

RAADSINFORMATIEBRIEF met beantwoording artikel 40 vragen

14R.00532



Van: : college van burgemeester en wethouders

Datum : 25 november 2014

Portefeuillehouder(s) : wethouder Schreurs

Gemeente Woerden

Portefeuille(s) : verkeersprojecten



14R.00532

Contactpersoon : S. ten Hove

Tel.nr. : 8654

E-mailadres : hove.s@woerden.nl

Onderwerp: **Aanvullende beantwoording vragen ex artikel 40 van het Reglement van Orde van de gemeenteraad gesteld door de heer H. Ekelschot namens de Fractie van CDA over de inrichting van de kruising Haanwijk-randweg.**

Beantwoording van de vragen:

Op 17 november jl. zijn door het CDA aanvullende vragen gesteld over de inrichting van de kruising van Haanwijk met de nieuwe westelijke randweg Harmelen (Bravo 6b). In onderstaande beantwoording van die aanvullende vragen is per vraag het antwoord toegevoegd.

1a. Welke gangbare richtlijnen en uitgangspunten voor het wegontwerp zijn er aangehouden?
Dit zijn de richtlijnen en uitgangspunten die van belang zijn voor een goede weg- en kruispuntinrichting voor een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom. Dan gaat het o.a. over de maatvoering van het totale wegprofiel, de maatvoering van de bochten, de kruispuntvormgeving, etc. Daarbij wordt opgemerkt dat het richtlijnen betreft en dat er veelal maatwerk noodzakelijk blijft om een ontwerp passend te krijgen.

1b. Alle mogelijke alternatieven zijn globaal uitgewerkt. Kunt u ons inzage geven in deze alternatieven?
De alternatieven zijn in een vroeg stadium tegen elkaar afgewogen. Hiervan is toen een (beknopte) beschrijving opgesteld door de vakgroep Verkeer van de gemeente. In de Bijlage 1 bij dit document vindt u deze alternatieven, de voor- en nadelen en de motivatie voor de keuze van het huidige ontwerp. In de Bijlage 2 zijn schetsontwerpen van de nu gerealiseerde kruising, een variant met een langzaamverkeerstunnel en twee rotonde varianten weergegeven.

1c. Onderzocht zijn alle voor- en nadelen van deze alternatieven. Kunt u ons inzage geven in de voor- en nadelen van deze alternatieven?
Ook deze zijn in Bijlage 1 beschreven.

1d. Alle gevallen van de alternatieven leiden niet tot een beter/ veiliger resultaat. Kunt u ons inzage geven in de afweging en de conclusies hiervan?
Ook deze zijn in Bijlage 1 beschreven.

2. In uw antwoord schrijft u dat de oversteek voor fietsers vanuit Harmelen voldoet aan de ontwerp-richtlijnen en gangbare uitgangspunten voor een wegontwerp; Handboek wegontwerp erftoegangswegen van het CROW, publicatie 164d.

a. Kunt u ons inzage geven in dit specifieke gedeelte van het Handboek?
Het handboek is door de ontwerpers als richtlijn gebruikt voor het ontwerp van de randweg. Het handboek wegontwerp bestaat uit 4 delen, waarvan een deel gaat over de basiscriteria. Daarin worden onderwerpen behandeld die overkoepelend zijn op de andere delen, waaronder het deel erftoegangswegen. De totale inhoud van de delen Basiscriteria en Wegontwerp erftoegangswegen van het CROW zijn voor het ontwerp als richtlijn gebruikt.

b. En kunt u nader aangeven in hoeverre er getoetst is aan de opvatting als zou er sprake zijn van erftoegangswegen nu daar bij het kruispunt Hofbrug/Haanwijk/Randweg geen sprake is?
Zowel de westelijke randweg, de weg Haanwijk en de Leidsestraatweg zijn erftoegangswegen buiten de

bebouwde kom. Het kruispunten Hofbrug/Haanwijk/Randweg en Leidsestraatweg/Dorpsstraat/westelijke randweg komen binnen de bebouwde kom te liggen en voldoen eveneens aan de richtlijnen uit het ASVV (aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom).

