

Raadsvoorstel Verkeersmaatregelen Kindcentrum Ten Boer 7 september 2018

Inleiding

Na het vaststellen van de locatie van het Kindcentrum door het College van Ten Boer, heeft Bono Traffics in opdracht van de verkeerskundige van Ten Boer, onderzoek gedaan naar de verkeerskundige consequenties en voorstellen tot maatregelen.

Bono Traffics geeft in het verkeersonderzoek aan dat zorgvuldige aandacht aan de inrichting van schoolroutes en schoolomgeving met het oog op kinderen in de leeftijdsklasse 0 t/m 12 dient te worden besteed. Daarbij geldt dat een Duurzaam Veilige Schoolomgeving bestaat uit 4 aspecten, te weten:

- Lage snelheid van het gemotoriseerd verkeer
- Voldoende parkeergelegenheid
- Scheiden van verkeersstromen
- Goede oversteekvoorzieningen

Bono Traffics heeft de te verwachten verkeersstromen op de bestaande infrastructuur geprojecteerd en de omgeving van het Kindcentrum onderzocht. Aan de hand daarvan zijn aandachtspunten bepaald. In onderstaand plaatje zijn deze aangegeven.



Bron: Verkeersstudie Kindcentrum Ten Boer Bono Traffics bv d.d. 18-06-2018

De aandachtspunten zijn ook in zomer van 2018 bij diverse bijeenkomsten gepresenteerd aan de bewoners, ouders en ondernemers in Ten Boer.

Vertaling naar maatregelen

In dit voorstel zijn de aandachtspunten die uit het verkeersonderzoek naar voren komen vertaald naar maatregelen. Tevens is aangegeven welke aandachtspunten prioriteit hebben en als randvoorwaardelijk dienen te worden beschouwd voor het veilig functioneren van het Kindcentrum.

Er is onderscheid gemaakt tussen maatregelen in de directe omgeving van het Kindcentrum en maatregelen op de schoolroutes.

Maatregelen directe omgeving

Er zijn 4 aandachtspunten die prioriteit hebben:

1. Nijverheidsweg
2. Sportlaan
3. Riekele Prinsstraat
4. Vrachtwagenparkeerplaats

Ad 1. Nijverheidsweg:

In het uur voorafgaand aan aanvang van de scholen worden ongeveer 90 auto's verwacht. De inschatting is dat daarvan 25 van het personeel van het Kindcentrum is. Er worden dus zo'n 65 auto's van ouders verwacht.

Het is normaal dat er enige spreiding is: personeel zal eerder komen dan de ouders. In het half uur voor aan van van de scholen zijn de meeste auto's te verwachten met een piek in het laatste kwartier.

Volgens het verkeersonderzoek wordt wanneer de huidige situatie ongewijzigd blijft 60% van het gemotoriseerd verkeer via de Nijverheidsweg afgewikkeld en lijkt de Nijverheidsweg ook voor de fietsers vanuit de omgeving A.H. Homanstraat een aantrekkelijke route. Dat komt neer op 54 auto's. In combinatie met aanwezige bedrijven en fietsers is dat een onwenselijke situatie.

A. gemotoriseerd verkeer

In het verkeersonderzoek wordt de situatie slechts als aandachtspunt omschreven. Het is echter mogelijk de verkeersstromen te beïnvloeden door het instellen van éénrichtingsverkeer: zie ook Ad 3. Riekele Prinsstraat. Hierdoor vermindert de aantrekkelijkheid en de drukte.

B. fietsers

In het verkeersonderzoek wordt geadviseerd fietsstroken aan te leggen. Gelet op de bedrijvigheid langs de Nijverheidsweg en na overleg met een aantal bedrijven wordt voorgesteld dit niet te doen. Het is beter in te zetten op gebruik van het bestaande fietspad naast de N360. Nog beter is het aanbieden van een volwaardig alternatief en die mogelijkheid is er ook: de Sportlaan.

Ad 2. Sportlaan:

De Sportlaan is in de huidige situatie een matige verbinding met slechte aansluitingen en kwaliteit. Door een forse upgrade kan het uitstekend gaan functioneren als *dé* verbinding voor fietsers. Een upgrade van de Sportlaan bestaat uit het conform de huidige richtlijnen verbreden, verharderen én doortrekken van de Sportlaan over het parkeerterrein. Een nieuwe duurzame en hoogwaardige fietsverbinding richting Marskramer die zowel ruimtelijk als functioneel goed inpasbaar is en bovendien een veilige verbinding vormt. De Sportlaan wordt zo de ruggengraat van de fietsverbindingen, zowel t.b.v. het Kindcentrum als Dijkshorn. Door de goede en beschutte ligging lijkt het de logische route en daarmee ook de andere routes te ontlasten cq bijna buiten gebruik te stellen.

