

Schriftelijke vragen Politieke avond 9 februari 2021

A2. Herinrichting kruispunt Zuidsingel-Parallelweg:

In het Raadsvoorstel Herinrichting kruispunt Zuidsingel-Parallelweg is op pagina 3 de ontwerpinrichting in figuur 1 weergegeven. Tevens geeft u aan (P1) dat de maatregel vooral wordt ingezet om de verkeersveiligheid voor de fiets te waarborgen

vraag 1: Is het juist dat bij de herinrichting geen specifieke rekening is gehouden met andere langzaam verkeersdeelnemers (voetgangers, scootmobiel etc.)? Bijvoorbeeld door die categorie te scheiden van het (snel) (brom)fietsverkeer?

De herinrichting van het kruispunt is gericht op de verbetering van de fietsveiligheid op het kruispunt. Bij de Noord-Zuid verbinding is er sprake van een scheiding van verkeersdeelnemers en een trottoir conform de huidige situatie. De Oost-West verbinding is een snelfietsverbinding waar andere verkeersdeelnemers (zoals auto's en voetgangers) het gebruik delen met de fietsers.

vraag 2: Levert het niet scheiden van langzaam en snel hier geen extra onveilige situaties op?

De voorgestelde herinrichting verandert niets aan de scheiding van het verkeer ten opzichte van de huidige situatie. Met het voorstel wordt het kruispunt veiliger gemaakt.

Vraag 3: In het stuk wordt gesproken over participatie waarbij onder meer met omwonenden is gesproken. Is er ook met andere instanties gesproken, bijvoorbeeld Fietzersbond?

In de expertsessie zijn verschillende experts betrokken geweest bij het ontwerp van dit kruispunt, waaronder een van de auteurs van de CROW-richtlijn snelle fietsroutes. De adviseurs werken nauw samen met de Fietzersbond.

Vraag 4: Uit het in figuur 1 af te lezen ontwerp wordt de kruising verhoogd aangelegd met als doel de snelheid van het autoverkeer op de Zuidsingel af te remmen.

- Op basis van welke snelheid wordt deze verhoging ontworpen (met welke snelheid kunnen auto's deze drempel passeren)?
- In hoeverre wordt hier een toename van geluid verwacht, veroorzaakt door auto's die de kruising toch te snel passeren?
- Is met omwonenden gesproken over de aanleg van dergelijke drempel?

De drempel is ontworpen als plateau met een hoogte 40 mm (ter vergelijking: een drempel in een 30km zone is 80 mm hoog). Het ontwerp sluit aan op de geldende snelheidslimiet (50 km/uur). De drempel heeft met deze hoogte een signalerende en verkeersremmend effect wat wordt versterkt

door de visuele versmalling van de rijbaan. Automobilisten moeten van het gas af als ze het kruispunt naderen en komen met een lagere snelheid dan voorheen over het kruispunt te rijden.

Er wordt geen toename van geluid verwacht als gevolg van de herinrichting. Enerzijds vanwege het ontwerp met een plateau en anderzijds vanwege de afstand van het kruispunt tot de dichtstbijzijnde omwonende (ca. 75m).

Met de omwonenden is niet gesproken over de aanleg van een plateau. In tegenstelling tot de fietstunnel verandert de verkeerssituatie voor de omwonenden niet.