

Reactienota rotonde Havendijk – Fabriekslaantje

In dit document geven we antwoord op de gestelde vragen tijdens de informatieavond op 27 mei 2025 over de rotonde Havendijk – Fabriekslaantje in Tiel. Nogmaals hartelijk dank voor uw inbreng. Deze informatie is erg waardevol. We hebben het al meegenomen in het nieuwe, aangepaste ontwerp en zullen het ook meenemen in het verdere proces.

Het aangepaste, nieuwe ontwerp is terug te vinden op de projectwebsite: www.tiel.nl/rotonde-havendijk

1. Wat is de meerwaarde van het verleggen van de voetgangersoversteekplaatsen?

Door de voetgangersoversteekplaatsen verder van de rotonde af te leggen, ontstaat een tussenruimte tussen de oversteekplaats en fietsstrook. Hierdoor wordt de rijtaak van bestuurders minder complex. In de huidige situatie moeten zij de gehele situatie in één keer overzien, terwijl met een tussenruimte zij in twee fasen kunnen op- en afrijden. Dit verkleint de kans op verkeersonveilige situaties, zeker op het moment dat er een wachtrij ontstaat op de Grotebrugse Grintweg. Bestuurders kunnen hierdoor meer druk ervaren en zijn eerder geneigd meer risico te nemen bij het op- en afrijden. Uit eerder onderzoek blijkt dat met de tussenruimte ook de doorstroming verbetert, aangezien bestuurders niet op één, maar verdeeld over twee locaties aan verschillende verkeersdeelnemers voorrang moeten verlenen.



Verleggen van de voetgangersoversteek aan de noordzijde

2. Zijn verkeerslichten bij de voetgangersoversteek of een kruispunt met verkeerslichten veiliger?

Een rotonde is verkeersveiliger dan een kruispunt met verkeerslichten, omdat een rotonde minder conflictpunten heeft en de rijnsnelheid van alle verkeersstromen lager ligt¹. Hogere rijnsnelheden op kruispunten zorgen in de regel voor ernstigere ongevallen. Bovendien is het een maatregel die niet op korte termijn te realiseren is.

Enkel verkeerslichten bij de voetgangersoversteekplaats plaatsen is onwenselijk, omdat deze situatie onvoldoende herkenbaar is voor bestuurders. Zij verwachten na een rotonde door te kunnen rijden. Voor

¹ SWOV (2014). *Enkele aspecten van kruispuntveiligheid*.

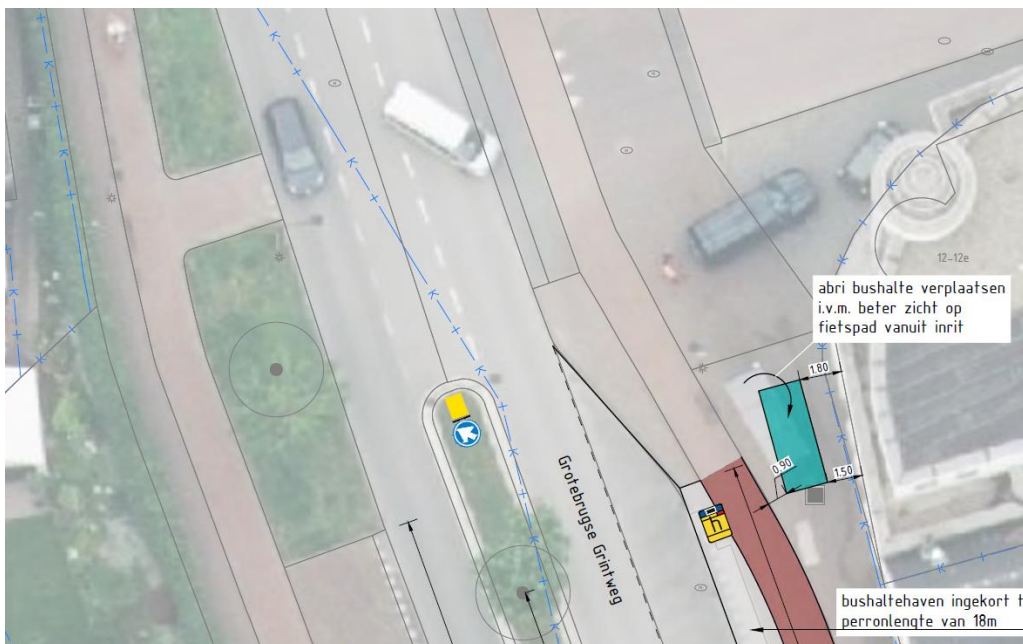
bestuurders naar de rotonde toekomend kan met het groene licht de suggestie wekken dat zij ook voorrang hebben bij de rotonde. Dit is niet het geval. De kans op onveilige situaties neemt hierdoor toe. Ook houdt een verkeerslicht vanwege de veiligheid rekening met een marge voor de tijd dat het licht groen is voor voetgangers. Hierdoor kan een verkeerslicht voor gemotoriseerd verkeer langer op rood staan dan dat de voetganger nodig heeft om over te steken. Dit zorgt voor een minder goede verkeersdoorstroming ten opzichte van een situatie zonder verkeerslichten.

