

Voorkeursoplossing en varianten De Vijfsprong

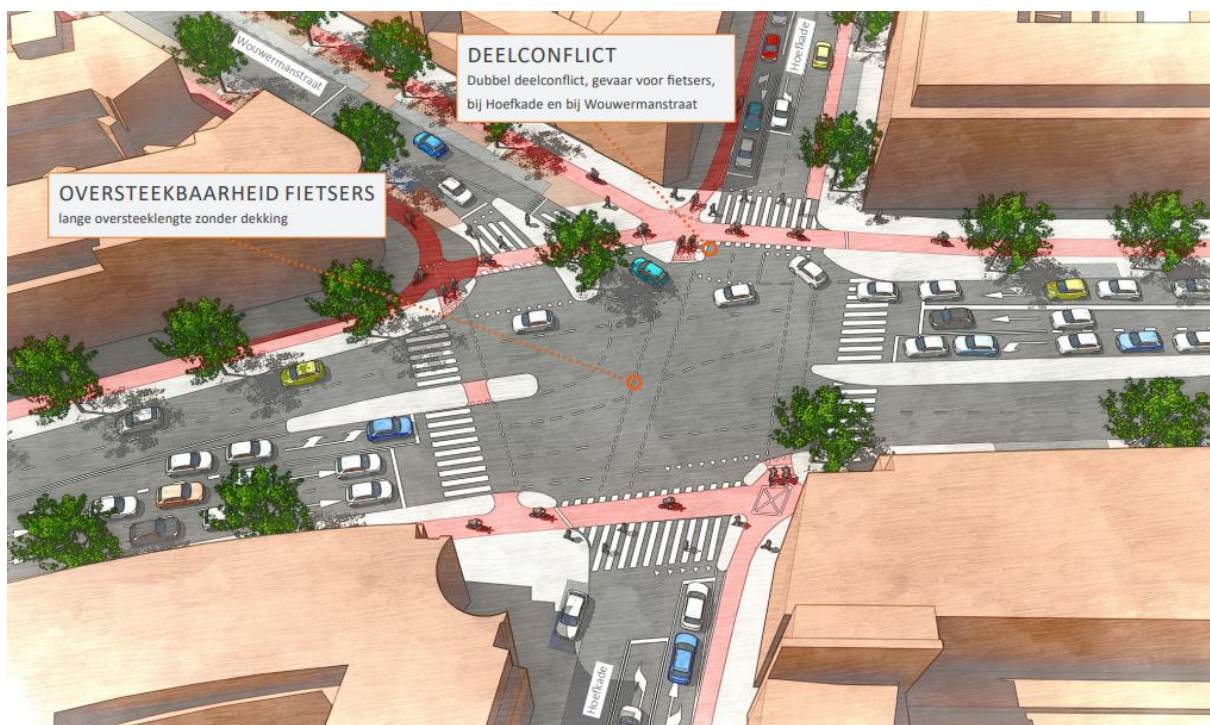
Voorkeursoplossing en varianten De Vijfsprong

In dit document leest u over de verkeersonveilige situatie op de Vijfsprong en over de oplossing die de gemeente verder wil uitwerken om dit te verbeteren. Ook leest u welke vier andere varianten zijn onderzocht en waarom deze niet zijn gekozen.

Op het kruispunt van de Vaillantlaan, Hoefkade en Wouwermanstraat komen vijf wegen bij elkaar. Ook kruisen hier meerdere belangrijke fietsroutes. Het is een zogenoemde 'blackspot': een plek waar veel ongelukken gebeuren.

Met dit project wil de gemeente de verkeersveiligheid op dit kruispunt verbeteren. Daarbij is het belangrijk dat het verkeer op de Vaillantlaan goed blijft doorrijden.

Gemiddeld raken er elk jaar 10 mensen gewond op dit kruispunt. Elke twee jaar overlijdt er gemiddeld één persoon bij een ongeluk. De meeste ongelukken gebeuren door botsingen tussen fietsers of voetgangers met (afslaande) auto's of ander gemotoriseerd verkeer. Ook gebeuren er vaak kop-staartbotsingen op de Vaillantlaan richting de Put. Dat komt doordat auto's plotseling remmen voor de tweede afslag naar de Wouwermanstraat.



