VERKEERSADVIES PARKZICHT

VERKEERSKUNDIG ADVIES VEILIGE INRICHTING SCHOOLOMGEVING EN SCHOOLROUTES PARKZICHT

Gemeente Geertruidenberg



Megaborn
techniek met beleid

VERKEERSADVIES PARKZICHT

VERKEERSKUNDIG ADVIES VEILIGE INRICHTING SCHOOLOMGEVING EN SCHOOLROUTES PARKZICHT

status	Definitief	opdrachtgever	Gemeente Geertruidenberg
kenmerk	GGt2206-R01 d1.0	contactpersoon	Hans Oostelbos
datum	8 februari 2023	opdrachtnemer	Megaborn Traffic Development BV
		opgesteld door	Thomas Jonkers
		gecontroleerd door	Henk van de Langemheen
		vrijgegeven door	Jasper Pat

INHOUDSOPGAVE

1 Inleiding 1
1.1 Aanleiding 1
1.2 Doelstelling 1
1.3 Leeswijzer 1

2 Advisering weginrichting 2
2.1 Aanpassen snelheidsregime 2
2.2 Advisering weginrichting – ideale inrichting 2
2.3 Advisering weginrichting – minimale inrichting 3
2.4 Conclusie 3

3 Advisering verkeerskundige vraagstukken 4
3.1 Inleiding 4
3.2 Verkeerskundige vraagstukken 5
3.2.1 Wilhelminalaan 5
3.2.2 Sint-Jozeflaan/Brejaartstraat 7
3.2.3 Beatrixlaan 8
3.2.4 Parklaan/Brejaartstraat 9
3.2.5 Kasteellaan/Boterpolderlaan 9
3.2.6 Overige aandachtspunten 10
3.3 Prioritering 11

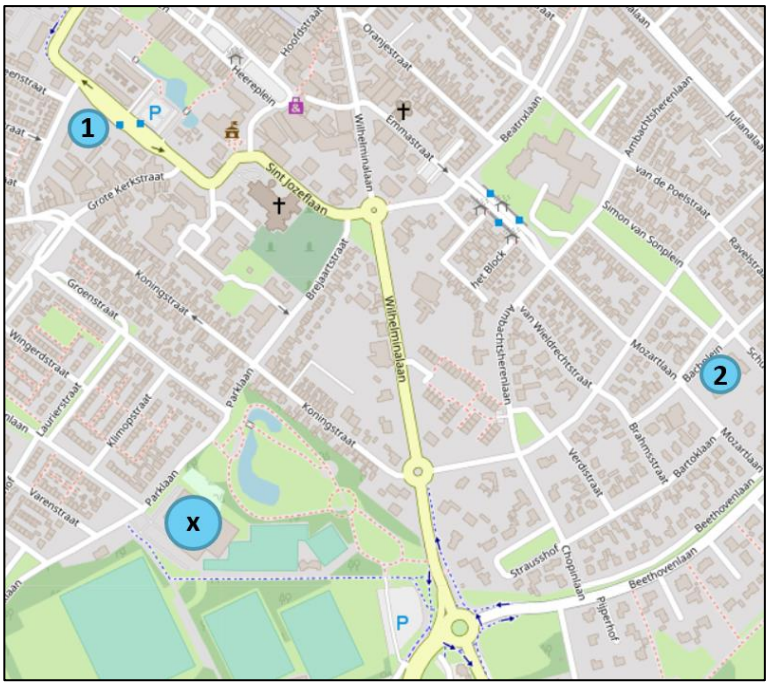
4 Conclusie 14

Bijlage 1: verkeerskundige analyse
4.1 Functie – wegcategorisering 15
4.2 Vorm – weginrichting 16
4.3 Gebruik 17
4.4 Ongevallen en gereden snelheid 19
4.5 Conclusie 19

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

Parkzicht is een locatie waar een nieuw integraal kindcentrum (IKC) wordt gebouwd. Basisschool De Wilsdonck en basisschool De Vonder gaan fuseren en zich vestigen op deze plek (locatie 'x' in figuur 1.1). Als gevolg van de nieuwe schoollocatie zullen de schoolroutes wijzigen, waardoor op de nieuwe schoolroutes potentieel verkeersonveilige locaties ontstaan voor de leerlingen die te voet of op de fiets naar het IKC Parkzicht gaan.



Figuur 1.1: basisscholen De Wilsdonck (1) en De Vonder (2) ten opzichte van de nieuwe locatie Parkzicht (x)

1.2 Doelstelling

De doelstelling van de gemeente Geertruidenberg is het veilig inrichten van de schoolomgeving Parkzicht en het creëren van veilige routes naar de school toe.
Dit rapport geeft advies over een verkeersveilige schoolomgeving en stelt maatregelen voor om de verkeersveiligheid op schoolroutes te verbeteren.

1.3 Leeswijzer

De opbouw van het rapport is als volgt:

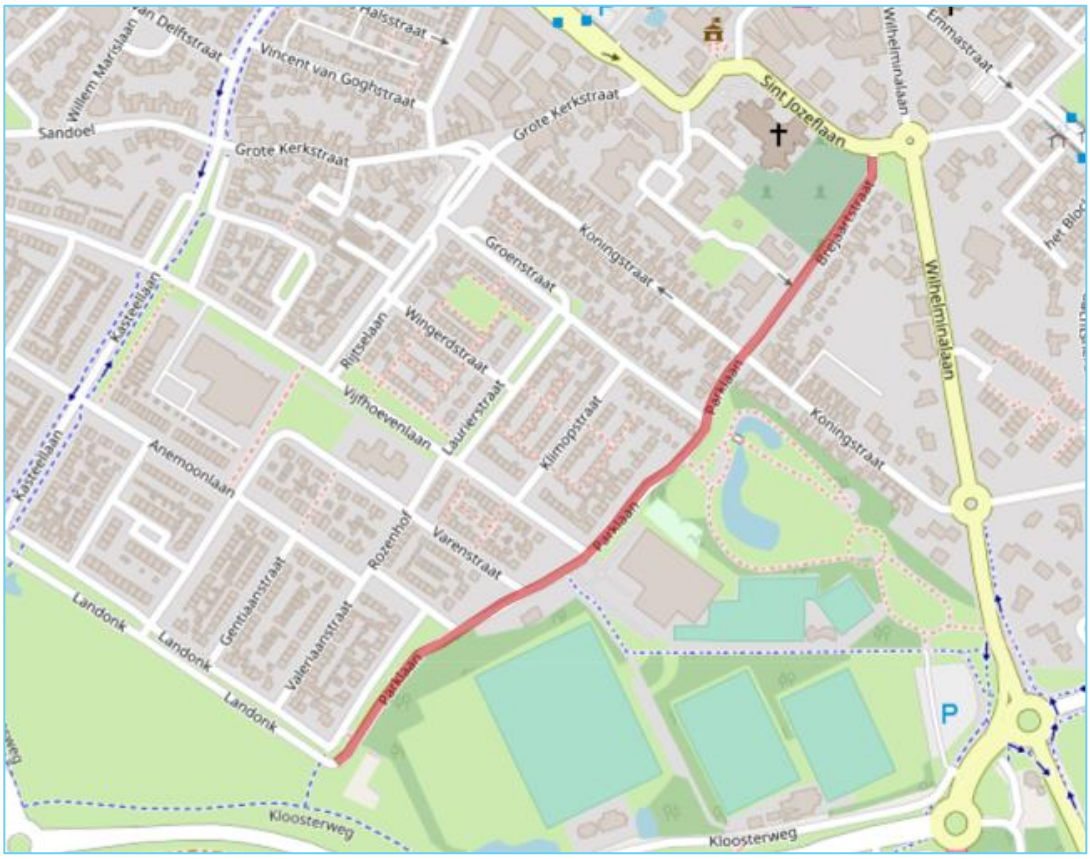
- Advisering weginrichting (hoofdstuk 2);
- Advisering verkeerskundige vraagstukken (hoofdstuk 3);
- Conclusie (hoofdstuk 4).

2 ADVISERING WEGINRICHTING

Dit hoofdstuk gaat in op de geadviseerde omvorming van de Parklaan/Brejaartstraat naar een erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 30 km/uur.

