



datum	28-02-2024
portefeuillehouder	Wethouder Noorthoek
contactpersoon	K. ten Hove
fractie(s)	CU/SGP
onderwerp	Raadsvoorstel (D/23/126954)

inleiding

Vraag

Als we wachten tot 2030 zijn de theoretische wachttijden op het voorrangskruispunt met de huidige inrichting en de intensiteiten in 2030 nog acceptabel staat in het RV. Tegelijk is er ook een kanttekening, punt 3 [blz. 9]

- Hoe is dat op het gebied van de veiligheid?
- En, neemt de veiligheid af richting 2030 en hoe acceptabel is dit volgens technische inschatting?

Antwoord

- De verkeersveiligheid hangt samen met de (theoretische) wachttijden. Hoe langer de wachttijden, hoe groter het risico op een onveilige situatie (weggebruikers nemen bijvoorbeeld meer risico om in te voegen als zij al even wachten). Daarnaast wordt bij verkeersveiligheid gekeken naar de weginrichting en wordt beoordeeld welke risicofactoren kunnen zorgen voor onveiligheid. De weginrichting van het kruispunt wijzigt niet en voldoet nog aan de inrichtingseisen die gelden bij een voorrangskruispunt. Wel gaan er zoals aangegeven meer fietsers oversteken op dit kruispunt en zal er op dit kruispunt vaker interactie zijn tussen gemotoriseerd verkeer en fietsers. Ook neemt de intensiteit van het gemotoriseerde verkeer in de toekomst toe. Door Sweco is aangegeven dat de wachttijden in de praktijk op sommige momenten langer dan 20 seconden kunnen zijn. Op die momenten zullen weggebruikers eerder geneigd zijn om meer risico te nemen.
- Zie ook het eerste punt. Het kruispunt is ingericht als voorrangskruispunt, een inrichting die niet ongebruikelijk is, maar waarbij fietsers en gemotoriseerd verkeer uit de woonwijken voorrang moeten verlenen op verkeer op de Steinhagenseweg. Tegelijkertijd is de Steinhagenseweg/Beneluxlaan een hoofdverbindingsweg met een hoge verkeersintensiteit. Omdat het kruispunt richting 2030 intensiever gebruikt gaat worden, is de verwachting dat de risico's op een onveilige situatie hoger liggen dan in de huidige situatie. Als dit incidenteel gebeurt dan is dit acceptabel, maar op het moment dat dit op regelmatige basis gebeurt is een oplossing wenselijk.

Vraag

Als overgangssituatie wordt de fietsoversteek dus opgeheven en moet je de ongelijkvloerse gebruiken of adamlaan/eilandenkade. Welke risico's op blz. 8 punt 2 ["zal gedurende een langere periode sprake zijn van risico's op momenten dat het verkeersaanbod groter is?"] worden er bedoeld en hoe acceptabel zijn die risico's?

Antwoord

In het rapport van Sweco wordt aangegeven dat er in de praktijk sommige momenten zullen zijn dat de wachttijden voor gemotoriseerd verkeer hoger liggen dan 20 seconden wanneer er sprake is van een fluctuaties in het verkeersaanbod met drukker momenten (zie pagina 25 van dit rapport). Bij wachttijden van meer dan 20 seconden nemen weggebruikers meer risico's, waarmee het risico op een verkeersonveilige situatie op die momenten toeneemt. Vanwege de te verwachten toename van het aantal overstekende fietsers, neemt ook de kans op risico's voor fietsers op dit kruispunt toe als het drukker is op de Steinhagenseweg. Fietsers nemen namelijk ook meer risico als zij langer moeten wachten, zeker als het om scholieren gaat. Als dit incidenteel gebeurt dan is dit acceptabel, maar op het moment dat dit op regelmatige basis gebeurt is een oplossing wenselijk.

Vraag



Er is een optie om de rotonde te handhaven van de steinhagense weg voor alleen gemotoriseerd verkeer. Hoe gaat u voorkomen dat men uit gewoonte dan wel bewust daar toch oversteekt?

Antwoord

Hiervoor zullen fysieke maatregelen genomen moeten worden om oversteken onmogelijk te maken. Als dit niet gebeurt, wordt de oversteek uit gewoontegedrag toch gebruikt. Als oplossing valt te denken aan een hek of haag. Dit wordt de komende tijd nader uitgewerkt.

Vraag

Kunt u uitleggen waarom 2 hoger scoort dan 3 zonder meenemen draagvlak stakeholders, aangezien bij 3 duurzaamheid en doorstroming gemotoriseerd verkeer hoger scoort. Hoe weegt u dit?

Antwoord

In de Trade Off Matrix die in het rapport van Sweco is opgenomen, staat in de kolom vóór de kolom met de varianten de weging van de criteria weergegeven. Door de score van elk criterium van elk van de varianten te vermenigvuldigen met de weging die per criterium is meegegeven, wordt de totaalscore bepaald.

Vraag

Welke werkzaamheden voorziet u voor dit jaar nog met gebruikmaking van de 260.000 of wordt alles doorgeschoven naar 2030 (zie ook Wat gaan we daarvoor doen)?

Antwoord

Als de uitvoering wordt doorgeschoven naar 2030, dan zal het krediet van 260.000 in de algemene reserves vloeien en worden alle werkzaamheden doorgeschoven richting 2030 (of zoveel eerder nodig is om te starten).