

Andries Bartels en Willem Schuller



Aan de Raad van de gemeente Rijswijk,
Postbus 5305, 2280 HH Rijswijk

t

Rijswijk, 27 februari 2023

Betreft:

Voorstel voor een rotonde op de kruising Haagweg - Herenstraat - Geestbrugweg.

Bijlage:

Brief aan B&W inzake plan op hoofdlijnen rotonde Haagweg

Geacht leden van de Raad,

Bijgevoegd doen wij u ons voorstel aan het College van Burgemeester en Wethouders voor een rotonde op de kruising Haagweg-Herenstraat-Geestbrugweg toekomen.

In dit voorstel dragen wij een oplossing aan voor de huidige problemen bij het kruispunt, die het meest manifest zijn voor de voetgangers en fietsers. Ons voorstel om hier een rotonde aan te leggen lost die problemen. Hiermee kan tevens een invulling worden gegeven aan het STOMP-principe.

Graag verwijzen wij u naar bijgevoegd voorstel en bevelen u aan om dit bij de herinrichtingsplannen voor de Herenstraat, de Geestbrugweg en het betreffende kruispunt te betrekken.

Met vriendelijke

Andries Bartels

Willem Schuller

Ondertekenaars gaan ermee akkoord dat deze brief met bijlage niet anoniem aan de raad wordt toegezonden

Andries Bartels en Willem Schuller

Aan het College van burgemeester en
wethouders van de gemeente Rijswijk,
Postbus 5305, 2280 HH Rijswijk

Afschrift per separate brief aan de Raad van
de gemeente Rijswijk.

Rijswijk, 27 februari 2023

**Betreft: Plan op hoofdlijnen voor het realiseren van een rotonde op de
kruising Haagweg-Herenstraat- Geestbrugweg.**

Geacht College,

1. Samenvattende conclusie

De huidige kruising Haagweg, Herenstraat, Geestbrugweg is problematisch. Het is er druk en voor fietsers en voetgangers zijn de oversteekmogelijkheden niet handig en oncomfortabel. Een rotonde biedt naar onze mening een oplossing voor de huidige problemen van het kruispunt. Het STOMP principe kan hier worden toegepast en het niet noodzakelijke doorgaande verkeer wordt erdoor ontmoedigd. Een rotonde verbetert ook de aanblik van het kruispunt en daarmee ook van de entree van de Herenstraat.

De keuze voor het wel of niet als rotonde uitvoeren van het kruispunt hangt zeker ook af van een inschatting over de verkeersveiligheid van de huidige situatie versus die van een rotonde. Die inschatting kan niet uit de losse hand worden gemaakt. Een concrete uitwerking van de rotonde en op basis daarvan een beoordeling van de verkeersveiligheid door een deskundigenpanel is hiervoor noodzakelijk. Detailleringen zijn immers voor de verkeersveiligheid van belang. Zulk een beoordeling zou sowieso ook moeten plaatsvinden voor de huidige situatie. Daarnaast is de keuze uiteraard ook een politiek-bestuurlijke afweging.

Een rotonde kan in het kader van de verkeersveiligheid in aanmerking komen voor subsidie van de MRDH.

2. Aanleiding en voorgeschiedenis

Er zijn gemeentelijke projecten in voorbereiding om de Geestbrugweg, de entree van de Herenstraat en (een deel van) de kruising Haagweg te herinrichten. Binnen de context van de lopende projecten is het gewenst om ook het kruispunt als geheel mee te nemen bij de herinrichting.

Op 2 oktober 2022 hebben wij voor het kruispunt een initiatiefplan voor een rotonde voor het betreffende kruispunt bij de gemeentelijke projectorganisatie ingediend. Daarover heeft medio februari 2023 bij de gemeente een constructief overleg plaatsgevonden, dit ook mede naar aanleiding van een Quick scan d.d. 6 februari 2023 van een door de gemeente ingeschakeld adviesbureau. Zo'n Quick scan is uiteraard een goede zaak. Hiervan hebben wij bij de uitwerking goed gebruik kunnen maken.