2.1 Aanpassen snelheidsregime

Aanbevolen wordt het wegvak, aangegeven in figuur 2.1, af te waarderen van GOW-50 naar ETW-30. De onderbouwing voor het afwaarderen van het wegvak, is te vinden in bijlage 1. Het wegvak Landonk, dat aansluit op de Parklaan, blijft 50 km/uur. De reden hiervoor is dat hier nauwelijks erfaansluitingen en kruisingen aanwezig zijn. Het zou onnatuurlijk overkomen om op dit gedeelte ook een snelheidsregime van 30 km/uur toe te passen.



Figuur 2.1: locatie aanpassen snelheidsregime (bron: openstreetmap)

2.2 Advisering weginrichting – ideale inrichting

Een herkenbare erftoegangsweg, waarbij de gewenste snelheid wordt afgedwongen, vraagt een volledige herinrichting van de rijbaan. Ons voorstel is om de rijbaanbreedte aan te passen van circa 7,50 naar 5,80 meter. Dit is het ideale profiel[1] voor een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom, waarbij voldoende ruimte is voor gemotoriseerd- en fietsverkeer. Bij een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom horen gelijkwaardige kruispunten. Om de snelheid te remmen en de kruispunten te accentueren wordt geadviseerd om dit te combineren met kruispuntplateaus. Aanvullend wordt geadviseerd om extra snelheidsremmende maatregelen (bij voorkeur 30 km/uur-drempels) aan te brengen om de gewenste gereden snelheid af te dwingen. Aanbevolen wordt om deze op strategische locaties op het wegvak aan te brengen.

[1] Bron: ASVV2021 – paragraaf 11.2 Wegvakvoorzieningen op erftoegangswegen

In het ontwerpproces zal nader gekeken moeten worden hoe de inrichting van de openbare ruimte ingevuld kan worden, doordat er extra ruimte beschikbaar komt door het aanpassen van de rijbaanbreedte.

Over het algemeen worden op erftoegangswegen geen voetgangersoversteekplaatsen (VOP's) toegepast, omdat er voldoende gaten in de verkeersstroom zijn om over te steken (lage verkeersintensiteiten). Binnen de schoolzone kan hier een uitzondering voor worden gemaakt. De rijbaan bestaat uit elementenverharding. Als optie wordt meegegeven om rabatstroken toe te passen, waardoor de rijbaan visueel wordt versmald (snelheidsremmend effect).

2.3 Advisering weginrichting – minimale inrichting

Het volledig herinrichten van de Parklaan/Brejaartstraat kost tijd en geld. Mogelijk ontbreekt het aan voldoende middelen op korte termijn. Daarom wordt geadviseerd om voor de korte(re) termijn het wegvak af te waarderen naar een erftoegangsweg met een minimale inrichting. Hierbij wordt gekozen om niet het gehele wegvak te herinrichten, maar om de kruispunten gelijkwaardig te maken, inclusief het toepassen van kruispuntplateaus. Ook wordt aanbevolen om aanvullende snelheidsremmende maatregelen (bij voorkeur 30 km/uur-drempels) toe te passen om de circa 75-100 meter.

2.4 Conclusie

Bij het afwaarderen van het wegvak Parklaan/Brejaartstraat zal de vormgeving van de weg hierop aangepast moeten worden. Aanbevolen wordt om te kiezen voor de ideale inrichting door de weg volledig te herinrichten. Mocht dit financieel niet haalbaar zijn op korte termijn, dan, wordt aanbevolen om te kiezen voor een minimale inrichting waarbij minstens de kruispunten gelijkwaardig worden gemaakt en passende snelheidsremmende maatregelen worden getroffen.

3 ADVISERING VERKEERSKUNDIGE VRAAGSTUKKEN

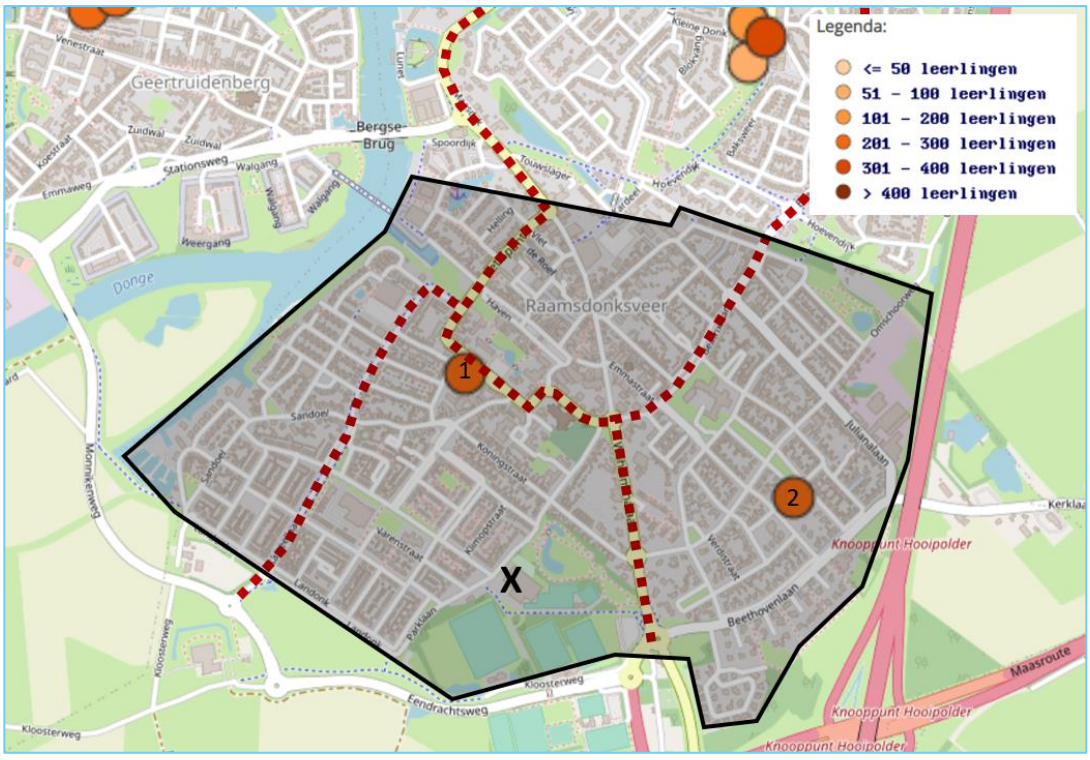
In dit hoofdstuk worden de verkeerskundige vraagstukken behandeld die gaan spelen als de schoollocatie Parkzicht is gerealiseerd. Hiervoor worden ook oplossingsrichtingen beschreven. Afsluitend wordt een prioritering gegeven van de verschillende vraagstukken.

3.1 Inleiding

In figuur 3.1 zijn de huidige schoollocaties van De Wilsdonck (1) en De Vonder (2) weergegeven; en nieuwe locatie Parkzicht (zie kruisje). Op basis van de huidige ligging van de basisscholen, is de scope van het onderzoek bepaald (zie omkadering in figuur 3.1). De inschatting is dat dit grofweg ook het totale verzorgingsgebied van beide basisscholen is.

Kijkend naar de ligging van de huidige basisscholen is de geografische inschatting dat de Wilhelminalaan een natuurlijke scheidingslijn vormt binnen het verzorgingsgebied van de basisscholen. Zo heeft basisschool De Wilsdonck een verzorgingsgebied dat zich meer richt op het gebied ten westen van de Wilhelminalaan en basisschool De Vonder een verzorgingsgebied dat zich meer richt op het gebied ten oosten van de Wilhelminalaan.

