



Memo/advies

Aan: College van B&W

Kopie:

Van: Afdeling Verkeer

Datum: Juli 2026

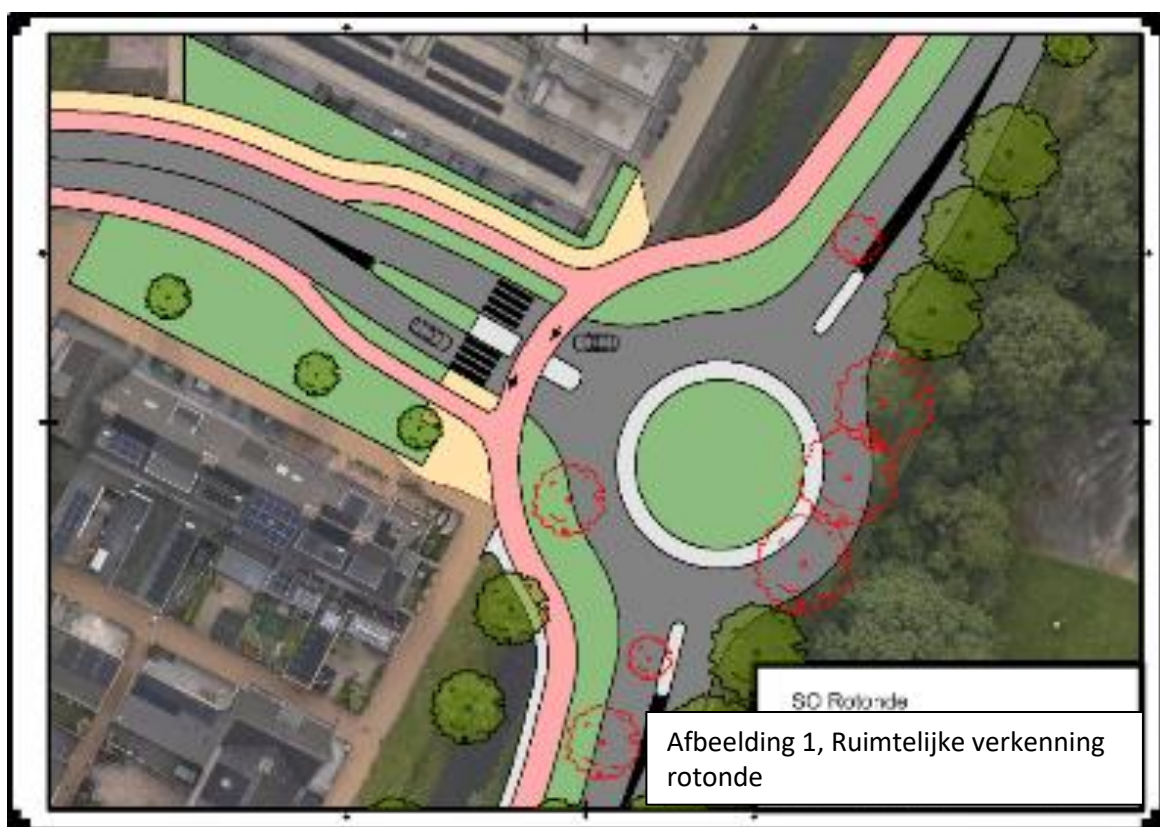
Betreft: Variantenstudie kruispunt Grote Ven

Introductie

Aanpassingen aan de bestaande inrichting of het grootschalig aanpassen van het kruispunt zijn onderzocht en schetsmatig ingetekend om de voor- en nadelen inzichtelijk te krijgen. Zo is het aanbrengen van een rotonde, aanbrengen van fietspaden in beide richtingen op de Dijkgraaf de Ruiterslaan, het eerder laten oversteken van fietsverkeer op de Grote Ven en het maken van een voorziening (uitbuigend fietspad) tussen de fietsstroken en het vrijliggend fietspad onderzocht.

Variant 1: Rotonde (afbeelding 1)

Omdat een rotonde minder conflictpunten kent dan een conventionele kruispuntvorm is onderzocht of het aanbrengen van een rotonde inpasbaar is en welke verkeerskundige voor- en/of nadelen dit kent. Omdat het kruispunt wordt bereden door grote voertuigen, onder andere een buslijn met gelede voertuigen, kan de rotonde niet worden ontworpen op minimale maatvoering. Een rotonde met voldoende maatvoering voor grote voertuigen is inpasbaar binnen de beschikbare openbare ruimte. Echter zullen hiervoor ten minste zeven bomen gekapt moeten worden en zal de bushalte op het Grote Ven komen te vervallen of moet deze worden verplaatst.



