eenrichtingsfietspaden en/of het opheffen van een trottoir aan één zijde) is het niet mogelijk om voldoende ruimte te creëren voor fietsers en voetgangers. Het is daarom van groot belang dat de ruimte die er is, zo goed mogelijk kan worden benut. Daarom wordt aanbevolen om obstakels als lichtmasten en verkeersborden zodanig te plaatsen dat ze niet ten koste gaan van de gebruikruimte van fietsers en voetgangers. Sowieso moeten obstakels minimaal 0,45 meter buiten de rand van het fietspad worden geplaatst. Voor voetgangers geldt dat bij puntvernauwingen een vrije doorgang van minimaal 0,9 meter moet worden gegarandeerd. Het beste kunnen alle obstakels, zo ver mogelijk aan de buitenzijde van het voetpad worden geplaatst, zodat fietsers en voetgangers zoveel mogelijk ruimte overhouden. Fietsers kunnen dan, indien nodig, uitwijken naar het voetpad en voetgangers naar het fietspad. Het verschil in verharding maakt de primaire plaats op de weg duidelijk. Voor zowel fietsers als voetgangers is het duidelijk wanneer ze buiten hun “eigen” ruimte gaan, waardoor verwacht mag worden dat zij in voorkomende gevallen rekening zullen houden met de mogelijke aanwezigheid van andere gebruikers.



De circa 40 cm brede schrikstrook tussen rijbaan en fietspad kan het beste gehandhaafd blijven. Weliswaar kan het fietspad worden verbreed door (een gedeelte van) de schrikstrook op te offeren, maar dit heeft als nadeel dat fietsers mogelijk dicht bij de rand van het fietspad gaan rijden. Dit kan, bij stuurfouten, leiden tot ongevallen waarbij fietsers op de rijbaan terecht komen. Bovendien bestaat het risico dat een fietser dan schrikt van dicht op de kant van de weg rijdend voertuig, of wordt geraakt door een spiegel van een passerende bus of vrachtwagen.

De haakse opsluitbanden die bij eilandjes zijn toegepast kunnen worden vervangen door schuine. Nog beter is het om hoogteverschillen helemaal te vermijden. Zeker in dit geval, met erg smalle fietspaden, is dit een belangrijke maatregel om het risico op valpartijen te verkleinen.

4.3 Veiligheid voor overstekende fietsers richting Kenaupark-west

4.3.1 Verkeersveiligheidsrisico's

De bocht in de Kinderhuisvest ligt vlak voor het kruispunt met het Kenaupark. Dat is ongelukkig, omdat verkeer moeilijk kan anticiperen op het kruispunt en overstekers bij het kruispunt geen goed zicht hebben op naderend verkeer vanuit de Kinderhuisvest.

Het zicht vanaf de fietsoversteek op naderend verkeer vanuit de bocht (en vice versa) bedraagt ongeveer 45 meter. Bij een snelheid van 50km/h is de stopafstand van een auto (onder normale omstandigheden) circa 26 meter (bron: <https://www.om.nl/onderwerpen/verkeer/handhaving-verkeer/snelheid/snelheid-reactie/>). Dat betekent dat een automobilist ruim voldoende tijd en afstand heeft om nog te remmen wanneer een fietser zich nog op de oversteek bevindt als een auto de bocht door komt. Uiteraard is het wenselijk dat fietsers veilig kunnen oversteken zonder dat auto's hoeven te remmen. Als een fietser vanuit stilstand een afstand van 5,5 meter moet afleggen (dat is ongeveer de afstand die het voorwiel moet afleggen om met het achterwiel in de middenberm te staan), doet deze

daar, bij een versnelling van $0,8 \text{ m/s}^2$ (bron: Ontwerpwijzer fietsverkeer) ongeveer 3,7 seconden over. Een auto heeft in die tijd, bij 50 km/h, circa 51,5 meter afgelegd. Dat is dus net iets meer dan de beschikbare 45 meter. Wanneer een auto langzamer rijdt dan 44 km/h, kan een fietser oversteken zonder dat de auto snelheid moet minderen.

Vanwege de relatief scherpe bocht in combinatie met de breedte van de rijstroken, ligt de snelheid van gemotoriseerd verkeer niet te hoog. Snelheidsmetingen die de gemeente heeft laten uitvoeren laten, net voor de bocht, een V85 van circa 43 km/h zien. 85% van de voertuigen rijdt, net voor de bocht, dus al langzamer dan 43 km/h. Er is daarom geen reden om snelheidsremmende maatregelen te nemen.

4.3.2 Mogelijke maatregelen

Het is niet nodig om snelheidsremmende maatregelen te treffen. Daarnaast wordt afgeraden om bebording of signalering toe te passen die automobilisten attendeert op overstekende fietsers. Ook extra markering drempel ter plaatse van (of vlak voor) de fietsoversteek wordt afgeraden. Dit kan namelijk leiden tot een ondermijning van de voorrangssituatie, omdat automobilisten het zouden kunnen opvatten als een signaal dat ze voorrang moeten verlenen aan overstekers.

Indien toch maatregelen worden overwogen, kan worden gedacht aan het instellen van een adviessnelheid van 30 km/h in de bocht, eventueel in combinatie met een dynamische snelheidsindicatie (DSI). Er kan dan geen enkel misverstand bestaan over wat een veilige snelheid is in de bocht. Aangetekend moet worden dat het instellen van een adviessnelheid doorgaans weinig effect heeft op de daadwerkelijk gereden snelheid. Het instellen van een maximum snelheid van 30 km/h wordt afgeraden, omdat dit niet past bij de inrichting van de weg en dit derhalve juridisch niet mogelijk is.

4.4 Smalle rijstroken op Kenaupark-zuid

4.4.1 Verkeersveiligheidsrisico's

Op het Kenaupark-zuid hebben de twee rijstroken samen een breedte van 5,0 meter en daar gaat de breedte van de dubbele asmarkering nog vanaf. Per rijstrook blijft dan een breedte over van circa 2,3 meter. Dat is te smal voor bus- en vrachtverkeer; volgens de richtlijnen (ASVV 2012, figuur 12.1.6) moet de breedte van de rijstroken minimaal 2,90 meter bedragen.

De fietsstroken hebben volgens het ontwerp een breedte van 1,75 meter inclusief markering en in de aanlegtekening een breedte van 1,60 meter aan de ene kant en 1,65 meter aan de andere kant. Volgens de richtlijnen moet een fietsstrook minimaal 1,70 meter exclusief markering moet zijn. Daarnaast wordt bij 50 km-wegen aanbevolen om een bufferruimte van 0,50 meter toe te passen tussen rij- en fietsstrook.

Omdat de (dubbele, doorgetrokken) asmarkering veel dwingender is dan de (onderbroken) markering tussen rijbaan en fietsstrook, zal gemotoriseerd verkeer veelvuldig gebruik (moeten) maken van de fietsstroken. Dat gaat ten koste van de veiligheid van het fietsverkeer.

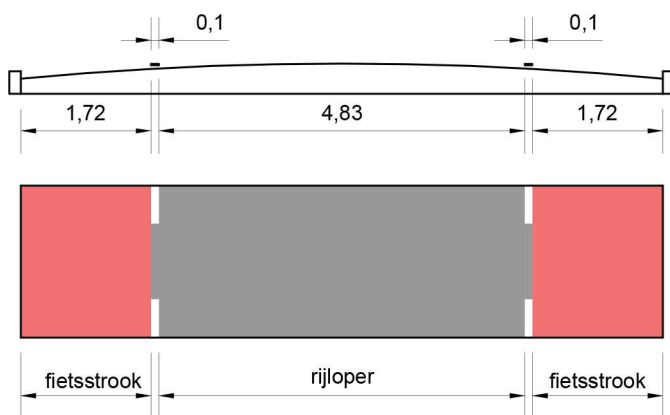
4.4.2 Mogelijke maatregelen

Zoals hierboven aangegeven, moeten de rijstroken van een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom een minimale breedte van 2,90 meter hebben. Fietsstroken moeten volgens de richtlijnen een breedte hebben van 1,70 meter exclusief markering. Daarnaast wordt bij 50 km-wegen aanbevolen om een bufferruimte van 0,50 meter toe te passen tussen rij- en fietsstrook. De ruimte om deze breedtes te realiseren, kan niet worden gevonden zonder het park en haar bomenstructuur aan te tasten.