3. Waarom is er gekozen voor een S-bocht?

Er zijn meerdere redenen waarom een S-bocht in het ontwerp is opgenomen. Belangrijk onderdeel van de kruising is het extra brede 'rustpunt' tussen de beide rijbanen van de randweg. Dit is extra breed uitgevoerd (5 meter) om fietsers de ruimte te geven om in twee stappen de randweg over te kunnen steken. Omdat op de Hofbrug de twee rijbanen van de randweg dicht tegen elkaar aanliggen kan de kruising niet in het verlengde van de weg Haanwijk liggen. De kruising moet zuidelijker liggen om voldoende afstand tot de brug te creëren om de beide rijbanen (met toegestane bogen) 5 meter uit elkaar te kunnen buigen. Tegelijkertijd moeten zijwegen zoveel mogelijk haaks op de te kruisen weg aansluiten, omdat alleen dan het kruisend en oprijdend verkeer goed overzicht heeft op beide richtingen van de te kruisen weg. Dit draagt bij aan de veiligheid van de oversteek.

De beide bovenstaande eisen maken dat een S-bocht in Haanwijk noodzakelijk is.

4. Gaat over het scheiden van fiets- en autoverkeer.

a. Wat bedoelt u in de beantwoording dat een scheiding van het verkeer zal leiden tot minder logische en overzichtelijke verkeerssituatie dan nu is gerealiseerd?

Bij het scheiden van fiets- en autoverkeer komen fietsers op Haanwijk vóór de kruising met de randweg op een afzonderlijk fietspad te rijden en steken afzonderlijk de randweg over. Dat betekent dat er naast de oversteek voor autoverkeer nog één of twee oversteken voor fietsers (afhankelijk van de keuze voor fietspaden in 1 of 2 richtingen) op de randweg worden gecreëerd.

Door deze extra oversteken ontstaat een minder overzichtelijke situatie op de kruising zelf, zowel voor het autoverkeer als voor het fietsverkeer. Die onduidelijkheid zal nog worden versterkt wanneer een deel van de fietsers er voor kiest niet van het fietspad gebruik te maken, waardoor fietsers meer verspreid over het kruispunt gaan oversteken. Verder zal het autoverkeer dat vanuit Haanwijk de randweg opdraait richting de Hofbrug het doorgaand fietsverkeer op Haanwijk een extra keer kruisen en voorrang moeten verlenen (rechtdoorgaand verkeer op dezelfde weg). Dat leidt in de praktijk tot veel onduidelijkheden. Een ander bezwaar tegen afzonderlijke fietspaden is dat fietsverkeer dat van de Hofbrug af komt geneigd zal zijn (vanwege de kortere route) het gescheiden fietspad aan de 'verkeerde kant' te gebruiken om Haanwijk in te rijden. Dat zorgt voor extra kruisend verkeer op Haanwijk zelf in een schuine (en dus onveilige) richting. De nu gekozen eenvoudige oplossing wordt zoveel mogelijk ongewenst rijgedrag voorkomen.


b. Wat bedoelt u als u stelt dat een vrij liggend, eenzijdig en in twee richtingen bereden oversteekplaats voor fietsers zal leiden tot ongewenste en onveilige verkeersbewegingen en er extra conflictsituaties ontstaan?

In het geval er aan één zijde van Haanwijk een vrij liggend fietspad wordt gerealiseerd dat in twee richtingen wordt bereden (dus voor fietsverkeer in beide richtingen) moeten fietsers op Haanwijk zelf oversteken om voor en na de kruising weer aan de 'goede kant' van Haanwijk te komen. Er ontstaan daardoor twee nieuwe oversteekplaatsen (conflictpunten waarin de fietser zich moet voegen naar het autoverkeer) en daarbij gebeurt het oversteken dan schuin waarbij fietsers geen goed overzicht hebben op het achteropkomend verkeer. Dit wordt gezien als een onveilige verkeersbeweging.