Doordat beide scholen fuseren tot één school, zullen leerlingen vanuit twee verzorgingsgebieden naar één locatie moeten komen. Dit heeft als gevolg dat er nieuwe potentiële verkeersknelpunten kunnen ontstaan. Megaborn heeft samen met de gemeente, ouders en één van de directeuren van de basisscholen een ochtend gefietst om de huidige ervaren en (eventueel) toekomstige verkeersknelpunten te bespreken. In de volgende paragrafen worden de (potentiële) knelpunten nader toegelicht en voorzien van een oplossingsrichting

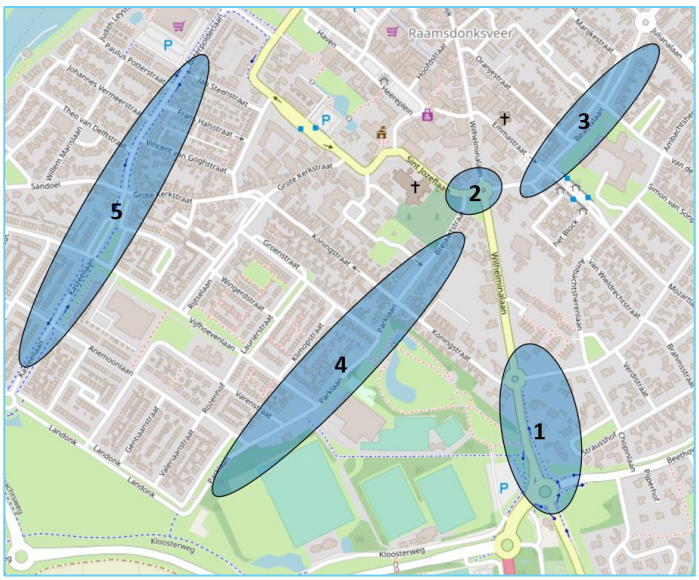


Figuur 3.1: scope van het onderzoek (bron: edugis.nl)

3.2 Verkeerskundige vraagstukken

De verkeerskundige vraagstukken zijn in vijf gebieden opgedeeld, zie figuur 3.2. Hieronder wordt puntsgewijs (willekeurige volgorde) aangegeven welke vraagstukken spelen per gebied:

1. Wilhelminalaan;
2. Sint-Jozeflaan/Brejaartstraat;
3. Beatrixlaan;
4. Parklaan/Brejaartstraat;
5. Kasteellaan/Boterpolderlaan.



Figuur 3.2: potentiële knelpuntlocaties (bron: Openstreetmap)

3.2.1 Wilhelminalaan

Door het fuseren van de basisscholen tot één bassischool, zullen leerlingen vanuit de buurt ter hoogte van basisschool De Vonder de Wilhelminalaan moeten oversteken. Ondanks het feit dat in de toekomst de verkeersintensiteiten op de Wilhelminalaan gaan afnemen, blijft het een relatief brede GOW-50 weg die een fysieke barrière vormt voor overstekende leerlingen.

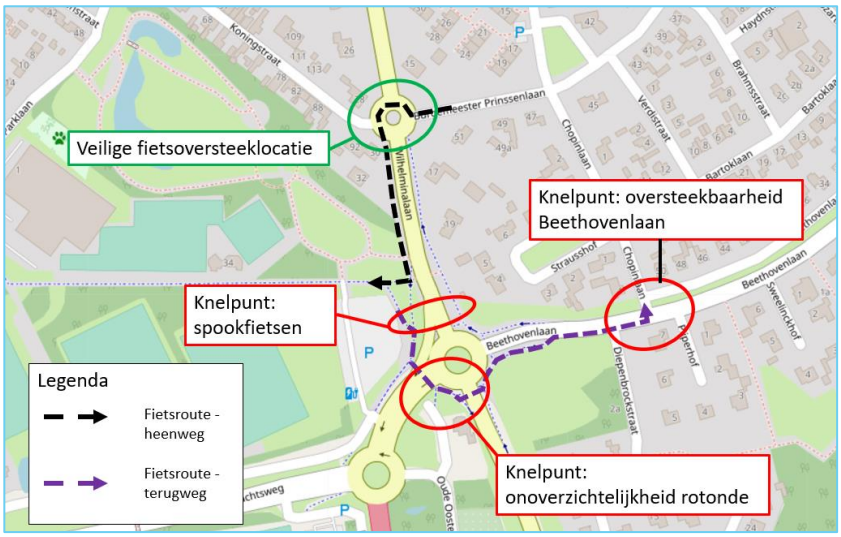
Beschrijving knelpunten – fietsverkeer

Figuur 3.3 geeft de potentiële knelpunten voor fietsverkeer weer op de Wilhelminalaan. Uit inventarisatie blijkt dat de rotonde Wilhelminalaan/Beethovenlaan voor fiets- en gemotoriseerd onoverzichtelijk is en de Beethovenlaan slecht oversteekbaar is voor fietsverkeer.

Fietsverkeer dat terugfietst vanaf school, komt een aantal potentiële knelpunten tegen (zie paarse lijn in figuur 3.3). Qua fietsrichtingen is de route (terugweg) via rotonde Wilhelminalaan/Beethovenlaan naar de Beethovenlaan de meest logische route voor fietsverkeer richting de woonwijk. Deze route kent echter een aantal knelpunten, zoals weergegeven in figuur 3.3 Zo wordt de rotonde Wilhelminalaan/Beethovenlaan als onoverzichtelijk en chaotisch ervaren; en is de oversteekbaarheid van de Beethovenlaan niet optimaal.

Fietsverkeer dat de knelpunten ‘onoverzichtelijkheid rotonde’ en ‘oversteekbaarheid Beethovenlaan’ (zie figuur 3.3) wil mijden, zal geneigd zijn om te ‘spookfietsen’. Hierbij rijdt

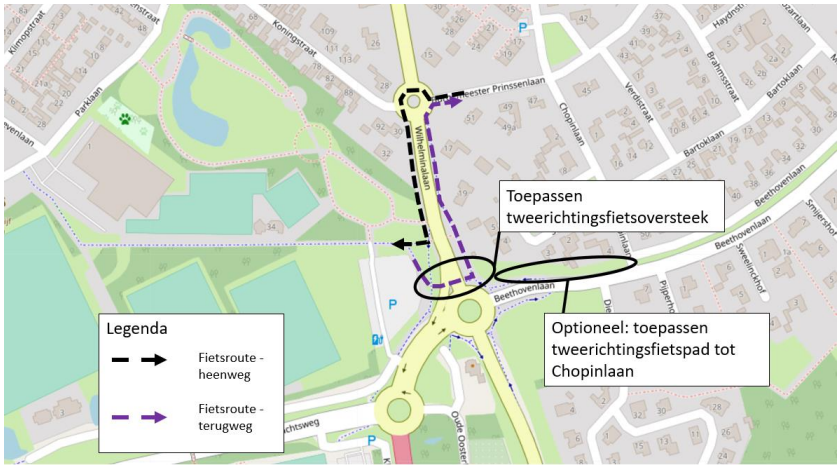
fietsverkeer (gedeeltelijk) tegen de richting in om gebruik te maken van de veilige fietsoversteeklocatie bij de rotonde Wilhelminalaan/Burgemeester Prinssenlaan. Dit kan verkeersonveilige situaties opleveren, omdat overig verkeer deze fietsbeweging tegen de richting in niet verwacht.



Figuur 3.3: potentiële knelpunten Wilhelminalaan – fietsverkeer (bron: Openstreetmap)

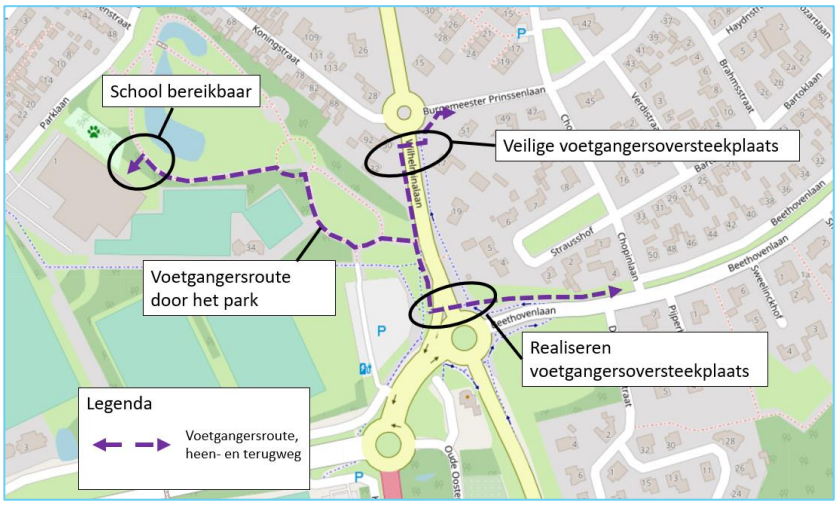
Oplossingsrichting - fietsverkeer

Een oplossing om spookrijdende fietsers te voorkomen is een tweerichtingsfietsoversteek ter hoogte van de rotonde Wilhelminalaan/Beethovenlaan (zie figuur 3.4). Hierdoor ontstaat een veilige en aantrekkelijke fietsroute voor fietsverkeer dat terug van school fietst. Fietsverkeer hoeft hierdoor niet meer de rotonde Wilhelminalaan/Beethovenlaan rond te fietsen (wat waarschijnlijk toch niet gebeurt) en de Beethovenlaan over te steken richting de Chopinlaan. Qua fietscomfort wordt als optie meegegeven om vanaf de fietsoversteek een tweerichtingsfietspad door te trekken tot de Chopinlaan. Dit kan mogelijk gecombineerd worden met het herinrichtingsplan van de Beethovenlaan. Op deze manier ontstaan er twee verkeersveilige fietsroutes van- en naar de woonwijk.