Naar aanleiding van dit overleg en de Quick scan hebben wij het eerder ingediende schetsplan bijgesteld op het punt van de CROW-richtlijnen, die per december 2022 zijn bijgesteld op het punt van de breedte van fietspaden en breedte van de zone tussen de fietspaden en de rijbaan. Die waren in oktober 2022 nog niet bekend. Het gaat om kleine verschillen die in het plan konden worden verwerkt. De tweelicht verkeersinstallaties zijn nu ook op het schetsontwerp aangegeven. Onze toelichting hebben wij waar nodig aangepast.

3. Situatie- en probleemschets

Het kruispunt Haagweg-Herenstraat Geestbrugweg oogt nu als een grote rommelige vlakte met een flinke hoeveelheid aan borden, masten en verkeerslichten. Dat is ook van invloed op de aanblik van de Herenstraat.

De huidige situatie voor fietsers is bepaald ongemakkelijk. De opstelmogelijkheden zijn te klein en er moeten verschillende onhandige korte bochten worden genomen. Dat bevordert de veiligheid en de doorstroming niet.

De voetgangers hebben te maken met lange wachttijden, die er door de nieuwe zogeheten intelligente verkeersregelininstallatie (iVri) niet beter op geworden zijn. Weliswaar is de tijd om over te steken op verzoek van bewoners wat aangepast, maar omdat de verkeerslichten zijn afgestemd op de actuele hoeveelheid autoverkeer op de wegen, betekent dit dat de wachttijden langer en meer onvoorspelbaar zijn geworden, dan destijds het geval was.

Door auto's wordt te hard gereden. Ook onder meer om een stoplicht te kunnen halen. Het kruispunt loopt daardoor regelmatig vol met als gevolg dat er weer veel auto's moeten wachten en de doorstroming wordt beperkt.

Het openbaar vervoer heeft bij de huidige (nieuwe) verkeerslichteninstallatie niet prioriteit één gekregen, terwijl dit wel het geval moet zijn. De iVri installatie wordt nu aangestuurd door de hoeveelheid auto's op een aanrijdend wegvak. Al het andere is daarvan afgeleid.

Omdat het een relatief druk kruispunt is en de passagemogelijkheden voor alle soorten verkeer, en vooral voor voetgangers en fietsers, verkeerstechnisch enigszins onoverzichtelijk en onvoorspelbaar zijn, kan worden waargenomen dat mensen die er regelmatig komen met beleid en voorzichtigheid het kruispunt passeren. Daardoor zijn er (gelukkig) weinig ongelukken met ernstige letsel- of materiele schade. Uit de officiële statistieken van politie en hulpverleningsinstanties blijkt dat ook. Maar dat betekent nog niet dat het huidige kruispunt behoort tot "de klasse veilig". Dat is in ieder geval niet het gevoel en de ervaring van de weggebruikers.

Binnen de kaders van het verkeers- en vervoersbeleid van de gemeente Rijswijk en ook van de gemeente Den Haag, vindt er nu te veel autoverkeer plaats op de Haagweg en Geestbrugweg. De Haagweg en Rijswijkse weg zijn geen "inrikker" voor Den Haag, zo is ook bestuurlijk afgesproken. In aansluiting daarop zijn de Haagweg en Rijswijkse weg versmald tot 2x1 rijstrook. Ook de Geestbrugweg zou geen hoofdonthoudingsweg (richting Leidschendam-Voorburg en A4, A12 en A13) moeten zijn.