Bijlagen:

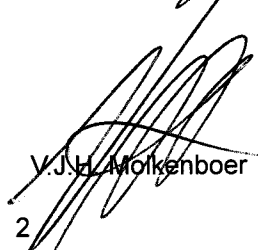
- 1: Beschrijving afweging en motivatie varianten kruising Haanwijk
 - 2: 2a schetsontwerpen van de nu gerealiseerde kruising
 - 2b een variant met een langzaamverkeerstunnel
 - 2c twee rotondevarianten
3. De ingekomen brief met corsanummer: 14i.05307

De secretaris



dr. G.W. Goedmakers CMC

De burgemeester



Bijlage 1: Beschrijving afweging én motivatie varianten kruising Haanwijk

Motivatie keuze kruispuntvorm Westelijke Randweg - Haanwijk

In maart 2006 heeft de gemeente Woerden samen met de provincie Utrecht schetsontwerpen aan belanghebbenden, omwonenden en geïnteresseerden gepresenteerd. Het kruispunt van de westelijke randweg met de weg Haanwijk dat was ontworpen als een voorrangskruising met een 3 meter brede opstelruimte op de as van de weg.

Naar aanleiding van vragen over de verkeersveiligheid op dit kruispunt is onderzocht of het ontwerp te verbeteren was en zijn de mogelijkheden onderzocht voor:

- een fietstunnel
- een kruispunt met verkeerslichten
- een kruispunt met een 5 meter lang groot rustpunt op weg van de Westelijke randweg en met een kruispuntplateau
- een rotonde met een tweezijdig gelegen fietspaden op de route Haanwijk
- een rotonde met eenzijdig in twee richtingen bereden fietspad

(voor de voor- en nadelen per variant zie de beschrijving na de conclusie)

Conclusie:

Een fietserstunnel biedt voor de fietsers van en naar de Dorpsstraat geen oplossing. Deze fietsers moeten de westelijke randweg alsnog gelijkvloers kruisen. Dat is de belangrijkste reden geweest om niet te kiezen voor deze oplossing.

Een rotonde is met het oog op de verkeersveiligheid in principe een goede oplossing. Een nadelige bijkomstigheid van een rotonde op deze locatie bij de Hofbrug is het extra groot ruimtebeslag van de totale vormgeving inclusief de aansluitende wegen. Zo is een van de consequenties dat voor de betreffende situatie aan beide zijden van de randweg een noodzakelijke scherpe S-bocht in de weg Haanwijk bij de aansluiting op de rotonde moet worden aangelegd om goed op de rotonde aan te kunnen sluiten. En in het geval van een rotonde ontstaat voor fietsers bij een fietspad om de rotonde heen een relatief lange omrijdroute, met als gevolg dat fietsers de kortste route kiezen tegen de richting in. Bij een fietspad voor fietsers in beide richtingen moeten deze fietsers op Haanwijk bij het naderen van de rotonde het (vracht-)autoverkeer op Haanwijk kruisen.

Alles over- en afwegende is op basis van de voor- en nadelen van de onderzochte mogelijkheden in het ontwerp uiteindelijk gekozen voor een kruispunt met een 5 meter breed rustpunt op weg van de westelijke randweg in combinatie met een kruispuntplateau ter verlaging van de rijsnelheid.

Beschrijving voor- en nadelen van de kruisingsvarianten Haanwijk:

Fietstunnel

Voordelen:

- Conflictvrije kruising fietsverkeer Haanwijk (alleen doorgaand langzaam verkeer op weg Haanwijk)
- Goede doorstroming doorgaand fietsverkeer op Haanwijk

Nadelen:

- Geen goede verbinding te maken met het fietspad langs de westelijke randweg en voor het fietsverkeer dat over de Hofbrug rijdt waardoor nog steeds veel kruispuntbewegingen van langzaam verkeer op de rijbaan te verwachten zijn.
- Hellingbanen, met kans op negeren gebruik tunnel door fietsers
- Sociale onveiligheid; is voor veel fietsers reden er geen gebruik van te maken
- De aansluiting van de tunnel op de weg Haanwijk is aan één zijde. Een deel van de fietsers moet dan tweemaal de weg Haanwijk oversteken in een schuine (en onveilige) lijn.

Verkeerslichtenregeling (VRI)

Voordelen:

- Conflict snel en langzaam verkeer geregeld.
- Weinig ruimtegebruik

Nadelen:

- Deelconflict afslaand autoverkeer
- Kruispunt met VRI vormt weerstand door beperkte capaciteit waardoor kans op doorgaand verkeer door Dorpsstraat.
- Kans op roodlicht negatie door zowel fietsers als auto's.