Hoewel het niet in overeenstemming is met de Basiskennmerken Wegontwerp voor gebiedsontsluitingswegen, kan worden overwogen om de asmarkering te verwijderen en, in plaats van twee, één rijloper voor gemotoriseerd verkeer te realiseren. Het grote voordeel hiervan is dat gemotoriseerd verkeer meer “middenop” zal rijden wanneer er geen tegenliggers zijn. Hierdoor bieden ze automatisch meer ruimte voor fietsers. Op momenten dat er wel tegenliggers zijn, zullen voertuigen in veel gevallen wel gebruik (moeten) maken van de fietsstroken, maar dat wordt dan veel bewuster gedaan. Het risico dat fietsers hierbij in de knel komen is daardoor veel kleiner.

Volgens de Webtool Fiets- en kantstroken van CROW-Fietsberaad² zijn de aanbevolen maten bij een beschikbare rijbaanbreedte van 8,47 meter als volgt:

- Fietsstrook: 1,72 m
- Belijning: 0,1 m
- Rijloper: 4,83 m
- Belijning: 0,1 m
- Fietsstrook: 1,72 m



Hierbij moet worden aangetekend dat in dit geval geen sprake meer is van een profiel dat, volgens de richtlijnen, past bij een gebiedsontsluitingsweg.

Een andere mogelijke maatregel zou zijn om fietsers helemaal te weren van het Kenaupark-zuid. In dat geval zijn geen fietsstroken nodig en kunnen de rijstroken voor gemotoriseerd verkeer zonder probleem voldoende breedte krijgen. Sterker nog, er is dan ook ruimte om aan de ene kant het trottoir te verbreden en aan de andere zijde meer ruimte voor de bomen in het park te creëren. Echter, nog los van het feit dat de woningen aan het Kenaupark ook met de fiets bereikbaar moeten zijn, is het niet reëel om te veronderstellen dat fietsers zich zullen houden aan een eventuele geslotenverklaring. Uiteraard zal een deel van de fietsers zich via andere routes verplaatsen, maar naar verwachting zullen er ook fietsers zijn die zich van de geslotenverklaring weinig aantrekken. In dat geval zal de verkeersveiligheid alleen maar extra onder druk komen te staan.

² <http://www.fietsberaad.nl/?section=fietsstroken>

4.5 Hoeveelheid autoverkeer op Kenaupark-west

4.5.1 Verkeersveiligheidsrisico's

Het Kenaupark-west was in de oude situatie een gebiedsontsluitingsweg met een intensiteit (in één richting) van meer dan 4.000 motorvoertuigen per etmaal, waarvan het overgrote deel doorgaand verkeer (zonder herkomst of bestemming aan deze weg) was. Als ook in de nieuwe situatie de weg met name door doorgaand verkeer wordt gebruikt, is geen sprake van overeenstemming in vormgeving, functie en gebruik van de weg. Hierdoor komt de verkeersveiligheid onder druk te staan.

De breedte van de weg maakt het niet mogelijk dat een auto een fietsduo inhaalt met een fietser in de tegenrichting. Ook een inhaalmanoeuvre door een auto van een fietser met een fietsduo in de tegenrichting is niet mogelijk. Als sprake is van relatief veel autoverkeer, en zeker wanneer dit vooral doorgaand verkeer is, dat over het algemeen meer gehaast is, komen fietsers in de knel bij inhaalmanoeuvres.

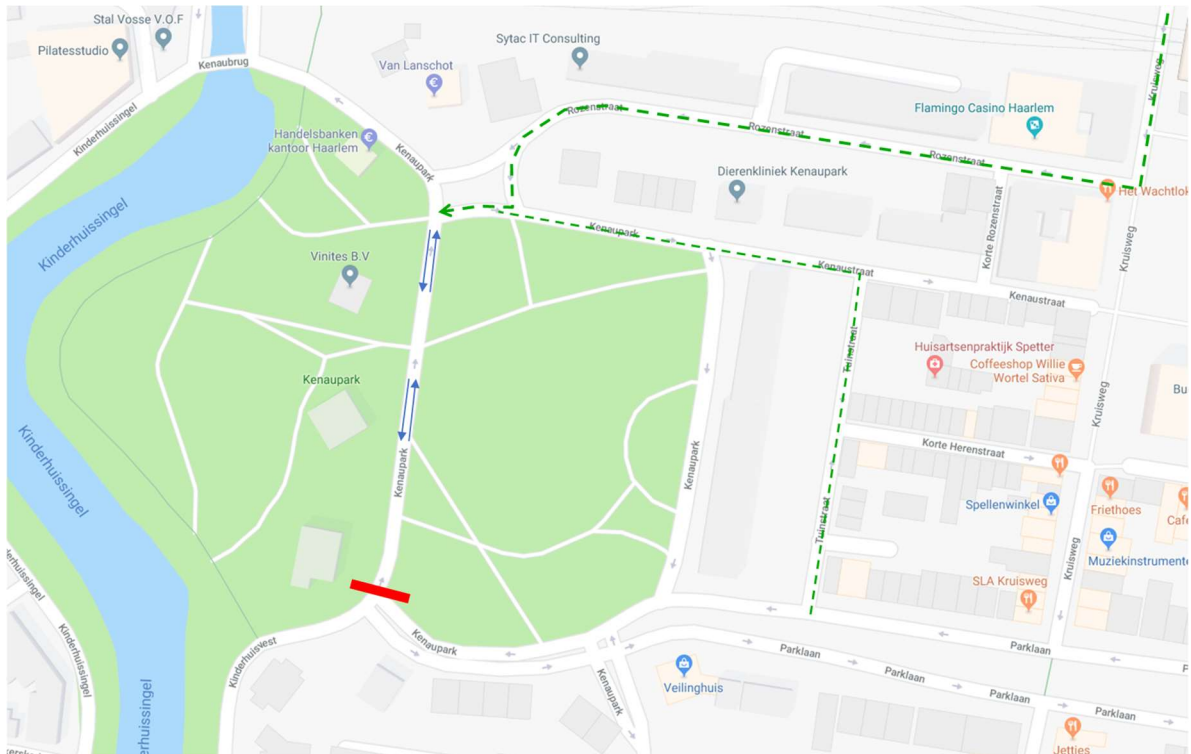
4.5.2 Mogelijke maatregelen

De enige manier om een duurzaam veilige verkeerssituatie te creëren is om gebruik van de weg in overeenstemming te brengen met de functie en de vormgeving. Dat betekent dat de hoeveelheid (doorgaand) gemotoriseerd verkeer drastisch moet worden beperkt ten opzichte van de oude situatie. Omdat de alternatieve routes voor doorgaand gemotoriseerd verkeer, ten opzichte van het Kenaupark-west, tot relatief ver omrijden leiden (mede afhankelijk van de exacte herkomst en bestemming is de omrijtijd circa 2 à 3 minuten) is de enige manier om doorgaand gemotoriseerd verkeer te weren om dit fysiek onmogelijk te maken. “Zachte” maatregelen die de straat “alleen” onaantrekkelijk(er) maken voor doorgaand gemotoriseerd verkeer, zullen nauwelijks effect sorteren. Doorgaand gemotoriseerd verkeer weren door middel van bebording is juridisch niet te handhaven.

Omdat de Kenaupark-west in de tijdelijke situatie afgesloten is (geweest), heeft het verkeer kunnen wennen aan alternatieve routes. Tellingen op andere wegen in de omgeving hebben laten zien dat zien elders geen knelpunten voordoen als gevolg van een afsluiting. Met andere woorden, andere straten kunnen het (omrijdende) verkeer prima verwerken.

Voor het fysiek onmogelijk maken van doorgaand verkeer bestaan verschillende mogelijkheden. De twee meest voor de hand liggende mogelijkheden zijn een afsluiting aan de zuidkant (zoals in de tijdelijke situatie) of een afsluiting aan de noordkant; deze varianten worden in bijlage 3 met elkaar vergeleken.

De variant die als beste naar voren komt, heeft een afsluiting helemaal aan de zuidzijde. In onderstaande afbeelding is deze schematisch weergegeven.



In deze variant wordt het Kenaupark-west voor gemotoriseerd verkeer afgesloten aan de zuidkant. Het meest zuidelijke stukje van de straat wordt in dat geval ingericht en aangeduid als fietspad. Dat betekent dat gemotoriseerd verkeer met bestemming Kenaupark-west alleen nog maar aan kan rijden via de route Kruisweg – Rozenstraat. Voor verkeer dat haar bestemming heeft aan het zuidelijke gedeelte van het Kenaupark-west, betekent dit in veel gevallen omrijden en een minder logische aanrijroute ten opzichte van de oude situatie. De Kruisweg en Rozenstraat krijgen daardoor iets meer verkeer te verwerken. Eventueel kan ervoor worden gekozen om, net als in de tijdelijke situatie het geval is (was), om de route via Tuinstraat en Kenaustraart mogelijk te maken. In dat geval is er ook een toegang vanuit zuidelijke richting.