3. Kunnen jullie zorgen dat mensen zich aan de verkeersregels houden, bijvoorbeeld door middel van handhaving?

De praktijk leert dat de meeste verkeersdeelnemers zich aan de regels houden. We proberen het gewenste gedrag zo veel mogelijk af te dwingen met een goede (weg)inrichting. In aanvulling hierop wordt handhaving ingezet om op de verkeersregels te handhaven. Handhaving is voornamelijk een aangelegenheid van de politie. Zij beslissen uiteindelijk op welke locaties ze gaan handhaven.

4. Kan het bushaltekokje worden verplaatst op de hoek van de Binnenhoek – Grotebrugse Grintweg vanwege het beperkte zicht voor gemotoriseerd verkeer vanuit de zijstraat?

Gemotoriseerd verkeer komend vanuit de zijstraat heeft in de huidige situatie voldoende zicht op rijbaan, maar beperkt zicht op het fietspad, vanwege de reclameposter in het bushaltekokje. In het nieuwe, aangepaste ontwerp draaien we het kokje, meer parallel aan de bebouwing. Hierdoor kunnen voetgangers nog steeds achter het kokje langslopen, maar wordt het zicht op het fietspad voor bestuurders vanuit de zijweg verbeterd.



Verplaatsen van bushaltekokje voor beter zicht

5. Is het mogelijk een voetgangersoversteek aan de zuidzijde van de rotonde te maken?

Er is te weinig ruimte beschikbaar om een goed ingerichte voetgangersoversteekplaats aan de zuidzijde van de rotonde te maken. Bovendien loopt het talud aan de zijde van de parkeerplaats snel steil naar beneden.

6. Kunnen de voorgestelde schuine scheidingsbanden op de rotonde tussen de fietsstrook en de rijbaan achterwege worden gelaten?

In eerste instantie zijn schuine scheidingsbanden in het ontwerp opgenomen, om te stimuleren dat fietsers en gemotoriseerd verkeer op hun eigen deel van de weg blijven. Echter kunnen deze banden ook voor onveilige

situaties zorgen voor fietsers die uit balans kunnen raken. Daarom zijn in het nieuwe aangepaste ontwerp deze schuine scheidingsbanden niet meer opgenomen.

7. Is het nodig dat vrachtauto's van de supermarkten aan de Binnenhoek keren op de rotonde?

Voor deze vrachtauto's komend vanuit het noorden is er een keermogelijkheid net ten zuiden van het voorrangspein op de Binnenhoek aanwezig. Deze keermogelijkheid is vrij krap, waardoor sommige chauffeurs ervoor kiezen door te rijden en te keren bij de rotonde. De keermogelijkheid aanpassen zodat deze wel goed te berijden is of een nieuwe keermogelijkheid maken, is ruimtelijk niet inpasbaar binnen de bestaande (weg- en bebouwings)grenzen.