Figuur 3.4: oplossingsrichting Wilhelminalaan – fietsverkeer (bron: Openstreetmap)

Veilige voetgangersroute
In de huidige situatie kunnen voetgangers veilig oversteken ter hoogte van de rotonde Wilhelminalaan/Burgemeester Prinssenlaan. De zuidelijke looproute, via de rotonde Wilhelminalaan/Beethovenlaan, kan veilig gemaakt worden door een voetgangersoversteekplaats te realiseren ten noorden van de rotonde, zie figuur 3.5.



Figuur 3.5: oplossingsrichting Wilhelminalaan – voetgangersroute (bron: Openstreetmap)

De noordelijke en zuidelijke voetgangersroutes sluiten in figuur 3.5 aan op het voetpad dat door het Koningspark loopt. Op die manier kunnen voetgangers veilig en rustig de school bereiken. Om dit te bewerkstelligen moet de school wel vanaf het park bereikbaar zijn voor voetgangers.

Bypass rotonde Wilhelminalaan/Beethovenlaan
In de huidige situatie wordt de rotonde Wilhelminalaan/Beethovenlaan als onoverzichtelijk ervaren door zowel fiets- als gemotoriseerd verkeer. De inschatting is dat dit voornamelijk komt door de aanwezigheid van de bypass voor verkeer vanaf de Wilhelminalaan richting de Eendrachtsweg. Doordat in de toekomst op deze beweging de verkeersintensiteit met circa 2.000 tot 3.000 motorvoertuigen per etmaal gaat afnemen (naar 6.900 mvt/etm), is de inschatting dat deze bypass overbodig gaat zijn in de toekomst. Het opheffen van de bypass zal een bijdrage leveren in het verbeteren van de overzichtelijkheid van de rotonde. Mocht de bypass opgeheven worden, is het vanuit praktisch oogpunt (hinder en kosten) mogelijk om de meerdere oplossingsrichtingen rondom de rotonde Wilhelminalaan / Beethovenlaan gelijktijdig uit te voeren. Hierdoor hoeft de rotonde / wegen bij de rotonde, slechts eenmalig afgesloten te worden. Het combineren van oplossingsrichtingen bij de rotonde (ondanks mogelijke verschillen in prioritering) kan dan als één project worden beschouwd.

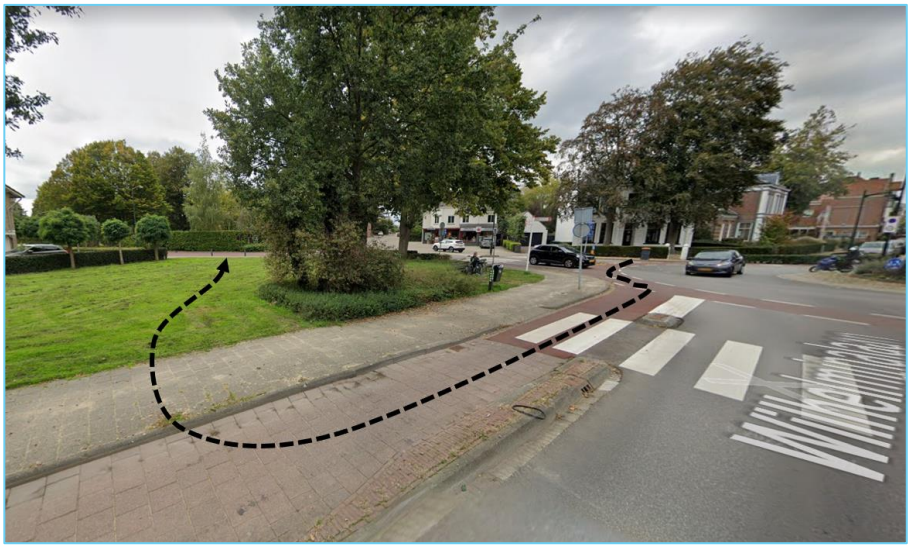
3.2.2 Sint-Jozeflaan/Brejaartstraat

Ter hoogte van de rotonde Wilhelminalaan/Sint-Jozeflaan zijn fietsstroken op de diverse rijbanen aanwezig. Door de komst van IKC Parkzicht moet het fietsverkeer dat vanuit het noordoosten van Raamsdonksveer naar school gaat, op deze locatie oversteken. Fietsverkeer zal de Sint-Jozeflaan schuin oversteken richting de Brejaartstraat. Door de bocht op de Sint-Jozeflaan heeft het overstekend fietsverkeer slecht zicht op tegemoetkomend verkeer. Dit kan resulteren in verkeersonveilige situaties.



Figuur 3.6: huidige situatie Sint-Jozeflaan/Brejaartstraat – oversteekbeweging fietsverkeer (bron: Google Maps)

Oplossingsrichting Sint-Jozeflaan/Brejaartstraat
Aanbevolen wordt om een (tweerichtings)fietsdoorsteek (zie figuur 3.7) te realiseren dat aansluit op de fietsstrook langs de Wilhelminalaan. Op die manier hoeft fietsverkeer dat naar school fietst geen verkeersonveilige oversteek te maken richting de Brejaartstraat. Daarnaast wordt aanbevolen om doormiddel van educatie op school, deze route onder de aandacht te brengen bij de scholieren en begeleiders.



Figuur 3.7: oplossingsrichting Sint-Jozeflaan/Brejaartstraat (bron: Google Maps).

3.2.3 Beatrixlaan

De Beatrixlaan wordt door ouders als druk en verkeersonveilig ervaren. Ook geven zij aan dat de oversteekbaarheid voor langzaam verkeer niet optimaal is. De verwachting is dat een deel van het probleem op langere termijn wordt opgelost, doordat de verkeersintensiteit naar verwachting met circa 3.000 motorvoertuigen/etmaal gaat afnemen, naar circa 6.500 motorvoertuigen per etmaal. Dit heeft positief effect op de verkeersveiligheid en mate van oversteekbaarheid.



Figuur 3.8: huidige situatie Beatrixlaan (bron: Google Maps)

Oplossingsrichting Beatrixlaan
Het verbeteren van de verkeersveiligheid op de Beatrixlaan heeft geen directe relatie met de komst van het kindcentrum. Daarom worden mogelijke oplossingsrichtingen voor deze straat in dit onderzoek buiten beschouwing gelaten.

3.2.4 Parklaan/Brejaartstraat

Ouders willen een veilige schoolomgeving. Als knelpunt hebben zij benoemd dat op het kruispunt Koningstraat/Parklaan beperkt zicht is voor verkeer dat uit de Koningstraat komt. Een andere klacht is dat automobilisten ter hoogte van Parklaan 48 vaak de bocht afsnijden.

Oplossingsrichting Parklaan/Brejaartstraat
De omvorming van de weg naar een erftoegangsweg met een geldende maximumsnelheid van 30 km/uur inclusief bijbehorende snelheidsremmende maatregelen, maakt de Parklaan en de Brejaartstraat veiliger. Door de kruispuntplateaus en de gelijkwaardigheid van de kruispunten neemt de snelheid af. Dit lost ook het zichtprobleem op.

Daarnaast is het wenselijk om een schoolzone toe te passen, met passende markeringen/bebordingen, mogelijke oversteekvoorzieningen en aanvullende snelheidsremmende maatregelen. Dit heeft een attentieverhogende functie, waardoor gemotoriseerd verkeer alerter is op langzaam verkeer.

Geparkeerde auto’s van ouders die de kinderen naar school brengen zijn niet wenselijk, omdat dit een chaotisch beeld geeft en daardoor een gevoel van verkeersonveiligheid. Geparkeerde auto’s kunnen ook het zicht ontnemen van overstekende leerlingen. Om deze reden stellen wij voor een parkeerverbod toe te passen ter hoogte van de schoolzone. Brengende en halende ouders kunnen gebruik maken van het parkeerterrein / kiss and ride zone bij de school.