De versmalling van de Haagweg en Rijswijkseweg tot een enkelbaans weg, heeft nog onvoldoende effect gehad op het terugdringen van het autoverkeer. Dat geldt ook voor het Neherkade tracé in combinatie met de Rotterdamsebaan. Dit betekent dat er in overleg en met medewerking van de gemeenten Den Haag en Leidschendam-Voorburg, aanvullende maatregelen nodig zijn. Het project CID-Binckhorst kan hiervoor mede aanleiding zijn, ook omdat deze nieuwe stadswijk extra verkeer op de Geestbrugweg en Haagweg tot gevolg kan hebben. Dat is ongewenst. In de Rijswijkse weginfrastructuur zijn waarschijnlijk handicaps nodig, die doorgaand verkeer ontmoedigen. Uitgegaan moet worden van oplossingen voor minder en niet voor meer verkeer op de Haagweg en Geestbrugweg.

4. Een rotonde als oplossing

Indien het geheel van opgaven wordt bekeken, dan is het maken van een rotonde in principe een goede oplossing, omdat die de beste (gelijkwaardige) kansen biedt voor alle soorten verkeer. Het zogeheten STOMP principe komt hierbij ook goed tot zijn recht. Een rotonde biedt ook kansen voor een kwaliteitsverbetering van de kruising. Een rotonde heeft bijvoorbeeld een gunstig effect op het beeld van de kruising. Dat wordt rustiger. Er kan groen worden ingepast en het wordt meer een plein. Een rotonde bevordert ook dat er minder hard wordt gereden, bijvoorbeeld om een stoplicht te halen. Dat heeft een rustiger verkeersbeeld tot gevolg. Bovendien kan een rotonde door sommige automobilisten worden opgevat als een barrière, met als gevolg het kiezen van een andere route. Dat past binnen het beleid om minder verkeer op de Haagweg en Geestbrugweg te bewerkstelligen.

Ons schetsontwerp voor een rotonde is bijgevoegd. Hierin is uitgegaan van een enkelstrookrotonde, omdat deze het beste aansluit bij de in enkelstrook uitgevoerde toegangswegen.

In het schetsontwerp is uitgegaan van een vrij liggend fietspad, als onderdeel van de rotonde. Tussen het fietspad op de rotonde en de rijbaan is voorzien in een groenstrook. De maatvoering ervan voldoet aan de CROW richtlijnen en heeft een functie voor de veiligheid, maar geeft ook mogelijkheden voor een groene aankleding van de rotonde. De rijbaan is relatief breed gehouden, zodat ook vrachtwagens de bocht goed kunnen nemen en de doorstroming door alle verkeer relatief soepel kan verlopen.

5. Het ruimtebeslag

Qua oppervlakte is een rotonde van voldoende omvang op het kruispunt wat betreft ruimtebeslag mogelijk, nu de tunnelingenen verdwijnen. Met die ingangen had het ook gekund, maar nu ontstaat er extra ruimte om een rotonde met een ruime maat in te passen.

De maatvoering van de rotonde van het schetsontwerp is min of meer dezelfde, als die is toegepast bij de rotonde Plesmanweg, Nieuwe Parklaan en Doctor Aletta Jacobsweg (bij Madurodam) te Den Haag. Dat is een ruime enkelbaansrotonde, waar veel verkeer overheen gaat. De gemeente Den Haag heeft hiertoe in 2009 besloten, waarna de werken zijn uitgevoerd. De ervaringen met deze rotonde zijn goed, de doorstroming is verbeterd. Alleen op stranddagen lopen aanrijroutes vol, maar dat was eerder toen er stoplichten waren niet anders. Voor het fietsverkeer is de winst erg groot.

6. De doorstroming

Bij ongewijzigd doorstromingsbeleid zou volgens de prognosemodellen die de MRDH gebruikt de intensiteit op het kruispunt in 2040 maximaal circa 22.000 motorvoertuigen per etmaal op het drukste wegvak kunnen zijn. Dit is uit oogpunt van het Rijswijkse verkeers- en vervoersbeleid te veel.

