

Verkeersveiligheidsadvies



vvn.nl/participatiepunt

Kenmerken advies:

Naam dossier:

Aanvulling VVN advies 3 februari 2020

Locatie:

Smidsbrug en omgeving, Kortenhoef

Datum uitgifte advies:

14 augustus 2021



Iedereen veilig over straat

VEILIGVERKEER

Rol Veilig Verkeer Nederland

Veilig Verkeer Nederland is een vrijwilligersorganisatie, die van mening is dat iedereen veilig over straat moet kunnen. Verkeersonveiligheid, objectief en subjectief, zorgt ervoor dat dit niet voor alle weggebruikers is weggelegd. Veilig Verkeer Nederland wil de burger, die geconfronteerd wordt met verkeersonveiligheid, en daardoor in zijn bewegingsvrijheid wordt beperkt, ondersteunen. Daarin nemen wij een bemiddelende rol.

Met andere woorden: Veilig Verkeer Nederland geeft melders en vrijwilligers handvatten over hoe ze de verkeersonveilige situatie kunnen aanpakken en hoe ze verkeersveiligheid in het algemeen kunnen verbeteren.

Algemeen

Veilig Verkeer Nederland beoordeelt situaties op verkeersveiligheidsaspecten. Alle andere factoren, zoals ruimtelijke ordening, financiën e.d., worden – voor zover deze geen directe invloed hebben op de verkeersveiligheid – niet meegewogen;

- Aan de adviezen die door Veilig Verkeer Nederland worden uitgebracht zijn geen kosten verbonden;
- Adviezen zijn onafhankelijk en onpartijdig. De enige toetsing is de algemene verkeersveiligheid;
- Aan de adviezen die door Veilig Verkeer Nederland worden uitgebracht kunnen geen rechten worden ontleend;
- Uitgangspunt van de advisering vormt de verkeersveiligheidsvisie “Duurzaam Veilig” en de daaruit volgende ontwerprichtlijnen.

Situatie

De gemeente Wijdmeren is van plan om infrastructurele maatregelen te realiseren op en rond de kruising Smidsbrug teneinde de huidige en te verwachten capaciteitsproblemen op te lossen en de verkeersveiligheidsbeleving te verbeteren.

In februari 2020 heeft het Participatiepunt van Veilig Verkeer Nederland, mede op verzoek van de gemeente, gereageerd op een verkeersstudie van adviesbureau Goudappel Coffeng (GC) naar het effect van de realisatie van 200 tot 250 woningen, genaamd Zuidsingel Fase 8.

In haar rapportage van 3 februari 2020 heeft VVN commentaar gegeven op de meest opvallende analyses en conclusies uit deze GC studie. Tevens is een aantal suggesties en aanbevelingen meegegeven voor aanpassing en /of aanscherping van het voorkeursadvies van GC.

Ook de lokale afdeling Wijdmeren van VVN heeft haar visie aan de gemeente kenbaar gemaakt. De gemeente heeft deze VVN reacties betrokken bij de voorbereiding van de besluitvorming en heeft gevraagd om de suggesties en aanbevelingen van VVN nog wat nader uit te werken. De planvorming van de Zuidsingel Fase 8 is vooralsnog uitgesteld.

Probleemstelling

De Smidsbrug in Kortenhoeft is het belangrijkste verkeersknelpunt van de gemeente Wijdmeren. Vooral op spijtijden loopt het verkeer rond de brug vaak vast, met lange wachttijden en onveilige situaties tot gevolg.

