



Gemeente Amsterdam

Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer

Notitie

Aan	Dienst Zuidas
Van	Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer
Opsteller	Laurens Kooij
Datum	15 juni 2012
Onderwerp	Kruising Beethovenstraat / Prinses Irenestraat

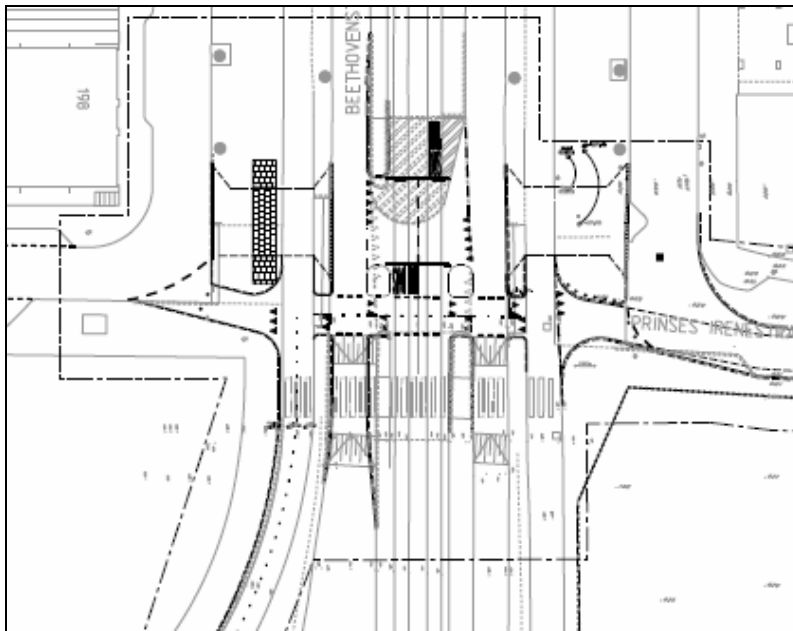
1. Aanleiding

Op dit moment loopt er een fietspad door het gebied Beethoven, dat deel uitmaakt van het hoofdnet fiets. Door bouwwerkzaamheden kan dit fietspad niet langer gebruikt worden. Ter vervanging wordt de Prinses Irenestraat fietsvriendelijker gemaakt om de functie van het huidige fietspad over te nemen. Dit is een tijdelijke situatie tot er een definitief vervangend tracé is vastgesteld voor dit deel van het hoofdnet fiets. Voor deze tijdelijke situatie is een verkeersbesluit opgesteld, dat vanaf 19 januari 2012 tot en met 1 maart 2012 ter inzage heeft gelegen. Dit verkeersbesluit bevatte een bijlage waarin het ontwerp van de kruising Beethovenstraat / Prinses Irenestraat is getoond.

Gedurende de inspraaktermijn zijn er twee bezwaren ingediend. In één van de bezwaren wordt voorgesteld om de kruising Beethovenstraat / Prinses Irenestraat in te richten in de vorm van een rotonde. De Dienst Zuidas heeft DIVV gevraagd om hier op te reageren. In deze notitie wordt verder ingegaan op de kruising Beethovenstraat / Prinses Irenestraat en op het ingediende ontwerp.