Kruispunt met 5 meter breed rustpunt op weg Westelijke randweg in combinatie met een kruispuntplateau

Voordelen:

- Lage aanrijdsnelheid autoverkeer ten gunste van de verkeersveiligheid voor alle verkeer.
- Oversteken langzaam verkeer per rijrichting van de te kruisen weg (in twee stappen).
- Directe (korte) fietsoversteek op een en dezelfde kruisingsplaats
- Beperkt ruimtebeslag

Nadelen:

- Geen voorrang langzaam verkeer
- Conflict tussen linksafslaand autoverkeer en fietsers
- Kans op trillingshinder/schade als gevolg van drempels

Rotonde met fietspaden met eenrichtingsverkeer op de route Haanwijk

Voordelen:

- Lage aanrijdsnelheid autoverkeer ten gunste van de verkeersveiligheid voor alle verkeer.
- Gemakkelijker invoegen autoverkeer vanaf Haanwijk.
- Voorrang voor fietsers
- Directe korte fietsoversteekplaats noordzijde Haanwijk

Nadelen

- Erg groot ruimtebeslag, extra in verband met te maken S-bochten voor de aansluiting van de weg Haanwijk
- Omweg fietsers zuidzijde Haanwijk met grote kans op ongewenst gebruik van het fietspad aan de noordzijde door fietsers (ongewenst tweerichtingen gebruik).
- Kruisend fietsverkeer op rotonde met Haanwijk-oost in twee richtingen (fietspad randweg).

Rotonde met eenzijdig in twee richtingen bereden fietspad (aan noord- en oostzijde rotonde)

Voordelen:

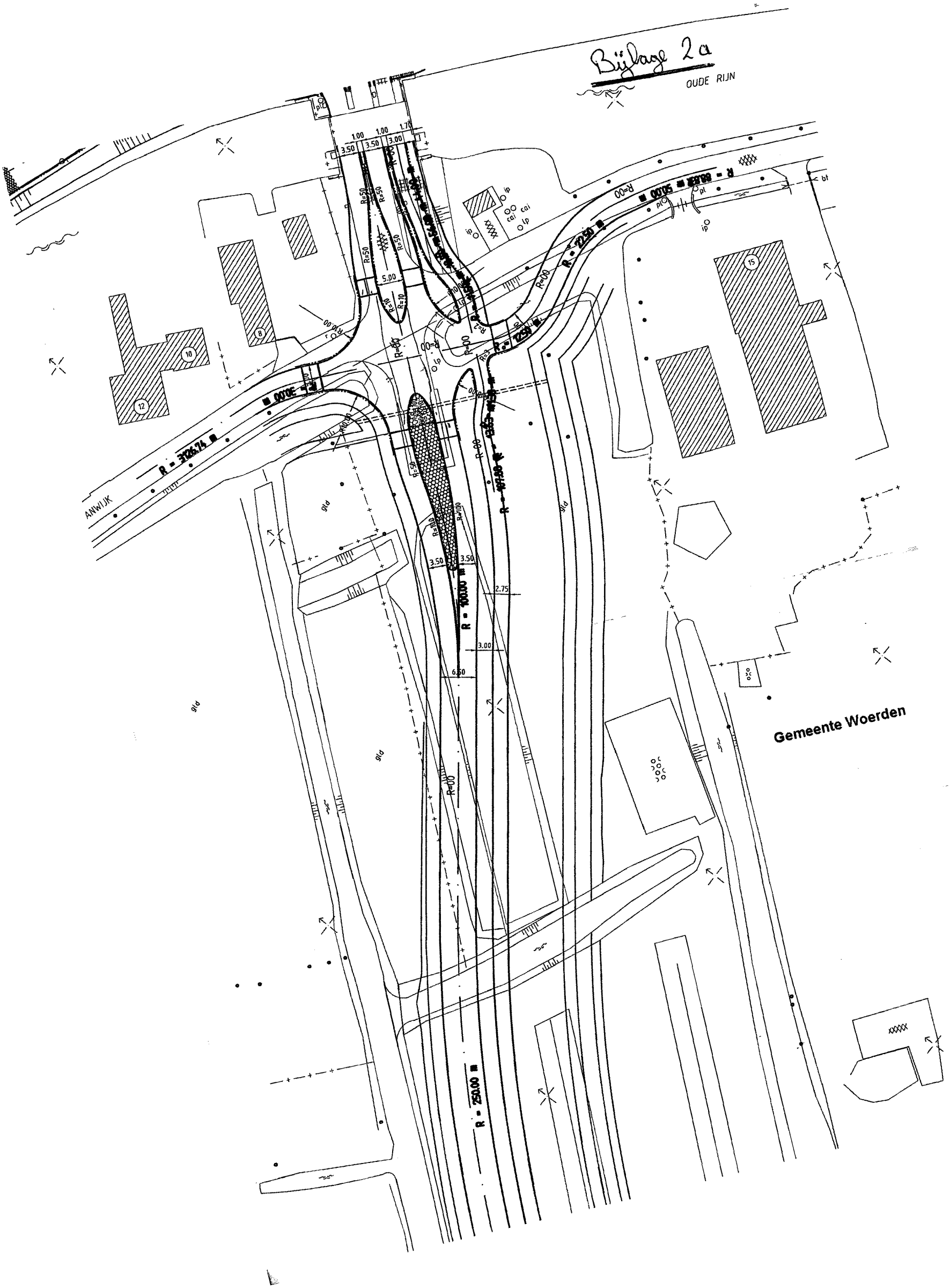
- Lage aanrijdsnelheid autoverkeer ten gunste van de verkeersveiligheid voor alle verkeer.
- Gemakkelijker invoegen autoverkeer vanaf Haanwijk.
- Voorrang voor fietsers
- Directe korte fietsoversteekplaats aan noordzijde Haanwijk

