BVA verkeersadviezen
vormgevers van mobiliteit

Aan H. Jacobsen, Gemeente Rozendaal
Van M. Ruigrok
Datum 12 april 2023
Projecnr 22066
Betreft Evaluatie Verkeersveiligheid herinrichting Kerklaan-Beekhuizenseweg

1. Inleiding

In 2020 is een verkenning opgestart naar het verbeteren van de verkeersveiligheid en leefbaarheid op het traject Kerklaan-Beekhuizenseweg in Rozendaal. Het eindadvies was gericht op het nemen van slimme gerichte ingrepen op de Kerklaan / Beekhuizenseweg om de gewenste snelheidsverlaging op een duurzame manier te bereiken zonder daar het traject in zijn geheel opnieuw voor in te richten. De voorgestelde maatregelen betroffen onder meer:

- Groene tweezijdige wegversmallingen voor remmen snelheid gemotoriseerd verkeer op de Beekhuizenseweg;
- Centrale 'groene' wegversmalling op Kerklaan ter hoogte van kerk;
- Realiseren nieuwe oversteek ter hoogte van inrit parkeerterrein met goed zicht tussen overstekende voetgangers en het overige verkeer op de Beekhuizenseweg;
- Verkleinen kruispuntvlak Kerklaan-Rosendaalselaan en Kerklaan-Rosendael;
- Optische wegversmallingen realiseren met groen langs rijloper ter hoogte van voormalige halteplaats bus.

Eind 2021 hebben deze plannen ook uiteindelijk geleid tot fysieke ingrepen op delen van de Kerklaan en Beekhuizenseweg. Nu iedereen heeft kunnen wennen aan de nieuwe verkeerssituatie is besloten om een eerste evaluatie uit te voeren. In het vervolg van deze notitie worden de bevindingen van de evaluatie toegelicht.

Leeswijzer
In hoofdstuk 2 wordt de gehanteerde werkwijze toegelicht. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 de resultaten van een enquête onder aanwonenden toegelicht. Ook is er een beknopte verkeerskundige schouw uitgevoerd. De bevindingen daarvan worden in hoofdstuk 4 besproken. Tot slot wordt in hoofdstuk 5 op basis van alle bevindingen toegewerkt naar een conclusie ten aanzien van het succes van de herinrichting en eventuele aanbevelingen voor het vervolg.

2. Werkwijze

De gemeente heeft BVA Verkeersadviezen gevraagd een beknopte evaluatie uit te voeren, bestaande uit:

- Enquête onder aanwonenden Kerklaan en Beekhuizenseweg;
- Verkeerskundige schouw van het traject gedurende een werkdag;
- Mechanische tellingen (aantal voertuigen en snelheid) op 4 locaties;
- Bijeenkomst met aanwonenden bespreken tussentijdse resultaten en mogelijke vervolgacties.

De enquête is verspreid onder 28 aanwonenden. Uiteindelijk hebben 9 personen de enquête daadwerkelijk ingevuld. De respons is daarmee laag. Dit neemt niet weg dat de antwoorden en aanvullende opmerkingen waardevol zijn om mee te nemen in de evaluatie. In de enquête zijn vragen gesteld over de ervaren effecten ten aanzien van de snelheid, verkeersveiligheid, rijcomfort, overzichtelijkheid en vormgeving en aankleding van de weg. Hierbij kon zowel een algemene mening gegeven worden over het gehele traject als een meer specifieke mening over de verschillende maatregelen.

Gelijktijdig met het uitzetten van de enquête heeft er ook een eerste verkeerskundige schouw plaatsgevonden. Alle locaties die zijn aangepast zijn kwalitatief beoordeeld en er is gekeken hoe het verkeer zich gedraagt als gevolg van de maatregelen. Is de snelheid ter hoogte van uitwisselpunten verlaagd? zien we een ander weggedrag bij de kruispunten? Is de verkeerssituatie overzichtelijk?

De waarnemingen van de verkeerskundigen zijn vervolgens ook nog verrijkt met mechanische telgegevens op een viertal locaties op de Kerklaan/Beekhuizenseweg. De aandacht gaat daarbij vooral uit naar de waargenomen snelheden van het verkeer.



Figuur 1: Locaties mechanische tellingen verkeersintensiteiten en snelheden

Op woensdag 29 maart heeft het gesprek met de aanwonenden plaatsgevonden. In totaal waren er 9 belanghebbenden aanwezig. Zij hebben de gelegenheid gehad om te reageren op de eerste bevindingen vanuit de enquête en de verkeerskundige analyse, daarnaast is er met elkaar doorgepraat over de conclusies en ideeën voor vervolgacties. In het vervolg van deze notitie worden alle bevindingen overzichtelijk beschreven.

3. Evaluatie

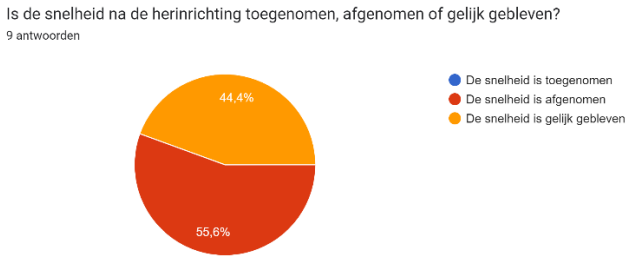
3.1. Resultaten enquête

De enquête is huis-aan-huis verspreid onder de aanwonenden van de Kerklaan en Beekhuizenseweg. In totaal hebben 9 personen de enquête ingevuld. Met het invullen van de enquête is inzicht verkregen in de ervaringen van aanwonenden aangaande:
- Snelheidsverlaging van het gemotoriseerd verkeer;
- Snelheidsverlaging van het fietsverkeer;
- Overzichtelijkheid van de verkeerssituatie;
- Oversteekbaarheid van de weg;
- Zichtbaarheid van de maatregelen;
- Rijcomfort voor fietsers en automobilisten;
- Onderhoud en uitstraling groen.