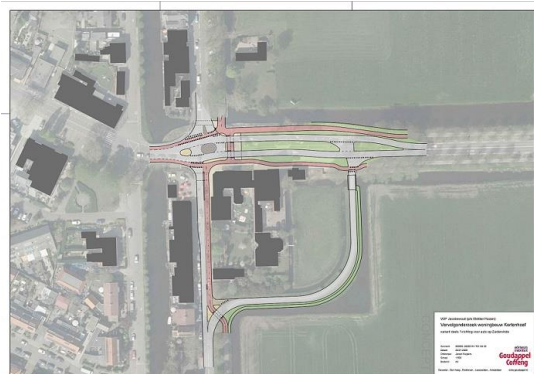
Naar aanleiding van de GC studie en de toetsing door VVN heeft de gemeente besloten om naar één voorkeursvariant, grotendeels gebaseerd op het voorkeursadvies van adviesbureau GC, een haalbaarheidsonderzoek in te stellen door Royal HaskoningDHV.

Deze voorkeursvariant betreft:

- Het realiseren van een voorrangspuin op de Smidsbrug, waarbij de Kerklaan en de Leeuwenlaan voorrangsweg blijven en de verkeerslichten worden verwijderd;
- Het instellen van éénrichtingverkeer (N-Z) op het Zuidereinde en de aanleg van een bypass voor het Z-N verkeer via een naast het bestaande fietspad aan te leggen rijbaan voor autoverkeer in één richting tussen Zuidereinde en Leeuwenlaan;
- Het inrichten van de kruising Emmaweg-Kerklaan-Koninginneweg conform de uitgangspunten van Duurzaam Veilig;
- Het veilig inrichten van de Emmaweg, door:
 - Het verplaatsen van 18 bestaande parkeerplaatsen op het middendeel van de Emmaweg naar de naastgelegen woonstraten;
 - Het aanleggen van een trottoir op het weggedeelte tussen een toekomstige uitbreidingswijk (Zuidsingel fase 8) en de huidige woonkern;
- Verder is een verbinding voor alleen fietsers en voetgangers voorzien tussen deze toekomstige uitbreidingswijk (Zuidsingel fase 8) naar de bestaande woonwijk.

Hoofdpijnen reactie VVN (3 februari 2020) op het GC voorkeursadvies

- De herinrichting van het kruispunt Smidsbrug is noodzakelijk ook zonder uitbreiding van het aantal woningen. Het huidige kruisingsvlak (met VRI) is erg ruim vormgegeven en 'roept' om betere 'geleiding' van de verkeersstromen. Bovendien maakt de ligging in een helling naar de brug de kruising onoverzichtelijk.
- De aanleg van een robuuste rotonde (verkeersplein) volgens de daarvoor gebruikelijke landelijke richtlijnen heeft de voorkeur. Onderkend wordt echter dat dit niet goed past in het huidige ruimteprofiel van de kruising. Verbreding van de huidige brug of verplaatsing van de gehele kruising in oostelijke richting biedt meer opties voor een duurzame oplossing. Realisatie hiervan op langere termijn moet daarom worden nagestreefd.
- Het gepresenteerde voorrangspuin als voorkeursadvies bestaat eigenlijk uit een combinatie van een voorrangskruising en een (mini)rotonde. Het verkeersveiligheidseffect van de voorgestelde voorrangroute is echter twijfelachtig (hogere passeersnelheden) en een beperkte opstelruimte in de middenberm voor afslaand verkeer blijft ook een risicovolle keuze (kans op opstopping en 'paniekgedrag') die niet op voorhand tot een verbetering van de verkeersveiligheid zal leiden. Een VRI verdient dan toch nog steeds de voorkeur. Hiermee worden immers alle verkeersstromen gecontroleerd en conflictvrij afgewikkeld. Bovendien wordt de snelheid op het plein ingeperkt. Nadeel van een VRI is natuurlijk het risico op storing, de beperkte capaciteit en de kans op roodlichtnegatie.



