

N208 fase 3: rotonde of kruising met VRI

Korte samenvatting van deze notitie:

ze bevat het voorstel te blijven bij de keus voor een rotonde, op grond van een aantal argumenten. De belangrijkste:

- Hillegom heeft gekozen voor Duurzaam Veilig: een rotonde is veel veiliger (ca 45%).
- Een rotonde is op afzienbare termijn (10 à 15 jr) blijvend goedkoper.
- Als belangrijkste argument om nu voor een kruispunt te kiezen wordt de toekomstige Duinpolderweg opgevoerd. Het is echter maar de vraag of die ooit wordt aangelegd.

Bij mail van 17 oktober 2012 kregen de leden van de Werkgroep Verkeer het verzoek commentaar te leveren op het voorlopig ontwerp N 208, fase 3.

De Fietsersbond afdeling Hillegom (FBH) kan zich goed vinden in de aangeleverde tekeningen, met uitzondering van de kruising met Pastoorlaan/Hillinenweg. In afwijking van eerdere besluiten kiest het College van B&W nu voor een VRI-constructie in plaats van een rotonde. Daar worden (grotendeels nieuwe) argumenten voor aangevoerd die voor de FBH geen aanleiding zijn de eerdere keus voor een rotonde te herzien. De FBH betreurt het dat pas advies aan de Werkgroep wordt gevraagd *nadat* het voorstel in de Raad is gepresenteerd.

A Standpunt van de Werkgroep Verkeer

Bij de voorbereiding op de renovatie N 208 heeft de Werkgroep Verkeer zich duidelijk uitgesproken voor rotondes in plaats van kruisingen met VRI's. Wat betreft de splitsingen met de Singel en met de Olympiaweg heeft ze begrip gehad voor het argument dat er redelijkerwijs geen ruimte voor een rotonde was te creëren. Dat de splitsing Vd Endelaan/ Hoofdstraat uiteindelijk toch een rotonde kon worden (dank zij de inschikkelijkheid van omwonenden) heeft de Werkgroep met instemming begroet. In het variantendocument van het HVVP zijn doelstellingen en criteria genoemd voor de keus van rotondes, zie voor enkele relevante passages bijlage 1.

B Argumenten die aangevoerd worden voor VRI en een eerste reactie van de FBH

Rob van Dongen heeft desgevraagd in een uitvoerige mail (23 okt) uiteengezet waarom gekozen wordt voor deze wijziging in het oorspronkelijke plan. De genoemde argumenten worden hieronder aangehaald en voorzien van ons commentaar.

1 Op de kruising Olympiaweg/Leidsestraat speelt de lijnvoering Openbaar vervoer. Als je de doorstroming van het OV wil bevorderen dan heeft een VRI de voorkeur.

Dit gaat naar onze mening alleen op als er voor het OV een aparte voorziening (busstrook plus eigen stoplichtinstallatie) wordt getroffen. De actuele tekening voor het kruispunt (nr 1201107-Co1) heeft daarin niet voorzien – ruimte daarvoor is er ook niet.

2 De mogelijkheid van dosering en sturing verkeersstromen op de “ring” Weerlaan-Olympiaweg in combinatie met de VRI Olympiaweg/Leidsestraat pleit ook voor een VRI.

Dat is weinig zinvol op een traject met een groot aantal afslagen waarop geen beïnvloeding mogelijk is (naar Elsbroek, de Haarlemmermeer, het centrum, de wijk Treslong en diverse industriegebieden). Bovendien geeft de reguliere verkeersintensiteit daar geen aanleiding toe. In uitzonderlijke gevallen is altijd een tijdelijke voorziening te treffen.

3 Hiërarchie wegenstructuur/inpassing: De aansluitingen van de “ring” op de N208 met VRI's, de kruisingen N208 in het centrum met rotondes.

Lijkt ons hetzelfde argument als onder 2, in andere woorden.

4 Met en VRI wijzigt de situatie Pastoorslaan/Weerlaan (asligging) niet waardoor geluidsmaatregelen niet nodig zijn.

Bij een rotonde ook niet, dus dit is geen argument pro VRI.