In bijlage 1 van deze notitie zijn alle antwoorden overzichtelijk samengebracht. Hieronder volgt een aantal hoofdpunten.

- **Snelheid**

De respondenten hebben nog altijd het gevoel dat er te hard gereden wordt. Dit zijn niet alleen de automobilisten maar ook de (sportieve) fietsers volgens 66% van de respondenten. De verkeersmaatregelen die vorig jaar zijn gerealiseerd, moesten leiden tot een afname in de snelheid. Dat is volgens 55% gebeurd, de overige 45% vind dat de snelheid gelijk is gebleven. De respondenten zien allemaal nog voldoende mogelijkheden en noodzaak om de snelheid verder te verlagen.



Figuur 2: verdeling van antwoorden op vraag of snelheid is afgenomen naar de herinrichting

- **Overzichtelijkheid**

De overzichtelijkheid van de verkeerssituatie heeft invloed op het rijgedrag. Een verkeerssituatie mag niet zodanig onoverzichtelijk zijn dat weggebruikers de verkeerssituatie niet zorgvuldig kunnen beoordelen. Gelijktijdig kan veel overzicht en lange rechtstanden er weer toe leiden dat weggebruikers te hard gaan rijden en te grote risico's nemen. Een minder overzichtelijke situatie is dus niet persé negatief voor de verkeersveiligheid.

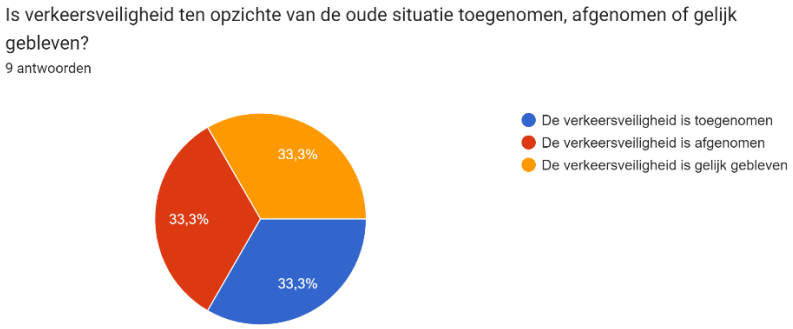
De overzichtelijkheid van de verkeersituatie op de Kerklaan en de Beekhuizenseweg wordt in het algemeen door 44% van de respondenten als goed ervaren, 22% geeft aan dat het onvoldoende is en 33% van de respondenten beoordelen de overzichtelijkheid als slecht. Een meerderheid van de respondenten is dus ontevreden. Als we vragen naar de overzichtelijkheid van specifieke locaties dan wordt vooral de wegversmalling op de Beekhuizenseweg genoemd. Weggebruikers moeten hier echt hun rijgedrag aanpassen en kunnen niet meer zomaar doorrijden. Zeker niet iedereen ervaart dat als een verbetering.

- **Oversteekbaarheid**

De oversteekbaarheid op de Kerklaan en Beekhuizenseweg wordt door 89% van de respondenten als voldoende of goed beoordeeld. Kijken we specifiek naar de voetgangersoversteek bij de parkeerplaats van Kasteel Rosendael, dan is de oversteekbaarheid daar volgens 55% van de respondenten toegenomen, 33% geeft aan dat de situatie gelijk is gebleven en 11% vindt dat de oversteekbaarheid is afgenomen. De oversteekbaarheid ter hoogte van de oversteek bij het gemeentehuis is volgens 89% gelijk gebleven en 11% toegenomen.

- **Verkeersveiligheid**

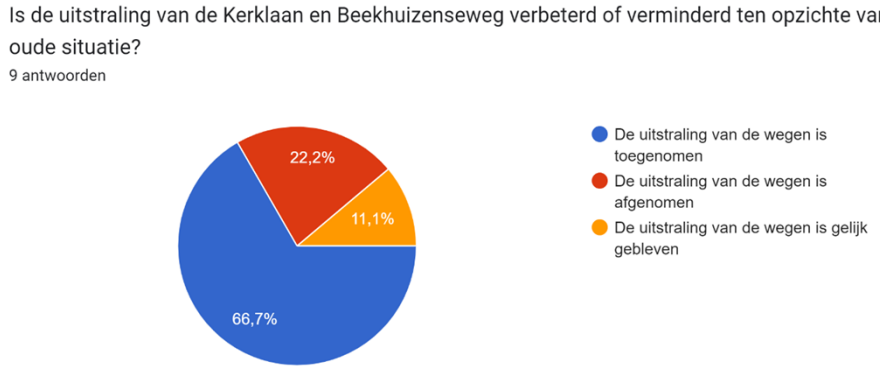
De verkeersveiligheid kan uit het oogpunt van verschillende modaliteiten zijn. Een automobilist zal het eerder als veilig ervaren dan een fietser, de laatstgenoemde is namelijk een stuk kwetsbaarder in het verkeer. Deze enquête is afgenomen bij aanwonenden. Zij maken als weggebruiker zelf dagelijks de verkeerssituatie mee. Daarbij krijgen ze ook eerder gevaarlijke situaties te zien. Bij de vraag over hoe zij de verkeersveiligheid beoordelen, geeft 11% een slechte beoordeling, 55% een onvoldoende en 33% een voldoende. Op de vraag of de verkeersveiligheid is toe- of afgenomen wordt niet eenduidig geantwoord.