Deze intensiteit overschrijdt, als de kruispuntenwijzer¹ in acht wordt genomen, min of meer de kritische grens voor het toepassen van een enkelbaans rotonde. De doorstroming, met name in de spits wordt dan volgens dit model minder soepel. Uit de kruispuntenwijzer volgt dat eigenlijk een verkeerslichteninstallatie nodig is om het verkeer op een goede manier af te wikkelen. Er is echter nu al een iVri en daaruit blijkt niet dat er sprake is van een goede afwikkeling van het verkeer op de drukste assen en tijden. Dat betekent dat er een tegenstrijdigheid zit bij deze

¹ De Kruispuntenwijzer is een rekentool die door Goudappel is ontwikkeld in samenwerking met Hogeschool Windesheim. De tool houdt ook rekening met het verlenen van voorrang aan langzaam verkeer (voetgangers en fietsers).

verkeerskundige vuistregel. Hoe dat komt zou nog eens nader bekeken moeten worden.

De vraag is echter wel of bij dit kruispunt een goede en vlotte doorstroming van de huidige auto-verkeersintensiteit moet worden gefaciliteerd. Het antwoord zou “nee” moeten zijn, als er uitgegaan wordt van minder autoverkeer op de Haagweg en Geestbrugweg. Een rotonde kan daarbij helpen.

7. Het openbaar vervoer en hulpverleningsvoertuigen

Enigszins complicerend bij het kruispunt is dat er openbaar vervoer doorheen gaat. Dat betreft de tramlijnen 1 en 15 en bus 23. In het schetsontwerp gaat het openbaar vervoer door het midden van de rotonde.

Een oplossing om het openbaar vervoer door het midden van de rotonde te leiden is bijvoorbeeld toegepast bij het kruispunt Neherkade – Slachthuisstraat in Den Haag. Daar gaan de tramlijnen 1, 16 en 17 door het midden van de rotonde van het kruispunt. De ervaringen met deze oplossing zijn positief.

Het openbaar vervoer (tram en bus) gaat in het schetsontwerp door het midden op een verharde ondergrond, zodat ook de hulpverleningsvoertuigen hier gebruik van kunnen maken. In het schetsontwerp is uitgegaan van de ligging van de huidige trambanen. Als gevolg daarvan is de rotonde niet precies in het midden van het kruispunt, maar enigszins richting Geestbrugweg geprojecteerd.

Er is vanuit gegaan dat, indien tramlijn 1 in het kader van de CID-Binckhorstplannen wordt omgelegd, dit voor het spoor wellicht alleen gevolgen heeft voor de afstand tussen de beide spoorbanen en niet voor de boogstralen. De aanpassing van de halte op de Geestbrugweg valt buiten het bestek van dit schetsontwerp. Dat geldt ook voor een analyse van het nut en de noodzaak van het omleggen van tramlijn 1 via de Geestbrugweg.

Als tramlijn 1 op de huidige route zou blijven, is dat zowel voor de huidige situatie, als voor de rotonde beter. De tram kan dan directer doorsteken en blokkeert daardoor het kruispunt of de rotonde minder lang. Dat is met name van belang in de spits omdat dan de frequentie van beide trams eens per 6 minuten is. Bus 23 rijdt tussen ca. 8,00 uur en 18,15 uur om de 10 minuten en daarvoor en daarna om het kwartier.

De nieuwe trams (en zeker die nog in aantocht zijn) zijn langer (en breder) dan de oude gtl-trams, waarmee nu lijn 1 nog rijdt. De lengte is van invloed op de tijd dat het kruispunt of de rotonde voor het OV geblokkeerd moet worden. Moet de tram afslaan, dan kost dit extra tijd. Bus 23 is nu een standaard bus, die relatief snel de afslagen kan nemen. Zou dit een gelede bus worden (waarvan de HTM een vloot heeft besteld), dan verandert de situatie, zowel bij het huidige kruispunt als bij een rotonde.