Wegrijden blijft, zoals in de oude situatie, alleen mogelijk in noordelijke richting naar de Kinderhuissingel. De consequentie is dat op het Kenaupark-west, tussen de Rozenstraat en Kinderhuisvest, tweerichtingsverkeer wordt ingesteld. Omdat er enkel nog gemotoriseerd bestemmingsverkeer van en naar één van de drie panden aan dit gedeelte van het Kenaupark-west rijdt, kan worden volstaan met het minimale profiel voor een erftoegangsweg met tweerichtingsverkeer. Conform de richtlijnen van het CROW (ASVV 2012) is dat 4,80 meter. De huidige wegbreedte van 5,0 meter voldoet hieraan.

Groot voordeel van deze variant is dat de verkeersveiligheid op het zuidelijke kruispunt (Kinderhuisvest – Kenaupark-west) sterk verbetert. Van afslaand gemotoriseerd verkeer is geen sprake meer, waardoor de verkeerssituatie veel overzichtelijker en bovendien minder complex wordt. Ook het risico op opstoppen (doordat links afslaand verkeer weinig ruimte heeft om zich op te stellen) doet zich dan niet voor.

5 Vergelijking oude en nieuwe situatie

In dit hoofdstuk worden de oude en nieuwe situatie met elkaar vergeleken aan de hand van verschillende verkeerskundige criteria. Eerst wordt een vergelijking op hoofdlijnen gemaakt tussen de oude situatie en de nieuwe situatie. Vervolgens wordt een gedetailleerde vergelijking gemaakt tussen de oude situatie, de nieuwe situatie en de nieuwe situatie met een afsluiting voor gemotoriseerd verkeer in het Kenaupark-west.

5.1 Globale vergelijking tussen oude en nieuwe situatie

De belangrijkste veranderingen in de nieuwe situatie zijn:

- de vrijliggende fietspaden in plaats van fietsstroken ten noorden van de Nieuwe Gracht op de Kinderhuisvest;
- de veranderde voorrangssituatie op het kruispunt Kinderhuisvest – Kenaupark-west – Kenaupark-zuid;
- het nieuwe profiel van het Kenaupark-zuid; zonder fysieke rijbaanscheiding en met fietsstroken aan beide zijden van de weg;
- het gemengde profiel op het Kenaupark-west, zonder fietsvoorzieningen.

Van deze vier veranderingen wordt een inschatting gemaakt van de positieve en negatieve consequenties die deze hebben voor de verkeersveiligheid.

Vrijliggende fietspaden op Kinderhuisvest

- + Fietzers hebben een eigen plaats op de weg en kunnen in de bocht niet worden afgesneden door gemotoriseerd verkeer.
- + Door de realisatie van vrijliggende fietspaden is de rijbaan voor gemotoriseerd verkeer in de bocht minder ruim, hetgeen een gunstig effect heeft op de snelheid van gemotoriseerd verkeer.
- De vrijliggende fietspaden zijn dusdanig smal dat twee fietsers niet fatsoenlijk naast elkaar kunnen rijden. Wanneer fietsers hierdoor achter elkaar gaan fietsen, is dat voor de verkeersveiligheid prima. Wanneer fietsers toch naast elkaar gaan fietsen, of wanneer de ene fietser de andere wil inhalen, is het risico op ongevallen tussen fietsers onderling groot.
- Het fiets- en voetpad liggen op dezelfde hoogte, waardoor (in verband met de beschikbare breedte van beide voorzieningen) het risico bestaat op conflicten tussen fietsers en voetgangers.

Voorrang op kruispunt Kinderhuisvest – Kenaupark-west – Kenaupark-zuid

- + Fietzers lopen geen risico meer in de dode hoek van afslaande bussen en vrachtwagens te zitten.
- Fietzers vanuit Kinderhuisvest richting Kenaupark-west moeten in de nieuwe situatie de voorrangsweg oversteken; het zicht op naderend gemotoriseerd verkeer vanaf de Kinderhuisvest, waaraan fietsers voorrang moeten verlenen, is vanwege de aanwezige bocht niet optimaal.
- Het risico bestaat dat fietsers, al voor de oversteek, ter plaatse van de uitrit, de rijbaan opschieten om schuin over te steken. Dit kan leiden tot onveilige situaties.

Profiel Kenaupark-zuid

- + De onopvallende, onoverrijdbare rijbaanscheiding, met risico's op eenzijdige ongevallen, komt te vervallen.
- + Fietzers krijgen, ook in oostelijke richting, een eigen plaats op de weg.
- De met dubbele doorgetrokken asmarkering van elkaar gescheiden rijbanen zijn dusdanig smal dat vrachtauto's en bussen van de fietsstroken gebruik moeten maken om de asmarkering niet te overschrijden. Hierdoor komt de veiligheid van fietsers in het gedrang.

Gemengd profiel op Kenaupark-west

Voor de verandering van het profiel op het Kenaupark-west is het lastiger om de oude en de nieuwe situatie op het gebied van verkeersveiligheid met elkaar te vergelijken. Immers, de uitgangspunten zijn volledig anders. In de oude situatie was sprake van een gebiedsontsluitingsweg (met een maximumsnelheid van 50 km/h); in de nieuwe situatie van een erftoegangsweg (30 km/h). Dat maakt dat het vergelijken van deze situaties eigenlijk leidt tot het vergelijken van appels met peren. Je kunt niet zeggen: "een goed ingerichte gebiedsontsluitingsweg is veiliger of onveiliger dan een goed ingerichte erftoegangsweg". Je kunt wel stellen dat een goed ingerichte gebiedsontsluitingsweg, die ook wordt gebruikt als erftoegangsweg, niet optimaal veilig is. Evengoed kun je stellen dat een goed ingerichte erftoegangsweg, die ook wordt gebruikt als gebiedsontsluitingsweg, niet optimaal veilig is. In algemene zin kunnen van de verkeersveiligheidssituatie van het Kenaupark-west in de nieuwe situatie, ten opzichte van de oude situatie, de volgende plus- en minpunten worden benoemd:

- + Ter hoogte van zijwegen en uitritten is het veiliger als fietsers van de rijbaan gebruik maken en niet van een (in twee richtingen bereden) vrijliggend fietspad. Automobilisten die de rijbaan oprijden, hebben hun focus namelijk vooral gericht op de rijbaan en minder op het (tweerichtingen) fietspad.
- + Tussen de Rozenstraat en de Kinderhuissingel beschikken voetgangers in de nieuwe situatie ook over een trottoir aan de zuidwestkant van de straat.
- Fietzers beschikken niet langer over een eigen plaats op de weg en moeten mengen met gemotoriseerd verkeer. Dit kan leiden tot conflicten tussen fietsers en gemotoriseerd verkeer op wegvakken.
- Ter hoogte van het kruispunt met de Rozenstraat maakt de weg een bocht. Als automobilisten de bocht afsnijden, kan dit leiden tot frontale conflicten met tegemoetkomende fietsers.
- Fietzers, die richting station rijden vanuit de Franklin Hoevenstunnel, moeten in de nieuwe situatie twee keer oversteken (in plaats van via het tweerichtingen fietspad aan de noordoostkant van het Kenaupark-west te blijven).
- Wanneer zich een wachtrij van auto's vormt om de Kinderhuissingel op te rijden, is er te weinig ruimte beschikbaar voor fietsers om in twee richtingen deze auto's te passeren. Mede daarom maken veel fietsers gebruik van het voetpad, hetgeen kan leiden tot conflicten met voetgangers.

5.2 Gedetailleerde vergelijking tussen drie varianten

In deze paragraaf worden de nieuwe situatie met en zonder afsluiting in het Kenaupark-west voor gemotoriseerd verkeer afgezet tegen de oude situatie. Hierbij is gebruik gemaakt van de volgende criteria:

- continuïteit en directheid
 - fiets
 - voetganger
 - bus
 - auto
- veiligheid in ruimere zin (ontvlechting; beperken potentiële conflicten)
- comfort (gebruiksgemak)
- aantrekkelijkheid en beleving
- eenvoud (logica, begrijpbaarheid)
- naleving beoogd gebruik
- toekomstgerichtheid (SOR).

Vergelijking

In de volgende tabellen zijn het DO (zonder afsluiting in het Kenaupark-west) en het DO+ (met afsluiting in het Kenaupark-west) afgezet tegen de oude situatie. Daarbij zijn de verschillende kruispunten en wegvakken apart beoordeeld.