Bestaande situatie

Uit onderzoek blijkt dat de verkeersveiligheid alleen sterk kan verbeteren als het kruispunt eenvoudiger wordt gemaakt. Dat zorgt voor meer overzicht, maakt oversteken makkelijker en helpt het verkeer beter doorrijden.

Door het kruispunt anders in te richten, kan de straat ook prettiger worden voor mensen die in de buurt wonen en/of de plek bezoeken.



Voorkeursoplossing

De bereikbaarheid van de Wouwermanstraat

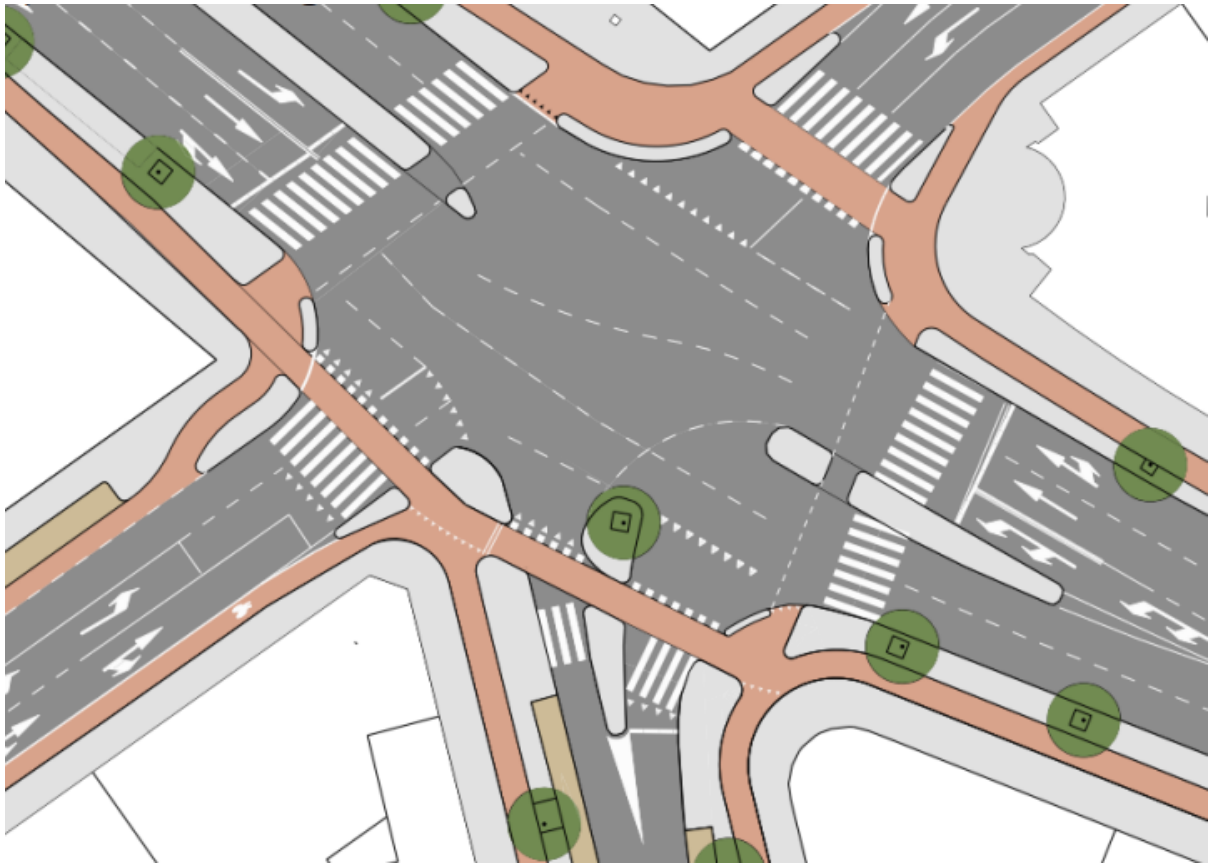
Door dit ontwerp verandert de bereikbaarheid van de Wouwermanstraat en de straten erachter. Auto's kunnen niet meer vanaf het kruispunt de Wouwermanstraat inrijden. Alleen uitrijden naar rechts blijft mogelijk.

