

MEMO

aan Gemeenteraad Papendrecht
van College van Burgemeester en Wethouders
datum 27 september 2022
betreft Afweging maatregelenpakket Burgemeester Keizerweg - Veerweg

Verkeersdeelnemers ervaren verkeersonveiligheid op de rotonde van de Burgemeester Keizerweg – Veerweg. Wij voerden hiervoor een verkeersveiligheidsaudit uit (VVA) uit om inzicht te verkrijgen in de (verkeers)situatie. Uit deze verkeersveiligheidsaudit kwam naar voren dat de rotonde Burgemeester Keizerweg – Veerweg niet voldoet aan de richtlijnen van het Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechiek (CROW).

In deze memo nemen we u mee in de afwegingen die we maakten om te komen tot een voorkeursvariant voor het maatregelenpakket op de rotonde Burgemeester Keizerweg - Veerweg. We gaan hier een laagje dieper door de verschillende mogelijke opties af te pellen met als doel meer inzicht te verkrijgen en te geven in de voor- en nadelen, de uitdagingen en de kosten van de verschillende varianten.

De basis van deze uiteenzetting vinden we in de resultaten van het onderzoek met kernmerk: 2020PAP03 - RD01 "Verkeersveiligheidsaudit Andoornlaan en Burgemeester Keizerweg – Veerweg. Hierbij gaan we uit van de huidige situatie (rotonde) als basis voor het maatregelenpakket.

Advies

Vanuit verkeer bestempelen we variant 1 "de optimale variant" als voorkeursvariant. Deze variant heeft het grootste positieve effect op de verkeersveiligheid.

Onderstaand nemen we u verder mee in de manier waarop we tot dit advies komen.

De verschillende varianten

1. *De optimale variant*

Dit maatregelenpakket bestaat in hoofdlijnen uit:

1. Het herpositioneren van de fietspadenstructuur om de rotonde;
2. Het aanpassen van de breedtes van de fietsoversteken;
3. Het behouden van het twee richtingen fietspad aan de noordwestzijde van de Burgemeester Keizerweg tussen De Onderslag en de bushalte ter borging van de bereikbaarheid van de bushalte vanuit noord;
4. Het opheffen van het twee richtingen fietspad aan de noordwestzijde van de Burgemeester Keizerweg tussen de bushalte en de rotonde ter bevordering van de juiste routing rondom en op de rotonde;
5. Het realiseren van een fietspad in één richting rondom de rotonde met uitzondering van het fietspad aan de zuidzijde;
6. Het verhoogd uitvoeren van de fiets- en voetgangersoversteekplaats in twee richtingen ter hoogte van de zuidelijke aansluiting met de Veerweg;
7. Het verwijderen van de middengeleiders op de fietspaden;
8. Aanpassen van de verlichting conform lichtberekening na reconstructie.

2. *De suboptimale variant*

Dit maatregelenpakket bestaat in hoofdlijnen uit:

1. Het opheffen van het twee richtingen fietspad aan de noordwestzijde van de Burgemeester Keizerweg tussen de bushalte en de rotonde ter bevordering van de juiste routing rondom en op de rotonde;
2. Het behouden van het twee richtingen fietspad aan de noordwestzijde van de

- Burgemeester Keijzerweg tussen De Onderslag en de bushalte ter borging van de bereikbaarheid van de bushalte vanuit noord;
3. Het realiseren van een fietspad in één richting rondom de rotonde met uitzondering van het fietspad aan de zuidzijde;
 4. Het aanbrengen van taludmarkering op de fiets- en voetgangersoversteekplaats in twee richtingen ter hoogte van de zuidelijke aansluiting met de Veerweg;
 5. Het verwijderen van de middengeleiders op de fietspaden;
 6. Aanpassen van de verlichting conform lichtberekening na reconstructie.

Omwille van het drukken van de kosten laten we de huidige fietspadenstructuur (inclusief de breedtes van de oversteken) in tact en verhogen we de zuidelijke oversteek niet.

3. *De minimale variant*

Deze variant heeft de focus op de theoretische benadering van hoe sec een rotonde in optima forma zou moeten functioneren.

Alle oversteken op de rotonde zijn éénrichting. Hierbij opgemerkt dat de huidige (geblokte) fietspaden structuur ook hier behouden blijft evenals de breedtes van de fietspaden op de oversteken én op de toeleidende wegen. Hierbij verwijderen we geen obstakels op het fietspad en op de oversteken.

Opgemerkt bij deze variant dat de toeleidende fietspaden niet aangepast worden. Dit betekent dat de richtingen op de toeleidende fietspaden zoals deze nu bereden worden behouden blijven. Om het e.e.a. zo veel als mogelijk te faciliteren qua leesbaarheid en praktisch gebruik nemen we noodzakelijke aanpassingen aan (informerende) bebording en bochten wel mee in deze variant.

4. *Niks doen*

Geen maatregelen treffen is een optie die we meenemen in de afweging. Dit betekent dat we geen maatregelen treffen aanvullend op hetgeen reeds is uitgevoerd voor de korte termijn.

Mogelijk toekomstige varianten

Mogelijk is de huidige kruispuntvorm niet meer toekomstbestendig binnen een tijdshorizon van 10-25 jaar. Als het verkeer zich op deze manier en in deze snelheid blijft ontwikkelen (groei) dan kan het betekenen dat de rotonde op termijn het verkeer niet meer kan verwerken hetgeen leidt tot congestie.