- Op het wegvak Kinderhuisvest (ten zuiden van de bocht) verandert er weinig ten opzichte van de oude situatie. Wel zijn de looproutes voor voetgangers van en naar de Nieuwe Gracht minder logisch dan in de oude situatie. Daarnaast ziet de nieuwe situatie er aantrekkelijker uit dan de oude.
- In de bocht van de Kinderhuisvest neemt de veiligheid en het comfort, ondanks de zeer beperkte ruimte voor fietsers en voetgangers toe, omdat het motoriseerde verkeer gescheiden wordt van het langzaam verkeer. Daarnaast wordt de verharding verbeterd. Ook de aantrekkelijkheid en beleving worden verbeterd en de inrichting past beter bij de categorisering zoals opgenomen in de SOR.
- Op het kruispunt Kinderhuisvest – Kenaupark-zuid verslechtert de continuïteit en directheid voor een belangrijke fietsstroom, omdat deze in de oude situatie IN de voorrang en in de nieuwe situatie UIT de voorrang ligt. Voor het OV en het autoverkeer verbetert dit juist. De veiligheid en het comfort verslechteren, mede door het (gebrek aan) zicht op naderend verkeer vanuit de bocht en de uitrit die uitkomt op de fietsoversteek. Ook de naleving van het beoogde gebruik verslechtert, omdat fietsers mogelijk schuin zullen oversteken. De situatie is wel aantrekkelijker ingericht en minder complex. Bovendien is de kruispuntvorm conform de categorisering in de SOR.
- Het wegvak Kenaupark-zuid is in de nieuwe situatie logischer, veiliger, aantrekkelijker en comfortabeler ingericht door de toepassing van asfalt en fietsstroken aan beide zijden van de weg. Dit past ook beter bij de categorisering die is opgenomen in de SOR.
- Op het kruispunt Kenaupark-zuid – Zijkhuizen verandert er verkeerskundig gezien niet veel.
- Op het wegvak Kenaupark-west nemen de verkeersveiligheid en het comfort voor fietsers in de nieuwe situatie zonder afsluiting voor gemotoriseerd verkeer sterk af, vanwege de conflicten die fietsers met auto's in het gemengde profiel hebben. Met afsluiting is juist sprake van een toename van de verkeersveiligheid, omdat er dan nauwelijks nog conflicten zijn. De aantrekkelijkheid en de eenvoud nemen toe in de nieuwe situatie en de inrichting past beter bij de categorisering die is opgenomen in de SOR.
- Bij het kruispunt Kenaupark-west – Rozenstraat neemt de continuïteit en directheid voor fietsers af. Door het verdwijnen van het vrijliggende tweerichtingenfietspad en het samenvoegen van twee kruispunten tot één kruispunt, wordt de route tussen de fietstunnel en het station iets langer. Hierdoor scoort de nieuwe situatie ook lager op de naleving van het beoogde gebruik, aangezien een deel van de fietsers gebruik maakt van het trottoir, omdat dat korter is. De veiligheid en

eenvoud nemen toe, doordat het kruispunt veel compacter en overzichtelijker is. Ook is de inrichting aantrekkelijker vormgegeven en de inrichting past beter bij de categorisering in de SOR.

- Op het wegvak Kenaupark-noordwest verbetert de situatie voor voetgangers, omdat zij ook aan de zuidwest-zijde een trottoir krijgen. De veiligheid en het comfort nemen, zonder afsluiting, sterk af ten opzichte van de oude situatie, omdat fietsers moeten mengen met (veel) autoverkeer. Mede daardoor rijden veel fietsers over het trottoir, hetgeen leidt tot een lagere score op naleving van het beoogde gebruik. Met afsluiting is juist sprake van een toename van de verkeersveiligheid, omdat er dan nauwelijks nog conflicten zijn. De aantrekkelijkheid en de eenvoud nemen toe in de nieuwe situatie en de inrichting past beter bij de categorisering die is opgenomen in de SOR.
- Op het kruispunt Kenaupark – Kinderhuissingel neemt de continuïteit en directheid voor fietsers af door het verdwijnen van het vrijliggende tweerichtingenfietspad. Zonder afsluiting nemen hierdoor ook de veiligheid en het comfort af, evenals de naleving van het beoogde gebruik. Met afsluiting zal, doordat de hoeveelheid autoverkeer sterk daalt, de veiligheid en het comfort juist sterk toenemen. De nieuwe inrichting is aantrekkelijker en past beter bij de categorisering die is opgenomen in de SOR.

Een totaalconclusie over welke situatie nu beter of slechter is, is niet te trekken. Vrijwel alle criteria kunnen alleen kwalitatief worden beoordeeld. Bovendien kunnen, afhankelijk van het belang dat wordt gehecht aan de verschillende criteria, verschillende eindconclusies worden getrokken. Wat de vergelijking wel duidelijk maakt, is dat de nieuwe situatie zowel plus- als minpunten kent ten opzichte van de oude situatie. Bovendien wordt duidelijk gemaakt dat de nieuwe situatie mét afsluiting leidt tot beduidend meer positief beoordeelde aspecten dan de nieuwe situatie zonder afsluiting.

Vergelijking DO (zonder afsluiting in het Kenaupark-west) ten opzichte van oude situatie

	Wegvak Kinderhuisvest	Bocht Kinderhuisvest	Kruispunt Kinderhuisvest - Kenaupark-west	Wegvak Kenaupark-zuid	Kruispunt Kenaupark-zuid - Zijhuizen	Wegvak Kenaupark-west	Kruispunt Kenaupark-west - Rozenstraat	Wegvak Kenaupark-noordwest	Kruisp. Kenaupark-noordwest - Kinderhuissingel
continuïteit en directheid - fiets	0	0	-	0	0	0	-	0	-
continuïteit en directheid - voetganger	-	0	0	0	0	0	0	+	0
continuïteit en directheid - bus	0	0	+	0	0	0	0	0	0
continuïteit en directheid - auto	0	0	+	0	0	0	0	0	0
veiligheid in ruimere zin	0	+	-	+	0	-	0	-	-
comfort (gebruiksgemak)	0	+	-	+	0	-	0	-	-
aantrekkelijkheid en beleving	+	+	+	+	0	+	+	+	+
eenvoud (logica, begrijpbaarheid)	0	+	+	+	0	+	+	+	+
naleving beoogd gebruik	0	0	-	0	0	0	-	-	-
toekomstgerichtheid (SOR)	0	+	+	+	0	+	+	+	0

LET OP: de plussen en minnen in deze tabel kunnen niet zondermeer bij elkaar worden opgeteld voor een totaaloordeel.

Vergelijking DO+ (met afsluiting in het Kenaupark-west) ten opzichte van oude situatie

	Wegvak Kinderhuisvest	Bocht Kinderhuisvest	Kruispunt Kinderhuisvest - Kenaupark-west	Wegvak Kenaupark-zuid	Kruispunt Kenaupark-zuid - Zijhuizen	Wegvak Kenaupark-west	Kruispunt Kenaupark-west - Rozenstraat	Wegvak Kenaupark-noordwest	Kruisp. Kenaupark-noordwest - Kinderhuissingel
continuïteit en directheid - fiets	0	0	-	0	0	0	-	0	-
continuïteit en directheid - voetganger	-	0	0	0	0	0	0	+	0
continuïteit en directheid - bus	0	0	+	0	0	0	0	0	0
continuïteit en directheid - auto	0	0	+	0	0	0	0	0	0
veiligheid in ruimere zin	0	+	-	+	0	+	+	+	+
comfort (gebruiksgemak)	0	+	-	+	0	+	0	+	+
aantrekkelijkheid en beleving	+	+	+	+	0	+	+	+	+
eenvoud (logica, begrijpbaarheid)	0	+	+	+	0	+	+	+	+
naleving beoogd gebruik	0	0	-	0	0	0	0	0	0
toekomstgerichtheid (SOR)	0	+	+	+	0	+	+	+	0

LET OP: de plussen en minnen in deze tabel kunnen niet zondermeer bij elkaar worden opgeteld voor een totaaloordeel.

6 Conclusies en aanbevelingen

In dit hoofdstuk worden de conclusies op een rij gezet en worden aanbevelingen gedaan.

Wegcategorisering

De Kinderhuisvest – Kenaupark-zuid is gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg met een maximum snelheid van 50 km/h. Voor het Kenaupark-west is ervoor gekozen om deze onderdeel te laten uitmaken van een 30km-zone (verblijfsgebied bestaande uit erftoegangswegen). Dit zijn, verkeerskundig gezien, logische keuzes. De consequentie is dat de Kinderhuisvest – Kenaupark-zuid, als gebiedsontsluitingsweg, conform de richtlijnen, in de voorrang ligt ten opzichte van het Kenaupark-west. De keuze voor een uitritconstructie bij de entree van het Kenaupark-west is een logische keuze die in lijn is met de richtlijnen.

Mogelijke verkeersveiligheidsrisico's en mogelijke maatregelen

In het ontwerp zijn diverse zaken veranderd ten opzichte van de bestaande situatie. Deze wijzigingen hebben zowel positieve als negatieve kanten als het gaat om de verkeersveiligheidssituatie.