Volgens het verkeersmodel rijdt er nu weinig verkeer van en naar de Wouwermanstraat. Daarom verwacht men geen problemen op andere wegen.

De gemeente gebruikt een verkeersmodel om te onderzoeken wat er met het verkeer gebeurt. Dat is een computerprogramma dat laat zien hoe verkeer rijdt in een wijk of stad. Zo kan de gemeente beter voorspellen wat er gebeurt als er iets verandert aan een straat of kruispunt.

In de beginfase van het ontwerpproces zijn meerdere varianten onderzocht. Deze varianten zijn tot stand gekomen uit de verkeersstudie (1 en 2) of aangedragen in het participatietraject (3 en 4). Deze varianten niet gekozen, omdat ze niet voldoen aan de uitgangspunten van verkeersveiligheid (1) en bereikbaarheid (2) of niet haalbaar zijn gebleken om in te passen (3 en 4). De varianten worden hierna beschreven

Variant 1: Kleine maatregelen (variant uit verkeerstudie)



Variant met kleine aanpassingen

In deze variant worden een paar kleine dingen aangepast aan het kruispunt. Daardoor wordt het iets veiliger, maar het belangrijkste probleem blijft bestaan. Het gevaarlijke kruispunt wordt er niet echt beter van. Ook verandert er niets aan hoe het verkeer rijdt.

Deze maatregelen zitten in deze variant:

- Meer ruimte voor fietsers om te wachten voor het stoplicht.
- Fietspaden rondom het kruispunt worden breder.
- Fietsers langs de Hoefkade krijgen een extra steunpunt op het kruispunt. Dit is een plek waar ze even veilig kunnen wachten, beschermd van het andere verkeer.
- Er komt een veilige plek voor voetgangers tussen de rijbaan en het fietspad.
- Er komt een doorsteek voor fietsers van de Hoefkade richting het centrum.

Het voordeel van deze variant is dat het weinig kost. Maar het grootste probleem – dat verkeer elkaar nog steeds in de weg zit op het kruispunt – wordt niet opgelost.

Fietsers die van de Hoefkade naar het centrum willen, moeten omrijden. Veel fietsers zullen waarschijnlijk toch een eigen route kiezen. Dat kan juist gevaarlijk zijn, omdat auto's daar geen fietsers verwachten.

Deze variant maakt het kruispunt niet veilig genoeg. Daarom is dit geen goede oplossing en valt deze af.

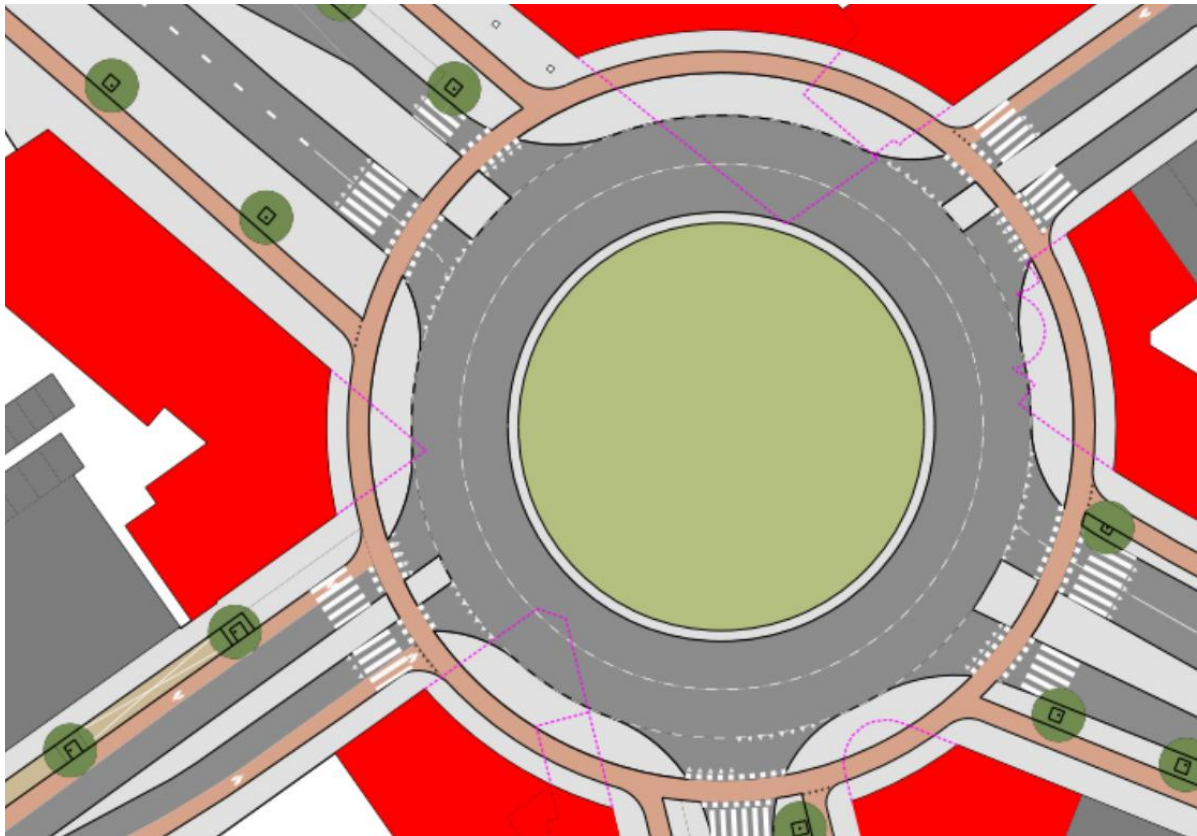
Variant 2: . Compacte kruising met doorgetrokken middenberm Vaillantlaan (knip Hoefkade-Hoefkade) (variant uit verkeerstudie)