2. Het bestaande ontwerp

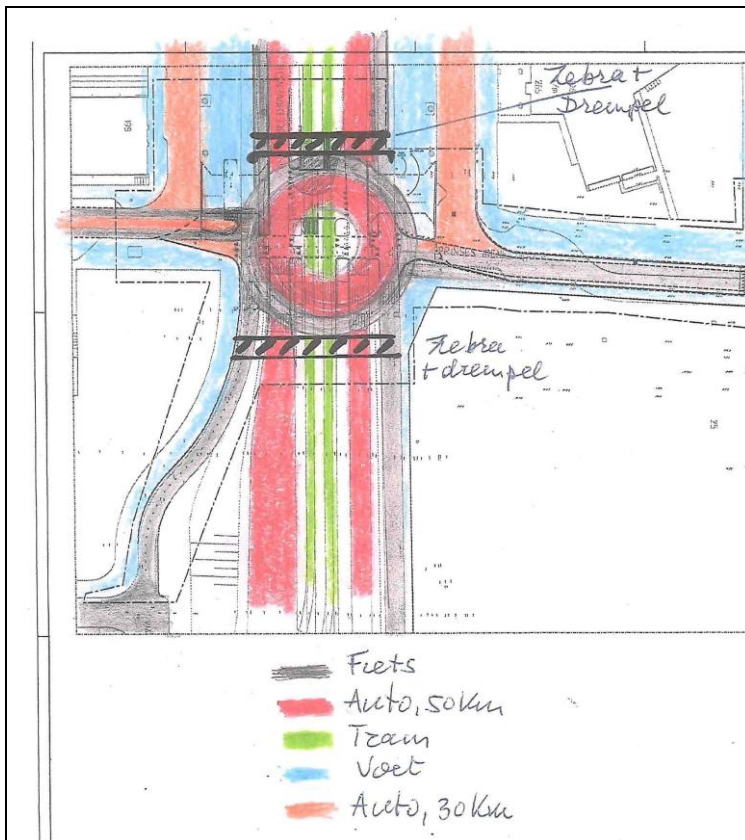
In de aanloop van het opstellen van het verkeersbesluit is op initiatief van de gemeente Amsterdam een ontwerp opgesteld voor de kruising Beethovenstraat / Prinses Irenestraat. Dit ontwerp is vervolgens voorgelegd aan de Centrale Verkeerscommissie (CVC) van de gemeente Amsterdam, een onafhankelijk adviesorgaan van het College van B&W. De CVC beoordeelt een verkeerskundig ontwerp op een aantal verkeerstechnische aspecten, waarbij verkeersveiligheid één van de zwaarstwegende aspecten is. Op basis van het advies van de CVC is het oorspronkelijke ontwerp aangepast. Om de verkeersveiligheid te verbeteren zijn de steunpunten (de opstelruimtes voor het langzaam verkeer tussen de rijbanen) verruimd en is het langzaam verkeer en het snelverkeer op de Prinses Irenestraat van elkaar gescheiden ter plaatse van de kruising. Dit heeft geresulteerd in het ontwerp dat is getoond in de bijlage van het verkeersbesluit.



Figuur 1: ontwerp kruising verkeersbesluit

3. Het voorgestelde ontwerp

De indieners van de bezwaren maken zich grote zorgen ten aanzien van de verkeersveiligheid van de kruising Beethovenstraat / Prinses Irenestraat. De zorgen hebben vooral betrekking op de oversteekbaarheid van de kruising. Door één van de indieners wordt daarom voorgesteld om een rotonde te realiseren op de kruising Beethovenstraat / Prinses Irenestraat. In een bijeenkomst die de gemeente Amsterdam heeft georganiseerd met de indieners van de bezwaren is een schets ingediend van een mogelijke uitwerking van een dergelijke rotonde.



Figuur 2: schets, zoals ingediend, van een rotonde

4. Reactie op ingediende rotonde

4.1 Algemeen

De verkeersveiligheid van een kruising is afhankelijk van meerdere factoren. Hierbij speelt enerzijds het ontwerp een grote rol (type kruising, dimensionering, zichtlijnen, etc.) en anderzijds het gebruik (welke modaliteiten, verkeersintensiteiten, hoofdrichtingen, etc.). Voor ieder te ontwerpen kruispunt geldt een andere uitgangssituatie wat betreft beschikbare ruimte (een belangrijke ontwerprandvoorwaarde) en het gebruik. Voor iedere kruising leidt dit uiteindelijk tot een ander optimaal ontwerp ten aanzien van de verkeersveiligheid.

In de regel geldt dat een rotonde verkeersveiliger is dan een reguliere gelijkvloerse kruising. De belangrijkste reden hiervoor is de lagere snelheid van het verkeer op en nabij de rotonde in vergelijking met een reguliere kruising. Dit leidt in de regel tot iets minder ongelukken, maar bovenal tot minder ernstige ongelukken. Van een verbeterde verkeersveiligheid bij aanleg van een rotonde is vooral sprake bij een 'normale' rotonde (zonder doorsnijding van het middeneiland ten behoeve van de tram), waar fietsers omheengeleid worden op vrijliggende fietspaden.

4.2 Benodigde ruimte in relatie tot gebruik

Het verkeersaanbod op de kruising Beethovenstraat / Prinses Irenestraat bestaat uit langzaam verkeer (fietsers en voetgangers), autoverkeer, vrachtverkeer en trams. Het gebruik is van invloed op de gewenste afmetingen van de rotonde. Een standaardrotonde heeft een buitenstraal van ongeveer 16 meter (richtlijnen van het CROW).