De belangrijkste risico's, of mogelijke risico's, ten aanzien van de verkeersveiligheid in de nieuwe situatie en mogelijke maatregelen ter verbetering, zijn de volgende:

Fiets- en voetgangersoversteek ter hoogte van Zijlstraat

Bij deze oversteek zijn de fietsers uit de voorrang en de voetgangers in de voorrang. Dit kan leiden tot verwarrende situaties bij zowel fietsers als automobilisten over de voorrangspositie van fietsers. Daarnaast is geen middeneiland aanwezig waarmee fietsers en voetgangers in twee fases kunnen oversteken.

Conform de CROW-richtlijnen moet bij naast elkaar gelegen oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers gekozen worden voor dezelfde voorrangssituatie; beiden wel of beiden geen voorrang. Omdat het zeer onveilig is om fietsers over een gebiedsontsluitingsweg in de voorrang te laten oversteken, zou dat ervoor pleiten om de zebra in dit geval weg te halen. Omdat de oversteek door veel voetgangers wordt gebruikt, is het draagvlak om het zebrapad te verwijderen naar verwachting klein. Een optimale verkeersveiligheidssituatie is hierdoor niet haalbaar.

Het realiseren van een middeneiland kan een beperkte bijdrage leveren aan het verbeteren van de verkeersveiligheid. Het inpassen van een middeneiland gaat ten koste van opstelruimte voor fietsers die vanuit de Zijlstraat willen oversteken. Hierdoor bestaat het risico dat de doorgang voor fietsers op de Kinderhuisvest wordt belemmerd. Omdat een middeneiland volgens de richtlijnen op deze locatie bovendien niet noodzakelijk is, wordt aanbevolen om de bestaande situatie te handhaven.

Beperkte breedte fiets- en voetpad in de bocht in combinatie met obstakels

Op de Kinderhuisvest zijn het fiets- en voetpad, met name in de bocht, te smal. De beperkte fietspadbreedte leidt ertoe dat fietsers veelvuldig gebruik zullen (moeten) maken van het voetpad. Voetgangers (met name met kinderwagen of rolstoel) zullen door de beperkte voetpadbreedte af en toe gebruik (moeten) maken van het fietspad. De aanwezigheid van obstakels (lichtmasten, verkeersborden)

op het voetpad maakt dat de effectieve breedte van voet- en fietspad nog kleiner is en dat bovendien risico's ontstaan op enkelvoudige fietsongevallen als gevolg van botsingen met deze obstakels. Zonder drastische ingrepen (zoals het realiseren van een tweerichtingsfietspad aan één zijde, in plaats van twee eenrichtingsfietspaden en/of het opheffen van een trottoir aan één zijde) is het niet mogelijk om voldoende ruimte te creëren voor fietsers en voetgangers. Het is daarom van groot belang dat de ruimte die er is, zo goed mogelijk kan worden benut. Aanbevolen wordt om obstakels als lichtmasten en verkeersborden zodanig te plaatsen dat ze niet ten koste gaan van de gebruikruimte van fietsers en voetgangers.

Aanbevolen wordt ook om de circa 40 cm brede schrikstrook tussen rijbaan en fietspad te handhaven. Weliswaar kan het fietspad worden verbreed door (een gedeelte van) de schrikstrook op te offeren, maar dit heeft als nadeel dat fietsers mogelijk dicht bij de rand van het fietspad gaan rijden. Dit kan, bij stuurfouten, leiden tot ongevallen waarbij fietsers op de rijbaan terecht komen. Bovendien bestaat het risico dat een fietser dan schrikt van dicht op de kant van de weg rijdend voertuig, of wordt geraakt door een spiegel van een passerende bus of vrachtwagen.

Daarnaast wordt aanbevolen om de haakse opsluitbanden die bij eilandjes zijn toegepast, te verwijderen en hoogteverschillen zo veel mogelijk geleidelijk te overbruggen, zodat het risico op enkelvoudige fietsongevallen zo veel mogelijk wordt beperkt.

Veiligheid voor overstekende fietsers richting Kenaupark-west

De bocht in de Kinderhuisvest ligt vlak voor het kruispunt met het Kenaupark. Dat is ongelukkig, omdat verkeer moeilijk kan anticiperen op het kruispunt en overstekers bij het kruispunt geen goed zicht hebben op naderend verkeer vanuit de Kinderhuisvest. Snelheidsmetingen die de gemeente heeft laten uitvoeren, laten, net voor de bocht, een V85 zien van rond de 43 km/h. In de bocht ligt de snelheid dus nog wat lager. De gereden snelheden geven aldus geen reden tot ongerustheid.

Als toch wordt overwogen om maatregelen te treffen, kan worden gekozen voor het instellen van een adviesnelheid van 30km/h in de bocht, eventueel in combinatie met een dynamische snelheidsindicatie (DSI). Grote effecten mogen hier overigens niet van worden verwacht.

Smalle rijstroken op Kenaupark-zuid

De rijstroken op het Kenaupark-zuid zijn dusdanig smal dat gemotoriseerd verkeer veelvuldig gebruik zal (moeten) maken van de fietsstroken. Dat gaat ten koste van de veiligheid van het fietsverkeer.

Hoewel het niet in overeenstemming is met de Basiskenmerken Wegontwerp voor gebiedsontsluitingswegen, wordt geadviseerd om de asmarkering te verwijderen en, in plaats van twee rijlopers, één rijloper voor gemotoriseerd verkeer te realiseren. Hierdoor zal gemotoriseerd verkeer meer "middenop" gaan rijden wanneer er geen tegenliggers zijn, en bieden automobilisten automatisch meer ruimte voor fietsers. Op momenten dat er wel tegenliggers zijn, zullen voertuigen in veel gevallen wel gebruik (moeten) maken van de fietsstroken, maar dat wordt dan veel bewuster gedaan. Het risico dat fietsers hierbij in de knel komen, is dan veel kleiner. Aanbevolen wordt om de maatvoering van de fietsstroken in overeenstemming te brengen met de aanbevelingen hieromtrent van CROW-Fietsberaad.

Hoeveelheid autoverkeer op Kenaupark-west

In de oude situatie maakten meer dan 4.000 motorvoertuigen per etmaal (in één richting) van het Kenaupark-west gebruik. Het overgrote deel was doorgaand verkeer. Als in de nieuwe situatie de weg met name door doorgaand verkeer wordt gebruikt, is geen sprake van overeenstemming in vormgeving, functie en gebruik van de weg. Hierdoor komt de verkeersveiligheid onder druk te staan. Als sprake is van relatief veel autoverkeer, en zeker wanneer dit vooral doorgaand verkeer is, dat over het algemeen meer gehaast is, komen fietsers in de knel bij inhaalmanoeuvres.

De enige manier om een duurzaam veilige verkeerssituatie te creëren is om gebruik van de weg in overeenstemming te brengen met de functie en de vormgeving. Dat betekent dat doorgaand verkeer moet worden geweerd.

“Zachte” maatregelen die de straat “alleen” onaantrekkelijk(er) maken voor doorgaand gemotoriseerd verkeer, zullen nauwelijks effect sorteren. Doorgaand gemotoriseerd verkeer weren door middel van bebording is juridisch niet te handhaven. Het beste kan daarom een fysieke afsluiting worden toegepast. Een afsluiting aan de zuidkant lijkt op voorhand de meest voor de hand liggende variant. Groot voordeel van deze variant is dat de verkeersveiligheid op het zuidelijke kruispunt (Kinderhuisvest – Kenaupark-west) sterk verbetert. Van afslaand gemotoriseerd verkeer is geen sprake meer, waardoor de verkeerssituatie veel overzichtelijker en bovendien minder complex wordt. Ook het risico op opstoppingen (doordat links afslaand verkeer weinig ruimte heeft om zich op te stellen) doet zich dan niet voor.

Omdat de intensiteiten, door het ontbreken van doorgaand verkeer laag zullen liggen, is de huidige breedte van 5,00 meter toereikend voor tweerichtingsverkeer. Geadviseerd wordt om deze breedte te handhaven, maar de verkeersveiligheid wel te monitoren. Indien blijkt dat de verkeersveiligheid toch onder druk staat, kan worden overwogen om de rijbaan te verbreden naar de volgens de CROW-richtlijnen ideale maat van 5,80 meter.

Bijlagen



Bijlage 1 Uitspraak Rechtbank



proces-verbaal uitspraak

RECHTBANK NOORD-HOLLAND

Zittingsplaats Haarlem

Bestuursrecht

zaaknummer: HAA 17/1998

proces-verbaal van de mondelinge uitspraak van de enkelvoudige kamer van 5 oktober 2017 in de zaak tussen

Vereniging met volledige rechtsbevoegdheid Fietzersbond, te Haarlem, eiseres,
(gemachtigden: A. van der Luit, R. Rood, J. Moerman en B. Otte)

en

het college van burgemeester en wethouders van Haarlem, verweerder,
(gemachtigden: J.J.G. Hendriks en mr. Y.J.M. Pijnaker).

