Hooikade 13
Postbus 2873
2601 CW Delft
tel. 015 – 2147899

MOBYCON | CONCORDIS GROEP

memo

Aan	:	Carla van der Biezen (gemeente Overbetuwe)
C.c.	:	Jan Rouw, Sjoerd Rutten (gemeente Overbetuwe)
Van	:	Dick van Veen (Mobycon)
Betreft	:	Fietsproblematiek kruising Spoorlaan – Regenboog – Nieuwe Aamsestraat, Elst.
Datum	:	30 maart 2017
Kenmerk	:	5762M02

Aanleiding
De nieuwe stationsomgeving Elst Centraal nadert haar voltooiing. Onderdeel van de nieuwe stationsomgeving is de nieuwe fietsonderdoorgang tussen de Nieuwe Aamsestraat en de Van Oldenbarneveltstraat. Deze fietsonderdoorgang ligt in een belangrijke oost-west fietsroute door Elst, en brengt dagelijkse vele fietsers naar de middelbare school Lyceum Elst aan het Collosseum en verder.

Fietsers rijden aan de oostzijde van het station het stationsplein af, de 3-taks kruising Nieuwe Aamsestraat – Spoorlaan - Regenboog op. Bij deze kruising dient het fietsverkeer in oostelijke richting voorrang te verlenen aan verkeer van links en rechts. In de praktijk wordt deze verkeersregel vaak genegeerd.

Uw vraag
De gemeente Overbetuwe vraagt zich af hoe deze verkeerssituatie te verbeteren is. Hierbij speelt verkeersveiligheid een belangrijke rol, maar ook verkeersdoorstroming en ruimtelijke kwaliteit. Zij heeft aan adviesbureau Mobycon gevraagd hiervoor verbetervoorstellen op te stellen en deze af te wegen.

Conclusie
Vanuit het gezichtspunt van de fiets is de optie ‘fietsstraat’ de meest wenselijke optie. Echter deze brengt hoge kosten met zich mee, omdat de Nieuwe Aamsestraat ook moet worden heringericht. Dit staat echter reeds sowieso op stapel. De aanpassingskosten daarbuiten zijn beperkt; slechts een deel van het kruisingsplateau moet worden aangepast. Bovendien is de verstoring voor het autoverkeer aanzienlijk; zij worden gestimuleerd een andere (beter passende) route te volgen.

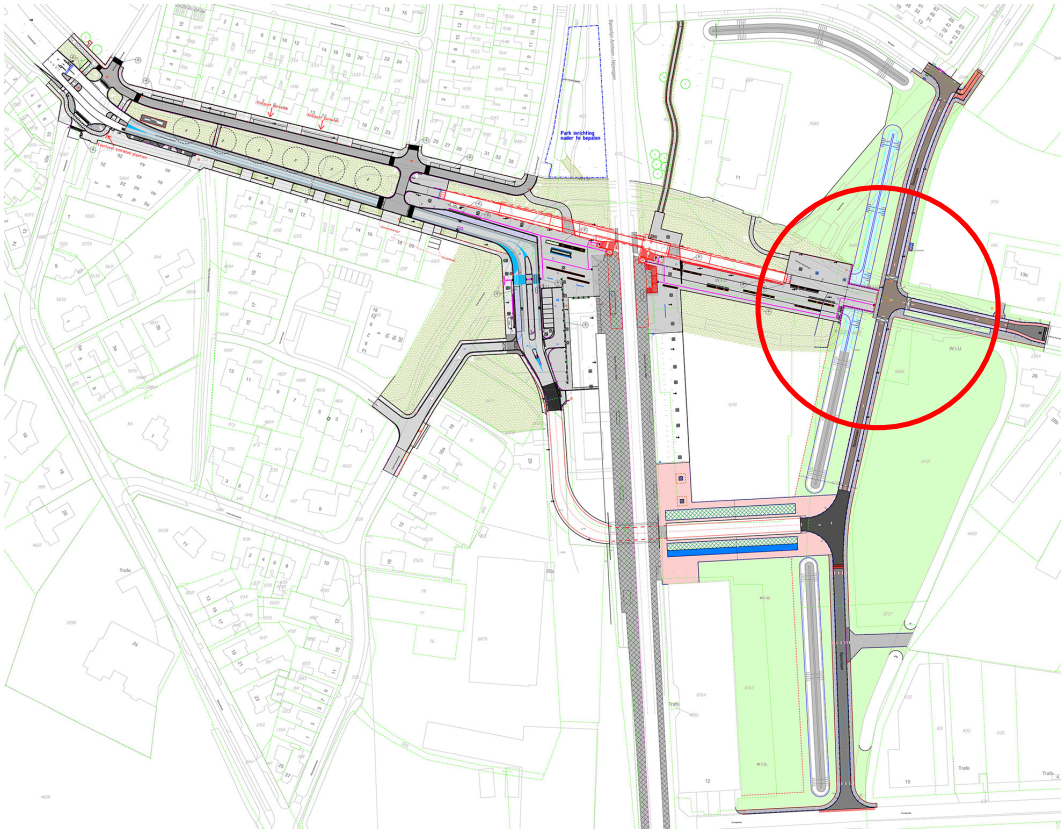
De goedkoopste oplossing bedraagt de oplossing ‘heldere inritconstructie’. Het oplossend vermogen van deze oplossing is echter ook minder.

Deze conclusie onderbouwen wij met onderstaande analyse.