Nadelen:

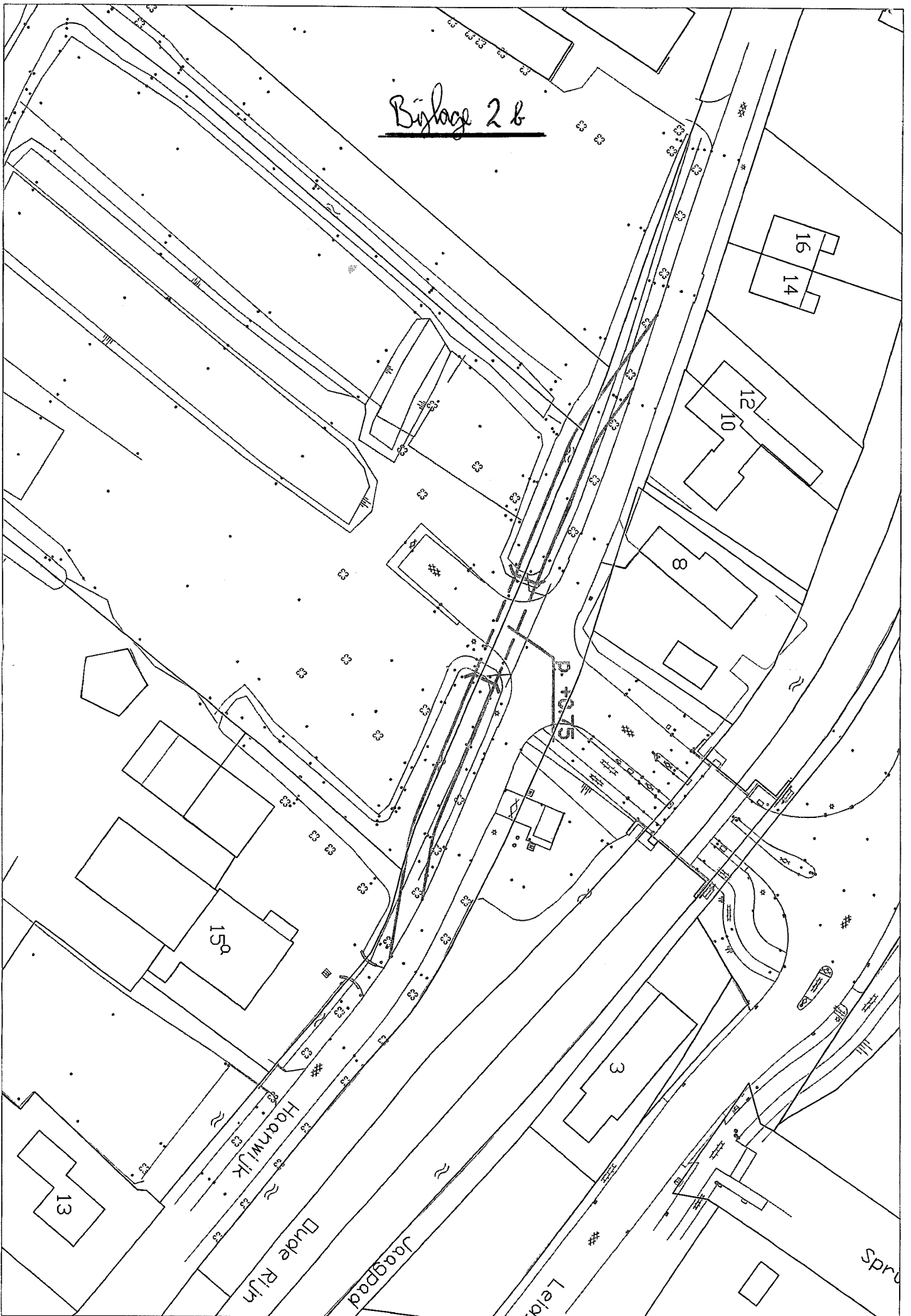
- Erg groot ruimtebeslag, extra in verband met te maken S-bochten aansluiting weg Haanwijk
- Kruisend fietsverkeer in twee richtingen op de rotonde
- Schuin (onveilig) kruisend fietsverkeer op zowel Haanwijk-oost als Haanwijk-west vanaf twee richtingen fietspad naar juiste zijde Haanwijk.