Procesverloop

Bij besluit van 21 november 2016 heeft verweerder een verkeersbesluit genomen voor het Kenaupark en omgeving te Haarlem.

Tegen dit besluit heeft eiseres bezwaar gemaakt.

Bij uitspraak van 9 februari 2017 (HAA 17/481) heeft de voorzieningenrechter van deze rechtbank het verzoek om een voorlopige voorziening afgewezen.

Bij besluit op bezwaar van 7 maart 2017 (het bestreden besluit) heeft verweerder het bezwaar van eiseres ongegrond verklaard. Daarbij heeft verweerder verwezen naar het advies van de Adviescommissie voor bezwaarschriften.

Tegen dit besluit op bezwaar heeft eiseres beroep ingesteld.

Verweerder heeft een verweerschrift ingediend.

Bij brief van 21 september heeft eiseres haar beroepsgronden aangevuld alsmede een tegenadvies ingediend, opgesteld door Ligtermoet & Partners, adviseurs in verkeersbeleid.

Het onderzoek ter zitting heeft plaatsgevonden 5 oktober 2017. Eiseres en verweerder zijn vertegenwoordigd door hun gemachtigden.

Na afloop van de zitting heeft de rechtbank onmiddellijk uitspraak gedaan.

Beslissing

De rechtbank:

- verklaart het beroep gegrond;
- vernietigt het bestreden besluit;
- draagt verweerder op met inachtneming van hetgeen in deze uitspraak is overwogen een nieuw besluit op het bezwaar te nemen;
- draagt verweerder op het betaalde griffierecht van € 333,- aan eiseres te vergoeden;
- veroordeelt verweerder in de proceskosten tot een bedrag van € 435,60 te betalen aan eiseres.

Overwegingen

1. Het bestreden besluit is op dit moment naar het oordeel van de rechtbank nog onvoldoende gemotiveerd. Ook indien in aanmerking wordt genomen de beoordelingsruimte van verweerder om het begrip veiligheid op de weg in te vullen alsmede de ruime discretionaire bevoegdheid om de verschillende belangen tegen elkaar af te wegen.

2. Verweerder kan worden toegegeven dat hij gelet op de jurisprudentie niet de absolute noodzaak van een verkeersbesluit behoeft aan te tonen maar dat laat onverlet dat zeker nu door eiseres een gemotiveerd tegenadvies is overgelegd mag en moet worden verwacht dat aan het verkeersbesluit een voldoende draagkrachtige motivering ten grondslag wordt gelegd. In ieder geval op twee punten is dat niet het geval. De rechtbank baseert zich daarbij op de CROW-richtlijnen (Tekenen voor de fiets) die -naar verweerder desgevraagd ter zitting heeft erkend- een belangrijke rol hebben gespeeld bij de totstandkoming van het verkeersbesluit.

3. In de eerste plaats verwijst de rechtbank naar paragraaf 4.4.4.2 van deze CROW-richtlijnen. Daarin staat met zoveel woorden vermeld dat als er veel fietsverkeer gebruik maakt van de rijbaan een rijbaanbreedte van 5,45 m worden aanbevolen. Deze breedte is afgestemd op fiets-auto-fiets (zie afbeelding 4.25 van de CROW-richtlijnen). Naar het oordeel van de rechtbank heeft verweerder onvoldoende duidelijk kunnen maken op grond waarvan van deze richtlijn in het onderhavige geval wordt afgeweken en dat in de situatie van Kenaupark-west kan worden volstaan met een rijbaanbreedte van 5 m. De rechtbank acht voor dit oordeel mede van belang hetgeen in paragraaf 5.4.1. van de CROW-richtlijnen staat vermeld.

‘Vooral de snelheid van het gemotoriseerde verkeer is meer dan eens een onbetrouwbare factor; limieten worden niet zelden op grote schaal overschreden. De wegbeheerder dient er daarom ofwel voor te zorgen dat de feitelijke snelheid overeenstemt met de toegestane snelheid, ofwel uit te gaan van de feitelijke snelheid, los van de functie van de weg. Van belang is dat de ontwerper zich steeds richt op de feitelijke of de te verwachten situatie en niet alleen op de functionele categorie voor het gemotoriseerd verkeer’.

Met inachtneming van deze passage acht de rechtbank door verweerder onvoldoende gemotiveerd dat het vaststellen van de 30 km zone ten behoeve van de erftoegangsweg toereikend moet worden geacht om enerzijds de in de oude situatie bestaande fietsvoorzieningen te verwijderen en anderzijds om niet althans onvoldoende aanvullende snelheidsremmende voorzieningen aan te brengen.

4. Onvoldoende is gebleken dat verweerder -de rechtbank verwijst nogmaals naar de hiervoor genoemde passage uit de CROW-richtlijnen- ook de naar algemeen kan worden aangenomen vaak onvoorspelbare verkeerssituatie in spitsuren in toereikende mate in de besluitvorming heeft meegewogen. Dit geldt zowel op het traject Kinderhuisvest, Kenaupark-west tot aan de Franklin Hoevenstunnel als op het kruispunt Kinderhuisvest-Parklaan met Kenaupark-west. Naar het oordeel van de rechtbank heeft verweerder ook ter gelegenheid van de behandeling van het beroep de stelling van Ligtermoet & Partners dat dit laatstgenoemde traject in de nieuwe situatie een duidelijke verslechtering is voor het fietsverkeer ten opzichte van de oude situatie onvoldoende weersproken.

5. Gelet op hetgeen hiervoor is overwogen, is het bestreden besluit genomen in strijd met het motiveringsbeginsel zoals neergelegd in artikel 7:12, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht (Awb). Het beroep is gegrond. Het bestreden besluit wordt vernietigd. Verweerder moet met inachtneming van de overwegingen van deze uitspraak opnieuw op het bezwaar beslissen.

6. De rechtbank moet zich buigen over de vraag of er een mogelijkheid is tot finale geschilbeslechting. Gelet op hetgeen namens verweerder ter zitting is gesteld, ziet de rechtbank daarvan af omdat niet verwacht kan worden dat verweerder de hiervoor besproken gebreken zal willen herstellen.

7. Eiseres heeft gevraagd om vergoeding van reiskosten, kopieerkosten en de door Ligtermoet & Partners in rekening gebrachte deskundigenkosten. Ter zitting is mr. Pijnaker gevraagd het door eiseres ingevulde proceskostenformulier te commentariëren. Zij heeft volstaan met de opmerking dat het verzoek om proceskosten moet worden afgewezen.

Blijkens het Formulier proceskosten betreft een bedrag van € 13,30 reiskosten (artikel 1, aanhef en onder c, van het Besluit proceskosten bestuursrecht) gemaakt door een advocaat. Deze kosten komen niet in aanmerking voor vergoeding. Onduidelijk is door wie deze kosten zijn gemaakt. Eiseres is immers bij de behandeling van het beroep niet bijgestaan door iemand die beroepsmatig rechtsbijstand verleent. Dergelijke reiskosten gemaakt door iemand die beroepsmatig bijstand verleent, zitten overigens inbegrepen in de kosten van door een derde beroepsmatig verleende rechtsbijstand.

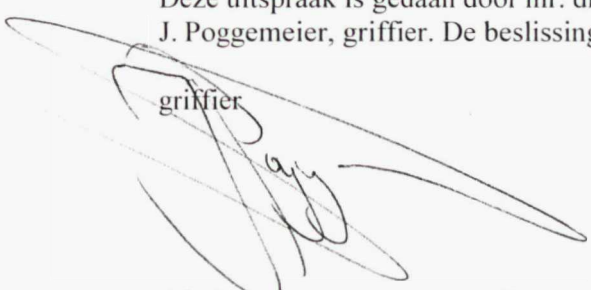
De kopieerkosten ad € 40,01 komen niet voor vergoeding in aanmerking (vide artikel 1, aanhef en onder e, van het Besluit proceskosten bestuursrecht).