Probleemanalyse:

Ligging plansituatie

De oost-west fietsonderdoorgang loopt onder het spoor door. De westelijk entree van de passage ligt tussen de Johan de Wittstraat en Van Oldenbarneveltstraat en is toegankelijk via een verbindingsweg tussen beide straten. Deze entree is verbonden met het westelijke stationsplein maar heeft hier feitelijk weinig binding mee. De oostelijke entree ligt in het oostelijke stationsplein en is toegankelijk vanaf de kruising Nieuwe Aamsestraat, de Spoorlaan en de Regenboog door middel van een inritconstructie. Deze inritconstructie bestaat uit een overrijdbaar (en doorlopend) trottoir, waarna de oostelijke stationsplein begint. De kruising is vormgegeven als plateau, de straten zijn 30 km/u erftoegangswegen.



Ligging kruising in het plangebied Elst Centraal

Gebruik van de fietsonderdoorgang en Nieuwe Aamsestraat

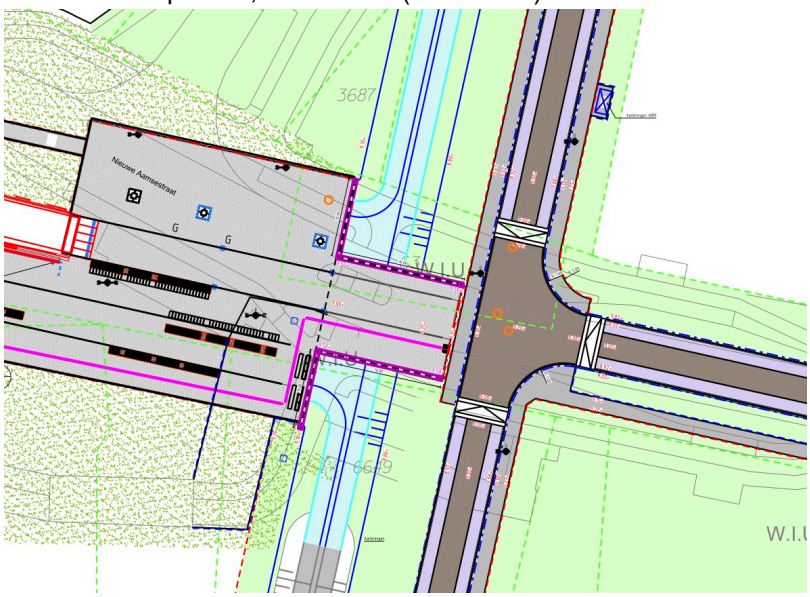
De wegen in het plangebied zijn allen 30 km/u erftoegangswegen. Voorheen was de route Nieuwe Aamsestraat – Van Oldenbarneveltstraat als de ‘historische’ oost-west inprikker het dorp in een belangrijke autoroute met een 50 km/u regime. In 2013, voor de bouw van Elst Centraal, reden er 4675 mvt/etmaal respectievelijk 4994 mvt/etmaal in oostelijke respectievelijk westelijke richting. De verkeersstructuur is met de komst van Elst Centraal gewijzigd: De Industrieweg-Oost en de Olympiasingel zijn de invalsroutse vanuit het oosten geworden in plaats van de Nieuw Aamsestraat. Daarmee zal een groot deel van het autoverkeer verschuiven naar deze route. Toch is de fysieke inrichting met name op de Nieuwe Aamsestraat nog niet geheel gereed; pas op de Nieuwe Aamsestraat tussen Industrieweg Oost en de Spoorlaan is een ’30 km/u poort’ aanwezig. Automobilisten zijn hierdoor op de rotonde Nieuwe Aamsestraat – Industrieweg Oost nog verleidt de ‘oude’ route te rijden en

daarmee meer en met hogere snelheid op de Nieuwe Aamsestraat naar de Spoorlaan toe. De verkeersintensiteit op de Nieuwe Aamsestraat zal lager liggen dan in 2013, maar nog niet zo laag als beoogd met een passende 30 km/u inrichting.

In de 'voormalige' situatie (voor de aanleg van Elst Centraal) reden er 600 fietsers per richting op een gemiddelde werkdag op de Nieuw Aamsestraat tussen Regenboog en Collosseum. Voor het fietsverkeer is het niet aannemelijk dat zij een andere route zal nemen: zij neemt de meest directe route (Nieuw Aamsestraat) die bovendien nu verkeersluwer geworden is. Het aantal van 1200 fietsers per dag is daarmee nog steeds een actueel aantal.

Naast het aantal fietsers is ook het type fietser van belang. Langs de Nieuwe Aamsestraat liggen enkele scholen; een basisschool en op iets grotere afstand drie middelbare scholen (De Westeraan, Lyceum Elst en Rijn Ijssel locatie Elst). Daarnaast ligt ten oosten van de kruising Industrieweg Oost langs de Nieuwe Aamsestraat een industrielocatie. Tot slot rijdt een deel van het lange afstandfietsverkeer via de Nieuwe Aamsestraat naar Arnhem, Bemmel en het oosten. De hoofddoelgroepen fietsers zijn zo met name middelbare scholieren, deels basisschoolscholieren en deels fietsforenzen, naast het reguliere fietsverkeer. Scholieren kenmerken zich (helaas) door een lage alertheid en wetgetrouwheid en meer risiconemend qua fietsen; zij maken gemakkelijk overtredingen in het verkeer en kennen de regels minder goed.

<u>Vormgeving kruising</u>
Momenteel landt de fietsroute vanuit de fietsonderdoorgang via het oostelijke stationsplein aan op de kruising op hetzelfde niveau als het trottoir. Het oostelijke stationsplein en de fietsroute lopen hier over een brede brug. Dit is een complexe constructie die moeilijk aan te passen is. Op dit plein/brug is een gelijkvloerse elementenverharding, waarbij een subtiele zonering is aangebracht door middel van een verandering in de bestrating, begeleid met plantenbakken. Het plateau op de drietaks kruising Spoorlaan – Regenboog – Nieuwe Aamsestraat zorgt er bovendien voor het niveauverschil tussen trottoir en rijbaan (plateau) erg beperkt is. Verkeer op de Nieuwe Aamsestraat, de Spoorlaan en de Regenboog rijdt met 30 km/uur gemengd. Op het plateau, een gelijkwaardige kruising, geldt het principe 'rechts gaat voor'. De weginrichting voldoet aan de richtlijnen van Duurzaam Veilig. De oostelijke fietsroute sluit aan op deze drietakskruising door middel van een uitritconstructie: het trottoir loopt door, evenals de (verzonken) trottoirband.