5 Op basis van de huidige kennis is met aansluiting Duinpolderweg een kruising met VRI noodzakelijk. De verwachting is dan dat het verkeer op de rotonde Hoofdstraat Zuid dan gaat afnemen en dan nog zal volstaan. (ook toekomstvast dus).

De noodzaak van een VRI-kruising wordt bepaald door de verhouding Intensiteit : capaciteit (I/C). De grenswaarde is indertijd vastgesteld op 85% (bijlage 1, eerste alinea: doelstellingen). Onder die grens heeft een rotonde de voorkeur. De meest recente I/C waarden voor deze kruising zijn als volgt Pastoorslaan 37, Hillinenweg 49, Weerestein zuid 65 en Weerestein noord 78. Dus alle binnen de gestelde grenswaarde.

Natuurlijk kan het tracé van de DPW deze waarden gaan beïnvloeden, afhankelijk van de keus die uiteindelijk gemaakt wordt. Deze impact valt pas nader vast te stellen als die keus bekend is.

Tot zover de argumenten in de mail van Van Dongen en onze reactie daarop. Uit de toelichting van de wethouder in de Raadsvergadering van 4 oktober jl. valt aanvullend nog het volgende op te tekenen:

6 Een kruising met VRI maakt grondaankoop onnodig.

Dit argument is indertijd geen reden geweest om voor VRI te kiezen, de kosten waren kennelijk te overzien (dit in tegenstelling tot die van de splitsingen Olympiaweg en Singel).

C Enkele argumenten die pleiten tégen een VRI-constructie

7 Toepassing van de principes van Duurzaam Veilig leidt tot een rotonde. Een rotonde is veel veiliger dan een VRI-constructie, zie bijlage 2, de paragrafen c2 en d.

8 Een VRI-constructie is na 10 à 15 jaar blijvend duurder dan een rotonde, zie voor indicaties bijlage 2, de paragrafen a,b en d.

9 Een rotonde voorkomt sluipverkeer van linksafslaande fietsers vanuit Bennebroek. Om twee keer wachten bij de VRI te voorkomen steken zij nu eerder de Weerestein over. (route door Patrimonium o.a.).

10 Als er nu voor een VRI gekozen wordt, dan zal er later geen externe noodzaak ontstaan om die te vervangen door een rotonde. Mocht een rotonde later vervangen moeten worden door een VRI na de realisatie van een DPW in 2020 of later), dan kan die altijd nog gerealiseerd worden, bijvoorbeeld bij de eerstvolgende grootonderhoudsbeurt.

C Conclusie

Wat de FBH betreft is er tot nu toe geen reden aangevoerd die aanleiding geeft af te wijken van het besluit om een rotonde aan te leggen op de kruising met Pastoorlaan en Hillinenweg. Het bevreemdt ons dan ook dat de politiek na een weloverwogen besluit terzake, mede op basis van vele inspraakronden, nu ineens een andere opstelling kiest,

D Voorstel

De Werkgroep Verkeer blijft bij haar eerder ingenomen standpunt, in afwachting van nadere gegevens.

Deze nadere gegevens kunnen bestaan uit het volgende.

1 Er komen nog nadere cijfers beschikbaar voordat een definitief besluit moet worden genomen. In de woorden van Dirk Kuijper: "Het kan zijn dat de nieuwe RVMK lagere intensiteiten gaan laten zien. Het zijn per slot van rekening maar prognoses. In dat geval zou toch een rotonde kunnen worden toegepast. We weten dat pas aan het eind van 2012." Te hopen valt die cijfers de verkeersontwikkelingen van de laatste jaren meenemen, de gegevens waarop B&W haar voorstel doet, stammen uit 2008/9. Sindsdien is in elk geval landelijk gezien de verkeersdruk afgenomen tgv de economische crisis.

3 Eveneens voor het eind van dit jaar is een nadere standpuntbepaling over het tracé van de DPW te verwachten. Dat kan nog variëren van een doortrekken van de N207 ten zuiden van Hillegom tot een weg pal onder Bennebroek langs. Overigens kunnen de forse bezuinigingen voor gemeenten en provincies die er aankomen, de realisatie van een DPW wel eens onmogelijk maken, of in elk geval verschuiven tot een datum ver na 2020.