Bijlage 2a

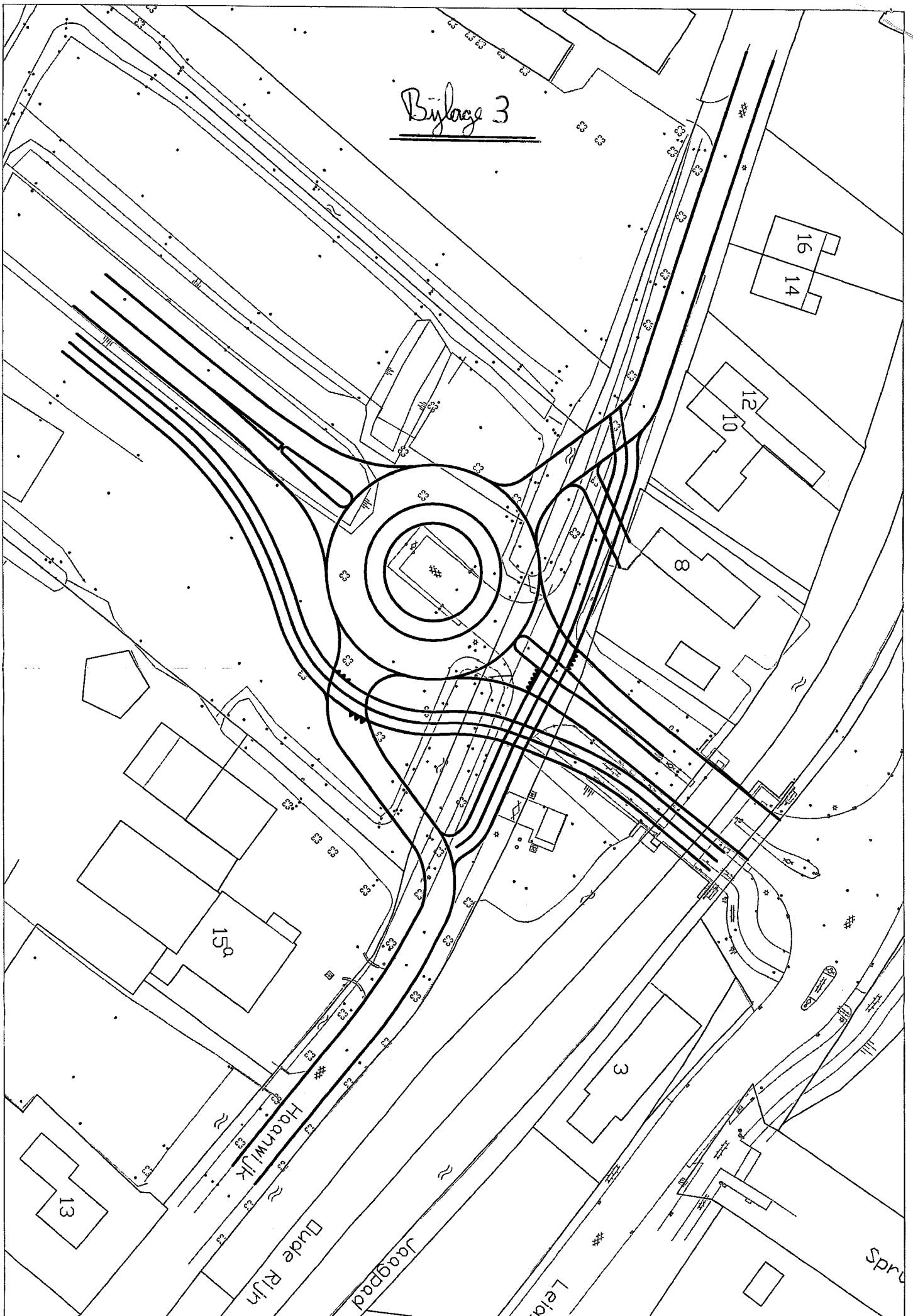
OUDE RIJN



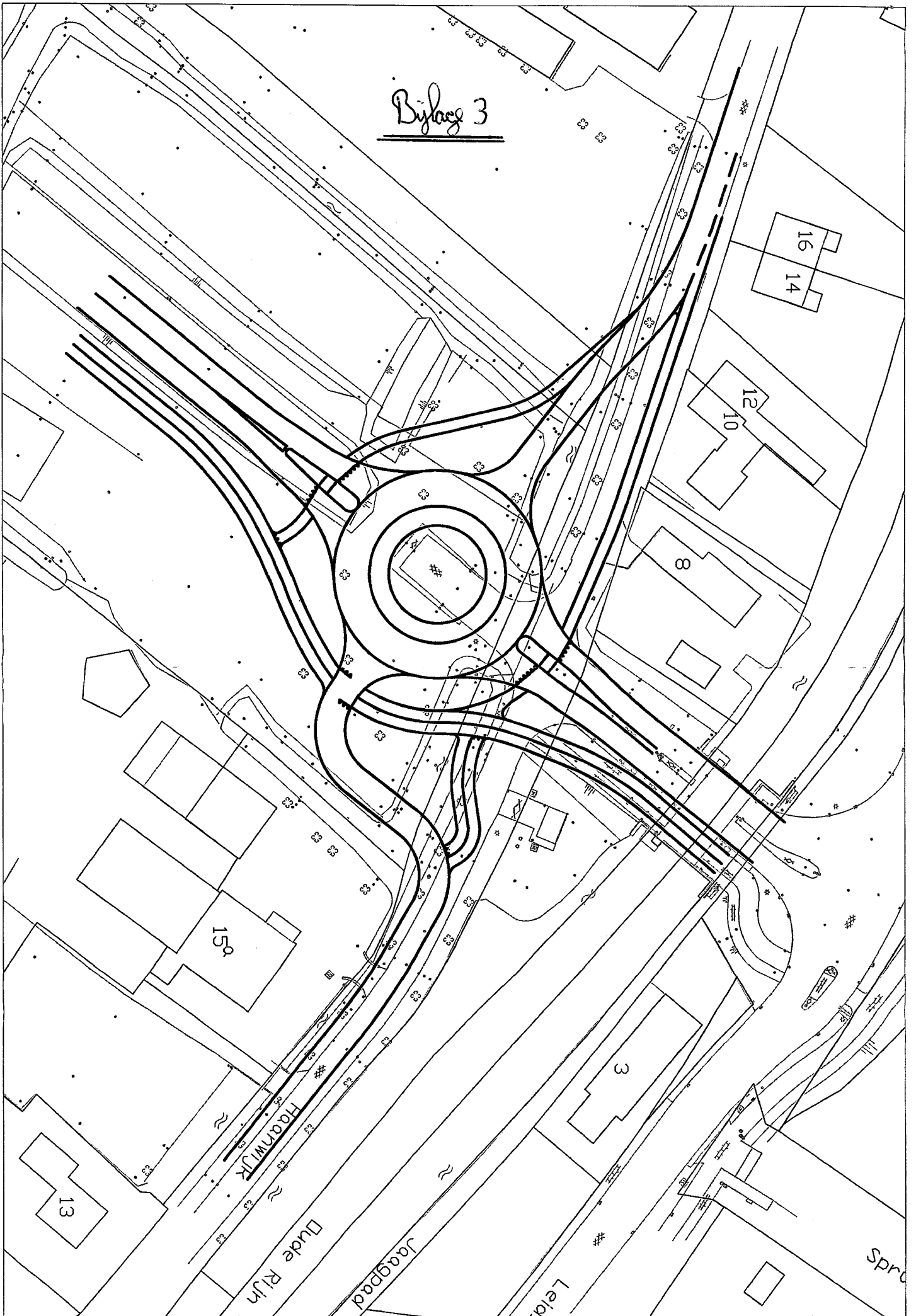
Bijlage 2 b



Bylage 3



Bylage 3





Betreft: aanvullende vragen ex artikel 40 RvO inzake verkeersveiligheid Hofbrug in Harmelen

Datum: 17 november 2014

Geachte College,

Op 11 november 2014 hebben wij in Raadsinformatiebrief 14R.00388 antwoorden ontvangen op de vragen die het CDA heeft gesteld over de verkeersveiligheid Hofbrug in Harmelen. De beantwoording roept bij vele inwoners in Harmelen en ook bij het CDA vragen op en wij zijn daarbij op zoek naar een nadere uitleg.

Wij hebben gevraagd dit op de agenda te zetten voor de commissie Ruimte van 4 december aanstaande. Dit is door de commissie gehonoreerd. In de voorbereiding op dit agendapunt willen wij -en ik kan me voorstellen dat dit ook bij de overige leden van de commissie Ruimte het