De kruising in de huidige situatie

Wettelijke situatie (Verkeersregels).
Artikel 54 RVV 1990 stelt dat bestuurders die een bijzondere manoeuvre uitvoeren, het overige verkeer voor moeten laten gaan. Uit een uitrit de weg oprijden is een bijzondere manoeuvre. Het overige verkeer houdt in dat je voetgangers, fietsers en auto's voor moet laten gaan.

De herkenbaarheid van in- en uitritten is vastgesteld in de richtlijn CROW drempels, plateaus en uitritten. Hierin geldt ofwel het bestemmingscriterium (een parkeerterrein) of een vormgevingscriterium. Onderdelen van het vormgevingscriterium zijn een doorlopend trottoir en daardoor een onderbroken rijloper vanuit de zijstraat/fietspad.

Deelconclusie problematiek:
Fietsers verlenen geen voorrang aan alle verkeer bij het verlaten van het oostelijke stationsplein. De ruimtelijke vormgeving van de kruising biedt weliswaar een passende verkeerskundige inrichting maar een deel van de fietsers kiest er bewust voor de verkeersregels te overtreden of merkt dit niet op en overtreed onbewust de verkeersregels. Dit leidt tot ongewenste, gevaarlijke verkeerssituaties.

Vier ruimtelijke scenario's om de verkeersituatie te verhelderen
Om deze problematiek op te lossen zijn vier ruimtelijke verkeersontwerpen voorgesteld. Uitgangspunt bij deze ontwerpen is om de inrichting zodanig te veranderen dat het gewenste verkeersgedrag 'logischer' of 'nadrukkelijker op gewezen' wordt. De scenario's zijn:

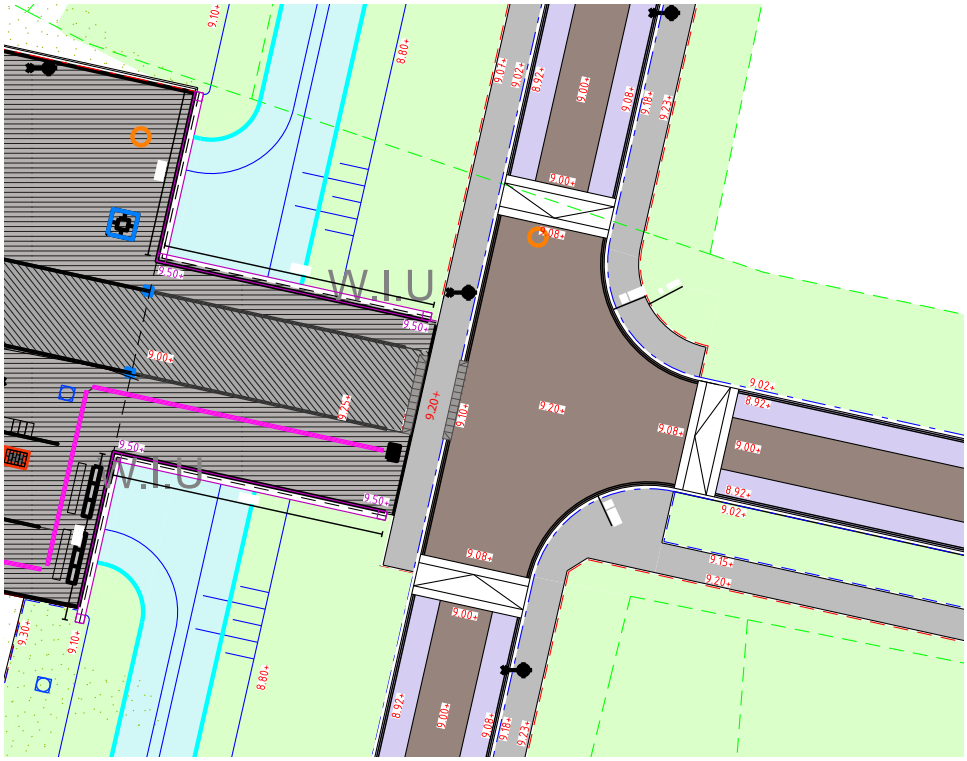
1. Verduidelijken uitritconstructie: Het aanpassen van de uitritconstructie zodat voor fietsers duidelijker is dat er sprake is van een voorrangssituatie;
2. Inrichten als fietsstraat: Het in de voorrang plaatsen van de fietsroute, bijvoorbeeld door inrichting van de oostwest route als fietsstraat;
3. Aanpassen tot gelijkwaardige kruising: Het aanpassen van de kruising naar een gelijkwaardige viertakskruising waarbij de aansluiting van het fietspad wordt ingericht als vierde tak.
4. Aanpassen tot voorrangskruising met aparte fietsoversteek: Het aanpassen van de kruising naar voorrangskruising (oost-zuid) met aparte fietsoversteek en ev. een vrijliggend fietspad langs de Nieuwe Aamsestraat.

Per scenario is de vorm en de uitvoering beschreven, waarna de effecten op de verkeersveiligheid en de doorstroming in beeld gebracht, als ook de effecten op ruimtelijke kwaliteit.