Het college van B&W heeft de afwijking dan ook gepresenteerd als een voorlopig voorstel, bij de presentatie van de concrete plannen kan er opnieuw een afweging worden gemaakt, zo is toegezegd. Waarom zou de Werkgroep op dit moment dan gaan slalommen: steeds voor rotonde geweest, nu voor VRI, straks weer voor rotonde?

Tot slot: de FBH heeft deze notitie geschreven op uitnodiging van de projectgroep. De notitie dient in eerste instantie om in de Werkgroep Verkeer van 15 november a.s. een duidelijke voorzet te geven. Een verdere rol van deze notitie is afhankelijk van de bespreking in en het uiteindelijke advies van deze Werkgroep.

Namens de Fietsersbond afdeling Hillegom

Henk Huurneman

26-10-2012

2 bijlagen

Bijlage 1

Enkele passages uit het variantendocument HVVP dd 10 sept 2009 (cursieven van HH)

Doelstellingen (p 2)

Doelstelling: doorstroming verhogen door scheiding van verkeerssoorten, beperken van het aantal aansluitingen, toepassen van *rotondes* en beperken van verkeersremmende maatregelen

Doelstelling: het ontwerp richten op intensiteit - capaciteitverhouding van 0,85

RESULTATEN ONDERZOEK VOOR KRUISPUNTVORM (p III/IV)

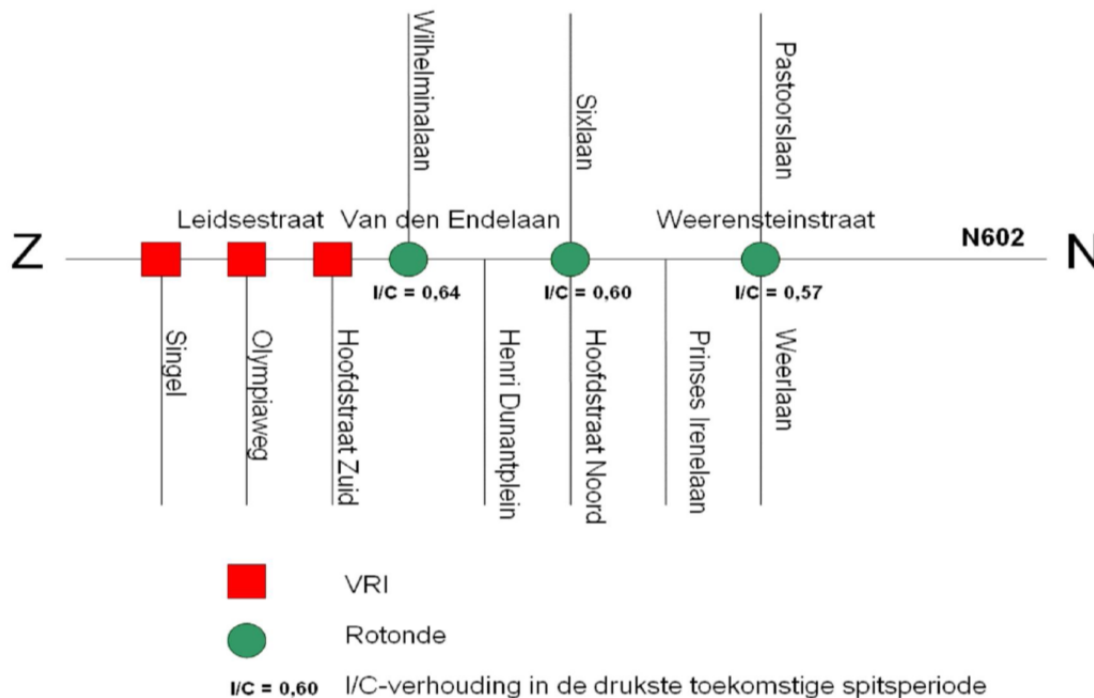
Het kentekenonderzoek is ook gebruikt voor het bepalen van de kruispuntvormen: óf een rotonde óf een verkeersregelininstallatie (VRI). Maatgevend daarbij is de I/C-verhouding tussen intensiteit (I) en capaciteit (C). Lig deze verhouding onder de 0,8, dan is een rotonde de geschiktste kruispuntvorm. Daarboven moet een VRI worden geplaatst.

