

Verkeersplan OBS Havenridders

Verkeersveiligheid rondom de tijdelijke locatie

Inleiding

Het in gebruik nemen van de van de basisschool de Havenridders brengt een specifieke verkeersproblematiek met zich mee. In dit plan zal de gemeente Waterland kort reflecteren op de aard van deze problematiek, de voorgenomen verkeersmaatregelen en de hierbij gehanteerde uitgangspunten.

Probleemstelling

De tijdelijke schoollocatie ligt direct buiten de bebouwde kom van Broek in Waterland en is bereikbaar via de Keerngouw en de Drs. J. van Disweg. Beide wegen zijn erftoegangswegen met een beperkte rijbaanbreedte, geen fiets- en voetgangersvoorzieningen en een snelheidsregime van 60 km/h.

Verwacht wordt dat bij in gebruik name van de school het te druk wordt op de weg. De berekende maximale verwerkingscapaciteit van de Drs. J. van Disweg is 1.000 motorvoertuigen per etmaal (Goudappel & Coffeng, 2019). De verwerkingscapaciteit van de Keerngouw is vergelijkbaar hiermee.

De school zal vanaf de start op de tijdelijke locatie over gaan op een continuurooster waardoor de lessen om 8.30 startten en om 14.15 eindigen. In de ochtend tussen 8.00-8.30, het maatgevende half uur, wordt het meeste verkeer verwacht. Zonder maatregelen zal de voertuigintensiteit van het autoverkeer in het maatgevend half uur naar verwachting 2.400 motorvoertuigen per etmaal bedragen¹.

Aangezien de Drs. J. van Disweg en Keerngouw beide een berekende verwerkingscapaciteit hebben van maximaal 1.000 motorvoertuigen per etmaal en fietsers en voetgangers gebruik moeten maken van dezelfde weg moeten er aanvullende maatregelen genomen worden om het verkeer van en naar de school veilig te kunnen verwerken. De aanwezigheid van veel kwetsbare verkeersdeelnemers vraagt bovendien om extra aandacht voor verkeersveiligheid.

Doelstelling

Tegen de achtergrond van bovenstaande probleemstelling is de volgende doelstelling geformuleerd:

Het bereiken en weer verlaten van de tijdelijke locatie 'OBS de Havenridders' voor fietsers en voetgangers zo veilig mogelijk maken.

¹ Goudappel & Coffeng (2019) heeft een intensiteit van 2.300 mvt/etm berekend. Deze berekening is echter gebaseerd op metingen vóór de realisatie van de nieuwe woningen aan de noordzijde van de Drs. J. van Disweg. Inclusief deze nieuwe woningen kan een intensiteit van 2.400 motorvoertuigen per etmaal worden verwacht (CROW, 2018).

Duurzaam Veilig Wegverkeer

Om bovenstaande doelstelling te bereiken worden er een aantal uitgangspunten gehanteerd. Deze uitgangspunten zijn gebaseerd op het model 'Duurzaam Veilig Wegverkeer' van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV, 2019) en moeten ervoor zorgen dat de kwetsbare verkeersdeelnemers de school zo veilig mogelijk kunnen bereiken en verlaten.

De uitgangspunten van Duurzaam Veilig Wegverkeer (SWOV, 2019):

- Gemotoriseerd verkeer fysiek scheiden van langzaam verkeer
- Gemotoriseerd verkeer in tijd scheiden van langzaam verkeer
- Frontale conflicten beperken: gemotoriseerd verkeer met een andere rijrichting scheiden van langzaam verkeer
- Zijwaartse conflicten beperken en minimaliseren van kruisend verkeer
- Een passende snelheid
- Een vergevingsgezinde omgeving
- Autogebruik ontmoedigen

Aan de hand van deze uitgangspunten wil de gemeente Waterland de verkeersveiligheid van de kwetsbare verkeersdeelnemers zo veel mogelijk verbeteren.

Voorgestelde verkeersmaatregelen

In deze paragraaf worden de verschillende maatregelen per uitgangspunt behandeld en toegelicht.

Fysiek scheiden gemotoriseerd verkeer van langzaam verkeer

Door iedere vervoerswijze een eigen route voor te stellen wordt geprobeerd de verkeersdeelnemers zoveel mogelijk uit elkaar te houden. Zo wordt de automobilist gevraagd de school te benaderen via de Vennen, Oosteinde en de Keerngouw terwijl de fietsers en voetgangers een route via het Buitenweren, Oosteinde en de Keerngouw krijgen voorgesteld.

