

Memo

Herinrichten rotonde Zanderij Langevelderweg

Aan : College van B&W
Kopie aan : Gemeenteraad
Behandeld door : Team Verkeer
Datum : 24 oktober 2023
Zaaknummer : 561271

1. Aanleiding

In het collegewerkprogramma is het verkeersveiliger inrichten van de huidige rotonde Zanderij/Langevelderweg opgenomen. Om invulling te geven aan deze doelstelling is onderzocht hoe deze verkeerssituatie het best kan worden aangepast, zodat deze overzichtelijker en veiliger wordt. Tevens is een grove raming van de voorgestelde oplossing opgesteld.

2. Achtergrond

In 2020 is de huidige rotonde in gebruik genomen, gelijktijdig met de Zanderij zelf. Er is destijds gekozen voor een microrotonde, met overrijdbaar middeneiland. Voor een 'normale' rotonde bood de locatie onvoldoende ruimte. Het middeneiland is overrijdbaar gemaakt om de doorgang voor vrachtverkeer mogelijk te maken. Gezien de beperkte grootte van de rotonde is een vrachtwagencombinatie genoodzaakt om over het middeneiland heen te rijden.

Een rotonde als kruispuntvorm heeft veel voordelen. De snelheid ligt laag, en de voorrangssituatie is duidelijk. Een belangrijk aspect van rotondes is het middeneiland. Doordat dit doorgaans niet overrijdbaar is, zijn automobilisten genoodzaakt sterk af te remmen, om met flink wat bochtenwerk over de rotonde te rijden. Juist omdat het middeneiland als barrière werkt, zijn rotondes over het algemeen veilig. Rotondes met overrijdbaar middeneiland, zoals het geval is bij de huidige rotonde, komen niet in de Nederlandse richtlijnen voor (CROW publicatie 315a), en zijn in ons land dan ook vrij zeldzaam. Er is wel verkeerskundige onderzoeken uitgevoerd naar microrotondes. Belangrijkste knelpunten die uit deze onderzoeken naar voren komen zijn het gegeven dat automobilisten niet beseffen dat het rotondes zijn, en dat automobilisten zeer frequent geneigd zijn om de rotonde af te snijden. Dit zijn precies de problemen die we constateren bij de microrotonde Zanderij/Langevelderweg.