8. Is de Santwyckse Poort en/of het Fabriekslaantje (tot het parkeerterrein) in te stellen als straat met éénrichtingsverkeer?

De hoeveelheid verkeer op de rotonde van en naar de Santwyckse Poort en het Fabriekslaantje is beperkt. Het meeste verkeer rijdt via de Havendijk naar de Grotebrugse Grintweg en visa versa. Het instellen van éénrichtingsverkeer lost naar verwachting niet de wachtrijen op die ontstaan op drukke momenten bij de voetgangersoversteekplaats aan de noordzijde.

9. Is het mogelijk het snelheidsregime op de rotonde en aansluitende Havendijk en Binnenhoek te verlagen naar 30 km/u?

De rotonde, Havendijk en Binnenhoek maken onderdeel uit van de hoofdstructuur voor het gemotoriseerd verkeer door Tiel. Deze structuur is er, zodat het gebied inclusief de binnenstad bereikbaar blijft. Een verlaging van de maximumsnelheid kan leiden tot sluipverkeer. Doorgaand verkeer gaat eerder door kleinere/smaller woonstraten rijden, aangezien de hoofdstructuur minder aantrekkelijk is. Dit kan op zijn beurt weer zorgen voor knelpunten qua verkeersveiligheid en leefbaarheid. Een snelheidsverlaging naar 30 km/u is daarom op deze locatie niet gewenst.

10. Kan de verkeerssituatie op de hoek bij het kruispunt Havendijk – Echtelsedijk worden verbeterd?

Deze vraag valt buiten de scope van het project. We hebben de aannemer verzocht de bouwhekken verder van het fietspad af te plaatsen, zodat verkeersonveilige situaties zo veel mogelijk worden voorkomen. Ook is de begroeiing op deze locatie gemaaid, wat zorgt voor beter zicht.

11. Is het mogelijk een nieuwe voetgangerstunnel of -brug te realiseren op/onder de Havendijk?

Dit valt buiten de scope van dit project, omdat het niet op korte termijn te realiseren is.

12. Vanaf de Havendijk naar de rotonde toe komt het gemotoriseerde verkeer soms met hoge rijsnelheden aanrijden. Is deze rijsnelheid te beperken?

In de huidige situatie loopt de Havendijk in lengterichting naar de rotonde toe naar beneden. Ook is er een flauwe taludopgang aanwezig. In het nieuwe, aangepaste ontwerp is de taludopgang vervangen door een verkeersdrempel conform de landelijke richtlijnen. Dit zal naar verwachting de mogelijk hoge rijsnelheden van het autoverkeer beperken.

13. Is er een aantrekkelijke looproute aan de zuidzijde van het parkeerterrein te realiseren, zodat een deel van de voetgangers van en naar de binnenstad deze route kan gebruiken?

Het aanleggen van een nieuwe voetgangerstrap in de zuidwesthoek van het parkeerterrein Poort van Santwyck vereist een grondig onderzoek naar de technische haalbaarheid en probleemoplossende mogelijkheden. Bovendien is het lastig om dit op korte termijn te onderzoeken en eventueel te realiseren met de huidige maatregelen. Dit idee zou eventueel meegenomen kunnen worden in de langetermijnsmaatregelen, waarbij gekeken wordt naar een bredere gebiedsaanpak in het centrum.

14. Wat is de prioriteit van de gemeente bij deze maatregelen: het verbeteren van de doorstroming of het vergroten van de verkeersveiligheid?

De gemeente Tiel streeft ernaar om de doorstroming zoveel mogelijk te verbeteren met maatregelen die op korte termijn realiseerbaar zijn. Tegelijkertijd willen we ook de verkeersveiligheid verbeteren, voor zover dat mogelijk is binnen dezelfde termijn en maatregelen.