Figuur 3: Verdeling antwoorden op de vraag of de verkeersveiligheid is verbeterd

- **Vormgeving en aankleding van de weg**

Met de verkeersmaatregelen is de uitstraling van de Kerklaan en Beekhuizenseweg toegenomen. Toch kan er volgens 2 respondenten meer groen komen. Ook vraagt een respondent zich af of er in de winter nog duidelijke beplanting staat.



Figuur 4: Verdeling antwoorden ten aanzien van uitstraling Kerklaan en Beekhuizenseweg

- **Tevredenheid**

De nieuwe situatie krijgt gemiddeld een 5,8 als rapportcijfer. Aangezien we niet weten hoe het traject vóór de herinrichting beoordeeld werd, is het moeilijk vast te stellen of er toch sprake is van een verbetering. Aan de andere kant geeft een magere voldoende wel aan dat er volgens de aanwonenden nog wel verbetering noodzakelijk is. Bij de vraag wat er nog aangepast zou moeten worden aan de Kerklaan en Beekhuizenseweg komen er in de enquête nog 9 suggesties naar voren:

1. Parkeergelegenheid Kerk/ Serre (Is bij de gemeente bekend)
2. Snelheidscontrole (Permanent!)
3. Ja, i.p.v. huidig wegdek, flinke kinderkopjes plaatsen!
4. Fietsers weren van de trottoirs! Het stuk trottoir vanaf de ingang van het kasteel, langs nr. 2a tot het bankje van het gemeentehuis (vijver)
5. Voorrangsweg maken van Kerklaan/ Beekhuizenseweg. Fietsers nemen toch altijd al voorrang.
    a. Beplanting kruispunt Rosendaalselaan/ Kerklaan weghalen
    b. Flitskast
    c. meer groenstroken
6. wordt veel te intensief belast door autoverkeer! Alleen nog fietsers, elektrovervoer en bestemmingsverkeer. Beter ook voor leefbaarheid dit deel Rozendaal.
7. Wij wonen Bhzweg 3 en maken dus dagelijks 't verkeer meer en meerdere keren per dag. 't overlast van open draaiende gaspedalen van motoren is duidelijk veel minder geworden! Bravo!
8. Kruising met Rosendaalselaan moet overzichtelijker/ veiliger
9. en de Beekhuizenseweg z.s.m. in het seizoen afsluiten voor auto's + motoren (voor de natuur!)

3.2. Resultaten verkeerskundige schouw

Op 23 juni 2022 is er een verkeerskundige schouw uitgevoerd op het traject van de Kerklaan en Beekhuizenseweg. Daarbij is specifiek gekeken naar de locaties waar daadwerkelijk een maatregel is getroffen.

- **Versmalling Beekhuizenseweg**

Tijdens de schouw is vastgesteld dat de wegversmalling op de Beekhuizenseweg de meest ingrijpende maatregel is geweest.



Figuur 5: Verkeerssituatie ter hoogte van versmallingen Beekhuizenseweg

Op deze locatie kon het verkeer voorheen ongestoord elkaar passeren, maar de rijloper is nu op een tweetal opeenvolgende locaties gehalveerd. Fietsers en

automobilisten moeten elkaar onderling ruimte geven om te passeren. De wegversmalling is duidelijk in de borden gezet en door de aangebrachte markering goed waarneembaar. Door de aanwezigheid van een bocht kunnen verkeersdeelnemers komende vanaf de Postbank wel enigszins verrast worden door de versmalling. Een extra waarschuwingsbord J18 (wegversmalling) voor de bocht zou hier moeten volstaan. Advies is verder om de begroeiing hier laag te houden, zodat verkeersdeelnemers goed zicht houden op de situatie. Wij zijn van mening dat de zichtbaarheid op dit moment goed is en dat tegemoetkomend verkeer elkaar dus goed kan waarnemen.

Bij de eerste wegversmalling (komende vanaf de kern Rozendaal) is inmiddels een doorsteek voor fietsers aan de rechterzijde van de versmalling ontstaan. Fietsers stappen tijdens het klimmen liever niet af en maken evenwel gebruik van dit paadje. Het lijkt verstandig om dit pad achterlangs te formaliseren voor fietsers. Dit heeft verder geen negatieve impact op de verkeersveiligheid.

Op het moment van de schouw werd de versmalling veelvuldig gebruikt door fietsers en gemotoriseerd verkeer. Er kan goed waargenomen worden dat de snelheid van het gemotoriseerd verkeer hier echt omlaag gaat en er ook interactie ontstaat wanneer voertuigen elkaar naderen. Ook fietsers rijdend richting de kern Rozendaal moeten hier hun snelheid matigen en rekening houden met tegenliggers. Hoewel deze maatregel de snelheid niet bij alle sportieve fietsers bijstelt, is het wel minder gemakkelijk geworden om met hoge snelheid de kom binnen te rijden.

Tijdens de schouw werd een rustig verkeersbeeld waargenomen ter hoogte van de versmalling. Toch kan niet uitgesloten worden dat enkele automobilisten en fietsers hier gevaarlijk rijgedrag blijven vertonen. Het algemene oordeel is dat de versmalling op dit deel van het traject tot een lagere rijsnelheid leidt. Gelijktijdig kunnen we ons voorstellen dat het voor weggebruikers nu een minder prettig punt is om te passeren.