Scenario 1: Verduidelijken uitritconstructie
Scenario 1 is het verduidelijken van de bestaande uitritsituatie. De doorlopende trottoirtegels zijn hierin leidend. Het trottoir wordt omhoog gebracht tot 20 cm, in plaats van de huidige 12 cm. Daarmee is er een hoogteverschil met zowel het stationsplein als met het plateau. Aan de plateauzijde worden inritblokken geplaatst, die de inritconstructie duidelijker aangeven. De rijbanen en het trottoir blijven onaangetast. Het hoogteverschil tussen trottoir en plateau is circa 8 centimeter.

De voorrangssituatie blijft hiermee intact; fietsers die het trottoir afkomen dienen net als in de bestaande (maar onduidelijke) situatie voorrang te verlenen aan alle verkeer. Doordat

ze fysiek over het trottoir (als drempel) heen moeten rijden, zullen ze wel met lagere snelheid arriveren, en eerder geneigd zijn te stoppen. De verkeerssituatie op de 3 wegen en het plateau blijft ongewijzigd.



Schets scenario 1: duidelijke uitritconstructie

Deze variant, die als 0+ kan worden aangemerkt, is relatief goedkoop. Slechts het trottoir wordt aangepast. De kosten hiervoor zijn laag.

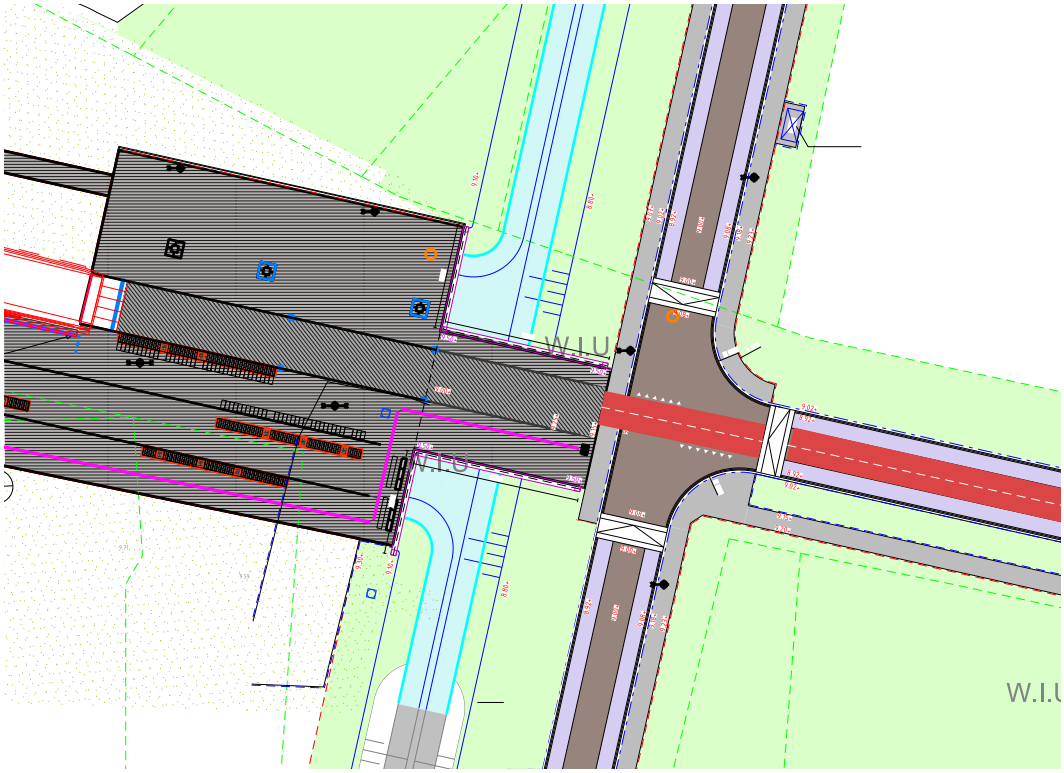


Het plein mondt met een uitritconstructie inclusief schuine trottoirbanden aan op het plateau. Het trottoir loopt door.

<u>Scenario 2: Inrichten als fietsstraat</u>

Scenario 2 gaat uit van het nadrukkelijk prioriteren van de fietsroute. Het belang van de fietsroute voor Elst is groot, al wellicht de belangrijkste oost-west verbinding. De reeds gemaakte kosten voor de aanleg van de fietsonderdoorgang onderstrepen dit belang. Echter, aan de oostzijde van de fietsonderdoorgang verdwijnt de prioriteit voor de fietser en moet deze zowel voorrang verlenen aan alle verkeer bij het verlaten van het stationsplein, als gemengd rijden op de erftoegangswegen.

Door direct ten oosten van het stationsplein de Nieuwe Aamsestraat om te bouwen tot fietsstraat wordt deze prioriteit versterkt. Bij de rotonde Nieuwe Aamsestraat – Industrieweg Oost sluit de fietsstraat aan op de vrijliggende fietsvoorzieningen langs de rotonde. Zo ontstaat er zowel een stressvrije en comfortabele fietsroute oost-west, als een sterke stimulans voor autoverkeer om niet via de Nieuwe Aamsestraat te rijden, maar via de Industrieweg-Oost en Olympiasingel, parallel hiervan ten zuiden.