In tijd scheiden gemotoriseerd verkeer van langzaam verkeer

Agrariërs in de omgeving van Broek in Waterland maken veelvuldig gebruik van de Drs. J. van Disweg. Dit is voor landbouwverkeer immers de enige ontsluitingsroute van de Noordmeerpolder. Het gelijktijdig gebruik van de Drs. J. van Disweg door landbouwvoertuigen en schoolgaande fietsers en voetgangers kan onveilige situaties opleveren en is derhalve niet wenselijk. Om gelijktijdig gebruik te voorkomen worden met agrariërs in de omgeving van de Noordmeerpolder en Broek in Waterland afspraken gemaakt om tijdens het in- en uitgaan van de school geen gebruik te maken van de Drs. J. van Disweg.

Het verkeer met een andere rijrichting scheiden van langzaam verkeer

De Keerngouw en Drs. J. van Disweg hebben te weinig capaciteit om alle verkeersdeelnemers op het maatgevend moment in twee richtingen veilig te verwerken. Vooral in de slinger van de Keerngouw wordt het lastig elkaar in twee richtingen te passeren. Om te voorkomen dat het in de slinger van de Keerngouw onveilig wordt zal het autoverkeer dringend geadviseerd worden terug te rijden via het noordelijke deel van de Drs. J. van Disweg en het Roomeinde.

Om te voorkomen dat automobilisten de adviesroute negeren en via de Drs. J. van Disweg, de Keerngouw, en het Nieuwland terugrijden wordt verplichtende eenrichting tussen het Nieuwland en het Oosteinde ingesteld en wordt het verplicht om de Kiss & Ride-strook aan de zuidzijde in- en aan de noordzijde uit te rijden. Er zullen geen maatregelen in het Oosteinde genomen worden om dat de

verwachting is dat door de grotere verkeersstroom hier niet in de tegengestelde richting ingereden zal worden.

Als blijkt dat de adviesroute over de Drs. J. van Disweg niet voldoende wordt nageleefd kan als aanvullend maatregel het instellen van eenrichtingsverkeer op het Roomeinde worden overwogen. In verband met de noodzaak van het in beide richtingen over de Drs. J. van Disweg rijden van het landbouwverkeer het invoeren van een verplichtende eenrichting op deze weg niet voor de hand.

Het beperken van zijwaartse conflicten

Door iedere vervoerswijze een eigen route voor te stellen wordt geprobeerd het risico op zijwaartse conflicten te zo laag mogelijk te houden. Op de t-splitsing Buitenweren-Oosteinde hebben fietsers echter geen voorrang terwijl er auto's van rechts verwacht kunnen worden. Dit is immers de voorgestelde aanrijroute voor auto's. Om de schoolgaande fietsers hier ten opzichte van het autoverkeer voor te trekken wordt hier een afbuigende voorrangsregeling ingesteld en SCHOOL-markering aangebracht. Op die manier wordt er voor gezorgd dat automobilisten geattendeerd worden op kwetsbare verkeersdeelnemers en dat de fietser voorrang krijgt.

Ter hoogte van de t-splitsing Keerngouw-Oosteinde zal eveneens SCHOOL-markering op het wegdek worden aangebracht. Dit om de automobilisten die vanaf het Nieuwland over de Keerngouw naar het Oosteinde rijden te attenderen op kwetsbare voetgangers en fietsers van rechts.

De geadviseerde looproute zorgt ervoor dat voetgangers zoveel mogelijk gescheiden worden van autoverkeer, weinig over hoeven te steken en het meeste trottoirruimte hebben. Momenteel wordt nog onderzocht of een extra looproute over het SDOB-terrein mogelijk is.

Een passende snelheid

Op dit moment is de toegestane maximumsnelheid op de Drs. J. van Disweg 60 km/h. De verkeersveiligheid neemt toe als het snelheidsverschil tussen de verschillende verkeersdeelnemers afneemt. Om die reden zal de maximum snelheid op de Drs. J. van Disweg teruggebracht worden van 60 km/h naar 30 km/h. Dit snelheidsregime geldt over de gehele lengte van de Drs. J. van Disweg; vanaf de Noordmeerweg tot de Keerngouw. Om naleving van de juiste snelheid nabij de school te garanderen zullen twee tijdelijke drempels met een hoogte van vijf centimeter worden aangebracht op het wegdek. Deze worden zo aangebracht dat tweewielers om de drempels heen kunnen rijden en ze worden aangelicht in de nacht en avond.