- **Oversteek parkeerplaats kasteel**

De geel gemarkeerde oversteekplaats is in het totale wegbeeld goed zichtbaar voor verkeersdeelnemers. Komende vanuit de aansluiting met kasteel Rosendael is de snelheid van het gemotoriseerde verkeer relatief laag. Het verkeer komende vanaf de Posbank laat ter hoogte van de oversteek een hogere snelheid zien. Het verkeer laat de snelheid tussen de wegversmallingen en de oversteek (circa 150 meter) dus toenemen. De tussenliggende drempel heeft ter plaatse geen snelheidsremmend effect. Dit is niet ongewenst.



Figuur 6: Oversteek P-voorziening kasteel Rosendael

- **Aansluiting kasteel Rosendael en Rosendaalselaan**

Er zijn een tweetal stervormige kruispuntaansluitingen gerealiseerd bij de ingang naar kasteel Rosendael en de Rosendaalselaan. De kruispunten zijn in het totale wegbeeld goed zichtbaar voor de verkeersdeelnemers. Tijdens de schouw lijkt op dit afgebakende deel sprake te zijn van een gewijzigd verkeersgedrag. Verkeer vanuit alle rijrichtingen rijden langzamer over het kruispunt. Bij voldoende verkeersaanbod kunnen weggebruikers niet meer in 1 rechte lijn de kern Rozendaal binnen rijden of de Posbank oprijden. De steraansluitingen maken dat alle verkeersdeelnemers ter hoogte van het kruispunt hun snelheid moeten laten afnemen.



Figuur 7: Verkeerssituatie nabij Kasteel Rosendael en gemeentehuis

Meer dan voorheen voelt dit gebied nu aan als verblijfsgebied waar veel uitwisselingen zijn van verschillende soorten verkeersdeelnemers en waar iedereen ook goed moet opletten.

De verwachting was dat met een dergelijk ontwerp het nu voor iedereen wel duidelijk zou zijn dat de snelheid hier laag moet blijven. Bij de automobilisten lijkt deze lage passeersnelheid bij het merendeel ook te zijn gerealiseerd, voor een aantal (snel)fietsers is dat nog niet geheel gelukt. Een deel van de sportieve fietsers omzeilen de aangebrachte slingers bijvoorbeeld via het naast gelegen voetpad, of zij blijven op de hoofdrijbaan een hoge snelheid aanhouden. Of hier aanvullende maatregelen voor nodig zijn is mede afhankelijk van het aantal incidenten dat zich blijft voordoen.

- **Centrale 'groene' wegversmalling**

Een duidelijk effect op het verkeersgedrag en de snelheid is tijdens de schouw niet waargenomen. De groene middengeleider voelt vooralsnog minder robuust aan dan voorzien. Iets hoger groen, met wellicht een iets afwijkende kleurstelling maakt dat de voorziening beter zou opvallen en de weg optisch meer zou versmallen. Op drukkere momenten geldt hier wel dat gemotoriseerd verkeer achter de fietser moet blijven rijden en de snelheid naar beneden gaat. De snelheid zal hierdoor lokaal iets afnemen, maar vervolgens leidt dit niet tot een lagere snelheid op de rest van het traject. Deze maatregel heeft vooral effect als het op meerdere delen van het traject wordt herhaald.



Figuur 8: Centrale groene versmalling

De toegepast borden, schilden en markeringen doen sterk verkeerskundig aan. De keuze hiervoor is wel goed te begrijpen omdat ook bij minder goede weersomstandigheden en bij duisternis de verkeerssituatie duidelijk moet zijn.

- **Visuele wegversmalling nabij oude bushalte**

Ter hoogte van de voormalige bushaltes heeft een aanzienlijke vergroening plaatsgevonden. In het plan zou het aanbrengen van groen moeten leiden tot een visuele versmalling van het wegprofiel.



Figuur 9: Verkeersmaatregel visuele wegversmalling

Het huidige groen is erg laag waardoor het niet direct bijdraagt aan het versmallen van het visueel wegprofiel. Ook is het verstandig om beplanting toe te passen welke het gehele jaar er vol en kleurrijk uitziet.

- **Eindbeeld Schouw**

De schouw heeft over het algemeen een positieve indruk achtergelaten over de gecreëerde verkeerssituatie. Zeker tussen het gemeentehuis en de wegversmallingen op de Beekhuizenseweg is met relatief beperkte middelen een aanzienlijke verandering opgetreden in het wegbeeld en- gedrag. Gelijktijdig wordt ook vastgesteld dat er nog steeds automobilisten en fietsers zijn die op dit traject te hard rijden. De genomen maatregelen hebben nog niet geleid tot een volwaardige 30 km-straat. Dit ligt overigens ook in de oorsprong van de opdracht waarbij met beperkte set maatregelen en zonder totale wegreconstructie geprobeerd wordt om het snelheidsgedrag en de verkeersveiligheid te verbeteren.

3.3. Analyse verkeersongevallenregistratie

Aanvullend aan de schouw en de enquête is de ontwikkeling van het aantal geregistreerde ongevallen geanalyseerd. De ongevallenregistratie laat zien dat er in 2021 als in 2022 geen ongevallen zijn vastgesteld. In de periode 2018 t/m 2020 was er nog sprake van 3 ongevallen met letsel of dodelijke afloop (zie figuur 10).

Omdat de maatregelen pas 2 jaar geleden gerealiseerd zijn, is het nog te vroeg om direct te stellen dat de verkeersveiligheid na herinrichting objectief is verbeterd. Voor een beschouwing van de objectieve verkeersveiligheid zijn minimaal 3 meetjaren noodzakelijk. Hoewel we dus een positieve trend lijken te zien, wordt er nog geen definitieve conclusie getrokken.