- De aanleg van een bypass is geen robuuste aanvulling, maar eerder een noodoplossing. Doet afbreuk aan algemene ontwerpprincipes van infrastructuur als begrijpbaar, zichtbaar, berijdbaar en herkenbaar. Leidt mogelijk tot onbegrip bij doorgaand z-n verkeer en met name niet ter plaatse bekende weggebruikers zullen hierdoor naar verwachting onzeker gedrag vertonen. Verder verhoogt de extra aansluiting op de Leeuwenlaan dichtbij de kruising Smidsbrug het verkeersonveiligheidsrisico door overstekend verkeer, mogelijk ook versterkt door de kans op filevorming als gevolg van het weglaten van de huidige rijstrook voor rechtsafslaand verkeer richting Noordeinde. Bovendien zorgt de bypass nabij de aansluiting op het Zuidereinde voor een extra oversteek voor fietsers in z-n richting. Zolang de geplande uitbreiding van het aantal woningen niet is gerealiseerd kan de bypass beter nog even in de 'achterzak' worden gehouden.
- De 'poortconstructie 30km zone', behorend bij aansluitingen van erftoegangswegen, zoals de Emmaweg en de Koninginneweg op de Kerklaan, moet duidelijker worden vormgegeven. Door de korte afstand tot de kruising Smidsbrug verdient het zelfs de voorkeur om een of beide aansluitingen op te heffen. Aanbevolen wordt nader onderzoek te doen naar de mogelijkheid het verkeer op de Emmaweg af te wikkelen via de aansluitende woonwijk richting de Julianalaan.

Haalbaarheidsonderzoek Royal Haskoning DHV

Royal HaskoningDHV heeft de haalbaarheid van de GC voorkeursvariant getoetst op basis van een uitgewerkt referentieontwerp van de voorkeursvariant. Volgens Royal HaskoningDHV is dit ontwerp haalbaar en maakbaar. Dit ontwerp vormt nu de basis voor verdere besluitvorming.

In haar onderzoek formuleert Royal HaskoningDHV een aantal conclusies en risico's:

- De ongevallen data uit Viastat geven 2 geregistreerde ongevallen op het kruispuntcomplex Smidsbrug tussen 2013 en 2018. Beide keren betrof het een ongeval tussen een fietser en een auto op het kruispunt Kerklaan/Emmaweg/Koninginneweg. Objectief gezien is dit dus niet een punt met een hoge ongevals-dichtheid.
- Het met verkeerslichten geregelde kruispunt Leeuwenlaan/Noordereinde/Zuidereinde is, gezien de beschikbare ruimte, verkeersveilig vormgegeven voor alle weggebruikers. Doordat de fietsers vanuit alle richtingen in 1 fase groen krijgen kunnen de fietsers, waaronder de linksaf fietsbeweging Kerklaan/Smidsbrug naar Noordereinde, veilig oversteken.
- Ook te zien is dat verkeer met regelmaat het rode licht bij de verkeerslichten negeert. Op de camerabeelden heeft dit niet geleid tot een verkeersonveilige situatie, maar het is wel een groot risico. Dit maakt de huidige vormgeving, vooral op drukke momenten, tot een risicovolle vormgeving met een grote kans op verkeersonveilige situaties.
- Het kruispunt Kerklaan/Emmaweg/Koninginneweg wijzigt niet in het gepresenteerde voorkeursontwerp. In de huidige situatie zorgt de VRI ervoor dat oversteken vanuit de Emmaweg en Koninginneweg enigszins geregeld wordt. De doorgaande stroom op de Kerklaan/Leeuwenlaan wordt namelijk elke cyclus stilgezet door het verkeerslicht. In de nieuwe situatie met voorrangskruising komt dit niet meer voor (het kruispunt is niet meer geregeld met een verkeersregelinstallatie) en er kan te allen tijde van beide kanten verkeer (auto's en fietsen) aan komen. Dit kan voor de chauffeurs die voorzichtiger rijden (denk bijvoorbeeld aan de "zwakkere" verkeersdeelnemers) een grotere opgave worden om de Kerklaan op te rijden of over te steken.
- Roodlichtnegatie zal er niet meer zijn. En ook zal het tegen de richting in rijden op de toeleidende wegen naar het kruispunt Kerklaan/Emmaweg/Koninginneweg niet meer voorkomen. Ongewenst gedrag (en dus gevaarlijk gedrag) zal er hoogstwaarschijnlijk dus niet meer zijn. De berekende gemiddelde verliestijd vanuit de zijrichtingen wordt minder door het weghalen van de verkeerslichten. Wel zal er