Ingevolge artikel 1, aanhef en onder b, van het Besluit proceskosten bestuursrecht kan, voor zover thans van belang, een veroordeling in de kosten als bedoeld in artikel 8:75 van de Awb uitsluitend betrekking hebben op kosten van een deskundige die door een partij is meegebracht of opgeroepen, dan wel van een deskundige die aan een partij verslag heeft uitgebracht. De kosten van een deskundige komen op de voet van artikel 8:75 van de Awb voor vergoeding in aanmerking als het inroepen van die deskundige redelijk was en de deskundigenkosten zelf redelijk zijn (zie bijvoorbeeld de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 31 augustus 2011; ECLI:NL:RVS:BR6309). De rechtbank is van oordeel dat in dit geval aan deze eisen is voldaan. Eiseres mocht er op het moment van het inschakelen van de deskundige vanuit gaan dat deze een relevante bijdrage zou leveren aan de beslechting van het geschil. Het uurtarief wordt ingevolge het Besluit proceskosten bestuursrecht forfaitair bepaald overeenkomstig het bepaalde bij en krachtens de Wet tarieven in strafzaken. Ingevolge artikel 6, eerste lid, van het Besluit tarieven in strafzaken 2003 geldt voor werkzaamheden waarvoor geen speciaal tarief is

bepaald, naar gelang de werkzaamheden niet of in meer of mindere mate van wetenschappelijk bijzondere aard zijn een tarief van ten hoogste € 116,09 per uur. Volgens de bij het proceskostenformulier gevoegde factuur heeft Ligtermoet & Partners € 435,60 bij eiseres gedeclareerd, hetgeen neerkomt op ongeveer 4 uur werk. Dit komt de rechtbank niet onredelijk voor. De rechtbank zal verweerder veroordelen in de kosten van de deskundige tot een bedrag van € 435,60.

Beslissing

Deze uitspraak is gedaan door mr. drs. J.H.A.C. Everaerts, rechter, in aanwezigheid van mr. J. Poggemeier, griffier. De beslissing is in het openbaar uitgesproken op 5 oktober 2017.



griffier



rechter

Afschrift verzonden aan partijen op:

11-10-2017

Rechtsmiddel

Tegen deze uitspraak kan binnen zes weken na de dag van verzending van het proces-verbaal daarvan hoger beroep worden ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Als hoger beroep is ingesteld, kan bij de voorzieningenrechter van de hogerberoepsrechter worden verzocht om het treffen van een voorlopige voorziening.

Voor eensluidend afschrift.
De griffier van de Rechtbank

Bijlage 2 Opdrachtformulering



Aanleiding in doel van het onderzoek

De gemeente Haarlem is bezig met een reconstructie van de Kinderhuisvest en Kenaupark. Tegen het verkeersbesluit dat door de gemeente Haarlem in dit kader is genomen, heeft de Fietzersbond bezwaar gemaakt. Dit bezwaar is ongegrond verklaard en tegen dit besluit heeft de Fietzersbond beroep ingesteld. De rechtbank van Haarlem heeft de Fietzersbond in het gelijk gesteld en het besluit van de gemeente Haarlem vernietigd. De rechtbank heeft hierbij aangegeven dat de gemeente Haarlem haar besluit onvoldoende heeft gemotiveerd.

Het bezwaar van de Fietzersbond richt zich met name op de verkeersveiligheid van de nieuwe situatie. De gemeente Haarlem heeft daarom besloten om het ontwerp van de nieuwe situatie voor te leggen aan een onafhankelijke, gecertificeerde verkeersveiligheidsauditor. De gemeente Haarlem heeft aan DTV Consultants gevraagd om hiervoor offerte uit te brengen.

De gemeente Haarlem vraagt van DTV Consultants om een verkeersveiligheidsaudit uit te voeren op het definitief ontwerp van de Kinderhuisvest/Kenaupark. Hierbij moeten eventuele knelpunten worden benoemd, wordt de ernst van eventuele afwijkingen van de CROW-richtlijnen beoordeeld en worden (globale) suggesties gedaan voor verbeteringen in het ontwerp.

Vervolgens moet de toekomstige situatie in een bredere context worden beoordeeld. De gemeente wil weten hoe de verkeersveiligheid in de nieuwe situatie beoordeeld moet worden als deze wordt afgezet tegen de oude situatie. Daarnaast wil zij weten hoe de situatie (verder) verbeterd kan worden.

Specifieke vragen die hierbij moeten worden beantwoord, zijn:

- In hoeverre is de keuze voor een erftoegangsweg logisch?
- Zijn de gemaakte keuzes (met in het achterhoofd het doel om de straat autoluwer te maken) te billijken?
- Is de onderbouwing voor afwijkingen van de CROW-richtlijnen correct?
- Welke maatregelen (zoals een linksaf verbod, een verbod voor vrachtverkeer, alleen toegankelijk voor bestemmingsverkeer) kunnen (nog meer) bijdragen aan het zo goed mogelijk (laten) functioneren van de toekomstige verkeerssituatie, en waarom?

Tot slot wil de gemeente Haarlem dat wordt meegedacht over de inrichting van het kruispunt Kinderhuisvest – Kenaupark in de tijdelijke situatie. Nu de definitieve inrichting ter discussie staat, moet worden nagedacht over de verkeersveiligheid in de tijdelijke situatie. Met andere woorden, hoe laat de aannemer het werk nu achter.

Overwegingen bij toekomstige situatie en verbetermogelijkheden

De gemeente Haarlem wil niet alleen een onafhankelijke beoordeling van de verkeersveiligheid van het ontwerp van de Kinderhuisvest en Kenaupark, maar wil ook dat de plannen worden beoordeeld in een bredere context. Zij wil namelijk dat de route voor autoverkeer door de Kinderhuisvest en het Kenaupark minder aantrekkelijk wordt voor autoverkeer en dat doorgaand verkeer andere routes gaat nemen zodat Kinderhuisvest en Kenaupark verkeersluwer worden.

Keuzes die zijn gemaakt voor de inrichting van beide straten, zijn mede ingegeven door deze toekomstvisie. De gemeente wil weten of de gemaakte keuzes in dit kader logisch zijn, of de onderbouwing klopt en in hoeverre de situatie een verbetering is ten opzichte van de oude situatie. Ook wil zij weten welke maatregelen zij nog kan nemen om de verkeerssituatie nog verder te optimaliseren.

Wij stellen voor om op basis van alle beschikbare stukken een eerste analyse uit te voeren. Deze analyse willen we graag delen in een werksessie met vertegenwoordigers van de gemeente. In onderling overleg wordt besloten of hierbij nog andere partijen (bijvoorbeeld de Fietzersbond of de verkeersadviseur van de politie) worden uitgenodigd. In de werksessie krijgt iedereen uitgebreid de mogelijkheid om zijn of haar ideeën, wensen en zorgen te uiten. Vervolgens worden in een brainstorm de voor- en nadelen van verschillende aanvullende maatregelen op een rij gezet.

Op basis van de werksessie zetten wij alle overwegingen op een rij, en vormen wij ons een definitief oordeel over het verkeerskundig functioneren van de toekomstige situatie en de maatregelen die kunnen helpen om dit functioneren te verbeteren.

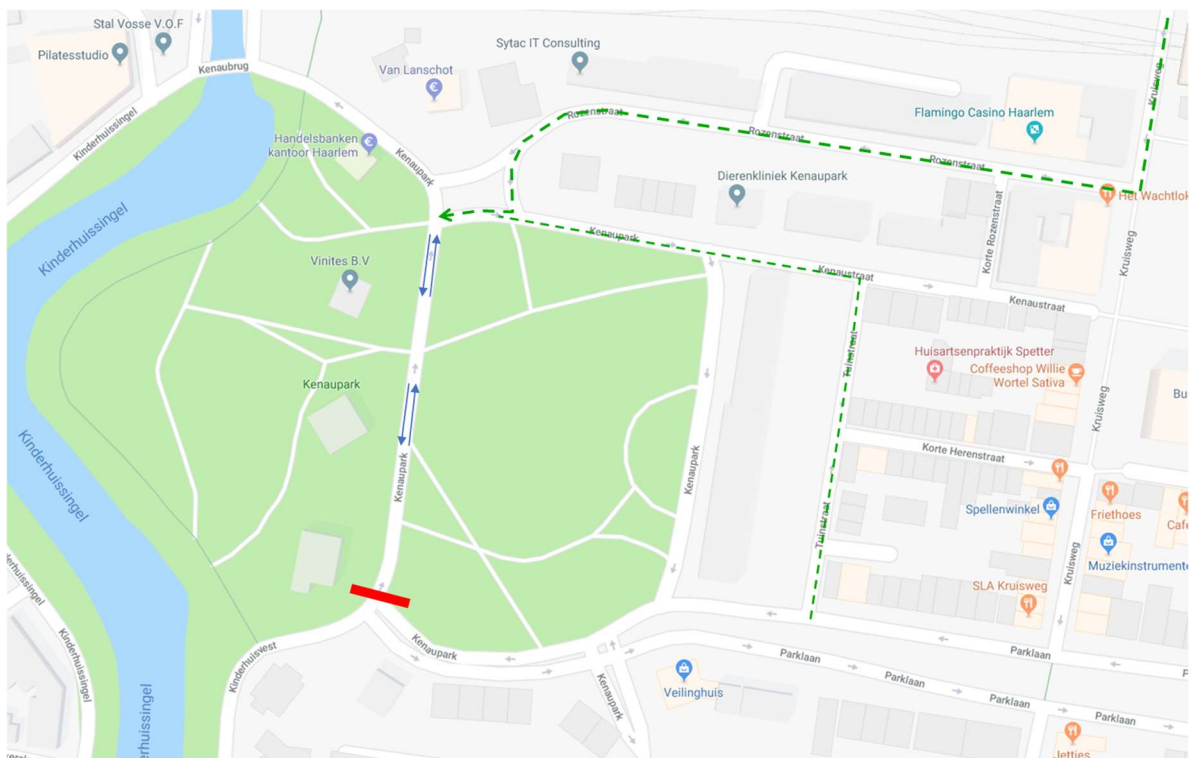
Bijlage 3 Varianten voor weren doorgaand verkeer