15. Staan de aanpassingskosten van de rotonde in verhouding tot de gedeeltelijke oplossing van het probleem?

De gemeente Tiel is van mening dat de te maken kosten voor deze maatregelen in verhouding staan tot de beoogde resultaten op het gebied van doorstroming en verkeersveiligheid.

16. De pinautomaat bij de Oude Haven verplaatsen naar de overkant of naar Zinder betekent een reden minder voor automobilisten om die richting af te buigen van de rotonde?

De geldautomaat bij de Oude Haven is slechts één van de vele bestemmingen in het centrum waarvoor bezoekers parkeren bij de Oude Haven en de Poort van Santwyck. Het verplaatsen van de automaat naar een andere locatie zal naar verwachting enkele verkeersbewegingen naar de Oude Haven verminderen, maar lost het ervaren probleem van wachtrijen bij de oversteekplaatsen bij de rotonde niet op.

Het verplaatsen van de geldautomaat naar het parkeerterrein bij de Santwyckse Poort zou ertoe kunnen leiden dat sommige bezoekers daar parkeren om te pinnen en vervolgens naar het centrum lopen. Vanuit het oogpunt van bereikbaarheid en veiligheid is dit echter onwenselijk. De automaat zou dan verder van het centrum liggen, er is minder sociale controle, en bovendien is het onzeker of de eigenaar en beheerder van de automaat met een dergelijke verplaatsing akkoord zouden gaan.

17. De Fietzersbond vermeldt in haar reactiemail op de informatiebijeenkomst het volgende: Tijdens de bijeenkomst werd ook uit de reacties van andere aanwezigen duidelijk dat voor velen de verkeersveiligheid het belangrijkste aandachtspunt is, nog meer dan de doorstroming van het (auto-)verkeer. Hoewel hier volgens het rapport de meeste geregistreerde ongevallen van Tiel gebeuren is het zeer waarschijnlijk dat slechts het "topje van de ijsberg" wordt geregistreerd.

Wij vonden het daarom des te jammer dat het aspect verkeerveiligheid niet aanbod kwam in de presentatie hoewel de analyse daarvan wel onderdeel was van het onderzoeksrapport (met als conclusie dat de huidige rotonde die nog geen 10 jaar geleden is aangelegd niet aan de landelijke CROW richtlijnen voldoet en daarmee de kans op ongevallen verhoogt?

In 2024 heeft Megaborn onderzoek gedaan naar zowel de doorstroming als verkeersveiligheid van de betreffende rotonde. Op het gebied van verkeersveiligheid hebben zij de verkeerssituatie geschouwd en geanalyseerd en dit is ook gepresenteerd tijdens de informatieavond. Tijdens de schouw in het onderzoek werd onder andere waargenomen dat doordat de fietsstrook en de voetgangersoversteek tegen elkaar aan liggen, dit het op- en afrijden voor bestuurders complex maakt en de kans op onveiligheid toeneemt. Ook hebben zij maatregelen genoemd en gepresenteerd die de verkeersveiligheid verbeteren, zoals het realiseren van een opstelruimte tussen de fietsstrook en voetgangersoversteekplaats. Dit maakt de situatie voor bestuurders minder complex wat de kans op verkeersonveilige situaties verkleint.

Twee andere aspecten op het gebied van verkeersveiligheid zijn genoemd tijdens de avond en zijn vervolgens aan het ontwerp toegevoegd. Zo is in het ontwerp het bushaltehokje gedraaid zodat automobilisten vanuit de zijweg beter zicht hebben op fietsers op het fietspad. Op de Havendijk is een (nieuwe) verkeersdrempel voor de rotonde in het ontwerp opgenomen, om hoge rijsnelheden van het gemotoriseerde verkeer te beperken. Al met al proberen we er alles aan te doen om de verkeersveiligheid van deze rotonde te verbeteren.

