

# Memo

Datum : woensdag 24 mei 2017  
Aan wie : Leden van de gemeenteraad, raadscommissie Grondgebied en college van B&W  
Kopie aan :  
Behandeld door : Reinier Valk (RVA)

Onderwerp:

## **Kruispunt Constantijnstraat-Parallelweg**

### **1. Inleiding**

De verkeersonveiligheid in de gemeente Hellendoorn concentreert zich ruimtelijk gezien sterk op kruispunten: van de ernstig gewonde verkeersslachtoffers valt bijna de helft op een kruispunt. Ruim twee derde daarvan valt binnen de bebouwde kom. Vanouds is deze onveiligheid bestreden met de aanpak van 'verkeersongevallenconcentraties' of wel 'black-spots'. Het kruispunt Constantijnstraat-Parallelweg is zo'n 'black-spot'.

De aanleg van rotondes is een belangrijk onderdeel in de structurele aanpak van kruispuntonveiligheid. Niet elk kruispunt kan echter worden omgezet in een rotonde, bijvoorbeeld door ruimtegebrek of kosten. Het ontwikkelen van de hoek Constantijnstraat- Markt leidt er toe dat er geen rotonde meer kan worden aangelegd. De vraag ligt voor of een ander kruispunttype dan een rotonde de verkeersveiligheid voldoende verbetert.

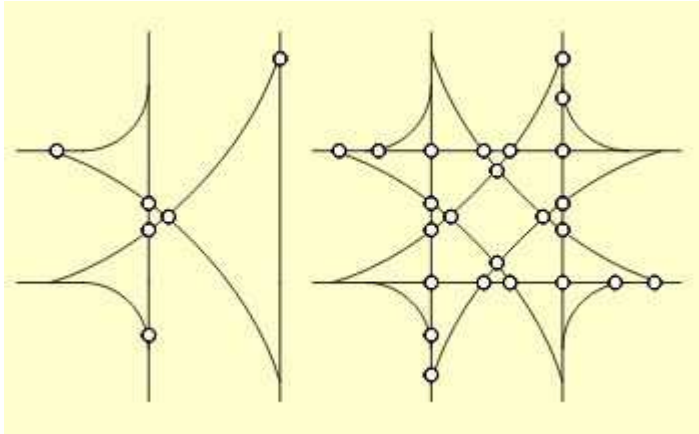
### **2. Effect van kruispuntverandering**

Een verandering op een kruispunt of de keuze voor het ene of andere kruispunttype zal consequenties hebben voor de verkeersveiligheid. Het kan immers verandering teweeg brengen in conflicttypen, de voorzieningen voor snelheidsreductie en de verkeersintensiteit op de hoofd- en zijrichting.

Het kwantitatief schatten van het veiligheidseffect van een kruispunt verandering kan aan de hand van vier soorten veranderingen:

1. Ander kruispunttype c.q. vorm van het kruispunt;
2. Meer of minder passerende voertuigtypen (wijzigt in voorliggende situatie niet);
3. Andere verhouding tussen zij- en hoofdstroom (wijzigt in voorliggende situatie niet);
4. Meer of minder conflictpunten en het aandeel conflictpunten zonder snelheidsreductie.

Bij de verandering van de vorm van het kruispunt en de daarmee samenhangende wijziging (lees: vermindering) van het aantal conflictpunten, zoals hier aan de orde is, kan een veiliger situatie gemaakt worden.



Afbeelding 1: aantal conflictpunten op een drie- en viertakskruispunt

In het nieuwe ontwerp wordt de “bypass” vanaf de Parallelweg naar de Constantijnstraat verwijderd. Hierdoor neemt het aantal conflictpunten af en de veiligheid toe.

Uit waarneming ter plaatse blijkt dat het aantal werkelijke conflictpunten veel hoger is dan op basis van het ontwerp verwacht mag worden. Dit wordt veroorzaakt door fietsers die geen gebruik maken van de fietsvoorzieningen maar van de rijbaan:

- Geconstateerd is dat fietsers komende uit oostelijke richting ter hoogte van de Markt de rijbaan oprijden en via de linksafstrook de Parallelweg inrijden.
- Fietsverkeer komende vanuit de Parallelweg steekt niet altijd haaks over om via het fietspad haar weg te vervolgen maar fietsen veelal via de rijbaan.



Fietsen over uitvoegstrook

Linksafslaan fietser staat op uitvoegstrook

Nauwe doorgang als fiets en auto naast elkaar rijden

Autoverkeer kruist fietsverkeer

### 3. Schetsontwerp kruispunt Parallelweg – Constantijnstraat

In het schetsontwerp is de linksafstrook verwijderd en vervangen door een verkeersgeleider. Fietsen

op de rijbaan wordt daarmee bemoeilijkt. Daarnaast wordt er tussen het fietspad en de rijbaan een laag hekwerk geplaatst waardoor fietsverkeer minder gemakkelijk vanaf het fietspad naar de rijbaan kan.

Voor het fietsverkeer dat vanuit zuidelijke richting nadert geldt dat zij een vrijliggend fietspad krijgen zodat ze niet meer door een auto worden "gesneden".

Hoewel een rotonde de meest veilige oplossing is dragen deze aanpassingen structureel bij aan een veiliger verkeerssituatie.

#### **4. Bespreking in de Grondgebied**

Op 30 november 2016 is het schetsontwerp in de raadscommissie Grondgebied toegelicht.

Vanuit de raadscommissie is aandacht gevraagd voor de opstelruimte voor de fietser die vanuit de richting politiebureau komt en linksaf de Parallelweg in wil fietsen.

Ook is gevraagd om een goede af scheiding tussen rijbaan en fietspad zodat de fietser niet de gelegenheid krijgt de rijbaan op te fietsen. Dit is het schetsontwerp opgenomen.

Als laatste was er de vraag wie er voorrang heeft: de fietser die op de Parallelweg fietst en over wil steken naar de Markt of de auto die op de Parallelweg rijdt en rechtsaf wil slaan richting politiebureau. Tijdens de toelichting is aangegeven dat de fietser voorrang heeft. Later is dit door de politie bevestigd.

#### **5. Vervolg**

Het ontwerp zoals dat gepresenteerd zal moeten worden uitgewerkt in een definitief civiel-technisch ontwerp. Dat betekent dat er nog (kleine) aanpassingen kunnen komen. De opmerkingen die gemaakt zijn tijdens de presentatie in de raadscommissie zullen op haalbaarheid worden onderzocht.

Op dit moment ligt het bestemmingsplan waarna de omgevingsvergunning kan worden verleend. Daarna zal de bouw starten. De uitvoering van het kruispunt zal plaatsvinden nadat de bouw is afgerond. In de begroting is hiermee rekening gehouden doordat in 2019 € 200.000,- is opgenomen.