Daarnaast kan worden betwist wat met het aanbrengen van een rotonde voor verbetering wordt aangebracht in verkeersveiligheid. Allesbepalend is de aansluiting voor fietsverkeer van en naar het Grote Ven. Omdat het fietspad in twee richtingen blijft bestaan zal fietsverkeer van een fietsstrook direct op een fietspad in twee richtingen terecht komen en hiermee in mogelijk conflict komen met afslaand gemotoriseerd verkeer. Geadviseerd wordt daarom geen rotonde aan te leggen.

Variant 2: Aanbrengen vrijliggend fietspad in beide richtingen langs de Dijkgraaf de Ruiterlaan

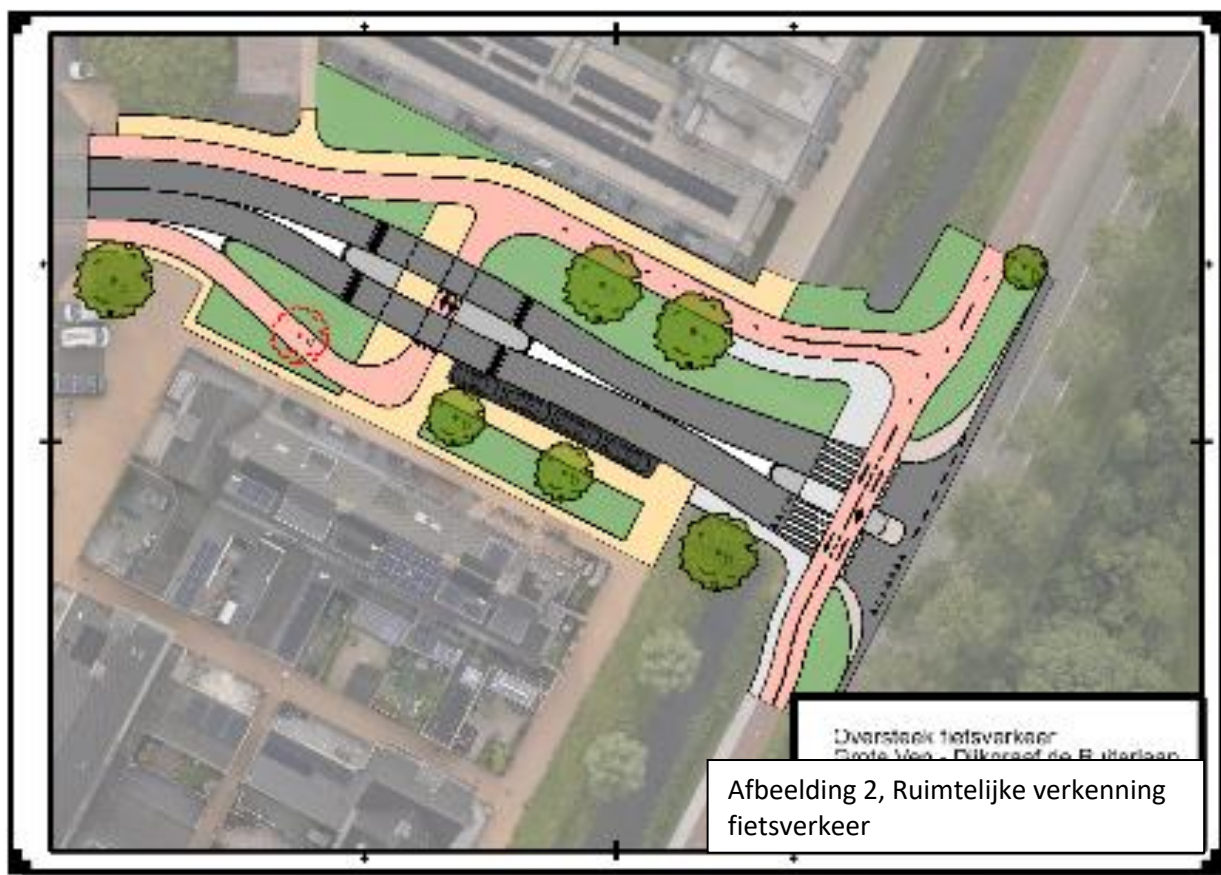
Omdat de aanwezigheid van een fietspad in twee richtingen langs de Dijkgraaf de Ruiterlaan in grote mate zorgt voor subjectieve verkeersonveiligheid kan het aanbrengen van solitaire fietspaden in beide richtingen langs de Dijkgraaf de Ruiterlaan ervoor zorgen dat het kruispunt op een conventionele wijze ingericht kan worden en geen sprake meer is van fietsers uit beide richtingen bij het in- en uitrijden van het Grote Ven.