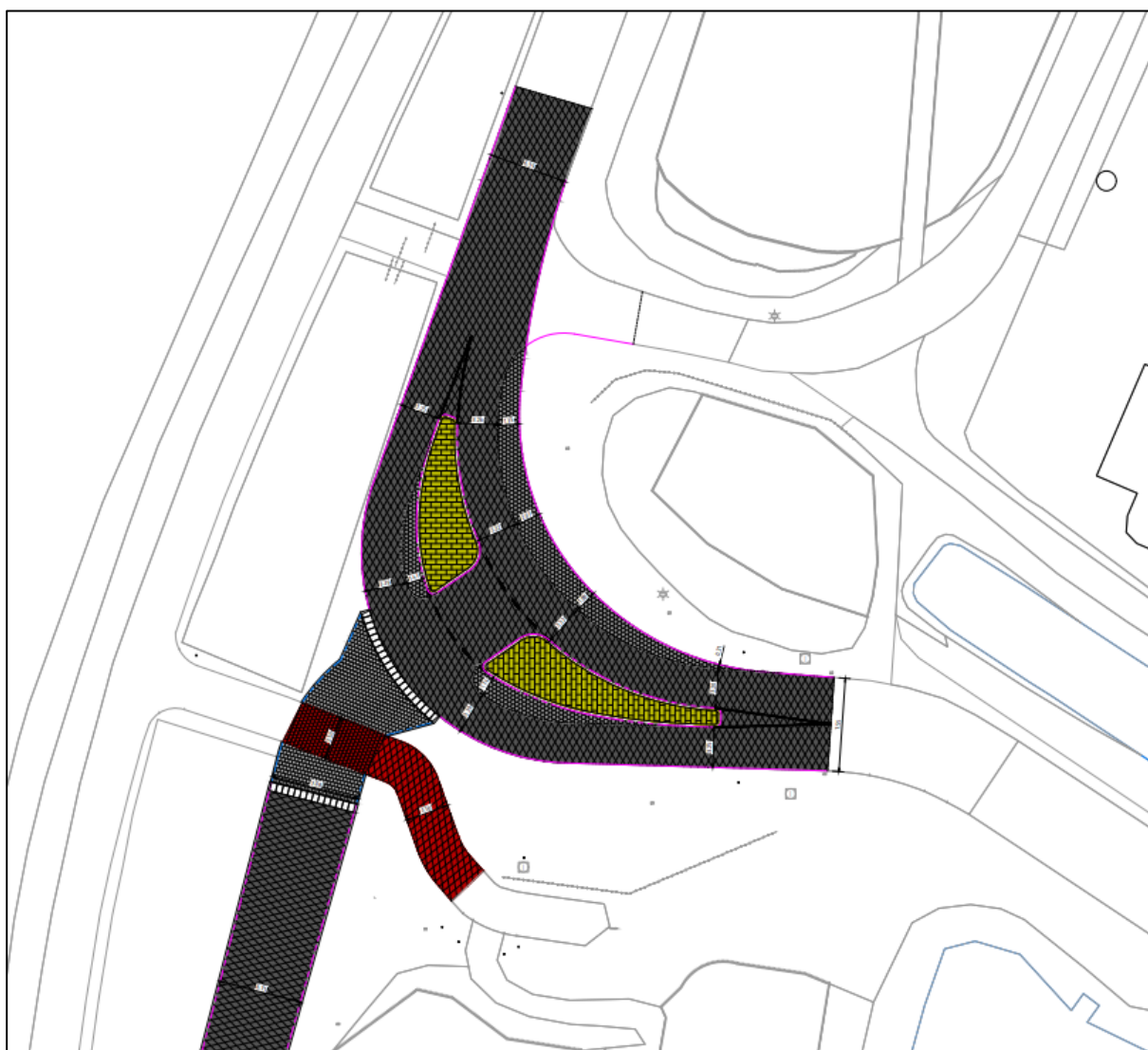
3. Advies

Gezien het gegeven dat de huidige microrotonde niet als zodanig functioneert, is het verstandig om de rotonde weg te halen. Daarnaast is het advies om af te zien van het gebruik van een normale rotonde op deze locatie, omdat de ruimte er te beperkt voor is.

Het is verstandig om de kruising zo in te richten, dat deze goed past bij de categorie van de verschillende wegen die hierop aansluiten. De Langevelderweg (richting Noordwijkerhout) is niet langer onderdeel van de gebiedsontsluitende wegen. Sinds de knip in de Langevelderweg is deze weg niet meer in gebruik voor doorgaand verkeer. De Langevelderweg (richting Noordwijkerhout) vormt wel de toegangsweg voor de wijk Sint Bavo. Omdat deze weg geen onderdeel meer is van de

hoofdstructuur, is een inrichting als erftoegangsweg het meest verstandig. Dit houdt in dat het snelheidsregime naar 30km/h moet worden verlaagd. Qua verkeersgeneratie vanuit Sint Bavo is dit geen probleem. De Zanderij en de Langevelderweg (tot net voorbij de kruising met de Boekhorsterweg) zijn gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom. Dit houdt in dat een snelheidsregime van 50km/h bij deze wegen vereist is.

Gezien bovenstaande uitgangspunten is het verstandig een kruispunt aan te leggen waarbij de voorrang 'om de bocht' is, en waarbij de Langevelderweg (richting Noordwijkerhout) met een inritconstructie aantakt op het kruispunt. Verkeer dat uit deze richting komt dient dus voorrang te verlenen aan overig verkeer. Door het kruispunt in de bocht te voorzien van een zeer brede middengeleider, kan een personenauto in fases oversteken. Hierdoor kan een voertuig dat vanaf de Zanderij linksaf wil slaan in de richting van Sint Bavo in de middengeleider stoppen, zodat doorgaand verkeer ongehinderd door kan rijden. Zie ook onderstaande conceptafbeelding ter illustratie.



4. Argumentatie

Door de microrotonde te vervangen door het voorgestelde kruispunt, ontstaat een duidelijkere en overzichtelijkere verkeerssituatie. Het gevoel van onveiligheid dat gebruikers hier ervaren zal naar verwachting moeten afnemen. De verwachting is dat het voorgestelde kruispunt toekomstbestendig is, en zonder problemen zal kunnen functioneren.

5. Besluit/vervolg

Wanneer ervoor wordt gekozen om met de voorgestelde aanpassing verder te gaan, wordt de kruising op tekening verder uitgewerkt. Op detail zullen nog extra verkeersveiligheidsverbeteringen worden ingepast. Een van deze verbeteringen is het veiliger vormgeven van de fietsdoorsteek in het verlengde van de Boekhorsterweg door de middenberm in de Langevelderweg iets te verlengen. Hierdoor kunnen fietsers in twee fasen oversteken, en kunnen zij op logische wijze op het fietsnetwerk langs de Langevelderweg aansluiten. De huidige vormgeving van deze aansluiting is dermate onlogisch dat er een breed olifantenpaadje is ontstaan, en dat is niet wenselijk. In de voorgestelde situatie is daarvan geen sprake meer. Een andere verbetering is het 'strekken' van het fietspad aan de zuidzijde van de kruising. Dit hoeft niet langer uit te buigen, maar kan netjes rechtdoor lopen. Dat ziet er overzichtelijker uit, fietst veiliger en comfortabeler en er ontstaat meer ruimte voor groenere invulling. Deze groene invulling kan dan eventueel ook worden gecombineerd met het kunstwerk (de bloembol) en eventueel een bankje waar fietsers even kunnen rusten.