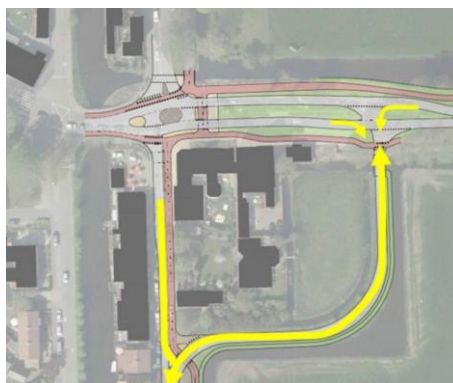
bij het oversteken altijd goed gekeken moeten worden door automobilisten en fietsers of het hiaat dat geboden wordt voldoende tijd biedt om over te steken. Niet alle weggebruikers vinden dat even prettig.

- Vrachtwagens zijn te lang om gebruik te maken van de in de voorkeursvariant geprojecteerde middenberm/-middenplein op de kruising Smidsbrug. Zij zullen in 1 x moeten oversteken. Verwacht wordt echter dat chauffeurs ervaren genoeg zijn om veilig over te steken

Volgens Royal Haskoning DHV moet nu de vraag worden gesteld wat zwaarder weegt in de totaalbeoordeling van de verkeersveiligheid. Is dat het opheffen van het huidige ongewenst gevaarlijke gedrag of het straks niet meer regelen van de oversteken bij Noordereinde en Zuidereinde. De vraag is ook hoe hard er gereden gaat worden op de Kerklaan/Leeuwenlaan vanuit Kortenhoeve en vanuit Hilversum. Hoe harder er gereden wordt des te moeilijker het is over te steken.

Als blijkt dat er problemen zijn met de veiligheid/oversteekbaarheid zijn er volgens RoyalHaskoning DHV optimalisatie mogelijkheden in het ontwerp voor het voorrangskruispunt met bypass. Zo kan een doseerinstallatie op de Kerklaan of Leeuwenlaan snelheidsreductie en hiaten creëren voor oprijdend en overstekend verkeer.

Om de doorgaande route Noordereinde Zuidereinde te ontmoedigen en de veiligheid te vergroten is het ook mogelijk om de bypass op te waarden naar een twee richtingen weg en van het kruispunt met de Leeuwenlaan een volledige T-kruising te maken met een ruime middenberm. Het deel van Zuidereinde dat aansluit op de Smidsbrug wordt dan alleen toegankelijk gemaakt voor fietsers.

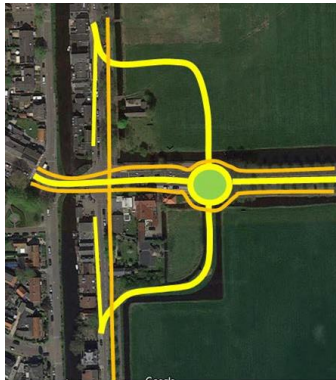


Aanbeveling VVN voor een gefaseerde realisatie van maatregelen

De realisatie van robuuste infrastructuur op en rond de kruising Smidsbrug met als doel om de huidige en te verwachten capaciteitsproblemen op te lossen en tegelijkertijd de verkeersveiligheidsbeleving te verbeteren, is weliswaar mogelijk, maar op korte termijn binnen het huidige ruimteprofiel (nog) niet goed uitvoerbaar. Het getuigt daarom van wijs beleid om op korte termijn te doen wat al wel kan, maar tegelijkertijd de ambitie overeind te houden voor een of meer lange termijn (eind)oplossingen en de noodzakelijke voorbereidingen hiervoor te treffen. Aanbevolen wordt deze lange termijn opties nader uit werken, de randvoorwaarden te concretiseren en besluitvorming voor realisatie snel af te ronden.