Het **doortrekken van de middenberm** betekent dat de middenberm (de strook in het midden van de weg, vaak met gras of struiken) op de Vaillantlaan wordt verlengd. Dit zorgt ervoor dat er minder ruimte overblijft voor het verkeer om van rijbaan te wisselen of om af te slaan.

De langere middenberm zorgt er voor dat de situatie op de Vaillantlaan beter wordt. Maar het verkeer op andere wegen kan hierdoor te maken krijgen met extra vertragingen en problemen op omliggende kruispunten en straten.

Variant 3: Rotonde (variant vanuit participatie)



Rotonde als oplossing voor verkeersveiligheid

Tijdens eerdere gesprekken met de buurt werd het idee van een rotonde genoemd als oplossing voor de problemen met verkeersveiligheid en doorstroming.

Er zijn twee soorten rotondes onderzocht: de **enkelstrooks rotonde (met een rijbaan)** heeft echter te weinig capaciteit om het verkeer goed af te handelen op deze locatie. De tweede rotonde, een **tweestrooks rotonde (met twee rijbanen)** is helaas niet mogelijk, omdat de ruimte voor vrachtwagens te klein is. Volgens [de richtlijnen van het CROW](#), is er genoeg ruimte nodig voor vrachtwagens om veilig een bocht te nemen. Dit zou betekenen dat de rode gebouwen deels gesloopt moeten worden om ruimte te maken voor een tweestrooks rotonde.

Omdat het slopen van de gebouwen geen optie is in dit project, wordt de rotonde als oplossing niet haalbaar geacht. Deze variant valt daarom af.

CROW is een Nederlands kennisinstituut dat richtlijnen, normen en informatie biedt voor de aanleg en het beheer van wegen, fietspaden, en verkeerssituaties.

Variant 4: Tunnel (variant vanuit participatie)



Tunnelvariant als oplossing

In het participatietraject werd ook het idee van een tunnel genoemd, vergelijkbaar met de Neherkade.

Er blijkt echter niet genoeg ruimte tussen de gebouwen om een tunnel te bouwen. De rode gebouwen zouden deels gesloopt moeten worden om ruimte te maken voor de tunnel. Dit is geen optie, omdat het slopen van de bebouwing niet past binnen het programma voor verkeersveiligheid.

Een ander probleem is dat er op deze kruising veel wordt afgeslagen, en ook na de aanleg van een tunnel moeten die bewegingen nog steeds op maaiveld plaatsvinden. Bovendien is een tunnel erg duur en kost het veel tijd om te bouwen.

Het college heeft wel aangegeven dat een tunnel voor de lange termijn onderzocht zal worden, maar het is geen oplossing voor het korte termijn probleem van de verkeersveiligheid op deze plek. Daarom wordt deze variant niet gekozen.