3.2.5 Kasteellaan/Boterpolderlaan

Ouders vinden de mate van oversteekbaarheid van de Kasteellaan/Boterpolderlaan op diverse kruispunten niet optimaal. Ook geven ze aan dat de zichtbaarheid van de voetgangersoversteekplaatsen beter kan voor gemotoriseerd verkeer. Het kruispunt dat een relatie heeft met de komst van de school, is het kruispunt Kasteellaan/vijfhoevenlaan. Mogelijkerwijs zullen hier meer leerlingen gaan oversteken. Hierbij is de kanttekening te

maken dat fietsverkeer in de huidige situatie ook deze oversteek maakt, om richting De Wilsdonck te fietsen.

Oplossingsrichting Kasteellaan/Boterpolderlaan
De vraag is of het aanpassen van de weginrichting daadwerkelijk een grote bijdrage levert in het verbeteren van de oversteekbaarheid en/of verkeersveiligheid. In de huidige situatie zijn er namelijk al kanalisatiestrepen en voetgangersoversteekplaatsen aanwezig. Wij stellen dat de kruispunten voldoende verkeersveilig zijn ingericht, conform de gestelde richtlijnen.

Er kunnen nog optimalisaties verricht worden, door het verbreden van middeneilandjes en opstelruimte voor fietsverkeer. Ook kan overwogen worden om een voetgangersoversteekplaats te realiseren op het kruispunt Kasteellaan/Vijfhoevenlaan, omdat dit een looproute betreft richting de school. Tot slot kunnen er aanvullende maatregelen getroffen worden om de zichtbaarheid van de diverse voetgangersoversteekplaatsen voor gemotoriseerd verkeer te verbeteren, door bijvoorbeeld een voetgangersoversteekplaats te combineren met een (schijn)verkeersplateau.

3.2.6 Fietspad tussen Wilhelminalaan en Parklaan

Het solitaire fietspad tussen de Wilhelminalaan en Parklaan is in de huidige situatie grotendeels vormgegeven als pad bestaande uit elementenverharding. Door de elementenverharding heeft het pad niet de uitstraling van een tweerichtingsfietspad. Aanbevolen wordt om dit pad te optimaliseren tot een fietspad, uitgevoerd in rood asfalt en markering; inclusief een aanliggend trottoir. Op deze manier worden ouders gestimuleerd om meer gebruik te maken van het parkeerterrein van de sportvelden, om hun kinderen af te zetten. Er wordt namelijk een veilige looproute geboden voor de scholieren. Bovendien wordt hiermee de parkeerdruk ter hoogte van de schoolomgeving ontlast. Parkeren op het parkeerterrein van de sportvelden kan ook gestimuleerd worden doormiddel van voorlichting van de school aan ouders. Naast het verkeerskundig optimaliseren van het pad, wordt aanbevolen om ook het pad sociaal veiliger te maken. Dit kan gerealiseerd worden door bijvoorbeeld verlichting te verbeteren en/of begroeiing aan de zuidkant te snoeien. Zo krijgt het pad een open / sociaal veilig karakter.

3.2.7 Overige aandachtspunten

Naast de locaties die hiervoor beschreven zijn, zijn een aantal andere punten te benoemen die aandacht vereisen in relatie tot de komst van de school.

- Verbeteren bereikbaarheid parkeerterrein sportvelden:

Door de komst van de school is het aannemelijk dat het parkeerterrein van de sportvelden vaker gebruikt gaat worden door ouders die hun kinderen naar school brengen. In de huidige situatie is dit parkeerterrein vanuit één richting te bereiken. Doordat in de toekomst de op- en afrit met de A59 verdwijnt, zal de verkeersdrukte afnemen. Daardoor ontstaat de mogelijkheid om het parkeerterrein van twee kanten bereikbaar te maken. Zo wordt het parkeerterrein aantrekkelijker in gebruik.

- Inventarisatie optimalisaties rotondes Wilhelminalaan:

Naast de rotonde Wilhelminalaan/Beethovenlaan zijn er ook twee andere rotondes op de Wilhelminalaan, namelijk de rotonde Wilhelminalaan/Burgemeester Prinssenlaan én de rotonde Wilhelminalaan Beatrixlaan. Aanbevolen wordt om te inventariseren of deze rotondes

geoptimaliseerd kunnen worden qua inrichting. Zo kunnen bijvoorbeeld de binnen en buitenstralen van de rotondes worden geoptimaliseerd, waardoor de gewenste snelheid van gemotoriseerd verkeer beter wordt afgedwongen ten opzichte van de huidige situatie. Omdat dit geen directe relatie heeft met de komst van het kindcentrum, worden oplossingsrichtingen in dit onderzoek buiten beschouwing gelaten.

- Oversteekbaarheid Beethovenlaan;

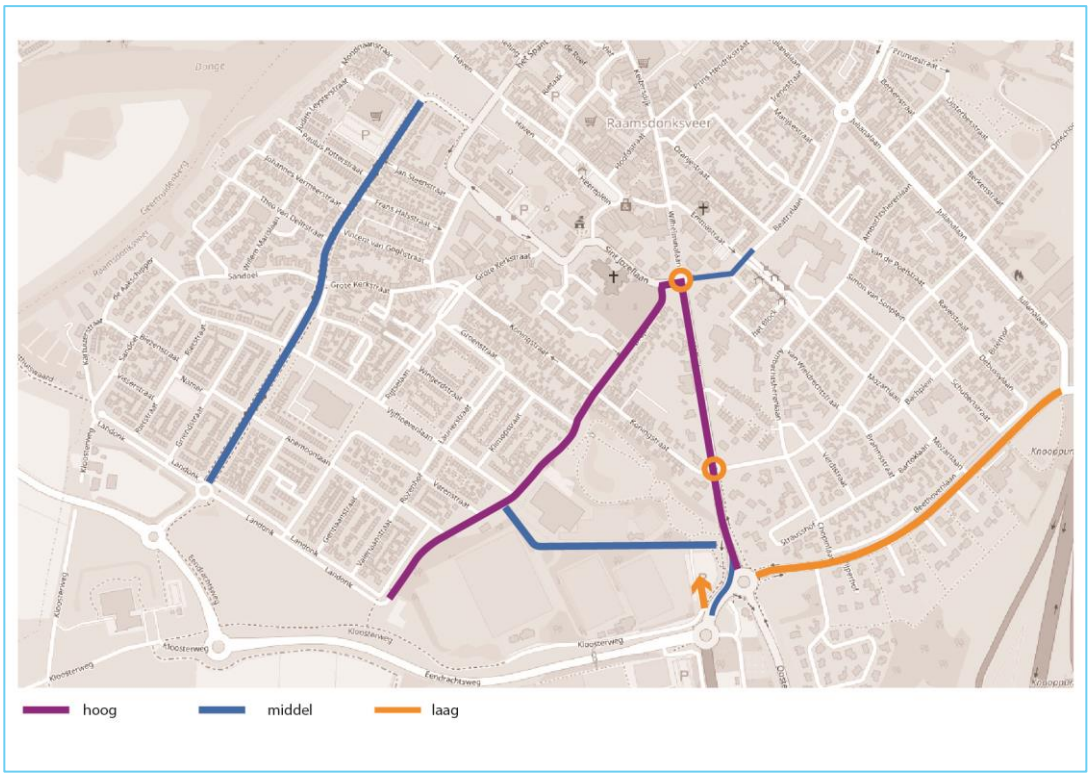
In de huidige situatie is de oversteekbaarheid voor fietsverkeer (dat komt vanaf de rotonde Wilhelminalaan/Beethovenlaan) en dat oversteekt naar de Chopinlaan, niet ideaal. Dit probleem wordt grotendeels opgelost, door een tweerichtingsfietsoversteek te faciliteren op de noordelijke tak van de rotonde Wilhelminalaan/Beethovenlaan en optioneel het realiseren van een tweerichtingsfietspad tussen de fietsoversteek en de Chopinlaan.

- Toegankelijkheid kruispunten Parklaan/Brejaartstraat

Uit inventarisatie is gebleken dat de huidige kruispunten Parklaan/Brejaartstraat verbeterd kunnen worden als het gaat om toegankelijkheid voor mensen met een beperking (bijvoorbeeld het goed aanbrengen van geleidelijnen). Aanbevolen wordt om dit mee te nemen in het ontwerpproces van de kruispunten.