Auto

Bij de huidige verkeersintensiteiten wordt een rotonde met een gemengde afwikkeling (fietsers op de rijbaan, auto's blijven achter de fietsers rijden) afgeraden door het CROW. Volgens het CROW is dit toelaatbaar tot 6000 motorvoertuigen per etmaal. Op basis van het autoverkeer verdient het daarom sterk de voorkeur om vrijliggende voorzieningen voor de fiets te realiseren.

Fiets

In de omgeving van de kruising Beethovenstraat / Prinses Irenestraat zijn veel fietsers. Op basis van de verkeersintensiteiten is een vrijliggende voorziening voor de fiets zeer gewenst. Hierbij kan gekozen worden voor een fietsstrook langs de rijbaan (zoals getekend is in het ingediende voorstel door de buurt) of een vrijliggend fietspad. Een fietsstrook langs de rijbaan wordt sterk afgeraden door het CROW. Een fietsstrook verbreedt de rijstrook en vergroot daarmee de snelheid van het autoverkeer. Daarnaast verdwijnen fietsen bij vrachtverkeer in de dode hoek als het vrachtverkeer de rotonde wil verlaten. Dit leidt tot een (zeer) onveilige situatie. De voorkeur gaat daarom uit naar vrijliggende fietspaden. Het fietspad moet om de rotonde heengeleid worden, wat de straal van de rotonde als geheel zal vergroten. Afhankelijk van de gekozen oplossingsrichting (fietsers in de voorrang of uit de voorrang) zal de straal vergroot worden met 5 tot 10 meter. Bij een oplossing waarbij fietsers uit de voorrang zijn, dan zijn er steunpunten (opstelruimte tussen de verschillende rijbanen) nodig. Bij een rotonde waar de fietsers in de voorrang zijn, is dit niet noodzakelijk. Wel is in dit geval een afstand van 5 meter nodig tussen de rotonde en de fietsstrook. Deze ruimte is nodig als opstelruimte voor het verkeer dat de rotonde verlaat en een fietser voor moet laten gaan.

OV

De aanwezigheid van de tram vormt een probleem in combinatie met een rotonde. Een tram kan in theorie vanwege de benodigde boogstralen uitsluitend net zoals het autoverkeer tegen de klok in om de middenberm rijden als de diameter van de rotonde zeer groot is. Dit is op de voorliggende kruising niet mogelijk, dus zal de tram middendoor moeten rijden, zoals ook het geval is op het Hugo de Grootplein in Amsterdam (en zoals getekend is in het ingediende voorstel). Een dergelijke oplossing stelt ook eisen aan de minimale diameter van de rotonde. De diameter van het middeneiland van de rotonde moet in ruime mate groter zijn dan de breedte van de OV-baan die door deze middenberm gaat. Als dit niet het geval is, dan zal er nauwelijks een middeneiland zijn, waardoor de rotonde een soort van plein wordt. Hierdoor wordt de weggebruiker niet goed geattendeerd op de aanwezigheid van de rotonde, met de daarbij behorende voorrangregels. Mogelijk leidt dit tot autoverkeer dat op de rotonde rechtdoor zal rijden. Er is niet heel veel ervaring met een dergelijke oplossing, waardoor er geen duidelijke uitspraak gedaan kan worden over de verkeersveiligheid van een oplossing met een OV-baan door de middenberm. Wel staat vast dat het de verkeersveiligheid van een rotonde in ieder geval niet ten goede komt. Het autoverkeer op een rotonde verwacht in de regel geen verkeer van links (geen trams en zeker geen taxi's).

Conclusie

Op basis van de voorgaande analyse van het gebruik van de rotonde in relatie met de afmetingen van een rotonde, kan geconcludeerd worden dat de rotonde een flinke straal nodig heeft. Dit vloeit voort uit zowel de aanwezigheid van de OV-baan door het middeneiland als de aanwezigheid van vrijliggende fietspaden. DIVV meent daarom dat een verkeersveilige rotonde op de kruising Beethovenstraat / Prinses Irenestraat niet inpasbaar is. DIVV twijfelt aan de bijdrage aan de verkeersveiligheid van een rotonde van de afmetingen zoals is voorgesteld (figuur 2). Deze twijfel komt vooral voort uit het ontbreken van een vrijliggend fietspad en uit de te beperkte omvang van het middeneiland in relatie tot de aanwezigheid van de OV-baan. DIVV concludeert op basis van bovenstaande analyse dat het huidige ontwerp (figuur 1) de meest voor de hand liggende oplossing is voor de kruising Beethovenstraat / Prinses Irenestraat. De inpassing van een rotonde die de verkeersveiligheid nog verder zal verbeteren is fysiek niet inpasbaar.