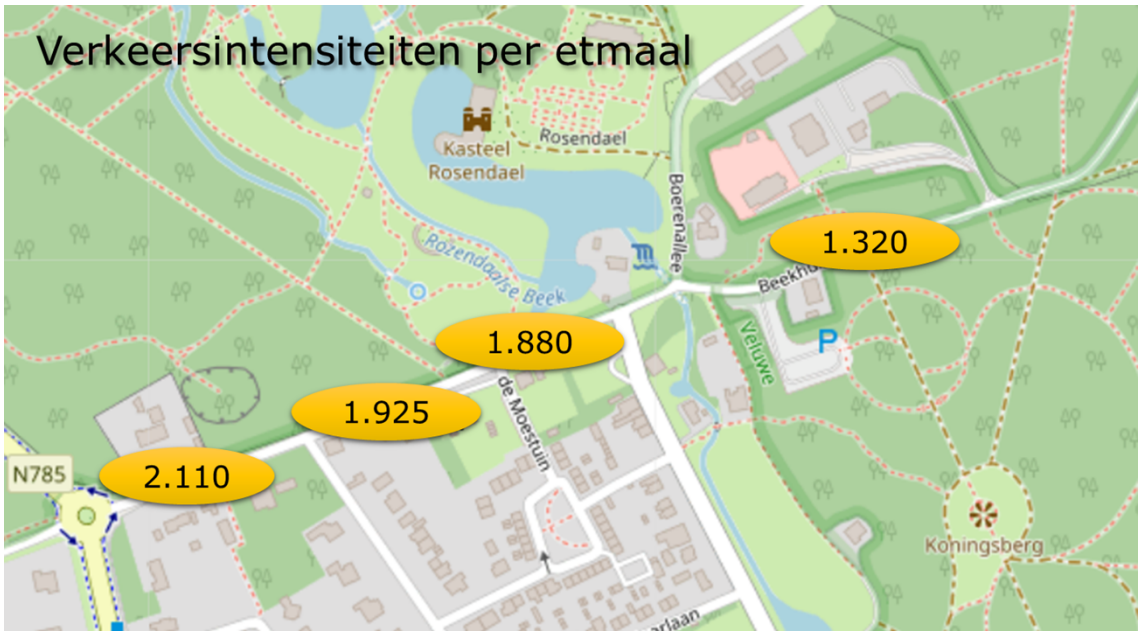


Figuur 10: locaties ongevallen periode 2018-2022

3.4. Snelheidsmetingen

In de periode van 6 tot 10 februari is op vier locaties geteld middels een geclassificeerde mechanische teller. Deze tellers bieden de mogelijkheid om zowel de omvang en samenstelling van het gemotoriseerd verkeer waar te nemen als de gereden snelheid.

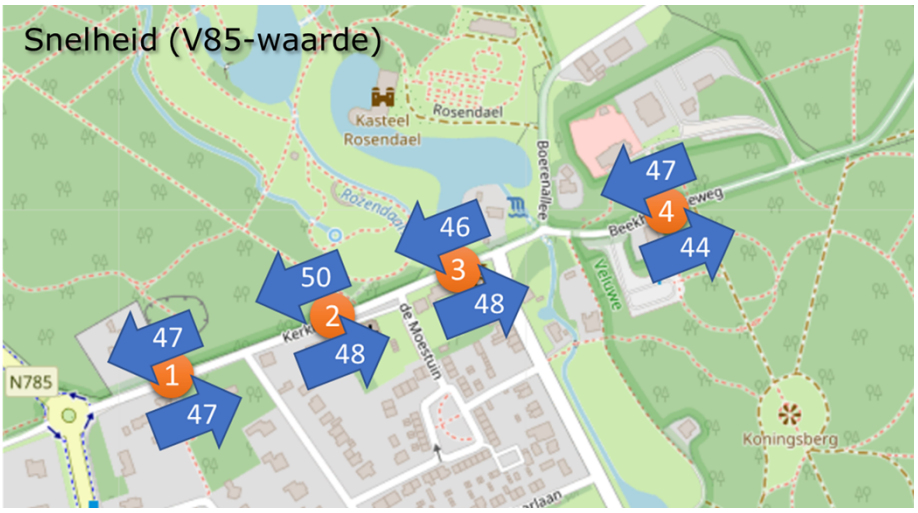
De gemeten etmaalintensiteit ligt op de werkdag rond de 2.000 motorvoertuigen per etmaal op de Kerklaan en 1.300 motorvoertuigen op de Beekhuizenseweg. Opgemerkt wordt dat het een meting betreft op doordeweekse dagen in februari. Op mooie (weekend)dagen kan de intensiteit aanmerkelijk hoger liggen met recreanten die richting de Posbank rijden.



Figuur 11: Gemiddelde verkeersintensiteit op een werkdag

Verder bijna 96% van de vastgelegde voertuigen een personenauto te zijn. De overige 4% van de voertuigen zijn gelijk verdeeld over middelzware en zware voertuigen.

Het beoordelen van de snelheid van het autoverkeer vindt plaats op basis van de V85-waarde. Dit is de snelheid die niet overschreden wordt door 85% van de voertuigen. Uit figuur 12 blijkt dat de V85-waarde met 47-48 km/u ruimschoots boven de gewenste 30 km/u. Circa 0,8% van de geregistreerde voertuigen rijdt harder dan 60 km/uur. Het gaat dan om circa 15 voertuigen.



Figuur 12: V85-waarde gemeten snelheid

Een positieve beoordeling over de eindsituatie wordt onzes inziens pas verkregen bij een V85-waarde van rond de 35 km/u op het gehele traject. Nu zijn er alleen rondom de uitwisselpunten lagere passeersnelheden waargenomen. De huidige weginrichting voldoet daarmee nog niet aan het gewenste eindbeeld.