Wat betreft de voorrangssituatie voor het openbaar vervoer en hulpverleningsvoertuigen is in het schetsontwerp uitgegaan van een tweelicht verkeersinstallatie, hierna tweelichtinstallaties genoemd. Deze lichten worden aangestuurd door de naderende tram of bus (en hulpverleningsvoertuig). Ze gaan op geel en vervolgens op rood en gaat uit als het voertuig het betreffende passeerpunt

voorbij is. In het schetsontwerp zijn de tweelichtinstallaties aan twee kanten van de weg geplaatst. Uit de uitwerking van het schetsontwerp zal moeten blijken of dit noodzakelijk is. Tweelichtinstallaties zijn bepaald minder ingewikkeld en storingsgevoelig, dan de huidige verkeerslichteninstallatie op het kruispunt. Die wordt in ons voorstel opgeheven. Een bijkomend voordeel hiervan is dat het kruispunt hierdoor wat minder “horizonvervuiling” krijgt, die wordt veroorzaakt door de huidige grote hoeveelheid aan grote verkeerslichten. De tweelichtinstallaties zijn immers van kleiner formaat. Voor de voetgangers is in het schetsontwerp voorzien in waarschuwingsknipperlichten.

De tweelichtinstallaties en knipperlichten staan bij punten waar kruising van het openbaar vervoer met ander verkeer (voetgangers, fietsers en auto's) plaatsvindt. Dat is verkeerstechnisch vergelijkbaar met de huidige situatie. Er zou ook voor gekozen kunnen worden om de rotonde in zijn geheel “dicht” te zetten, als er openbaar vervoer of een hulpverleningsvoertuig aankomt. Nader bekeken moet worden welke oplossing het meest veilige en logistiek het meest handige is.

8. Eenrichtingsverkeer en voorrang op de rotonde

In het schetsontwerp is uitgegaan van éénrichtingsverkeer op de rotonde voor auto's en fietsers. Een rotonde waarbij fietsers in twee richtingen kunnen rijden is op verschillende plaatsen in Nederland niet veilig gebleken. Dat is bijvoorbeeld het geval in Delft bij het Delflandplein. De gemeente Delft gaat daar het tweerichtingsfietsen terug brengen naar één. Overigens gaat hier ook de tram door het midden.

In het schetsontwerp is er, in aansluiting op de wet- en regelgeving, vanuit gegaan dat alle verkeer op de rotonde voorrang heeft. Oplossingen, waarbij de fietsers geen voorrang hebben, worden wel toegepast maar worden meestal als minder handig en minder veilig aangemerkt.

Met uitzondering van het openbaar vervoer wordt alle verkeer op de rotonde gelijk behandeld. Dat wil zeggen, dat iedereen die van rechts komt voorrang heeft. Trams, bussen en hulpverleningsvoertuigen moeten echter altijd voorrang krijgen, dus ook als die van links komen (artikel 15 RVV1990), of afslaan en niet rechtdoor rijden (artikel 18 RVV 1990).

Samengevat betekent dit:

- De auto's hebben op de rotonde voorrang.
- De fietsers hebben op de rotonde een vrij liggend fietspad. Dit fietspad ligt conform de CROW richtlijnen op zekere beperkte afstand tot de auto rijbaan en maakt onderdeel uit van de rotonde. De fietsers hebben voorrang.
- Voor de voetgangers is voorzien in duidelijke zebra's. Voetgangers hebben hierom ook voorrang.
- Het openbaar vervoer heeft voorrang op alle verkeer.

Het enkel toepassen van verkeersbord D1 (figuur 5.1. BAWW, 2017) is onvoldoende omdat deze alleen de verplichte rijrichting aangeeft. In juridische zin zullen

aanvullende verkeerstekens, zoals haaiantanden en zebra's, de voorrangssituatie in juridische zin op de rotonde moeten borgen.

In het algemeen is de weggebruiker gewend aan de verkeersregels op rotondes. De situatie dat het openbaarvervoer door het midden gaat, maakt het wat gecompliceerder. Daar kunnen misverstanden uit naar voren komen. Daarom is het noodzakelijk om, zoals eerder gezegd, daar waar het openbaar vervoer de autorijbaan, het fietspad en de oversteekplaats voor voetgangers elkaar kruisen tweelicht verkeerslichten te plaatsen.