3.3 Prioritering

Na het behandelen van potentiële knelpunten en de geboden oplossingen is nu de prioritering aan bod. Welke knelpunten hebben meer prioriteit om op te lossen en welke knelpunten minder prioriteit in relatie tot de realisatie van schoolomgeving Parkzicht? Als antwoord op deze vraag is voor de onderstaande prioritering gekozen. Zie figuur 3.9



Figuur 3.9 overzicht prioritering (ondergrond Openstreetmap)

De knelpunten met een hoge prioriteit hebben direct negatieve invloed op de verkeersveiligheid van scholieren. Knelpunten met een 'middel' prioriteit zijn verkeerskundige knelpunten, maar hebben een minder sterke relatie met de komst van schoolomgeving Parkzicht. Knelpunten met een 'lage prioritering' zijn niet direct gerelateerd aan de mate van verkeersveiligheid, maar meer het verbeteren van comfort en doorstroming. Aanbevolen wordt om de afweging te maken de knelpunten met een 'middel of lage' prioritering op te nemen / te benoemen in het mobiliteitsplan.

Prioriteit 'hoog' (in willekeurige volgorde)

- Toepassen maatregelen schoolomgeving Parkzicht:
  - De Parklaan/Brejaartstraat inrichten als een erftoegangsweg (zie maatregelen hoofdstuk 2);
  - Het toepassen van een schoolzone, middels markeringen, bebording, een oversteekvoorziening en aanvullende snelheidsremmende maatregelen;
  - Het toepassen van een tweezijdig parkeerverbod ter hoogte van de schoolzone;
  - Het opheffen van het trottoir op een gedeelte van de Parklaan, aan de zuidzijde van de rijbaan. Dit trottoir loopt nergens heen en is daardoor overbodig. Bovendien voorkomt het opheffen van het trottoir het ontstaan van een eventuele nieuwe looproute langs de in- en uitrit van het tankstation;
- Oversteekbaarheid Wilhelminalaan voor fietsverkeer en voetgangers:
  - Het toepassen van een voetgangersoversteekplaats en een tweerichtings fietsoversteekplaats ten noorden van de rotonde Wilhelminalaan/Beethovenlaan, met optioneel het realiseren van een tweerichtingsfietspad tussen de oversteeklocatie en de Chopinlaan;
  - Het faciliteren van een veilige looproute door het park, door de school aan de achterzijde voor voetgangers bereikbaar te maken.
- Oversteekbaarheid Sint-Jozeflaan/Brejaartstraat:
  - Het toepassen van een tweerichtingsfietsdoorsteek, tussen de Brejaartstraat en de Wilhelminalaan.

De maatregelen met een hoge prioriteit zijn uitgewerkt in een schetsontwerp. Zie document: *GGt2206-101 c1.0 Aanpassingen schoolomgeving Parklaan*

Prioriteit 'middel' (in willekeurige volgorde)

- Oversteekbaarheid Kasteellaan/Boterpolderlaan:
  - Het verbeteren/verduidelijken en uniformeren van de oversteeklocaties voor langzaam verkeer.
- Oversteekbaarheid Beatrixlaan:
  - De mate van oversteekbaarheid verbeteren ter hoogte van het kruispunt Beatrixstraat/Emmastraat.
- Overzichtelijker maken van de rotonde Wilhelminalaan/Beethovenlaan:
  - Het opheffen van de bypass.
- Het opknappen/herinrichten van het pad tussen Wilhelminalaan en Parklaan:
  - Het pad inrichten als een tweerichtingsfietspad, uitgevoerd in rood asfalt;
  - Het toepassen van een trottoir langs het fietspad, voor voetgangers van- en naar de parkeerplaats sportvelden.

Prioriteit ‘laag’ (in willekeurige volgorde)

- Verbeteren bereikbaarheid parkeerterrein sportvelden:
    - Het toegankelijk maken van het parkeerterrein voor gemotoriseerd uit twee richtingen, in combinatie van aanvullende optimalisaties.
- Inventarisatie optimalisaties rotondes Wilhelminalaan:
    - Uitvoeren van een inventariserend onderzoek of de huidige rotondes op de Wilhelminastraat qua ontwerp geoptimaliseerd kunnen worden.
- Oversteekbaarheid Beethovenlaan:
    - Inventariseren oversteekbaarheid Beethovenlaan/Chopinlaan. Overwegen om een fietsoversteekvoorziening te realiseren.

4 CONCLUSIE

Functie, gebruik en vormgeving Parklaan/Brejaartstraat
Uit verkeerskundige analyse is gebleken dat de functie van de Parklaan/Brejaartstraat in de huidige situatie onvoldoende aansluit op de toekomstige vorm en gebruik van de weg. Op basis van de verkeerintensiteiten (relatief laag) en de afwezigheid belangrijke routes (ov en/of fiets) wordt aanbevolen om het wegvak Parklaan/Brejaartstraat af te waarderen naar een erftoegangsweg (30 km/uur). Aanbevolen wordt om de weginrichting hierop aan te passen, waarbij de gewenste snelheid wordt afgedwongen.

Potentiële knelpunten door komst Parkzicht
Door de komst van de nieuwe school zullen naar verwachting nieuwe potentiële verkeersknelpunten ontstaan. Elk knelpunt heeft in meer of mindere mate betrekking op de komst van de school en invloed op de verkeersveiligheid van scholieren. In dit rapport is onderscheid gemaakt in knelpunten en oplossingsrichtingen met een hoge, middel en lage prioriteit. Dit is terug te lezen in paragraaf 3.3.

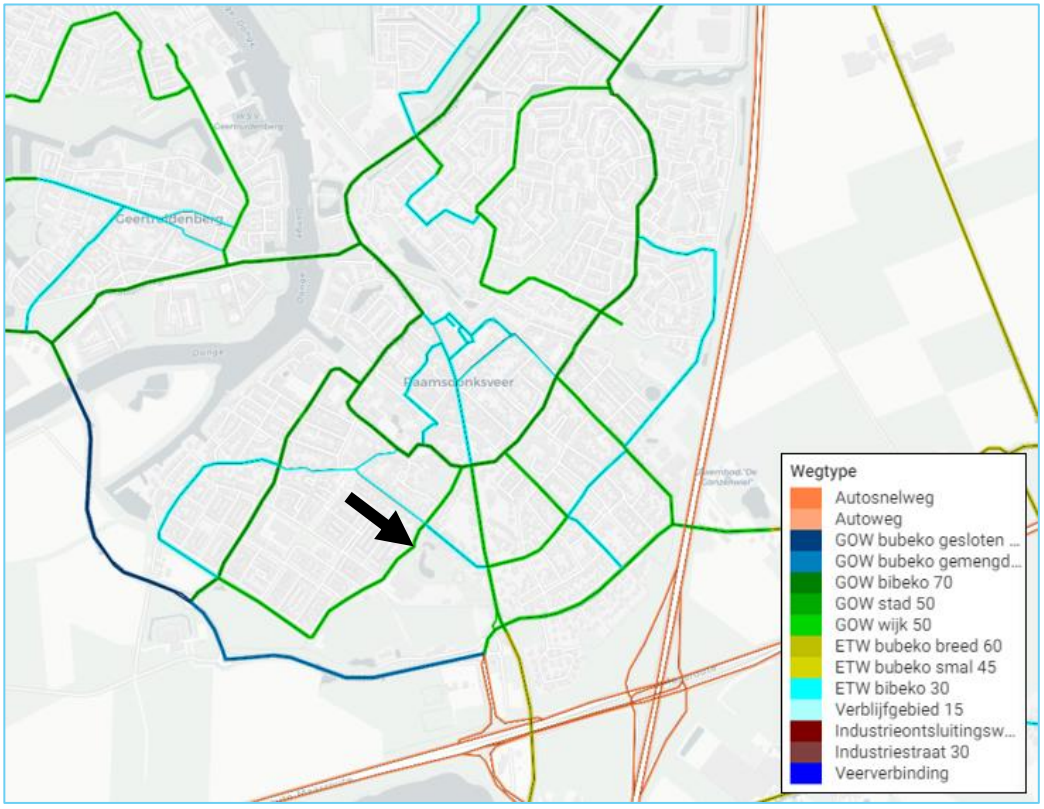
Aanbevolen wordt om de knelpunten met een hoge prioriteit op korte termijn (indien mogelijk) door te voeren. De knelpunten met een ‘middel of lage’ prioriteit kunnen ter overweging worden meegenomen in het mobiliteitsplan. De maatregelen met een hoge prioriteit zijn in schetsontwerp uitgevoerd, zie het document: *GGt2206-101 c1.0 Aanpassingen schoolomgeving Parklaan.*

BIJLAGE 1: VERKEERSKUNDIGE ANALYSE

Volgens de principes van Duurzaam Veilig[2] moeten functie, vorm en gebruik van een weg in balans zijn. In deze bijlage worden de Parklaan en de Brejaartstraat getoetst of de huidige vormgeving nog past bij de toekomstige functie en het toekomstige gebruik van deze wegen. Er wordt specifiek naar deze wegen gekeken, omdat deze wegen vallen binnen de schoolomgeving van de toekomstige schoollocatie Parkzicht.