3.5. Bijeenkomst aanwonenden

Op 29 maart 2023 is een bijeenkomst georganiseerd voor de aanwonenden en belanghebbenden. In totaal hebben 9 personen deelgenomen aan de discussieavond. In het eerste deel van de avond zijn de uitkomsten van de verkeerskundige schouw, de enquête en de snelheidsmetingen toegelicht. De omwonenden hebben daar op kunnen reageren. In zijn algemeenheid wordt aangegeven dat de maatregelen wel tot veranderingen hebben geleid, maar dat deze veranderingen niet als voldoende worden ervaren. Er is sprake van overlast en er worden door de aanwezigen nog de nodige veiligheidsrisico's gezien.

De versmallingen op de Beekhuizenseweg is effectief in het verlagen van de snelheid maar voelt gelijktijdig onveilig/onoverzichtelijk aan. De snelheid van het verkeer tussen de wegversmalling en de oversteek bij de parkeerplaats van kasteel Rosendael wordt onvoldoende geremd. De stervormige kruispunten worden niet door iedereen als prettig en logisch ervaren en er worden maatregelen gemist op het weggedeelte tussen de kerk en de Schelmseweg.
Duidelijk wordt dat de zorgen zich ook richten op de drukke dagen in het weekend waarbij er veel auto- en fietsverkeer van en naar de Posbank rijdt. De genomen maatregelen zorgen er niet voor dat bijvoorbeeld motorrijders hun snelheid aanpassen.

Vanuit het projectteam wordt opgemerkt dat de gemeten snelheden inderdaad nog te hoog zijn. De maatregelen waren erop gericht om op belangrijke uitwisselpunten de snelheid sterk te verlagen, maar zij kunnen niet de snelheid over het gehele traject verlagen zoals dat wel het geval is bij een volledige

reconstructie van de weg tot een volwaardige 30 km-straat. Dit ligt ook in de oorsprong van de opdracht waarbij met beperkte set maatregelen en zonder totale wegreconstructie geprobeerd wordt om het snelheidsgedrag en de verkeersveiligheid te verbeteren.

In het tweede deel van de bijeenkomst is gezamenlijk nagedacht over het al dan niet nemen van aanvullende maatregelen. Vanuit de aanwonenden en belanghebbenden zijn de volgende suggesties gedaan:

1. Milieuzone
2. Flitspaal (vast)
3. Flitspaal (mobiel)
4. Beplanting robuuster
5. Tijdelijke barriers om eventuele extra maatregelen eerst te testen
6. Meer groenvakken op de as van de weg
7. Meer groenvakken aan de buitenzijde van de weg
8. Beekhuizenseweg verboden voor fietsers
9. Handhaving
10. Meer/betere bebording (b.v. aanduiding oversteekplaats)
11. Robuustere oversteek bij parkeerplaats GLK

Het pleidooi voor een milieuzones heeft betrekking op het verminderen van het verkeer dat van en naar de Posbank rijdt en voor veel overlast zorgt. Een milieuzone richt zich op vervuilende dieselmotoren (emissieklasse 3 en lager), en heeft slechts een beperkt afremmend effect. Vanuit de gemeente wordt aangegeven dat er vergevorderde plannen zijn (Masterplan 2024) om middels een verkeersbesluit, dat gezamenlijk wordt opgesteld met de buurgemeenten, al het verkeer van en naar de Posbank gedurende de zomermaanden en weekenden te verbieden. Het wordt dan niet meer mogelijk om de Posbank te doorkruisen. Dit alles om de overlast van het gemotoriseerd verkeer in de drukke perioden weg te nemen.

Meer handhaving door bijvoorbeeld het plaatsen van een of meerdere flitspalen wordt ook als belangrijk instrument genoemd. De gemeente gaat het plaatsen van flitspalen onderzoeken, maar heeft tijdens de bijeenkomst ook duidelijk proberen te maken dat er een strenge procedure is voor het plaatsen van een (vaste) flitspaal. Het Openbaar Ministerie en de politie zijn terughoudend in het plaatsen van flitspalen. Zo moet er sterke aanwijzingen zijn dat de flitspalen kunnen bijdragen aan het verminderen van het aantal ongelukken. In het geval van de Kerklaan en Beekhuizenseweg is het aantal geregistreerde ongevallen zeer laag (zie paragraaf 3.3). Ook wordt eerst gekeken of de maximumsnelheid voldoende duidelijk is en of de weginrichting nog kan worden veranderd zodat er minder hard wordt gereden. Vooralsnog wordt de kans laag ingeschaald dat er daadwerkelijk flitspalen langs de Kerklaan/Beekhuizenseweg aangebracht kunnen worden.

Het voorstel om eerst met tijdelijke barriers te testen of bijvoorbeeld wegversmallingen of het stervormig maken van de overige kruispunten op het traject leiden tot een verlaging van een snelheid, wordt als zeer waardevol ingeschat. Voordeel van deze werkwijze is dat er snel gehandeld kan worden.

Het voorstel van het toepassen van meer groenvakken kan inderdaad bijdragen aan het versterken van het gewenste wegbeeld. Tijdens de verkeerskundige schouw is eveneens geconstateerd dat er meer herhaling in de maatregelen noodzakelijk is om de snelheid over het gehele wegvak te verlagen. Daarbij hoort ook het robuuster en beter zichtbaar maken van de oversteek ter hoogte van de parkeerplaats kasteel Rosendael.

