

Beantwoording vragen Tonnaer en Zetel'18

Raadsvoorstel

Zaaknummer: 1537487
Steller: J. van der Putten
Portefeuillehouder: S.R. Bashara
Onderwerp: Oplossen knelpunt turborotonde

Technische vragen deel 3

Beantwoording vragen Tonnaer

Vraag 1.

Is de mogelijkheid en effecten onderzocht voor het alleen plaatsen van verkeerslichten in combinatie met een Rotonde Doseer Installatie (RDI) op de Turborotonde. Is het mogelijk deze studie of oriëntatie over het plaatsen van alleen verkeerslichten in combinatie van een RDI te ontvangen?

Antwoord 1.

De mogelijkheid heeft een verband met de verkenning van de oplossing in een rotondevorm. In de rapportage van de variantenstudie blijkt op pagina 17, paragraaf 2.5 Goede afwikkeling, uit de analyse met de rotondeverkenner dat geen enkele rotondevorm voldoet, dus ook de turborotonde niet. Dit omdat de verzadigingsgraad in 2030 bij iedere rotondevorm fors wordt overschreden. Een rotonde kan de verkeersstromen niet afwikkelen, omdat de capaciteit van een rotonde te klein is.

Een doseerinstallatie levert geen verbetering in de doorstroming op, omdat het aanbod van verkeer op de Provincialeweg gewoonweg te groot is. Een rotonde in welke vorm dan ook met of zonder verkeerslichten levert niet meer afwikkeling van het verkeer op, omdat de verzadigingsgraad is bereikt. Een rotonde in welke vorm dan ook en met of zonder verkeerslichten betekent een verslechtering van de doorstroming en is zodoende geen oplossing van het knelpunt.

Vraag 2. (in raadscommissievergadering 6 februari 2018)

Nadere beschouwing van 'de knip' halverwege in Dampden.

Antwoord 2.

Ondanks dat de intensiteit van en naar het Opel-garagebedrijf gering is (ca 150 voertuigbewegingen per dag), treedt bij een knip halverwege het Dampden toch verstoring op in de afwikkeling van het verkeer op de Berkhouterweg en de Provincialeweg. Het meeste verkeer (personeel en bezoekers) komt of gaat tijdens de drukste tijden, de ochtend- en de avondspits. Dan dient de afwikkeling zo optimaal mogelijk te zijn voor de doorstroming. Bij een knip zo dicht mogelijk tegen de Berkhouterweg is dit het geval.

Daarbij levert een knip halverwege, zeker de eerste jaren wanneer navigatiesystemen en dergelijke nog niet zijn aangepast, 'zoekverkeer' op. Dit zoekverkeer loopt vast tegen de afsluiting halverwege en kan dan geen kant meer op. Met name voor vrachtverkeer is het

dan lastig om te keren. Het keren kan dan vanaf de Berkhouterweg uitsluitend over het terrein van het Opel-garagebedrijf en vanaf het Keern via het terrein van WerkSaam of aanliggende zijstraat Dampten waar tijdens spijstijden (schoolgaand) verkeer aanwezig is.

De knip halverwege Dampten heeft dezelfde ruimtelijke gevolgen voor de kruising Berkhouterweg/Dampten. Een groter kruisingsvlak, vanwege meer opstelstroken, heeft een grotere ingreep op de begraafplaats tot gevolg.

Als laatste en zeker niet onbelangrijk is dat het overstekende (schoolgaande) fietsverkeer via de Berkhouterweg niet optimaal kan worden gefaciliteerd. De oversteek wordt met verkeerslichten uitgevoerd, is qua oversteeklengte groter en behoudt de kans op conflicten met autoverkeer vanuit Dampten.

Uit de dynamische simulaties blijkt dat een betere doorstroming van de turbotonde het meest effect heeft door er een gelijkvloerse kruising met slimme verkeerslichten te plaatsen en het afsluiten van het Dampten zo dicht mogelijk ter hoogte van de Berkhouterweg te realiseren. Met Opeldealer van der Linden van Sprankhuizen is recent overeengekomen dat het verplaatsen van de hoofdingang van het bedrijf naar het Dampten in combinatie met het afsluiten van het Dampten zo dicht mogelijk tegen de Berkhouterweg en het handhaven van een volwaardige toegang op de Berkhouterweg de voorkeur heeft. Indien wordt besloten voor het afsluiten van Dampten, dan zal in goed overleg een ontwerp worden gemaakt waar de locatie van de afsluiting van het Dampten, de hoofdingangen van het bedrijf op het Dampten en de volwaardige toegang van het bedrijf op de Berkhouterweg worden ingepast.