Fietsverbinding Dijkshorn en De Schepperij

Bono Traffics heeft ook onderzoek gedaan naar de nut en noodzaak van een nieuwe fietsverbinding tussen Dijkshorn en De Schepperij. Dat onderzoek wijst uit dat het beter is te investeren in een

upgrade van de Sportlaan. Deze is bovendien veiliger dan een nieuwe fietsverbinding tussen Dijkshorn en De Schepperij(!)

Ad 3. Riekele Prinsstraat

De Riekele Prinsstraat ter hoogte van de school krijgt een geheel andere inrichting. Deze wordt uitgevoerd als schoolzone met de mogelijkheid kortstondig te parkeren (Kiss and Ride). De snelheid wordt beperkt tot 30km/uur en er wordt eenrichtingsverkeer ingesteld.

Het eenrichtingsverkeer houdt in dat het verkeer kan in rijden in zuidelijke richting is toegestaan. Dan rijdt men voor de school langs en via de Nijverheidsweg weer weg. Voor de school zijn de verkeersbewegingen maar een kant op gericht. En het langzame en snelle verkeer is in zones gescheiden. Deze ingreep zorgt voor overzicht en beïnvloed te routekeuze van de automobilisten. Er wordt aangestuurd op verkeersafwikkeling vooral via de rotonde. De aankleding van de schoolzone sluit aan op het ontwerp van het Kindcentrum.

De schoolzone wordt verlengd tot over de Nijverheidsweg tot aan de opgang naar het fietspad langs de N360. Dat deel van de Bedrijvenweg wordt deels zichtbaar ingericht als schoolzone. Zowel aan de zijde van de Bedrijvenweg als de Nijverheidsweg wordt de schoolzone voorzien van een verhoogd kruisvlak. Dus zowel visueel als fysiek wordt een andere omgeving betreden. Deze maatregelen zijn specifiek bedoeld om het gedrag van automobilisten te beïnvloeden.

Ad 4. Vrachtwagenparkeerplaats

De vrachtwagenparkeerplaats wordt gedeeltelijk verkleind. Bovendien wordt een deel van de vrachtwagenparkeerplaats ingericht t.b.v. parkeren personeel. De capaciteit van de vrachtwagenparkeerplaats wordt beperkt tot 5 vrachtwagens (trekker met oplegger). De toegang tot de vrachtwagenparkeerplaats is fysiek gescheiden van de schoolzone en heeft een eigen entree. Dit zijn stevige maatregelen maar nodig en randvoorwaardelijk voor een goed functionerende schoolzone voor het Kindcentrum.

Opsomming maatregelen directe schoolomgeving:

1. Upgrade Sportlaan met aanpassing parkeerterrein Sportlaan
2. Schoolzone: plein achtige inrichting t.b.v. Kiss and Ride
3. Instellen 30 km/uur (feitelijk uitbreiding bestaande 30 km/uur zone)
4. Instellen éénrichtingsverkeer
5. Herinrichten vrachtwagenparkeerplaats

Zie overzichtstekening horende bij het raadsvoorstel; *4. Nieuwbouw kindcentrum Ten Boer uitvoeringskrediet impressie verkeersmaatregelen rv*

Samenvattend

Bovenstaande verkeersmaatregelen zijn een uitwerking van de aandachtspunten die Bono Traffics in het verkeersonderzoek noemt.

De maatregelen zijn beslist nodig als onderdeel van een Duurzaam Veilige Schoolomgeving en gaan in op de aspecten 'Lage snelheid van het gemotoriseerd verkeer', 'Voldoende parkeergelegenheid' en 'Scheiden van verkeersstromen'.

Het is belangrijk dat de maatregelen voorafgaand aan de opening van het Kindcentrum zijn gerealiseerd. Dat betekent dat op zo korte mogelijk termijn met de uitwerking moet worden gestart.

De verwachting is dat met deze maatregelen een goede inrichting van de verkeershuishouding plaats kan vinden. In een aantal gevallen significant beter dan de huidige situatie bij de bestaande scholen: ondanks de concentratie van verkeer is de afwikkeling beter. Onder andere door betere scheiding, meer ruimte en grotere overzichtelijkheid.

Maatregelen schoolroutes

Er zijn 2 wegen waarop aandachtspunten zijn, te weten:

1. Gaykingastraat
2. Stadsweg

Het verkeersonderzoek spreekt van aandachtspunten op de Stadsweg en de Gaykingastraat inclusief de dorpsentrees. Het gaat hierbij met name om het aanbieden van voldoende goede oversteekvoorzieningen.

Dat houdt in: goed zicht op het verkeer, voldoende verlichting en met name een lage snelheid van het gemotoriseerd verkeer.