Het voorstel om fietsers te verbieden op de Beekhuizenseweg en om te leiden via Terletseweg wordt vooralsnog niet in onderzoek genomen. Het is geen kleinschalige oplossing en in de praktijk zal het moeilijk zijn om fietsers op deze alternatieve route te krijgen. Met deze maatregel worden er ook nieuwe conflictsituaties gecreëerd ter hoogte van de aansluiting kasteel Rosendael op de Kerklaan.

4. Conclusies en aanbevelingen

4.1. Conclusies

Op basis van de enquête, de verkeerskundige schouw, de mechanische tellingen en de bijeenkomst met aanwonenden en belanghebbenden komen wij tot de volgende algemene conclusies over de genomen maatregelen op de Kerklaan/Beekhuizenseweg:

- Maatregelen hebben lokaal geleid tot lagere snelheid;
- Verkeersgedrag nabij aansluitingen waar maatregelen zijn genomen is verbeterd;
- Snelheid (V85-waarde) op tussenliggende wegvakken is nog steeds ruim hoger dan de gewenste snelheid van 30 km/uur;
- De toegepaste beplanting heeft nog niet de gewenste robuuste uitstraling;
- De toegepaste maatregelen hebben weinig invloed op motoren en wielrenners.

De maatregelen hebben lokaal effect op de gereden snelheden en het verkeersgedrag. Deze lokaal lagere snelheden zijn ook belangrijk omdat de maatregelen genomen zijn op punten waar veel uitwisseling van verkeer plaatsvindt. Het is gelijktijdig niet zo dat de herinrichting geleid heeft tot een algehele lage snelheid op het gehele traject Kerklaan-Beekhuizenseweg. Dit komt ook naar voren in de beantwoording van de vragen uit de enquête en de reacties van omwonenden tijdens de evaluatiebijeenkomst. Ook zijn niet alle aanwonenden tevreden met de ingrepen omdat deze de overzichtelijkheid in zekere mate beperken. De lange rechtsstanden zijn met name ter hoogte van de Beekhuizenseweg en het gemeentehuis verminderd. Dit is volgens ons echter onvermijdelijk als we daadwerkelijk wat willen doen aan de snelheden op dit traject.

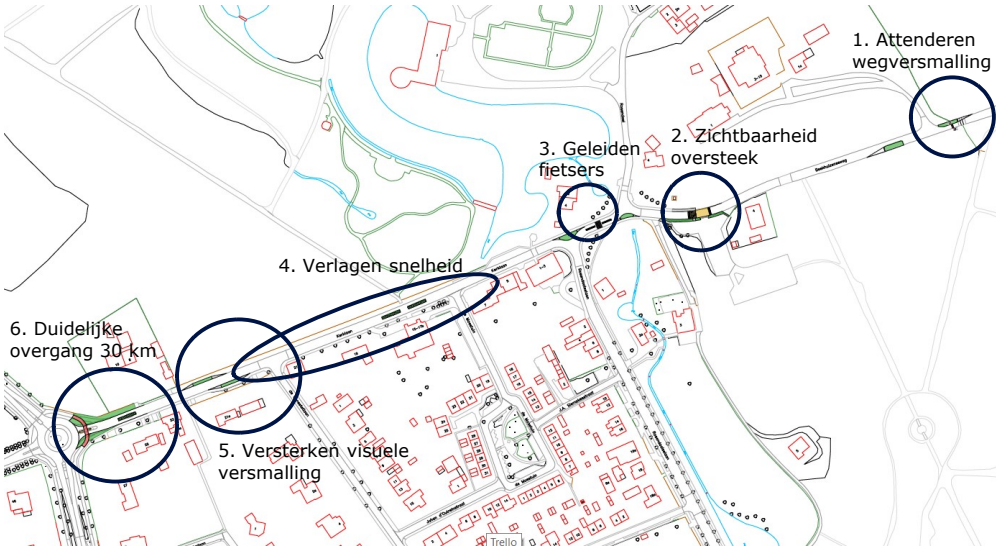
Een deel van de ervaren overlast zit ook in de hoeveelheid verkeer die op sommige momenten gebruik maakt van de Kerklaan als verbinding van en naar de Posbank. Het ontmoedigen van verkeer van en naar de Posbank wordt gezien als belangrijke deeloplossing voor de overlast.

4.2. Aanbevelingen

Er is vooralsnog geen aanleiding om de huidige maatregelen grootschalig aan te passen. Zij functioneren goed en leiden tot een aangepast rijgedrag. Ook de ongevallenregistratie geeft vooralsnog geen aanleiding tot aanpassingen.

We stellen vast dat het belangrijk is dat de gemeente Rozendaal, samen met de buurgemeenten, werk maakt van het verbieden van verkeer van en naar de Posbank. In ieder geval in de drukke zomermaanden en weekenden. Deze maatregel neemt namelijk een belangrijk deel van de overlast binnen Rozendaal weg. De evaluatie heeft daarnaast duidelijk gemaakt dat een hogere dichtheid

van maatregelen gewenst is om de snelheid over het gehele traject te verlagen. In het vervolg van deze paragraaf gaan we daar nader op in.
Ten aanzien van de verdichting van maatregelen zijn in figuur 13 de voornaamste aandachtslocaties benoemd.



Figuur 13: aandachtslocaties

Ad 1. Voorgesteld wordt om een waarschuwingsbord J18 'rijbaanversmalling' te plaatsen voor de bocht van de Beekhuizenseweg komende vanaf de richting Posbank. Het bord kan geplaatst worden ter hoogte van het bestaande waarschuwingsbord voor het wildrooster.