Hoewel dit ruimte biedt om een verkeersveilige inrichting te realiseren op het kruispunt kent een dergelijke oplossing grote nadelen. Zo kan worden betwist of hierdoor een logische verbinding ontstaat, moeten wijzigingen aangebracht worden aan de rotonde nabij de Harlingenlaan, moeten tientallen bomen gekapt worden, moet de watergang over de volledige lengte worden aangepast en is sprake van forse kapitaalvernietiging. Het aanbrengen van fietspaden in beide richtingen wordt hiermee als niet realistisch geacht en zal onvoldoende bijdragen in de verkeersveiligheid.

Variant 3: Eerder oversteken fietsverkeer Grote Ven (afbeelding 2)

Om te voorkomen dat fietsers komend vanaf de Grote Ven in de richting van de Harlingenlaan moeten afslaan voor autoverkeer en in conflict kunnen komen met auto's die het Grote Ven inrijden, kan ervoor gekozen worden om fietsers op een eerder moment naar de overkant van de weg te sturen. Dit kan door een standaard voorziening te realiseren waarbij fietsers getrapt de rijbaan kunnen oversteken. Hoewel dit wellicht de verkeersveiligheid ten goede zal komen kent deze oplossing grote nadelen.

Om ruimte te genereren zal een deel van het openbaar parkeren komen te vervallen, fietsers hebben geen voorrang ten opzichte van gemotoriseerd verkeer én er ontstaat een onlogische route voor fietsverkeer dat van het Grote Ven in de richting van de Omdraai/volkstuintjes rijdt. Geadviseerd wordt daarom niet over te gaan op het eerder laten oversteken van fietsverkeer op het Grote Ven.



Variant 4: Verbinding fietsstrook en vrijliggend fietspad (afbeelding 3)

Door een verbinding te maken tussen de fietsstroken op de Grote Ven en het vrijliggend fietspad langs de Dijkgraaf de Ruiterlaan kan fietsverkeer op een eigen voorziening rijden en kan worden voorkomen dat met name grote voertuigen op een gedeelde ruimte met fietsverkeer rijden. De voorrangssituatie voor fietsverkeer dat van de Grote Ven komt en linksaf in de richting van de rotonde met de Harlingenlaan rijdt kan verwarring veroorzaken.

Omdat het fietspad is voorzien van blokmarkering in combinatie met haaiantandmarkering kan fietsverkeer dat links afslaait in de veronderstelling zijn dat ze voorrang hebben ten opzichte van gemotoriseerd verkeer dat het Grote Ven indraait. Omdat haaiantanden alleen gelden voor bestuurders op de kruisende weg kunnen verschillende interpretaties optreden. Daarom wordt geadviseerd het verbindende fietspad tussen de fietsstroken en het vrijliggend fietspad op voldoende afstand ten opzichte van het kruispunt te leggen. Jurisprudentie wijst uit dat dit een afstand van circa 10 meter dient te zijn.

Bewoners van het nabijgelegen huizenblok hebben gedurende het ontwerpproces een verzoek ingediend om een alternatief te beschouwen waarbij het fietspad verder van het huizenblok komt te liggen. De afstand tussen het fietspad en de percelen is circa 11 meter, waar er voorheen circa 17 meter tussen fietsstrook en de percelen zat. Het verplaatsen van het fietspad om die 11 meter te verlengen houdt in dat ook de rijbaan verplaatst moet worden. Omdat geen sprake is van een verbeterde verkeerssituatie door het opschuiven van de rijbaan, dit mogelijk civieltechnische uitdagingen met zich meebrengt en mogelijk procedurele gevolgen kan hebben vanwege geluidnormen, is het verzoek van de bewoners niet opgenomen in het ontwerp.

Daarnaast wordt voorgesteld om het fietspad langs de Dijkgraaf de Ruiterlaan ten minste tot vijf meter gezien van kant van de rijbaan uit te buigen en rammelstroken aan te brengen om voldoende ruimte te faciliteren voor grote voertuigen en autoverkeer om zo veel als mogelijk haaks ten opzichte van de



fietsoversteek te laten uitkomen. Verder uitbuigen leidt tot een vermindering van zichtlijnen voor afslaand gemotoriseerd verkeer op het doorgaand fietsverkeer. Gelijk aan de bestaande situatie dient het uitgevoerd te worden met een steunpunt.