4.1 Functie – wegcategorisering

In figuur 1 wordt de wegcategorisering van Raamsdonksveer weergegeven. Hieruit wordt duidelijk welke functies de wegen binnen het verkeersnetwerk zijn toegekend in de omgeving van schoollocatie Parkzicht (zie pijl). Hieruit blijkt dat de Parklaan/Brejaartstraat is gecategoriseerd als 'gebiedsontsluitingsweg, 50 km/uur (GOW-50), binnen de bebouwde kom.

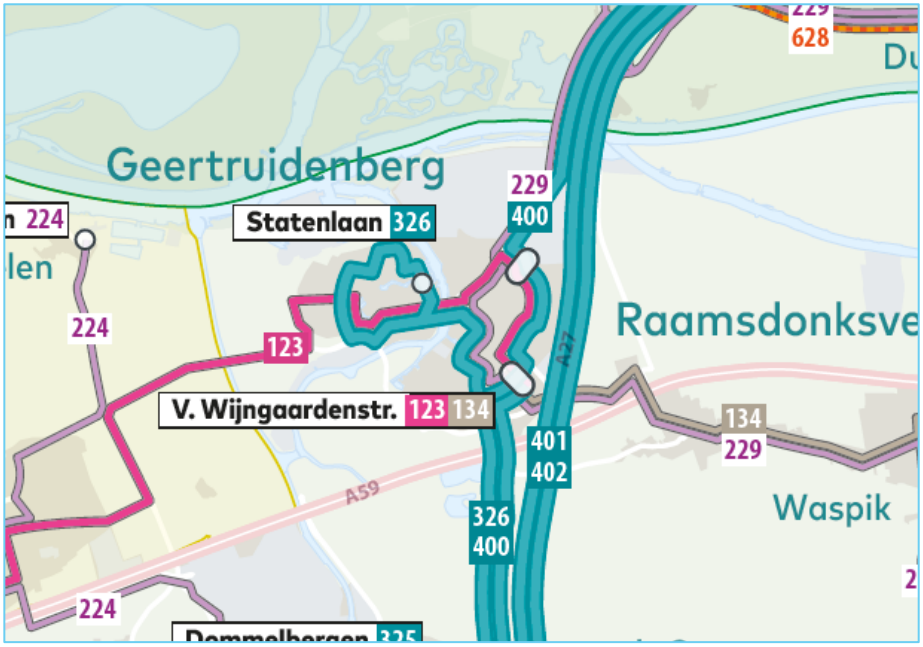


Figuur 1: Wegcategorisering (BBMA-verkeersmodel Geertruidenberg 2015)

[2] Duurzaam Veilig is een initiatief van de verschillende Nederlandse overheden om de verkeersveiligheid van het wegverkeer te vergroten (Bron: SWOV).

Bus- en fietsroutes

Op de Parklaan/Brejaartstraat is geen busroute aanwezig. Bij de omliggende GOW-50 wegen (onder andere Wilhelminalaan, Beatrixlaan en Rembrandtlaan) is dit wel het geval, zie figuur 2. Ook loopt er geen aangemerkte fietsroute door de Parklaan/Brejaartstraat.



Figuur 2: busroutes gemeente Geertruidenberg (bron: Arriva Brabant West 2021)

4.2 Vorm – weginrichting

In de huidige situatie is de weginrichting (zie figuur 3) Parklaan/Brejaartstraat als volgt vormgegeven:

- De rijbaan (bestaande uit elementenverharding) is circa 7,50 meter breed. Op de rijbaan zijn suggestiestroken aanwezig, variërend tussen de 1,00 en 1,50 meter breed;
- Kruisingen op het wegvak zijn ingericht als voorrangskruispunten met uitritconstructies;
- Op de Brejaartstraat zijn twee voetgangersoversteekplaatsen (VOP's) aanwezig ter hoogte van de Koningstraat;
- Uit de weginrichting is onvoldoende af te lezen wat de functie van de weg is. Enerzijds zijn de kruispunten ingericht conform de richtlijnen[3] van een GOW-50 weg, ook de aanwezigheid van VOP's passen in dit beeld. Anderzijds heeft het wegvak kenmerken van een ETW-30 weg, zoals het ontbreken van een asmarkering (geen 2x1 rijbaan), aanwezigheid van elementenverharding en het feit dat verkeer langs en op de rijbaan kan parkeren.

[3] ASVV2021 – paragraaf 12.1 Wegvakvoorzieningen op gebiedsontsluitingswegen



Figuur 3: huidige weginrichting (bron: Google Maps)

4.3 Gebruik

Wegcapaciteit / toetsingskader
Een vuistregel is dat op een erftoegangsweg type 1 (30 km/uur) een intensiteit van maximaal 5.000 motorvoertuigen per etmaal wenselijk is. Voor een GOW-50 ligt de maximale intensiteit hoger.

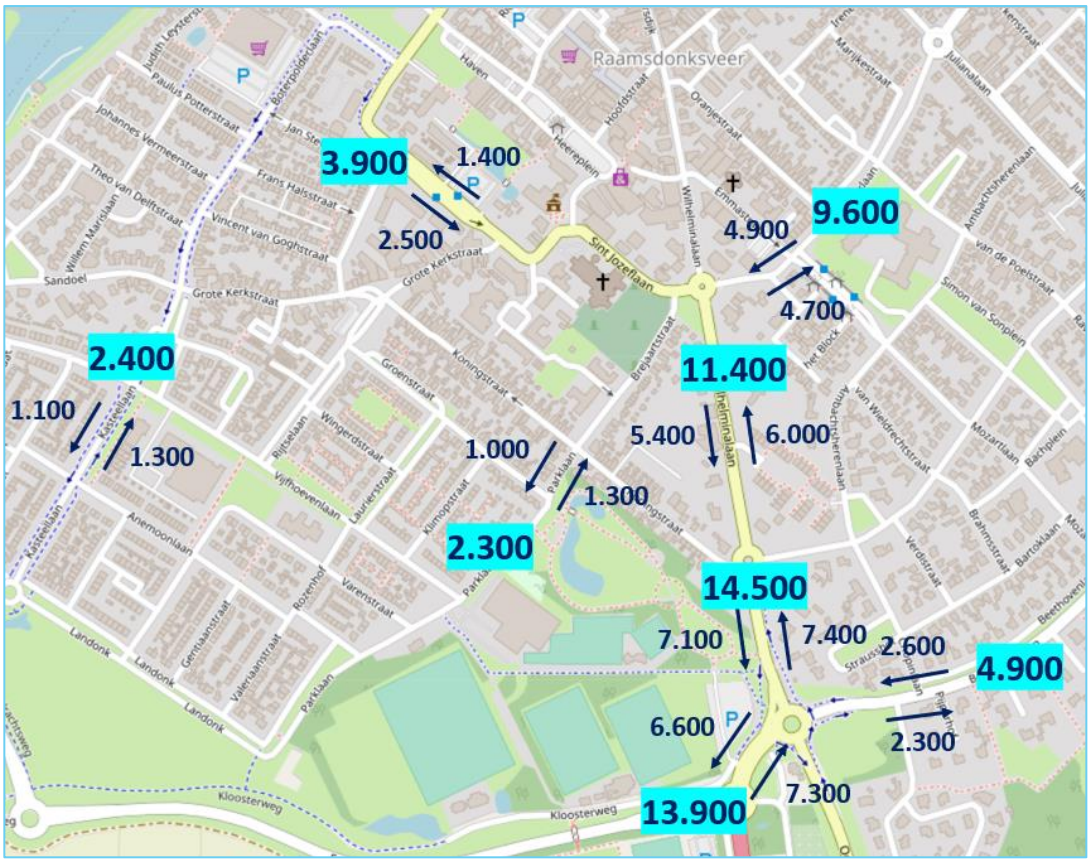
Verkeersintensiteiten – gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer
Uit het BBMA-verkeersmodel zijn de verkeersintensiteiten van het jaar 2015 (zie figuur 4) en prognosejaar 2040 (zie figuur 5) op diverse wegvakken in de gemeente Geertruidenberg af te lezen. Hieruit blijkt het volgende:

- Het algemene beeld is dat de hoeveelheid verkeer in de toekomst afneemt op de gebiedsontsluitingswegen in de omgeving van Parkzicht. Waarschijnlijk komt dit door de verbreding van de A27, waarbij de bestaande op- en afritten ter hoogte van de Oosterhoutseweg worden afgesloten. Ook komt er een nieuwe verbindingsweg naar Raamsdonksveer. Door deze maatregelen zal de Wilhelminalaan (en aanliggende wegen) in de toekomst een minder belangrijke functie krijgen binnen het verkeersnetwerk. Verkeer kan in de toekomst namelijk niet meer vanaf de Wilhelminalaan direct de A59 bereiken en vice versa;
- Een uitzondering is het wegvak Kasteellaan/Boterpolderlaan. De verwachting is dat hier de hoeveelheid verkeer toeneemt in de toekomst. Dit komt mogelijk door de komst van de nieuwe verbindingsweg vanaf de A59;
- Het wegvak Parklaan/Brejaartstraat heeft beduidend minder verkeersintensiteiten (zowel in 2015 als in 2040) ten opzichte van andere gebiedsontsluitingswegen in de omgeving. In 2015 was dit circa 2.300 motorvoertuigen per etmaal. In de toekomst (2040) is de inschatting dat dit afneemt naar circa 2.100;
- Kijkend naar de fietsintensiteiten, blijkt uit het BBMA-model dat zowel in 2015 als in 2040 circa 500 fietsers per etmaal gebruik maken van het wegvak Parklaan/Brejaartstraat. In

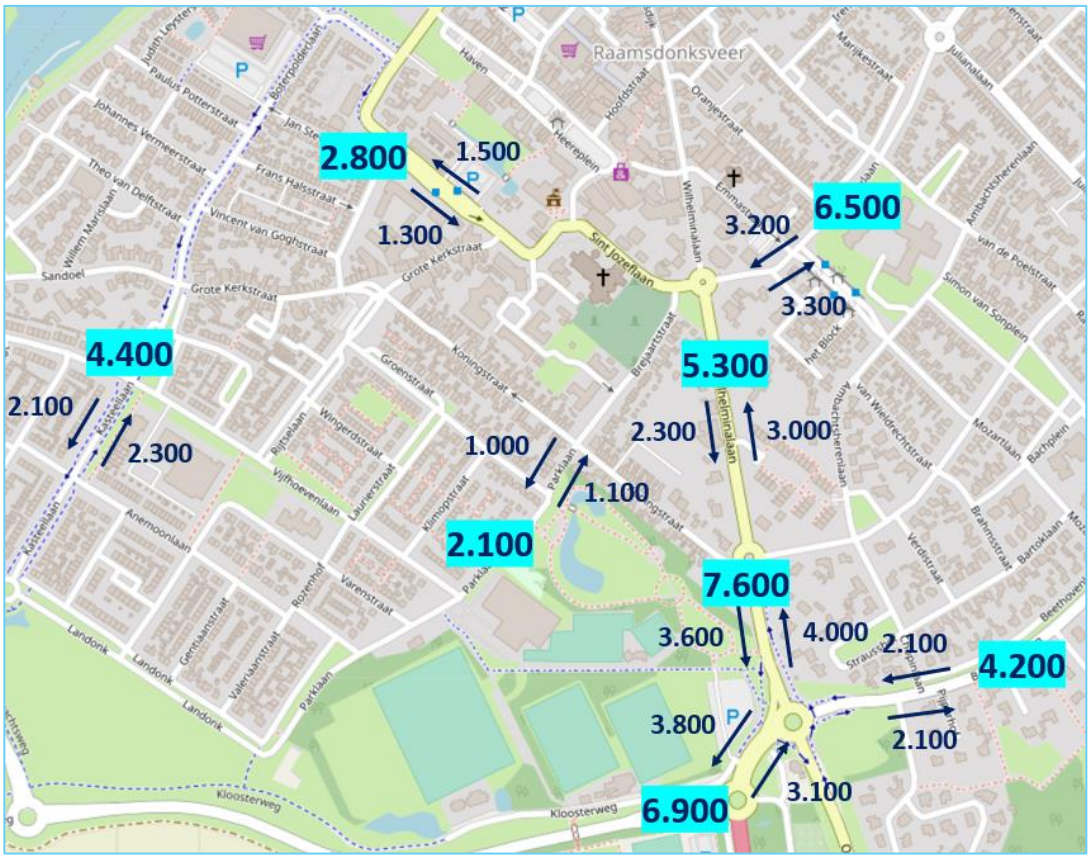
verhouding is dit minder dan op omliggende gebiedsontsluitingswegen. Op de Wilhelminalaan ligt dit aantal rond de 3.000 fietsers per etmaal.

Resumé

Op de Parklaan/Brejaartstraat rijdt relatief weinig gemotoriseerd verkeer voor een gebiedsontsluitingsweg. Qua hoeveelheid verkeer past dit meer bij een erftoegangsweg.



Figuur 4: verkeersintensiteiten gemotoriseerd verkeer 2015 (bron: BBMA-verkeersmodel)



Figuur 5: verkeersintensiteiten gemotoriseerd verkeer prognosejaar 2040 (bron: BBMA-verkeersmodel)

4.4 Ongevallen en gereden snelheid[4]

Uit de data van Viastat blijkt dat de gereden snelheid, uitgedrukt in V85 (de snelheid die door 85% van de automobilisten niet wordt overschreden), op het wegvak Parklaan/Brejaartstraat 50,9 km/uur is. In de huidige situatie geldt het snelheidsregime van 50 km/uur. De V85 komt dus overeen met het huidige snelheidsregime.

De afgelopen 5 jaar zijn er twee ongevallen geregistreerd op het wegvak Parklaan/Brejaartstraat. Het gaat hierbij om een:

- Een frontale botsing tussen personenauto en snorfiets, waarbij de bestuurder van de snorfiets op de verkeerde weghelft reed. Deze bestuurder had te veel alcohol in zijn bloed;
- Een eenzijdig ongeval tussen een personenauto en een vast object. Meer informatie is er niet over bekend.

Op basis van de ongevallendata zijn geen conclusies te trekken over een (on)balans tussen de functie, de vormgeving en het gebruik van de weg.

4.5 Conclusie

Op basis van de verkeerskundige analyse is de conclusie dat de functie van de Parklaan/Brejaartstraat in de huidige situatie onvoldoende in balans is ten opzichte van de vorm en gebruik van de weg. Gelet op de lage verkeerintensiteiten en de afwezigheid belangrijke routes (ov en/of fiets) en de bebouwingsdichtheid en de komst van IKC Parkzicht wordt aanbevolen om het wegvakken Parklaan/Brejaartstraat af te waarderen naar een

[4] Bron: Via.nl (VIAstat)

erftoegangsweg (30 km/uur). Aanbevolen wordt om de weginrichting hierop aan te passen, waarbij de gewenste snelheid wordt afgedwongen. Na realisatie van het integrale kindcentrum 'Parkzicht' is het wenselijk is om een schoolzone te realiseren.

Megaborn

techniek met beleid

bezoekadres

Steenweg 17b • 4181 AJ Waardenburg

Linie 608 • 7325 DZ Apeldoorn

Brieltjenspolder 28b • 4921 PJ Made

Hanzeweg 21 • 2803 MC Gouda

correspondentieadres

Postbus 56 • 4180 BB Waardenburg

contact

0418 654900

info@megaborn.com

www.megaborn.com

VERKEER INFRA MOBILITEIT