Een vergevingsgezinde omgeving

Om te zorgen dat fietsers en voetgangers voldoende manoeuvreerruimte hebben zal er vanaf de Keerngouw-slinger tot voorbij de tijdelijke locatie aan weerszijden van de Drs. J. van Disweg een stopverbod worden ingesteld. Daarnaast wordt in de berm extra verharding aangebracht. Op deze manier kunnen fietsers en voetgangers in twee richtingen passeren en bestaat er genoeg ruimte om uit te wijken voor elkaar.

Autogebruik ontmoedigen

Het autogebruik ontmoedigen is formeel geen onderdeel van het Duurzaam Veilig-model (SWOV, 2019). Tegen de achtergrond van de beperkte capaciteit van de erftoegangswegen, de beperkte rijbaanbreedte en de veiligheidsrisico's die een auto in de omgeving van een school met zich meebrengt is dit aspect echter niet onbelangrijk. De gemeente Waterland wil autogebruik voor het halen en brengen van schoolkinderen zo veel mogelijk ontmoedigen door de parkeerplekken op het schoolterrein alleen te bestemmen voor personeel van OBS de Havenridders, gehandicapten en bij hoge uitzondering ouders die van ver komen.

Ouders die hun kinderen toch met de auto naar school wensen te brengen kunnen hun auto parkeren op het parkeerterrein van het Nieuwland en van daaruit te voet de tijdelijke schoollocatie benaderen. Een andere optie is gebruik maken van de Kiss & Ride-strook direct voor de tijdelijke school. Deze strook biedt ruimte voor vier auto's. Om de capaciteit van de Kiss & Ride-strook optimaal te benutten zal OBS de Havenrakers maatregelen nemen die de doorstroming op de Kiss & Ride-strook bevorderen. Hiermee wordt getracht eventuele congestie van autoverkeer op de Drs. J. van Disweg en de Keerngouw te voorkomen.

Naleving en aanvullende maatregelen

De basis van effectieve verkeersmaatregelen is een goede naleving. Om de naleving te borgen zal de gemeente Waterland de eerste twee weken extra handhavingscapaciteit inzetten. Het effect hiervan is tweeledig: enerzijds kan handhaving faciliterend optreden en kruisend verkeer op de t-splitsing Keerngouw-Oosteinde begeleiden, anderzijds kan handhaving repressief optreden bij overtreding van bijvoorbeeld een stopverbod of verplichtende eenrichtingsinstructie.

Een goede naleving afdwingen kan de gemeente Waterland echter niet alleen. Hiervoor heeft de gemeente ook de medewerking en steun van ouders nodig. Het schoolbestuur van OBS de Havenrakers zal het wenselijke haal- en brenggedrag veelvuldig benadrukken in hun nieuwsbrief en andere communicatiekanalen richting ouders.

Ten aanzien van de ouders rekent de gemeente Waterland er op dat zij zo veel mogelijk per fiets en te voet hun kind naar school brengen. We hopen dat ouders de bereidheid hebben de auto te laten staan, tenzij strikt noodzakelijk. Mocht er toch in de auto worden gestapt, dan hoopt de gemeente op naleving van de verkeersmaatregelen. Als blijkt dat de maatregelen niet voldoende worden nageleefd kunnen er vergaande maatregelen overwogen worden, teneinde de verkeersveiligheid te verbeteren.

Overzicht verkeersmaatregelen

Concreet komt dit neer op het realiseren van de volgende maatregelen:

Verkeersmaatregelen

1. Eenrichtingsadvies voor autoverkeer
2. Verplicht eenrichting over de Keerngouw (tussen Nieuwland en Oosteinde)
3. Afbuigende voorrangregeling t-splitsing Buitenweren-Oosteinde
4. Maximumsnelheid naar 30 km/h in de slinger van de Keerngouw en op de Drs. J. van Disweg
5. Vanaf de Keerngouw tot aan de school aan weerszijden een stopverbod
6. Verplicht in- en uitrijden Kiss & Ride-strook