Schets scenario 2: fietsstraat

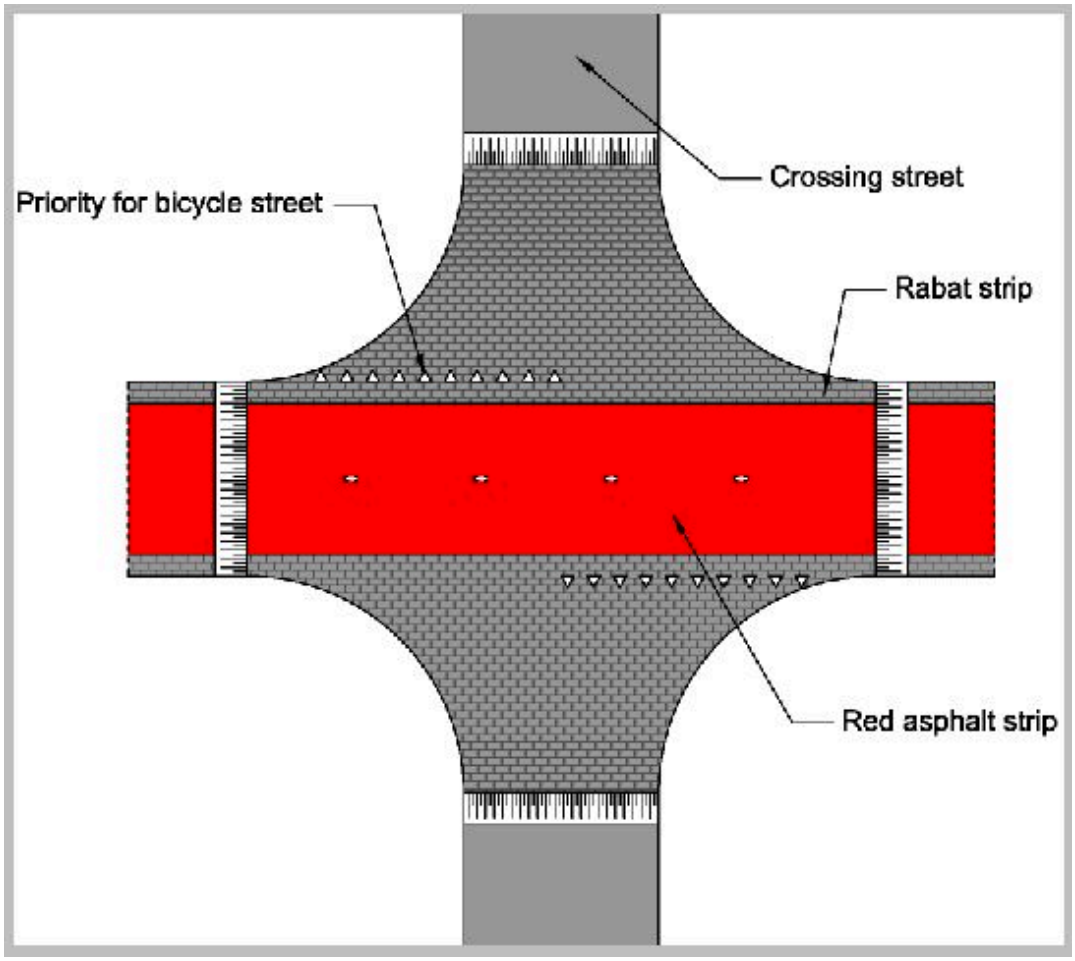
De effecten op de verkeersveiligheid doorstroming zijn relatief groot ten opzichte van de huidige situatie: Fietsverkeer rijdt door, relatief conflictvrij. Zij heeft voorrang bij het verlaten van het stationsplein en rijdt ongehinderd en vrij door naar de rotonde Industrieweg Oost. Voor het autoverkeer het wegvak Nieuwe Aamsestraat tussen de rotonde en de Spoorlaan juist een vertraging in de doorstroming; zij rijden sneller via de (beoogde) route Industrieweg-Oost en Olympiasingel. De verkeersveiligheid voor fietsers stijgt op dit wegvak; auto's halen amper in en rijden langzaam op deze gemengde route; het ontwerp van het wegvak vergroot hun prioriteit. Een ideale fietsstraat kent een verhouding fiets/auto van 2 of 1, en minimaal 1:1. Bovendien dient het aandeel autoverkeer relatief laag te zijn; idealiter maximaal 2000-2500 auto's per dag. Momenteel is een landelijke discussie gaande waarin deze intensiteiten en verhoudingen worden geëvalueerd en besproken. Onderdeel van deze discussie is de kwestie 'wat als de intensiteiten voor auto te hoog zijn; kan er dan geen fietsstraat'. Op de Nieuwe Aamsestraat rijden 1200 fietsers per dag. De auto intensiteit in de nieuwe situatie is onbekend; deze was voor herinrichting 9500 auto's/dag, maar zal in de beoogde nieuwe situatie aanzienlijk lager zijn (slechts bestemmingsverkeer). De vraag is echter of dit zo laag als circa 1200 auto's/dag te krijgen is. Het ideaal functioneren van de fietsstraat zal daarmee een uitdaging zijn. Wel is het zo dat de transformatie naar fietsstraat netto een verbetering van de fietsveiligheid en het fietscomfort betekent voor de aanwezige fietsers, ten opzichte van de nul-situatie (niets doen). Daarmee is het sowieso een verbetering.



De Nieuwe Aamsestraat kan ingericht worden als fietsstraat om zo de fietser prioriteit te geven en tegelijkertijd het doorgaande verkeer meer richting de Energieweg te sturen.

Op de kruising Spoorlaan – Nieuwe Aamsestraat blijft het plateau gehandhaafd. Echter, de geprioriteerde fietsroute wordt op het plateau nadrukkelijk vormgegeven. Het verkeer van Regenboog naar Spoorlaan en vice versa verleend voorrang aan het oostwest verkeer (fiets en auto). Dit is passend voor een erftoegangsweg; de auto was reeds ‘te gast’ wat nu nog nadrukkelijker naar voren komt. Wel dient deze voorrangskruising goed en logisch ontworpen te zijn zodat automobilisten (en de bus) erop kunnen anticiperen.