Los van het feit dat deze afweging nu niet actueel is geven we wel een kleine doorkijk naar de toekomst. De maatregelen zijn slechts beschrijvend, niet onderzocht op effectiviteit en het kostenplaatje kent een forse bandbreedte.

Ongelijkvloers

Het realiseren van een ongelijkvloerse kruising, bijvoorbeeld door het aanleggen van een tunnel voor de fiets of juist voor de auto kan behoren tot de toekomstige opties/afwegingen wanneer dit wenselijk is. Opgemerkt dat deze maatregelen leiden tot een complexe ontwerpogave waarbij veel onderzoek (en tijd) nodig is.

Verkeerslichten

Een andere kruispuntvorm is een met verkeerslichten geregeld kruispunt. Dit is vergelijkbaar qua opzet met de aanliggende kruispunten op de Burgemeester Keijzerweg. Ook hier merken we op dat dit een ontwerpogave betreft waar we nu nog geen onderzoek naar deden.

Deze toekomstige afweging(en) kunnen we meenemen in de beleidsvorming binnen het mobiliteitsplan, de doorkijk en het hieraan gekoppelde uitvoeringsprogramma.

Pilotperiode

Een pilotperiode is een middel om (tijdelijke) verkeersmaatregelen te monitoren, effecten te bepalen en de maatregelen eventueel in aangepaste vorm al dan niet definitief door te voeren.

In principe is een pilot periode op elke variant toepasbaar, echter lijkt dit voor de optimale variant niet realistisch gelet op de kosten die gemaakt zijn voor de realisatie. De suboptimale variant kunnen we

eventueel zien als een soort van beperkte pilot voor de optimale variant. De theoretische variant is feitelijk een pilot op zich aangezien deze variant de praktijk en theorie combineert.

Een pilotperiode betekent eveneens monitoren van de effecten. Op de lange termijn zien we de effecten terug in de ongevals cijfers, echter we willen we juist aan de voorkant komen door het doen van visuele waarnemingen.

Effecten

De effecten van de verschillende maatregelen zijn niet feitelijk en hard te onderbouwen. De richtlijnen zoals opgesteld door het CROW kennen een brede basis door een combinatie van onder andere onderzoek naar gedrag, beleving en effectmeting. Hierbij (nogmaals) opgemerkt dat 100% verkeersveiligheid niet bestaat. Op basis van ervaringen gecombineerd met de richtlijnen maakten we hiervan een inschatting (expert-judgement).

1. *De optimale variant*

Deze variant is het meest effectief en levert de meeste winst op qua verkeersveiligheid. We conformeren waar praktisch mogelijk aan de richtlijnen door de grootste onvolkomenheden voortkomende uit het onderzoek te elimineren, passen het ontwerp aan op de praktische situatie met een doorgaande fietsroute in twee richtingen aan de zuidzijde van de rotonde en halen zo veel als mogelijk "afleiders" weg voor zowel de automobilist als de fietser.

2. *De suboptimale variant*

Door de onjuiste ligging van de fietspaden rondom de rotonde (geblokt en afstand tussen de verschillende conflictpunten) en gelet op het feit dat dit niet wordt aangepast zijn de effecten van deze oplossing kleiner dan in de optimale variant. Tevens lokken de brede oversteken ongewenst gedrag uit bij de fietsers (het tegen de richting inrijden). Automobilisten zijn hierop niet bedacht.

3. *De minimale variant*

De theorie sluit hier niet aan bij de situatie in de praktijk door een combinatie van oversteken in éénrichting op de rotonde en op de toeleidende fietspaden in twee richtingen. Dit heeft als gevolg dat (veel) fietsers de verkeersregels negeren en de rotonde onjuist gaan gebruiken (lees tegen de richting van de oversteken inrijden). De breedte van de oversteken dragen hier nog extra aan bij. Daarnaast behouden we de obstakels op de fietspaden. De effecten lijken contraproductief en zorgen dus voor een afname van de verkeersveiligheid.

4. *Niks doen*

De effectbepaling is hier niet direct van toepassing. Een verdere groei van het verkeer zou mogelijkkerwijs kunnen leiden tot een afname van de verkeersveiligheid.

Mogelijke toekomstige variant(en)

De toekomstige effecten van beide maatregelen zijn op dit moment nauwelijks inschatbaar en zijn volledig afhankelijk van ontwerpkeuzes, nadere detaillering van deze keuzes en de hieruit voortkomende oplossingen en maatregelen.

Logischerwijs bieden deze oplossingen voor- en nadelen. Wanneer gewenst moeten we onderzoeken op welke manier deze maatregelen een bijdrage leveren aan het bredere geheel (gekoppeld aan ambities op andere beleidsterreinen).

Kosten*

De kosten variëren logischerwijs per maatregel en maatregelenpakket. Onderstaand een overzicht van de kosten:

1. *De optimale variant* €650.000
2. *De suboptimale variant* €375.000 à €400.000
3. *De minimale variant* €225.000 à €250.000
4. *Niks doen* €0,-

Mogelijke toekomstige variant(en)

De kosten van de doorkijk naar het maatregelenpakket voor de toekomst zijn op dit moment niet of nauwelijks in te schatten. Om toch een beeld te kunnen geven maakten we een hele grove inschatting. Feitelijk zijn de kosten daarom ook volledig fictief en geven slechts een beeld.

Voor een met verkeerslichten geregeld kruispunt houden we rekening met een bedrag van 2M€ tot 3M€. Voor het een ongelijkvloerse kruising is het bedrag hoger en hier houden we hier rekening met minimaal 5M€.

* Prijspeil 1 september 2022