Beantwoording vragen Zetel'18

Vraag 3.

De verkeersaanwas tijdens de ochtend- en avondspits. Nu heb ik gemodelleerde aantallen genomen over een gehele dag. We hebben de modellen gezien. Zijn deze gebaseerd op metingen of schattingen? Met welke aantallen voertuigen is gerekend voor zowel de ochtend- als de avondspits?

Antwoord 3.

De aantallen voor 2030 zijn gebaseerd op gegevens uit het verkeersmodel van 2015, tellingen van 2016 en 2017, het actualiseren van het verkeersmodel naar 2017 en prognoses tot aan 2030 (autonome toename van verkeer en bouw- en infrastructurele ontwikkelingen in de stad).

Het verkeersmodel 2030 geeft de volgende berekening van de verkeersintensiteiten in de ochtend- en avondspits (drukste uur) met afsluiting van het Dampten en zonder nieuwe toegangsweg in het maatgevende wegvak tussen de oostelijke op- en afrit van de A7 en de kruising Provincialeweg/Berkhouterweg/Westfriese Parkweg: de ochtendspits 2876 motorvoertuigen/uur en de avondspits 3685 motorvoertuigen/uur.

Voor de verhoudingen van de verkeersstromen wordt verwezen naar de tabel op pagina 17, paragraaf 2.5 Goede afwikkeling, van de rapportage van de variantenstudie.

Vraag 4.

Ik begrijp uw beantwoording van de veiligheid van een situatie met twee vri's niet. Stelt u nu dat de situatie met twee vri's veiliger is dan een situatie met twee rotondes? Waarop is dit gebaseerd? Welke aspecten zorgen er voor dat dit in dit geval veiliger is?

Antwoord 4.

In de beantwoording is getracht een relatie te leggen tussen de verkeersveiligheid en het oplossen van het knelpunt/het verbeteren van de doorstroming Provincialeweg.

Uit onderzoek van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid ('Naar meer veiligheid op kruispunten, 'Aanbevelingen voor kruispunten van 50-, 80- en 100 km/uur wegen', R-2014-21) blijkt dat een rotonde in het algemeen het veiligste kruispunt is vanwege het beperkt aantal conflictpunten. Daarna is een kruispunt met voorrangsregeling het veiligst. Tenslotte een kruispunt met verkeerslichtenregeling. De kanttekening die hierbij in het rapport wordt geplaatst is dat het veiligste kruispunt kan worden aangelegd mits de verkeersstromen en de benodigde ruimte dit toe laten.

Voor het verbeteren van de verkeersveiligheid wordt de verkeerslichtenregeling zodanig ingesteld, waardoor de diverse verkeersstromen conflictvrij worden afgehandeld. Dit verhoogd de verkeersveiligheid en verlaagd het aantal conflictpunten.

Tenslotte heeft een goede doorstroming op de Provincialeweg een positief effect op de verkeersveiligheid op de A7.

Vraag 5. (in raadscommissievergadering 6 februari 2018)

Contact opnemen met Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV).

Antwoord 5.

SWOV is op 8 februari 2018 telefonisch benaderd. Er is gesproken met de heer A. Dijkstra. De heer Dijkstra heeft een rapport opgesteld over de veiligheid op kruispunten, puur vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid.

De rotonde is het veiligste kruispunt. Een rotondevorm voldoet in onderhavige situatie echter niet aan het aspect doorstroming. Zie de analyse met de rotondeverkenner in de rapportage van de variantenstudie op pagina 17, paragraaf 2.5 Goede afwikkeling. Het verbeteren van de doorstroming is de opgave vanuit de gemeenteraad voor de aanpak van het knelpunt turborotonde. Ook een kruising met voorrangsregeling, twee na veiligste kruispunt, is niet toereikend om de verkeersstromen, met name die van de zijwegen, in onderhavige situatie af te wikkelen. Daardoor rest voor de opgave om de doorstroming op de Provincialeweg te verbeteren uitsluitend nog de oplossing van een kruising met verkeerslichtenregeling. Deze is in algemene zin minder veilig dan een rotonde of een kruising met voorrangsregeling, maar voldoet aan de opgave voor het verbeteren van de doorstroming. Door een conflictvrije regeling van de verkeerslichten op beide kruisingen wordt de verkeersveiligheid zo optimaal mogelijk.