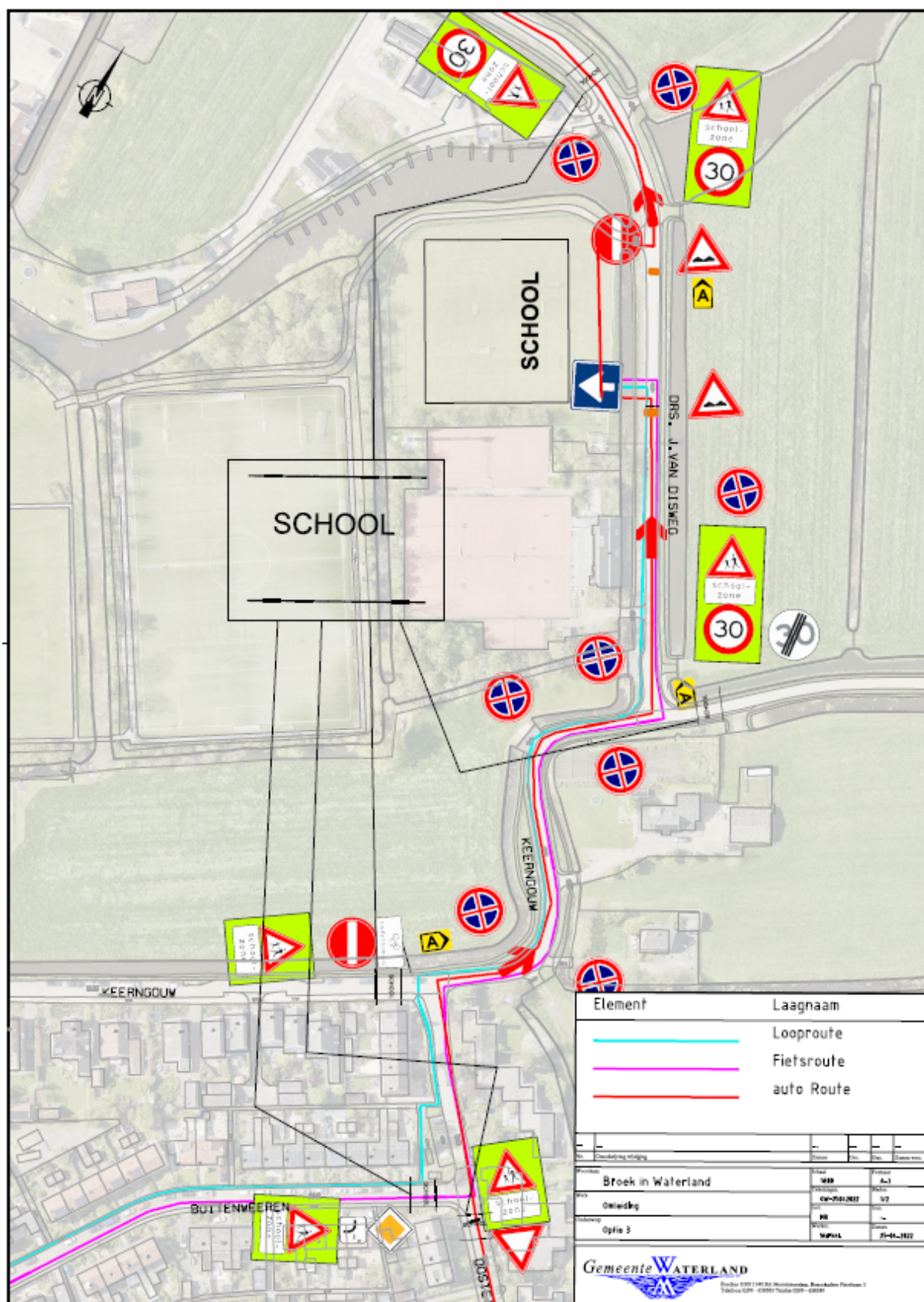
Fysieke maatregelen

1. Tussen de in- en uitrit van de school twee tijdelijke verkeersdrempels
2. 'SCHOOL'-markering op de Keerngouw, de Drs. J. van Disweg en het Oosteinde
3. Bermverharding in de slinger van de Keerngouw

Flankerende maatregelen

1. Bevordering doorstroom Kiss & Ride-strook door OBS de Havenrakers
2. Afspraken met agrariërs ten aanzien van het gebruik Drs. J. van Disweg buiten schooltijden
3. Instellen continu rooster om verkeersbewegingen te halveren
4. Door middel van communicatie stimuleren fiets en voet

De verkeersmaatregelen grafisch weergegeven:



Figuur 2: Keerngouw-sling en Drs. J. van Disweg

Bibliografie

CROW. (2018). *Toekomstbestendig parkeren*. Ede: CROW.

Goudappel & Coffeng. (2019). *Verkeersonderzoek Broek in Waterland: tijdelijke locatie OBS de Havenridders*. Goudappel & Coffeng.

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid. (2019, maart 26). *Duurzaam Veilig Wegverkeer*. Opgehaald van SWOV: <https://swov.nl/nl/factsheet/duurzaam-veilig-wegverkeer>