Besluitvorming over korte termijnmaatregelen kan ook het beste plaatsvinden binnen het perspectief van een robuuste lange termijn oplossing. Keuzes voor korte termijn maatregelen kunnen dan gebaseerd worden op een verwachte aanvaardbare verbetering voor de tussenperiode.

Voor een robuuste lange termijn oplossing moet een keus worden gemaakt tussen het verruimen van het huidige kruisingsoppervlak bij de Smidsbrug of het opschuiven van het hele kruisingsvlak in oostelijke richting.



De keus voor deze 'opschuifvariant' lijkt op het eerste oog het minst ingrijpend. Bovendien sluit deze goed aan bij de advisering van beide adviesbureaus over de bypass.

Voor VVN biedt het huidige voorstel voor de aanleg van een bypass als onderdeel (eerste fase) van deze robuuste eindvariant ook een betere onderbouwing.

Het effect van de korte termijn maatregelen is in de huidige rapportages naar beste kunnen ingeschat. Een garantie op voldoende verbetering van de doorstroming én de verkeersveiligheid kan echter niet goed worden gegeven. Doorstroming en verkeersveiligheid gaan tenslotte niet altijd hand in hand. Keuzes moeten daarom worden gemaakt op basis van risicoafweging en het best haalbare resultaat, rekening houdend met de onzekerheid over het werkelijke effect op beide doelstellingen.

Het verdient aanbeveling in dit geval prioriteit te geven aan verbetering van de verkeersveiligheidsbeleving en hierbij te kiezen voor een zg. ingroeimodel. Door stapsgewijs een uitvoeringsprogramma te realiseren van een of meer no regret maatregelen wordt voorkomen dat keuzes moeten worden teruggedraaid. Het gaat dan om maatregelen die onderdeel zijn (of eenvoudig kunnen worden) van de huidige voorkeursvariant en die de realisatie van een nog nader te bepalen eindoplossing niet in de weg staan. Het effect van iedere stap kan worden geëvalueerd, waarna een besluit volgt over een mogelijke vervolgstap.

Deze werkwijze biedt het voordeel, dat de vinger aan de pols wordt gehouden en dat draagvlak, zowel politiek als maatschappelijk, stapsgewijs kan worden opgebouwd. Het besluit om de geplande woningbouw uit te stellen biedt nu een extra mooie gelegenheid om ervaring op te doen met de effecten van de (deel)maatregelen.

Hieronder een voorstel voor een no regret uitvoeringsprogramma (stappenplan):

1. Handhaaf de VRI op de kruising Smidsbrug en realiseer de door GC voorgestelde rode fietsvoorzieningen op de aanvoerroutes en op het kruisingsvlak. De huidige fietsoversteek over de Leeuwenlaan kan mogelijk worden voorzien van een tijdelijke kleurmarkering. Dit om aanpassing van de VRI en de weg te voorkomen. Parallel aan de bovengenoemde maatregelen op de kruising Smidsbrug zijn ook altijd maatregelen nodig op de aansluitingen van de Emmaweg en de Koninginnestraat op de Kerklaan. Realisatie van de in het referentieontwerp opgenomen voorstellen (aanpassen inritconstructie, accentueren fietsstroken) zijn een goede keuze.
2. Handhaaf de VRI en realiseer een eenvoudig (en goedkoop) overrijdbaar middeneiland op het kruisingsvlak (zie foto's). Elementen uit het ontwerp van de huidige voorkeursvariant kunnen hiervoor worden gebruikt en geëvalueerd. Belangrijk is te kiezen voor een ontwerp dat alle verkeer dwingt om af te remmen bij de passage van het middeneiland.
3. Vervang de VRI door een voorrangregeling, waarbij alle verkeer dat het plein oprijdt voorrang moet verlenen aan alle verkeer dat zich al op het plein bevindt. Dit betekent dus ook voorrang voor fietsers en voetgangers. Er ontstaat zo als het ware een echte (mini)rotonde met behoud van de voordelen van een gecontroleerde passage van het kruisingsvlak en een lage snelheid. Juist deze elementen liggen namelijk ten grondslag aan het landelijke succes van rotondes. In veel gemeenten is al met succes geëxperimenteerd met minirotondes, waarbij de omvang van het middeneiland tot een minimum is beperkt (zie foto's). Naar