De kosten van deze oplossing zijn relatief hoog; het plateau en het wegvak Nieuwe Aamsestraat tot aan de rotonde moeten worden aangepast. Echter, de Nieuwe Aamsestraat heeft moment geen passende ‘poortconstructie’ ten westen van de rotonde; deze moet nog aangelegd worden. Wanneer de fietsstraat wordt toebedeel aan dat project, dan vallen de kosten in vergelijking tot de overige scenario’s mee; slechts een beperkte aanpassing van het kruisingsplateau hoeft te worden toebedeeld als kosten voor deze voorliggende studie.



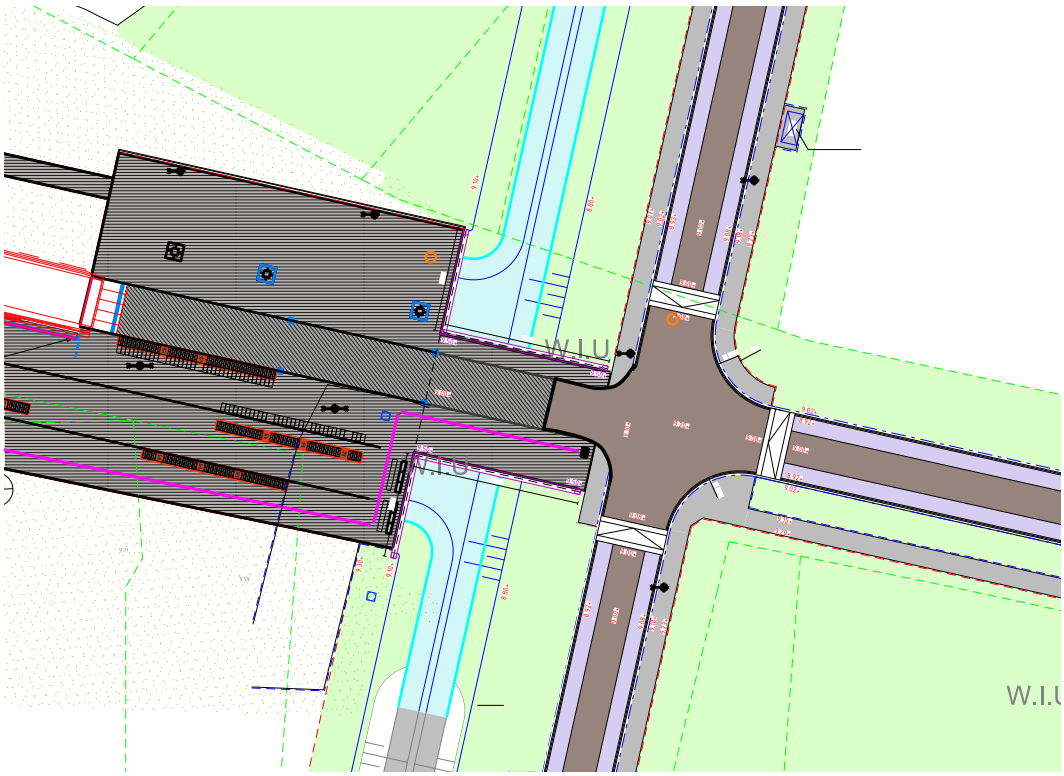
De fietsstraat loopt als voorrangsroute over het plateau Spoorlaan – Nieuwe Aamsestraat

Scenario 3: Aanpassen tot gelijkwaardige kruising

Scenario 3 laat de bestaande verkeersstructuur voor de auto in stand, maar transformeert het plateau tot volwaardige viertakskruising. De fietsroute vanuit de fietsonderdoorgang wordt hiermee een volwaardige zijaansluiting op het plateau. Het principe ‘rechts gaan voor’ geldt voor alle bestuurders, dus ook voor fietsers.

Ruimtelijk wordt het trottoir aan de westzijde van het plateau onderbroken en wordt een zijaansluiting op de kruising gecreëerd. Deze behoudt het een ‘fietspad’. Daarmee is de route niet voor ‘normaal’ autoverkeer toegankelijk zonder dit fysiek onmogelijk te maken. Een paaltje in het fietspad kan dit versterken.

Het oostelijke stationsplein dient hiervoor aangepast te worden; het plateau loopt tot over de brug, met bochtstralen, trottoirbanden en haar elementenverharding.



Schets scenario 3: gelijkwaardige kruising



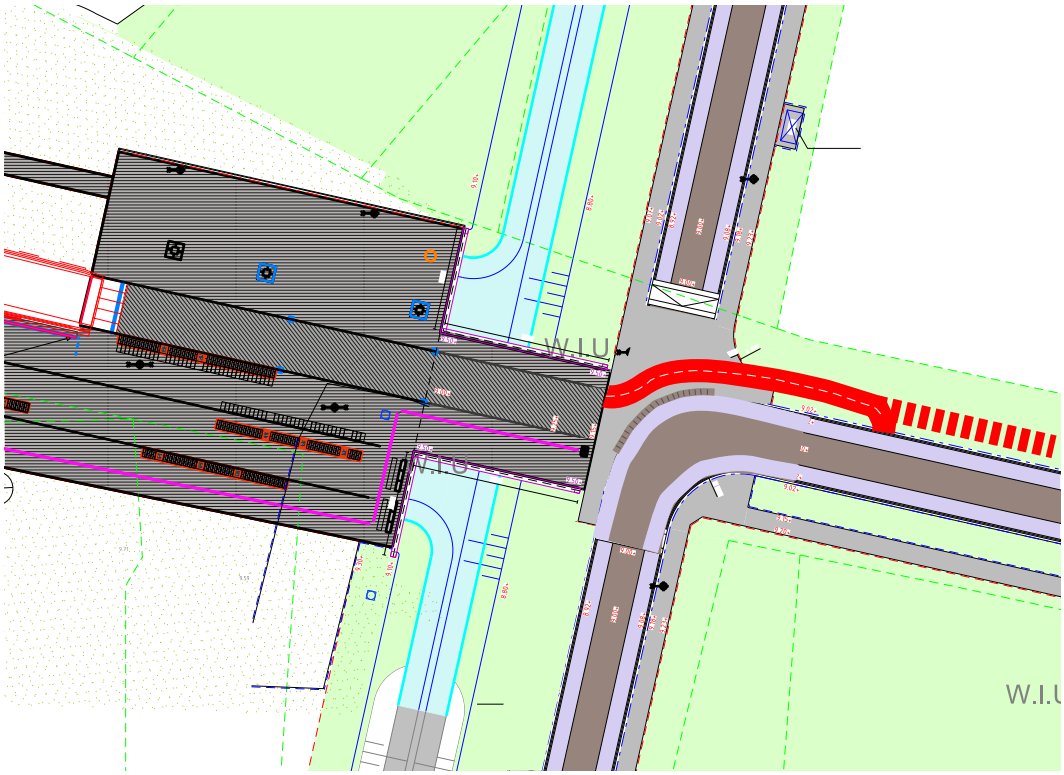
De Oegstgeesterweg in Rijnsburg (Z-H) heeft een fietsaansluiting uitgevoerd als volwaardige zijarm van een plateau. De fietser krijgt hiermee sneller 'voorrang van rechts'.