In onderstaand figuur is weergegeven welke kruispuntvorm kan worden toegepast.

1.7.2 Werkgroep Verkeer (p XI)

In een overleg op 10 oktober 2007 en 19 december 2007 heeft de Werkgroep Verkeer zich gebogen over respectievelijk Variant I en Variant II. De algemene constatering waren instemmend, met name ten aanzien van :

- toepassing van de principes van Duurzaam Veilig;
- vrijliggende fietspaden en *rotondes*;
- rijbaanbreedte van 6,30m;
- handhaafbaarheid bij een inrichting conform Duurzaam Veilig;
- bereikbaarheid voor hulpdiensten.



Bijlage 2

Kosten VRI <> rotonde

A citaat uit Gegevens van De Bilt van jan 2009:

Elk kruispunt is maatwerk, waardoor een algemeen kosteninzicht erg indicatief is. Globaal is dat beeld als volgt:

kruispuntoplossingen Globale kosten VRI € 80.000 – 100.000

Enkelstrooksrotonde met vrijliggend fietspad € 150.000 – 200.000.

Bij het beoordelen van de kosten speelt mee dat een rotonde 30 jaar meegaat en een VRI in principe 15 jaar (en dus twee keer aangeschaft moet worden).

Ook de exploitatiekosten van een VRI (onderhoud en energiekosten) zijn hoger dan die van een rotonde.

<http://www.debilt.nl/~media/debilt/risbis/Raadsgriffie/Commissievergadering%20febr%202009/1VervangenVRIsNIEUWBijlage%20pdf.pdf>

B citaat uit gegevens van Wijchen, dd april 2012:

De kapitaallast van een VRI is € 13.000 per jaar en voor elektriciteit wordt rekening houden met € 1.000 terugkerende kosten per jaar. Bij de aanleg van een rotonde worden deze structurele kosten niet meer gemaakt.

http://www.wijchen.nl/binaries/wijchen/gemeenteraad_downloads/berichten-vanuit-de-raad/raadsmail/2012/15/2012-04-16-memo-rotonde--raad-.pdf

C citaten uit SWOV Factsheet van jan 2012:

1 In de regel is op een rotonde, ook zonder voorrang, de wachttijd voor fietsers en voetgangers korter dan bij een verkeerslicht.

2 Een rotonde vermindert het aantal conflicten op een kruispunt en zorgt ervoor dat alleen het dwarsconflict overblijft. Daarnaast verlaagt een rotonde de snelheid waarmee verkeer het kruispunt nadert. Het vervangen van een kruispunt door een rotonde heeft in de periode 1999-2005 geleid tot een reductie van het aantal ernstige slachtoffers met ongeveer 46%.

D citaat uit gegevens van Nijmegen (2008/9):

Een rotonde werkt altijd, terwijl een kruispunt nauwelijks meer functioneert zodra de VRI a.g.v. storing uitvalt. De conflictsnelheden op een rotonde zijn lager dan op een kruispunt, waardoor de kans dat een ongeval ernstig afloopt op een rotonde aanzienlijk kleiner is dan op kruispunten.

Op stille of nachtelijke uren worden door een rotonde lage snelheden afgedwongen.

Op kruispunten wordt in die perioden vaak te snel gereden, en wordt veelvuldig roodlicht genegeerd.

Bij een VRI spelen naast aanlegkosten ook onderhoudskosten. Bij een rotonde, zeker als die uitgevoerd wordt in cementbeton, zijn de onderhoudskosten lager.

http://www.crow.nl/nl/Binaries/PDF/PDF-Infradagen/65_Jurriaans.pdf

Ook te raadplegen inzake veiligheid en kosten: http://www.pijnacker-nootdorp.nl/Download/Documenten/2008sep/Ruimte200810858_masterplan_Tuindershof_beantwoording_vragen_GC.pdf