geval is- nader worden geïnformeerd over een aantal specifieke zaken uit de beantwoording van het College. Graag ontvangen wij dan ook -uiterlijk **maandag 1 december 2014, 17.00 uur** i.v.m. de fractievergaderingen van die avond- aanvullende informatie over de volgende zaken:

1. - Welke gangbare richtlijnen en uitgangspunten voor het wegontwerp zijn er aangehouden?
 - Alle mogelijke alternatieven zijn globaal uitgewerkt. Kunt u ons inzage geven in deze alternatieven?
 - Onderzocht zijn alle voor- en nadelen van deze alternatieven. Kunt u ons inzage geven in de voor- en nadelen van deze alternatieven?
 - Alle gevallen van de alternatieven leiden niet tot een beter/ veiliger resultaat. Kunt u ons inzage geven in de afweging en de conclusies hiervan?
2. - In uw antwoord schrijft u dat de oversteek voor fietsers vanuit Harmelen voldoet aan de ontwerp-richtlijnen en gangbare uitgangspunten voor een wegontwerp; Handboek wegontwerp erftoegangswegen van het CROW, publicatie 164d. Kunt u ons inzage geven in dit specifieke gedeelte van het Handboek en kunt u nader aangeven in hoeverre er getoetst is aan de opvatting als zou er sprake zijn van erftoegangswegen nu daar bij het kruispunt Hofbrug/Haanwijk/Randweg geen sprake is?
3. Waarom is er gekozen voor een S-bocht?
4. Gaat over het scheiden van fiets- en autoverkeer.
 - Wat bedoelt u in de beantwoording dat een scheiding van het verkeer zal leiden tot minder logische en overzichtelijke verkeerssituatie dan nu is gerealiseerd?
 - Wat bedoelt u als u stelt dat een vrijliggend, eenzijdig en in twee richtingen bereden oversteekplaats voor fietsers zal leiden tot ongewenste en onveilige verkeersbewegingen en er extra conflictsituaties ontstaan?

Henny Ekelschot, CDA