9. De verkeersveiligheid

Een belangrijk punt is de verkeersveiligheid. Rotondes nemen steeds vaker de plaats van kruispunten in. De achtergrond daarvan is dat uit verschillende onderzoeken blijkt dat ze veiliger zijn. Er gebeuren 50 procent minder verkeersongelukken en er is 75 procent minder letsel en verkeersdoden ten opzichte van kruispunten met verkeerslichten.

Om die reden wordt door de Rijksoverheid, en in de Rijswijkse situatie door tussenkomst van de MRDH, subsidie voor verkeersveiligheidsmaatregelen, zoals rotondes, verleend.

Verkeersveiligheid op een kruispunt is afhankelijk van de overzichtelijkheid, voorspelbaarheid en eenduidigheid, fysieke afstand tussen vervoerssoorten en uitwijkmogelijkheden voor onverwachte situaties. Verkeersveiligheid op een kruispunt is uiteraard ook afhankelijk van het gedrag van de verkeersdeelnemers. Het negeren van de verkeersregels, zoals verkeerslichten en voorrangssituaties is bij eenieder bekend. Het zijn in het normale verkeer weliswaar uitzonderingen, maar ze zijn wel hinderlijk en gevaarlijk. Indien mogelijk moet er derhalve minder aanleiding gegeven worden voor dit soort overtredingen. Verkeerslichten, waar onvoorspelbaar lang gewacht moet worden, zijn bijvoorbeeld zo'n aanleiding.

Een rotonde beoogt een zekere eenduidigheid van de verkeersbewegingen aan te brengen. De snelheid van het gemotoriseerde verkeer wordt noodzakelijkerwijs minder op de rotonde en op de aanvoerwegen. Verkeerslichten, met uitzondering van de in het schetsontwerp opgenomen tweelicht verkeerslichten, zijn er niet. Deze tweelicht verkeerslichten gaan in de praktijk gepaard met een naderende tram of bus en dan weet iedereen bij wijze van spreken hoe laat het is.

Een potentieel verkeersveiligheidsprobleem zijn de afslagen en met name of er voldoende zicht is op het naderende verkeer (fietsers, voetgangers, e.d.) dat zich op de rotonde bevindt. Een goed zicht is niet alleen afhankelijk van de hoek van de te nemen bocht, maar zeker ook van de detaillering ervan. Dat aspect moet in een uitwerking van het schetsontwerp nadrukkelijk worden meegenomen en alsdan door verkeersveiligheidsdeskundigen worden beoordeeld.

Een wat minder goed in te schatten risico is het effect van fietsers die op de rotonde als het ware "vrij baan" hebben. Tel daarbij op dat er veel fietsen tegenwoordig gemotoriseerd zijn en snelheid kunnen maken. Hierdoor kan de situatie ontstaan dat

er door sommige fietsers relatief hard wordt gereden op de rotonde en dat dit door een aanrijdende automobilist niet tijdig, of niet goed wordt ingeschat. Zoals eerder opgemerkt wordt in algemene zin ontraden om fietsers op de rotonde géén voorrang te verlenen, omdat is gebleken dat dit de veiligheid niet bevordert. Dit laatste laat zich illustreren door het huidige gedrag van sommige fietsers bij het huidige kruispunt. Ook hier worden regelmatig verkeerslichten genegeerd. Of dit risico bij een rotonde ook een meer manifest probleem wordt, hangt mede af van de hoeveelheid autoverkeer. Is dat erg veel, dan ontstaat er ongeduld bij de automobilist omdat deze meent te lang te moeten wachten op de op de rotonde rijdende fietsers. En ongeduld bevordert de verkeersveiligheid niet.

10. Aansluiting bij de Herenstraat

In het schetsontwerp is voorzien in fietsstroken (tot de Willemstraat) aan beide zijden van de weg. De kleine middenberm met drie parkeerplaatsen is verwijderd om ruimte te creëren voor de fietsstroken. Bovendien wordt het straatbeeld hierdoor rustiger.