J18
Waarschuwing voor rijbaan-versmalling rechts

Ad 2. De oversteek valt onvoldoende op en de snelheid van verkeer komende vanaf de wegversmalling ligt ter plaatse van de oversteek te hoog. Allereerst zal gezorgd moeten worden voor een slijtvaste gele markering. Visueel kan de oversteek versterkt worden het plaatsen van een zweepmast met L2 borden inclusief verlichting. De verlichte L2 borden hangen dan boven de weg en direct in het zicht van de automobilisten en fietsers.



Het verminderen van de snelheid bij het naderen van de oversteek kan verder bereikt worden door ter hoogte van de huidige (visuele) drempel in de Beekhuizenseweg een versmalling aan te brengen. Eventueel kan de effectiviteit van deze maatregel ook vooraf getest worden door het plaatsen van een proefopstelling met tijdelijke barriers.



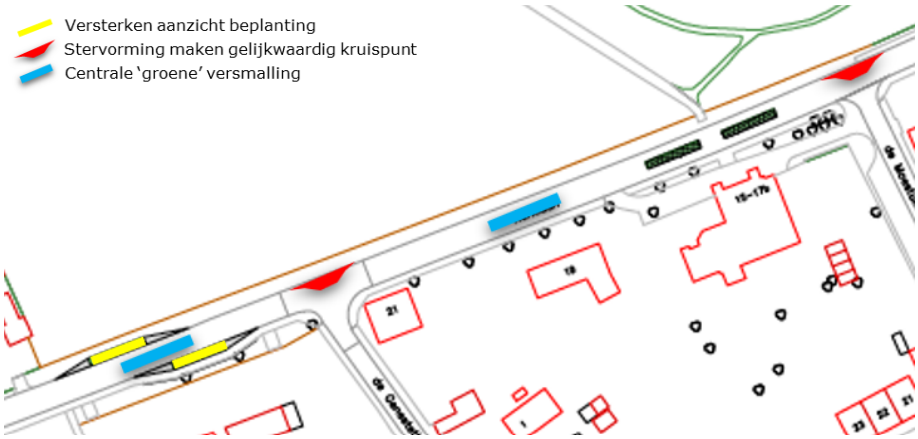
Ad 3. Een zeer klein deel van de fietsers komende vanaf de Beekhuizenseweg probeert het stervormige kruispunt met de Rosendaalselaan te omzeilen via het trottoir. Dit ongewenste verkeersgedrag kan enkel vermeden worden door de toegang tot het trottoir te bemoeilijken. Dit zou deels bereikt kunnen worden door de tussen de aanwezige diamantkoppalen een ketting aan te brengen. Ter hoogte van de voetgangersoversteek en de oprit voor de Kerklaan nr. 2 blijft het

dan echter voor fietsers mogelijk het trottoir op te rijden. Dit maakt het aanbrengen van een ketting naar verwachting weinig effectief. Een zeer effectieve maatregel om fietsers op het trottoir te weren is het plaatsen van geleidehekken waarmee een voetgangerssluis gecreëerd wordt. Dit zou dan op het voetpad net voorbij de inrit van de Kerklaan nr. 2 geplaatst moeten worden. Het plaatsen van een voetgangerssluis zorgt gelijktijdig voor minder comfort voor de voetgangers en mensen met een kinderwagen of rolstoel. Ook ontstaat nu het risico dat een fietser de geleidehekken over het hoofd ziet en er hard mee in aanraking komt. Het advies is dan ook om vooralsnog terughoudend te zijn met het aanbrengen van een extra maatregel op deze locatie.

Ad 4. Tussen de aansluiting De Moestuin en De Genestetlaan wordt aanbevolen de huidige dichtheid van maatregelen te vergroten. De centrale 'groene' wegversmalling dient herhaald te worden om het gewenste verkeersgedrag af te dwingen. Met name op de kruispunten is het wenselijk om de snelheid te verlagen en te benadrukken dat het om een gelijkwaardig kruispunt gaat. Voor het creëren van een eenduidig wegbeeld wordt voorgesteld om ook deze kruispunten stervormig te maken. De effectiviteit hiervan is wederom goed vast te stellen met behulp van een proefopstellen met barriers.

Ad 5. De huidige visuele versmalling ter hoogte van de voormalige bushaltes valt onvoldoende op. Geadviseerd wordt te werken met winterharde beplanting met meer contrasterende kleuren ten opzichte van de aanwezige hagen en bomen. Ook mag er hier meer hoogte worden aangebracht, bijvoorbeeld door het toepassen van verschillende siergrassen. De gedachte is dat alleen in het midden van de groenvakken de hogere beplanting wordt toegepast. Om de snelheid op dit weggedeelte verder te verlagen kan overwogen worden om ook hier een centrale 'groene' wegversmalling aan te brengen. Dit zorgt direct voor een meer eenduidig wegbeeld omdat er een herhaling optreedt van de maatregel bij de kerk.

Ad 6. Het oprijden van de Kerklaan bij de rotonde is een belangrijk moment om het gewenste snelheidsregime af te dwingen. Voor het aanpassen en compacter maken van de aansluiting op de rotonde is de gemeente afhankelijk van de provinciale wegbeheerder. De gemeente geeft aan dat het traject van de N785 wordt aangepakt in 2026 in het kader van groot onderhoud. De gemeente zal bij de gesprekken met de provincie er voor pleiten om de aansluiting op de rotonde compacter te maken zodat er een duidelijke overgang ontstaat richting het verblijfsgebied van de Kerklaan. Er worden hier verder geen tijdelijke maatregelen voorgesteld.



Figuur 14: Voorstel aanvullende maatregelen weggedeelte tussen De Moestuin en rotonde N785