18. Een inwoner wil graag dat het zeer korte piekmoment om 14:15u als de school uitgaat in alle overwegingen wordt meegenomen. Er steken veel kinderen met hun begeleiders over, terwijl chauffeurs haast hebben de parkeerplaats te verlaten (15 minuten Kiss & Ride) of haast hebben hun volgende afspraak te halen. Hierbij is de steile helling voor sommige chauffeurs ook een handicap.

De straten direct grenzend aan de basisschool vallen binnen een vergunninghouderszone, waardoor ouders die daar niet wonen er niet mogen parkeren. Voor het ophalen van hun kinderen maken zij daarom gebruik van het parkeerterrein bij de Santwyckse Poort. Bij de ingang hangt een onderbord met de aanduiding: 'Kiss & Ride toegestaan, max. 15 minuten'. Dit betekent dat ouders daar kort mogen parkeren zonder parkeerkosten. Rond 14:15 uur willen veel ouders het terrein verlaten, terwijl er tegelijkertijd veel (ouders met) kinderen oversteken bij de rotonde. Door de voetgangersoversteek iets verder van de rotonde te leggen en een tussenruimte voor wachtende auto's te creëren, wordt de rijtaak voor de bestuurder minder complex. Dit vergroot de verkeersveiligheid en verbetert tevens de doorstroming, doordat bestuurders niet gelijktijdig voorrang hoeven te verlenen aan drie verkeersstromen.

Wat betreft de steile helling: we erkennen dat dit, zoals ook blijkt uit het analyserapport van Megaborn (2024), een aandachtspunt is. Echter, het aanpassen hiervan lijkt ons geen maatregel die op korte termijn uitvoerbaar is.

19. Een inwoner stelt voor om een loopbrug of een voetgangerstunnel aan te leggen om het probleem structureel op te lossen.

Het realiseren van een dergelijke voorziening valt echter buiten de scope van dit maatregelenpakket, dat bedoeld is voor korte termijnmaatregelen.

20. Een inwoner geeft aan dat het grootste probleem de parkeersituatie is. Hij stelt voor om opnieuw parkeren mogelijk te maken op de Waalkade, omdat het winkelend publiek zich inmiddels heeft verplaatst en de rotonde daardoor aanzienlijk rustiger is geworden.

Het aanleggen van eventuele nieuwe parkeervakken op de Waalkade valt buiten de scope van dit project.

21. Een inwoner vraagt het volgende:

a. Breng de totale verkeersstromen en parkeergelegenheden rondom de stad duidelijk in kaart.

b. Haal de parkeerplaats Santwijksepoort weg; de stroom voetgangers is daar te groot. Maak op die plek liever een mooi, groen park.

c. Realiseer daar zeker geen extra parkeerdek, want dat zal de verkeers- en voetgangersstroom alleen maar verder vergroten.

a. De gemeente Tiel is momenteel met dit onderwerp bezig. Dit traject valt buiten de kaders van dit project en zou bovendien veel tijd in beslag nemen.

b. Ideeën zoals deze dienen onderzocht te worden binnen het traject dat onder punt a wordt genoemd.

c. Ditzelfde geldt voor punt b.

22. Een inwoner vraagt om extra geldautomaten te plaatsen aan de andere kant van de stad, zodat de druk op de Oude Haven afneemt. Volgens de inwoner ontstaat daar dagelijks chaos omdat veel mensen juist op die plek geld willen opnemen.

Het plaatsen van (extra) geldautomaten is geen keuze van de gemeente, maar een verantwoordelijkheid van Geldmaat. Indien Geldmaat constateert dat de dekking onvoldoende is, kunnen zij bij de gemeente Tiel een vergunning aanvragen voor plaatsing van een extra geldautomaat. Aan de andere kant van Tiel is wel een geldautomaat aanwezig; deze bevindt zich in de Albert Heijn aan het Molenstraatje. De Geldmaat bij de Oude Haven wordt inderdaad druk bezocht, maar hierover zijn bij ons geen andere klachten ontvangen.