De effecten op de doorstroming zijn relatief beperkt. Fietsers hebben voorrang wanneer zij van rechts komen; verkeer vanuit de Regenboog moet voor hen stoppen, net als verkeer dat vanuit de Nieuwe Aamsestraat links of rechtsafslaat (bij rechtdoorgaande, dus oostwaarts reizende fietsers). Behalve dit blijft de doorstroming voor auto en fiets ongewijzigd ten opzichte van de bestaande situatie. Qua verkeersveiligheid wordt de situatie verbetert; De fietser herkent een gelijkwaardige kruising veel beter dan een subtiel aangegeven uitritconstructie. Zij zal eerder geneigd zijn te stoppen voor verkeer van rechts. Wel is het zo

dat de regel ‘fietser van rechts gaat voor’ sinds vroeg in de jaren ’90 geldt, maar zijn er nog steeds automobilisten die dit ‘vergeten’. De fietser zal, net als bij alle gelijkwaardige kruisingen in Nederland, niet altijd de voorrang krijgen die hij juridisch wel heeft. Het is van groot belang het plateau ook nadrukkelijk als viertakskruising te ontwerpen.

Scenario 4: Aanpassen tot voorrangskruising met aparte fietsoversteek.
Scenario 4 gaat uit van het aanpassen van het gelijkwaardige kruising tot voorrangskruising. De route Nieuwe Aamsestraat – Spoorlaan wordt daarmee een voorrangsroute, terwijl men vanuit de Regenboog voorrang moet verlenen. Door deze voorrangssituatie op straat vorm te geven als uitritconstructie die ‘meeloopt met de bocht’ ontstaat een heldere en logische verkeerssituatie voor de auto (doorgaande voorrangsroute op de Nieuwe Aamsestraat – Spoorlaan, voorrang verlenen vanuit de Regenboog), en voor eht feitsverkeer (het fietspad volgen). De fietsroute vanuit de fietsonderdoorgang kan daarmee over de inritconstructie als vrijliggende tweerichtingsfietspad (onverplicht) lopen richting de Nieuwe Aamsestraat, en vervolgens aansluiten op de rijbaan. Een andere optie is om dit fietspad vrijliggend (onverplicht) door te laten lopen tot aan de rotonde Industrieweg Oost.

Dit scenario staat op gespannen voet met de Duurzaam Veilige inrichting van het wegennet van Elst. Immers: bij de ontwikkeling van Elst Centraal is vastgesteld dat de Energieweg de hoofdroute vanuit het oosten. Deze is ook als zodanig ingericht. De Nieuwe Aamsestraat ten westen van de rotonde Industrieweg Oost heeft daarmee haar functie als hoofdinprikker verloren en geldt als 30 km/u erftoegangsweg, net als de Spoorlaan tussen Nieuwe Aamsestraat en de autotunnel onder het spoor door. Dit scenario draait deze keuze deels terug; de Nieuw Aamsestraat zal als voorrangsroute meer verkeer aantrekken, net als het wegvak Spoorlaan. Weliswaar blijft de Nieuwe Aamsestraat een 30 km/u weg, maar de verbeterde doorstroming voor de auto (geen conflict met fietser, voorrangsroute) maar deze 30 km/u limiet relatief ongeloofwaardig.



Schets scenario 4: afbuigende voorrangsweg

Qua kosten is dit scenario onaantrekkelijk. De Nieuwe Aamsestraat zal voorzien moeten worden van een (gedeelte of volledig) tweerichtingsfietspad. Hiervoor zal grond verworden moeten worden. Bovendien moet heel het plateau verwijderd worden en moet een inritconstructie aangelegd worden. De Regenboog zal iets uitgebogen moeten worden om dit mogelijk te maken.

De doorstromingseffecten voor auto en fiets zijn aanzienlijk. De doorstroming voor de auto op de Nieuwe Aamsestraat en Spoorlaan wordt vergroot. Dit zal leiden tot meer verkeer op dit traject. Verkeer vanuit de Regenboog, ook de bus, zal voorrang moeten verlenen aan alle autoverkeer (en fietsverkeer) uit de Nieuwe Aamsestraat, de Spoorlaan en de fietsonderdoorgang. De doorstroming voor de fiets wordt ook groter; fietsers hoeven geen voorrang meer te verlenen bij het verlaten van het stationsplein. De bus, die vanuit de Spoorlaan naar de Regenboog rijdt, moet de inritconstructie oversteken. Dit is geen gemakkelijke beweging voor de bus, vanwege de schuinliggende inritbanden en het hoogteverschil.