Voor het fysiek onmogelijk maken van doorgaand verkeer bestaan verschillende mogelijkheden. De meest voor de hand liggende mogelijkheden zijn:

1. Een afsluiting van het Kenaupark-west voor gemotoriseerd verkeer aan de zijde van de Kinderhuisvest
2. Een afsluiting van het Kenaupark-west voor gemotoriseerd verkeer aan de zijde van de Kinderhuissingel

Hieronder worden deze varianten met hun voor- en nadelen beschreven.

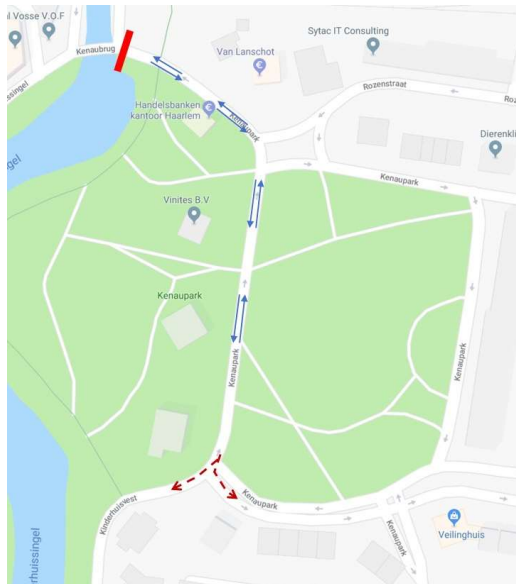
1. Een afsluiting van het Kenaupark-west voor gemotoriseerd verkeer aan de zijde van de Kinderhuisvest



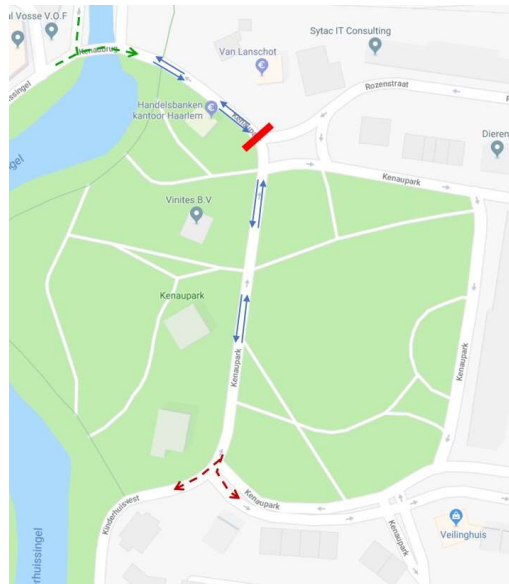
In deze variant wordt het Kenaupark-west voor gemotoriseerd verkeer afgesloten aan de zuidkant. Het meest zuidelijke stukje van de straat wordt in dat geval ingericht en aangeduid als fietspad. Dat betekent dat gemotoriseerd verkeer met bestemming Kenaupark-west alleen nog maar aan kan rijden via de route Kruisweg – Rozenstraat. Voor verkeer dat haar bestemming heeft aan het zuidelijke gedeelte van het Kenaupark-west, betekent dit in veel gevallen omrijden en een minder logische aanrijroute ten opzichte van de oude situatie. De Kruisweg en Rozenstraat krijgen daardoor iets meer verkeer te verwerken. Eventueel kan ervoor worden gekozen om, net als in de tijdelijke situatie het geval is (was), om de route via Tuinstraat en Kenaustraart mogelijk te maken.

Wegrijden blijft, zoals in de oude situatie, alleen mogelijk in noordelijke richting naar de Kinderhuissingel. De consequentie is dat op het Kenaupark-west, tussen de Rozenstraat en

Een subvariant is de situatie waarin het hele Kenaupark-west wordt opengesteld voor tweerichtingsverkeer (zie onderstaande afbeelding). In deze subvariant hoeft verkeer niet weg te rijden via Kenaupark-noord en -oost, maar maakt het gebruik van het Kenaupark-west. Dit vergroot de logica voor het gemotoriseerd verkeer en zorgt dus ook voor minder verkeer in Kenaupark-noord en -oost.



2b



2c

Een tweede subvariant ontstaat wanneer de knip wordt gelegd net ten noorden van het kruispunt met de Rozenstraat. In deze variant is het noordelijke stukje Kenaupark-west voor autoverkeer alleen bereikbaar vanaf de Kinderhuissingel. Het kruispunt met de Kinderhuissingel moet in dit geval dus worden aangepast en geschikt worden gemaakt om het Kenaupark zowel in- als uit te rijden. Dat brengt mogelijke verkeersveiligheidsrisico's met zich mee.

Het zuidelijke gedeelte van het Kenaupark-west is alleen bereikbaar vanaf het kruispunt met Kinderhuisvest – Kenaupark-zuid. Voor gemotoriseerd verkeer is deze oplossing minder logisch.

Voor deze beide subvarianten geldt dat de druk op het zuidelijke kruispunt toeneemt, omdat aan deze zijde dan niet alleen in-, maar ook uitgereden wordt. Het aantal verkeersstromen op het kruispunt neemt hierdoor toe, waardoor de complexiteit van de situatie toeneemt en de overzichtelijkheid afneemt. Dit is negatief voor de verkeersveiligheid op het kruispunt.

In onderstaande tabel worden de schreven varianten met elkaar vergeleken.

	Omrijfactor bestemmingsverkeer	Overlast omliggende straten	Aantal "niet-passende" ontmoetingen	Veiligheid kruispunt zuidzijde	Veiligheid kruispunt noordzijde	Complexiteit	Logica, begrijpelijkheid
1. afsluiting zuidzijde	-	-	0	++	0	+	+
2a. afsluiting noordzijde (eenrichtingsverkeer)	-	-	0	0	+	+	0
2b. afsluiting noordzijde (tweerichtingsverkeer)	0	+	-	--	+	+	+
2c. afsluiting bij Rozenstraat (tweerichtingsverkeer)	+	+	0	--	-	-	-

De plussen en minnen in bovenstaande tabel kunnen niet zondermeer worden opgeteld om tot een totaaloordeel te komen. Het totaaloordeel is immers afhankelijk van het gewicht dat wordt gehangen aan de verschillende aspecten.

Variant 1, met een afsluiting aan de zuidkant, lijkt op voorhand de meest voor de hand liggende variant. Maar ook variant 2b, met een afsluiting aan de noordzijde scoort relatief goed. Deze variant kent wel als belangrijk nadeel dat het zuidelijke kruispunt geschikt moet worden gemaakt voor tweerichtingsverkeer, hetgeen negatief uitpakt voor de verkeersveiligheid.

Selectieve toegang (poller)

Er zou voor kunnen worden gekozen om de afsluiting vorm te geven door middel van een poller met selectieve toegang. Het voordeel hiervan is dat bewoners en werknemers aan het Kenaupark-west niet per se om hoeven te rijden. Zij zouden met een pasje of transponder de poller kunnen laten zakken. Groot nadeel hiervan is, naast de kosten voor realisatie, beheer en onderhoud en risico's op storingen, dat een situatie ontstaat waarin mensen die minder goed lokaal bekend zijn, de straat mogelijk per ongeluk inrijden en vervolgens voor de poller stil komen te staan en de doorgang blokkeren. Afhankelijk van de locatie van de poller, moet aan de noord- of zuidkant een volledig kruispunt in stand blijven voor een zeer beperkt aantal auto's (bestemmingsverkeer met een pasje).



DTV Consultants

Postadres	Postbus 3559, 4800 DN Breda
Telefoon	(076) 513 66 00
Fax	(076) 513 66 06
E-mail	info@dtvconsultants.nl
Internet	www.dtvconsultants.nl