Ad 1. Gaykingastraat

Door de toegepaste materialen, verschijningsvorm en kleurverschillen oogt het alsof de Gaykingastraat een weg van hogere orde is en dat het verkeer op de Gaykingastraat voorrang heeft. Ook de zebapaden dragen bij aan dit beeld. Er ontstaat voor weggebruikers al snel het idee dat 50km/uur is toegestaan terwijl de toegestane snelheid op de Gaykingastraat beperkt is tot 30km/uur.

Nagenoeg iedere aansluiting met een zijstraat verdient wat het onderzoek betreft verbetering. Als voorstel geeft Bono Traffics aan de Gaykingastraat in zijn geheel in te richten als erftoegangsweg.

Concreet houdt dat in dat de breedte overal gelijk wordt, dat alle aansluitingen gelijkwaardig zijn en een uniforme verschijningsvorm.

Hoewel een complete herinrichting van de Gaykingastraat de grootste bijdrage levert is een complete herinrichting niet randvoorwaardelijk. Bovendien is de Gaykingastraat op onderdelen in het recente verleden al aangepakt, zoals de aansluiting met de Stadsweg en de dorpsentree.

De huidige inrichting van de dorpsentree en de aansluiting met de Stadsweg voldoen aan hetgeen Bono Traffics noemt. Voor een aantal andere straten die aansluiten op de Gaykingastraat en deel uitmaken van de nieuwe schoolroutes zijn nog wel maatregelen nodig om de kinderen veilig naar school te laten gaan. Dit zijn de aansluiting met Marskramer, de Lindestraat, de Blinkerdlaan en in mindere mate de Valckestraat.

Wat hier dient te gebeuren is het afstemmen van materialen, verschijningsvorm en kleur. Dan wordt al veel duidelijker dat de zijwegen voorrang hebben. De Gaykingastraat kan bijvoorbeeld worden voorzien van printasfalt zodat het lijkt alsof het net zoals de zijstraten klinkers zijn. Daarnaast moet verlichting worden gecontroleerd op lichtsterkte en kleurechtheid. Waar nodig dient de verlichting te worden vervangen (niet de armatuur maar de lamp). Het is belangrijk dat deze maatregelen voor in gebruik stelling van het Kindcentrum zijn gedaan.

Ad 2. Stadsweg

Het verkeersonderzoek gaat uit van een lichte daling van het aantal verkeer op de Stadsweg. Ook voor de Stadsweg wordt geadviseerd een meer eenduidige inrichting mee te geven. Specifieke aandachtspunten zijn de snelheid en voorrangregeling fietsers.

Onlangs zijn op de Stadsweg een aantal maatregelen in de vorm van verkeersdrempels uitgevoerd die de snelheid op de Stadsweg moeten beperken (ter hoogte van Dijkshorn). Dit werkt goed en het is belangrijk dat ook de aansluitingen met de Fivelstraat, de Emmerwolderweg en Ommerlanderweg worden aangepast.

Het is belangrijk dat met markering de suggestie van een verkeersdrempel wordt gecreëerd. Een fysieke verkeersdrempel heeft altijd de voorkeur maar dat wordt op dit deel van de Stadsweg gelet op te verwachten trillinghinder niet geadviseerd.

Deze maatregelen zijn een randvoorwaarde voor het goed functioneren van het Kindcentrum en dienen voor het in gebruik nemen werking stellen van het Kindcentrum te zijn uitgevoerd.

Geadviseerd wordt de voorrangsregeling van het fietspad ter hoogte van de Fivelstraat vooralsnog niet te wijzigen. De huidige verschijningsvorm van deze aansluiting is ongeschikt voor het opheffen van de voorrangsregeling. Het toepassen van markering waardoor de suggestie van een verkeersdrempel wordt gewerkt is eveneens niet afdoende.

Opsomming randvoorwaardelijke maatregelen schoolroutes

- Afstemmen materiaal, verschijningsvorm en kleur aansluiting Gaykingastraat op Marskramer, de Lindestraat, de Blinkerdlaan en Valckestraat
- Controleren en waar nodig aanpassen verlichting op lichtsterkte en kleurechtheid.
- Aansluiting met Fivelstraat, de Emmerwolderweg en Ommerlanderweg visueel uitvoeren als verkeersdrempel.

Met deze maatregelen wordt aansluiting gevonden op het 4e aspect van een Duurzaam Veilige Schoolomgeving: 'Goede oversteekvoorzieningen'

Niet als aandachtspunt in het onderzoek meegenomen en niet randvoorwaardelijk, maar wel belangrijk te noemen is de aansluiting van de Wobbe Alkemapad op de Stadsweg. Het zicht van fietsers op de Stadsweg is beperkt. Een aanpassing van deze aansluiting wordt geadviseerd.

Deze maatregelen zullen niet direct in het programma voor het realiseren van het Kind Centrum worden meegenomen, maar worden opgenomen in de algemene verkeerskundige planning in Ten Boer. En daar waar kan en gewenst worden uitgevoerd.