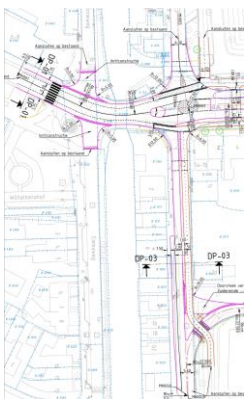
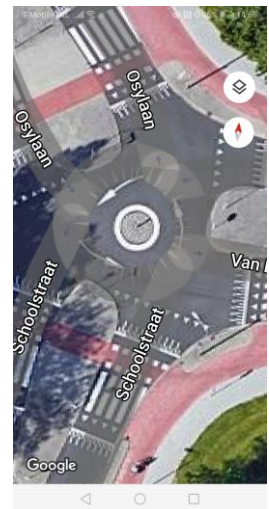
verwachting zal ook hier het effect positief zijn, zowel op verkeersveiligheid als op de doorstroming. Eenmaal op het plein kan het verkeer vrij(er) afstromen. Bovendien is de snelheid laag. In deze fase kan de fietsoversteek over de Leeuwenlaan worden verplaatst en ingericht conform de voorkeursvariant.

Zoals eerder aangegeven moet de keus om de VRI uit te schakelen en de voorrang al dan niet te wijzigen worden gemaakt op basis van risicoafweging en het best haalbare resultaat, rekening houdend met de onzekerheid over het werkelijke effect op beide doelstellingen. Zo moet, in navolging van de opmerking van Royal HaskoningDHV, nu onder meer de vraag worden gesteld wat zwaarder weegt in de totaalbeoordeling van de verkeersveiligheid. Is dat het opheffen van het huidige ongewenst gevaarlijke gedrag of het straks niet meer regelen van de oversteken bij Noordereinde en Zuidereinde. De vraag is ook hoe hard er gereden gaat worden op de Kerklaan/Leeuwenlaan vanuit Kortenhoeve en vanuit Hilversum. Hoe harder er gereden wordt des te moeilijker het immers is over te steken.

Dit alles moet uiteindelijk worden afgewogen binnen het perspectief van de keus voor een robuuste eindoplossing en de termijn waarop deze kan worden gerealiseerd. Met name het al dan niet realiseren van de voorgestelde bypass hangt hier mee samen.



Minirotondes Zoetermeer



Referentievariant

Totstandkoming advies

Dit advies is namens Veilig Verkeer Nederland opgesteld door:
Wim Serné, Verkeerskundig Consulent, Veilig Verkeer Nederland.

Vragen of opmerkingen

Voor vragen of opmerkingen over dit advies kunt u contact opnemen met uw dichtstbijzijnde regiokantoor van Veilig Verkeer Nederland. Zie hiernaast voor gegevens.

Tot slot

Voor gratis adviezen als deze is Veilig Verkeer Nederland behalve van vrijwilligers ook voor een groot deel afhankelijk van financiële bijdragen van derden. Help daarom mee deze dienst in stand te houden. Met uw steun kunnen ongelukken worden voorkomen. Word vrijwilliger of lid van Veilig Verkeer Nederland of doneer via www.veiligverkeernederland

Meer informatie gegevens van VVN

Stationsstraat 79a
3811 MH Amersfoort

De Knobben 100
9202 XJ Drachten

Beekstraat 54
6001 GJ Weert

Postbus 66
3800 AB Amersfoort

088 524 88 00 (ma t/m vr 8.30-17.00 uur)
info@vvn.nl
www.vvn.nl



Iedereen veilig over straat

VEILIGVERKEER