De Herenstraat is bij de gemeente nog onderwerp van nadere studie, ook wat betreft de rijrichtingen. Een rotonde biedt de mogelijkheid om de Herenstraat uit alle richtingen in en uit te kunnen. Dat is nu niet het geval.

11. Aansluiting bij de Geestbrugweg

Bij de Geestbrugweg loopt het gemeentelijke project herinrichting. Een van de opties is om het profiel als volgt op te bouwen: trottoir, fietspad, parkeren, rijbanen, parkeren, fietspad, trottoir. Deze optie, alsook de huidige situatie, kunnen goed in het uitwerkingsplan voor de rotonde worden verwerkt.

12. Aansluiting Haagweg oneven zijde aan de kant van de Hoornbrug

Het schetsontwerp voorziet er in dat alle afslagen op de Haagweg verdwijnen. De rotonde wordt ongeacht waar men heen wil op één rijbaan aangereden. In het kader van het verminderen van de snelheden op de Haagweg is dat van belang. Door het opheffen van de afslag Geestbrugweg ontstaat er op de Haagweg ruimte. De invulling van die ruimte is in het schetsontwerp nog niet uitgewerkt. Gedacht kan worden aan groen, bredere fietsstrook en/of enkele parkeerplaatsen.

13. Aansluiting Haagweg even zijde aan de kant van Den Haag.

Ook hier vervallen afslagen; in dit geval twee. De invulling van de vrijkomende ruimte moet nog worden uitgewerkt. Gedacht kan worden aan groen en/of enkele parkeerplaatsen. De laad en los zone zal richting rijbaan verplaatst moeten worden. Het voordeel hiervan is, dat het fietspad wordt verlost van de huidige wat ongelukkige slinger richting Park Hofrust.

14. Financiële gevolgen

De herinrichting van het kruispunt brengt uiteraard kosten met zich mee. Die zijn nu nog niet in beeld gebracht, omdat die mede afhangen van de aansluiting op de plannen van de andere eerder genoemde projecten, de detailleringen en het wel of niet omleggen van tramlijn 1. Eén financieel voordeel is al genoemd en dat is het vervallen van de huidige verkeerslichteninstallatie voor auto's, fietsers en voetgangers en de daarmee samenhangende onderhoudskosten.

Tweelichtinstallaties zijn eenvoudiger en vragen om minder onderhoud.

Zoals eerder vermeld, komt een rotonde in principe in aanmerking voor subsidie in het kader van de verkeersveiligheid.

15. Conclusie en aanbeveling

Een rotonde is naar onze mening een goede oplossing voor de huidige problematiek van het kruispunt. De kruising wordt overzichtelijker en het STOMP principe kan hierbij tot zijn recht komen.

De rotonde betekent een zekere handicap voor het autoverkeer, waardoor doorgaand verkeer hopelijk een andere hiervoor wél bedoelde route gaat kiezen. De Haagweg is immers geen inrikker voor Den Haag en de Geestbrugweg geen voor de agglomeratie belangrijke ontsluitingsweg.

Nadere uitwerking van het schetsontwerp is nodig om goed zicht te krijgen op de detailleringen en ook op de effecten daarvan op de verkeersveiligheid. Op basis van deze uitwerking zal door ter zake deskundigen een meer betrouwbare beoordeling van de verkeersveiligheid kunnen plaatsvinden. Zulk een beoordeling is ook noodzakelijk, indien de huidige structuur van de kruising zou worden gehandhaafd. Dat is niet alleen gewenst voor de vergelijking, maar ook noodzakelijk om voor de huidige kruising de benodigde maatregelen te nemen, want die zijn sowieso nodig.

Andries Bartels

Willem Schuller

MATEN IN METERS

R=12m centrale basiscirkel

R=12 - 17,5m rijloper auto (3,5 en 5,5m breed)

R=17,5 - 22,5m groene zone (5m breed)

R=22,5 - 25m fietspaden (2.5 en 2m breed)

Trambaan 3m breed