Tegelijkertijd wordt het voor fietsers minder veilig en prettig fietsen op de Nieuwe Aamsestraat, wanneer zij de rijbaan moeten delen terwijl er meer en harder rijdend autoverkeer aanwezig is. Bovendien is de (diagonale) oversteek van en naar het tweerichtingsfietspad een gevaarlijk punt; fietsers worden hier gedwongen schuin over de weg over te steken, zonder mogelijkheid om veilig op te stellen of een veilig moment af te wachten. Vanwege deze onduidelijke, risicovolle manoeuvre zal een deel van het fietsverkeer ervoor kiezen om toch de ‘huidige’ route te blijven rijden op e Nieuwe Aamsestraat naar de fietsonderdoorgang. Ondanks dat er meer, en harder rijdend autoverkeer aanwezig is.

In het geval van de optie waar dit vrijliggende fietspad aan de noordzijde langs de Nieuwe Aamsestraat doorgetrokken wordt tot aan de rotonde vervalt dit verkeersveiligheidsrisico. Wel rijdt het autoverkeer dan ongehinderd door, met nog hogere rijsnelheden. Er treedt dan een nieuw probleem op; hoe de woningen en voorzieningen aan de zuidzijde van de Nieuwe Aamsestraat te bereiken met de fiets. Feitelijk lijkt de Nieuwe Aamsestraat in dit scenario, ondanks de 30 km/u limiet en het onverplichte karakter van het fietspad, qua gebruik weer op een gebiedsontsluitingsweg. Op de Spoorlaan leidt dit tot conflicten tussen fietsers en auto’s tenzij ook daar een gescheiden fietsvoorziening wordt aangelegd. Een volledig doorgetrokken fietspad langs de Nieuwe Aamsestraat brengt erg hoge kosten met zich mee (aanleg, grondverwerving).

Afweging scenario’s

De vier scenario’s worden afgewogen op een aantal criteria. Dit zijn:
- Doorstroming fiets
- Doorstroming auto
- Verkeersveiligheid fiets
- Ruimtelijke kwaliteit
- Kosten

	Heldere inritconstructie	Gelijkwaardige viertakskruising	Fietsstraat	Afbuigende Voorrangskruising
Doorstroming fiets	De doorstroming blijft zoals huidig	De doorstroming verbetert; rechts gaat voor	De doorstroming is optimaal; voorrang in oost-west richting	De doorstroming iets is beter dan in de huidige situatie: voorrang op vrijliggende infrastructuur langs de kruising. De aansluiting van het fietspad op de Nieuwe Aamsestraat (diagonaal) is echter problematisch.
Doorstroming auto	De doorstroming blijft zoals huidig.	De doorstroming wordt iets minder, omdat zij nu ook voorrang moeten verlenen als er een fietser van rechts komt	De doorstroming wordt aanzienlijk minder; op de Nieuwe Aamsestraat is inhalen van fietsers moeilijk, terwijl men bij de kruising voorrang moet verlenen aan fietsers van twee richtingen	De doorstroming op de Nieuwe Aamsestraat – Spoorlaan verbetert; dit trekt meer verkeer aan dat ook harder rijdt. De doorstroming vanuit de Regenboog wordt aanzienlijk minder; zij moeten voorrang verlenen aan alle verkeer (ook fiets).
Verkeersveiligheid fiets	De inritconstructie is helderder dan huidig	De verkeersveiligheid fiets stijgt doordat de kruising herkenbaarder en logisch is. Wel geven niet alle automobilisten voorrang aan fietsers van rechts	De verkeersveiligheid voor de fiets stijgt enorm; zij rijden veilig op hun geprioriteerde fietsstraat. Wel kan de voorrangssituatie op het plateau tot onduidelijkheid leiden.	De verkeersveiligheid voor de fiets stijgt op de kruising, aangezien zij op de inritconstructie rijden. Echter, op de Nieuwe Aamsestraat daalt de verkeersveiligheid door meer en harder rijdend verkeer en een diagonale oversteek bij de entree van het fietspad.
Ruimtelijke kwaliteit	Het plein blijft behouden, net als de woonstraten	Het plein wordt aangepast; het plateau ‘prikt in’ het plein.	De fietsstraat biedt een hoge ruimtelijke kwaliteit. Daarnaast wordt het hoogwaardig ingerichte stationsplein niet aangetast.	De woonstraten transformeren tot doorgaande routes, met een sterke verkeerskundig profiel. Daarnaast wordt het hoogwaardig

				ingerichte stationsplein niet aangetast.
Kosten	De aanpassingskosten zijn erg beperkt	De aanpassingskosten zijn beperkt; slechts het plateau wordt aangepast.	De kosten zijn hoog: de hele Nieuwe Aamsestraat moet worden aangepast. Echter, dit moet toch sowieso reeds gedaan worden. Ook moet de voorrangssituatie voor de fiets op het plateau aangepast worden.	De kosten voor de aanpassing van de kruising zijn relatief hoog; het plateau moet worden vervangen door een rijbaan met inritconstructie. Ook de kosten voor een vrijliggend fietspad en grondverwerving zijn aanzienlijk.

Vanuit het gezichtspunt van de fiets is de optie ‘fietsstraat’ de meest wenselijke optie. Echter deze brengt hoge kosten met zich mee, omdat de Nieuwe Aamsestraat ook moet worden heringericht. Dit staat echter reeds sowieso op stapel. De aanpassingskosten daarbuiten zijn beperkt; slechts een deel van het kruisingsplateau moet worden aangepast. Bovendien is de verstoring voor het autoverkeer aanzienlijk; zij worden gestimuleerd een andere (beter passende) route te volgen.

De goedkoopste oplossing bedraagt de oplossing ‘heldere inritconstructie’. Het oplossend vermogen van deze oplossing is echter ook minder.