

# Memo

Onderwerp

Datum

Verkeerskundig advies kruising Haagweg-Ter Haarkade in het kader van ontwerp bestemmingsplan 2 december 2010

Beste Anja,

In het kader van het voorontwerp Bestemmingsplan Haagwegkwartier heb je mij gevraagd in hoeverre er, bij het vaststellen van de bestemmingen, rekening moet worden gehouden met een wijziging van het kruispunt Haagweg -Ter Haarkade van een T-kruising naar een rotonde en of het nieuwbouwplan een significant aandeel zal hebben in een eventuele reconstructie.

Hierbij moet worden gedacht aan een keuze tussen:

- handhaven huidig kruispunt;
- vergroten van de capaciteit van het huidige kruispunt incl. het plaatsen van verkeerslichten;
- aanleg rotonde.

In een eerder advies van Stadsontwerp (Bas van Viegen 30 juli 2009) staat:

*“De grens op de plankaart tussen Groen en Verkeer/Verblijf is aangepast nabij het kruispunt Haagweg-Ter Haarkade. Hierdoor wordt het in de toekomst niet onmogelijk om op dit kruispunt een rotonde aan te leggen. Of de rotonde daadwerkelijk noodzakelijk is, hangt af van de toekomstige verkeersintensiteiten op de Ter Haarkade na voltooiing van het nieuwbouwplan in de praktijk, en van de mogelijkheid om de hoeveelheid verkeer op de Boshuizerkade op termijn te verminderen. Beoordeling hiervan zal plaatsvinden minimaal een jaar na voltooiing van het nieuwbouwplan.”*

DHV is in het onderzoek naar verkeerslawaaai (juli 2009) voor het wegverkeer op de Churchillaan, Haagweg en Ter Haarkade uitgegaan van de gegevens van de Regionale VerkeersMilieukaart (RVMK), versie Holland Rijnland, 21 december 2007. Daarin zijn opgenomen de jaren 2005 en 2020. Voor het jaar 2010 zijn de verkeersintensiteiten berekend aan de hand van interpolatie.

Voor de berekening van de toekomstige intensiteiten voor de jaren 2010 en 2020 is nu uitgegaan van de RVMK 2008, versie oktober 2010. Overige uitgangspunten conform rapport DHV

	Verkeersintensiteiten RVMK 2005 versie 2007 (mvt/etmaal)		planbijdrage	Verkeersintensiteiten RVMK 2008 versie 2010 (mvt/etmaal)	
	2010	2020		2010	2020
Churchillaan	27404	30220	1104	31390	37800
Haagweg	17047	19334	1633	16390	17650
Ter Haarkade	4409	4434	3312	3790	4770

Het aantal motorvoertuigbewegingen vanuit het plangebied richting Ter Haarkade (3312 mvt/etmaal) is een substantieel deel van het totaal (4770 mvt/etmaal). Toekomstige reconstructie van het kruispunt is voor het overgrote deel toe te schrijven aan het nieuwbouwplan.

#### Keuze kruispuntvorm

Een kruispunt tussen een erftoegangsweg (Ter Haarkade) en een gebiedsontsluitingssweg (Haagweg) kan in het algemeen op drie manieren worden vormgegeven, nl.

- uitritconstructie;
- T-kruispunt, al of niet voorzien van verkeerslichten;
- enkelstrooksrotonde.

Een uitritconstructie is op dit kruispunt ongewenst. De keuze zal moeten worden gemaakt tussen een T-kruispunt, T-kruispunt met VRI en een rotonde.

#### T-kruispunt

Het huidige T-kruispunt is niet voorzien van verkeerslichten. Brommers maken (verplicht) gebruik van de rijbaan voor het autoverkeer. Fietsers rijden op vrijliggende fietspaden. De Haagweg is een voorrangsweg. Het kruispunt is niet aan te merken als een black spot<sup>1</sup>. Toename van verkeer door nieuwbouwplan maakt het waarschijnlijk dat het kruispunt aangepast zal worden.



#### T-kruising met verkeerslichten

De intensiteiten, verliestijden en onveiligheid kunnen bepalen of het plaatsen van een VRI noodzakelijk, gewenst of ongewenst is. In het kader van de vraag is gekeken naar het intensiteitscriterium.

Als de uitkomst (a) van de formule Slop<sup>2</sup>

- $\leq 1,00$ , dan zullen in het algemeen de nadelen van verkeerslichten groter zijn dan de voordelen, dus verkeerslichten ongewenst
- $\geq 1,33$ , dan worden verkeerslichten noodzakelijk geacht.
- $1,00 < a < 1,33$ , zijn verkeerslichten niet ongewenst maar ook niet noodzakelijk. Andere factoren moeten dan de doorslag geven.

<sup>1</sup> Black spots = locaties waarop absoluut gezien veel ongevallen plaatsvinden. Volgens de huidige definitie gaat het om locaties waar in een periode tussen drie en vijf jaar tien ongevallen zijn gebeurd; een eerdere definitie die ook nog wel gebruikt wordt, gaat uit van zes letselongevallen in een periode van drie jaar.

<sup>2</sup> Intensiteitscriterium Slop

Uit de berekening blijkt dat waarde a voor de jaren 2010 en 2020 resp. 0,87 en 1,14 is.

Voor de toekomstige situatie zijn verkeerslichten dus op basis van intensiteiten niet strikt noodzakelijk, maar kunnen om andere redenen (veiligheid, oversteekbaarheid etc) wel gewenst zijn.

#### Rotonde

Als om redenen van veiligheid en oversteekbaarheid overwogen wordt de kruising te beveiligen met verkeerslichten zal dan ook een afweging dienen plaats te vinden of een rotonde wenselijk is. Een rotonde is i.h.a. veiliger dan een met verkeerslichten geregeld kruispunt.

#### Conclusie:

Huidig kruispunt heeft voldoende capaciteit om verkeer zonder verkeerslichten te verwerken. Toename van verkeer door nieuwbouwplan maakt het waarschijnlijk dat het kruispunt aangepast zal worden.

Er zal dan een keuze gemaakt moeten worden tussen een kruising met verkeerslichten en een rotonde. Rotonde is bewezen veiliger dan kruispunt met VRI.

Op grond hiervan adviseer ik in het bestemmingsplan de benodigde ruimte op te nemen, die aanleg van rotonde mogelijk maakt.

