

Verkeersonderzoek KC Maarsveld Stadskanaal

Notitie: verkeerskundige beoordeling
schetsontwerpen

Opdrachtgever
Gemeente Stadskanaal

Projectnummer
11180243

Datum
24 januari 2025

Projectgegevens

Projectgegevens

Naam: Verkeersonderzoek KC Maarsveld Stadskanaal
Nummer: 11180243
Documentnummer: N01-D01-11180243-lks
Auteurs: [REDACTED]
Status: Definitief
Datum: 24 januari 2025

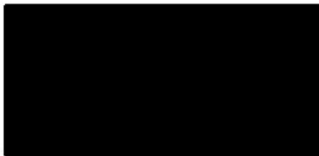
Opdrachtgever

Gemeente Stadskanaal



Autorisatie

Naam:
Handtekening:



Datum: 24-01-2025

Niets uit deze rapportage mag worden verveelvoudigd of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook zonder voorafgaande toestemming van de opdrachtgever. Noch mag het zonder dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waarvoor het is vervaardigd.

Aanleiding

In de wijk Maarsveld in Stadskanaal wordt een nieuw kindcentrum (KC) gerealiseerd. Het nieuwe gebouw biedt onderdak aan:

- Openbare basisschool Meester Neuteboom (bestuur OPRON) met circa 130 leerlingen.
- Christelijke basisschool de Maarsborg (bestuur Scholengroep Perspectief) met circa 204 leerlingen.
- De Speeldoos, een grote locatie van Kids First COP groep met het volgende aanbod:
 - Dagopvang
 - Peuteropvang
 - Buitenschoolse opvang

De komst van het KC zorgt ervoor dat de verkeerssituatie in het gebied zal veranderen. Te denken valt aan fietsers van en naar de basisschool en auto's die kort en lang geparkeerd staan. Hiervoor zullen (fiets)parkeervoorzieningen gerealiseerd moeten worden met een ontsluiting op de bestaande wegenstructuur. Mogelijk vraagt de komst van het KC ook om aanpassingen aan de wegenstructuur.

De gemeente Stadskanaal heeft Roelofs Advies en Ontwerp BV gevraagd mee te denken over de verkeerskundige inrichting bij de toekomstige locatie van het KC en de ontsluitingsstructuur.

Inhoudsopgave

Pagina

- | | |
|---|-----------|
| 1. Huidige inrichting | 5 t/m 7 |
| 2. Varianten + afweging | 8 t/m 32 |
| 3. Kruispuntoplossingen Maarsbroek - Vijverlaan | 33 t/m 36 |
| 4. Overige punten | 37 t/m 40 |



1. Huidige inrichting

Onderzoeksgebied



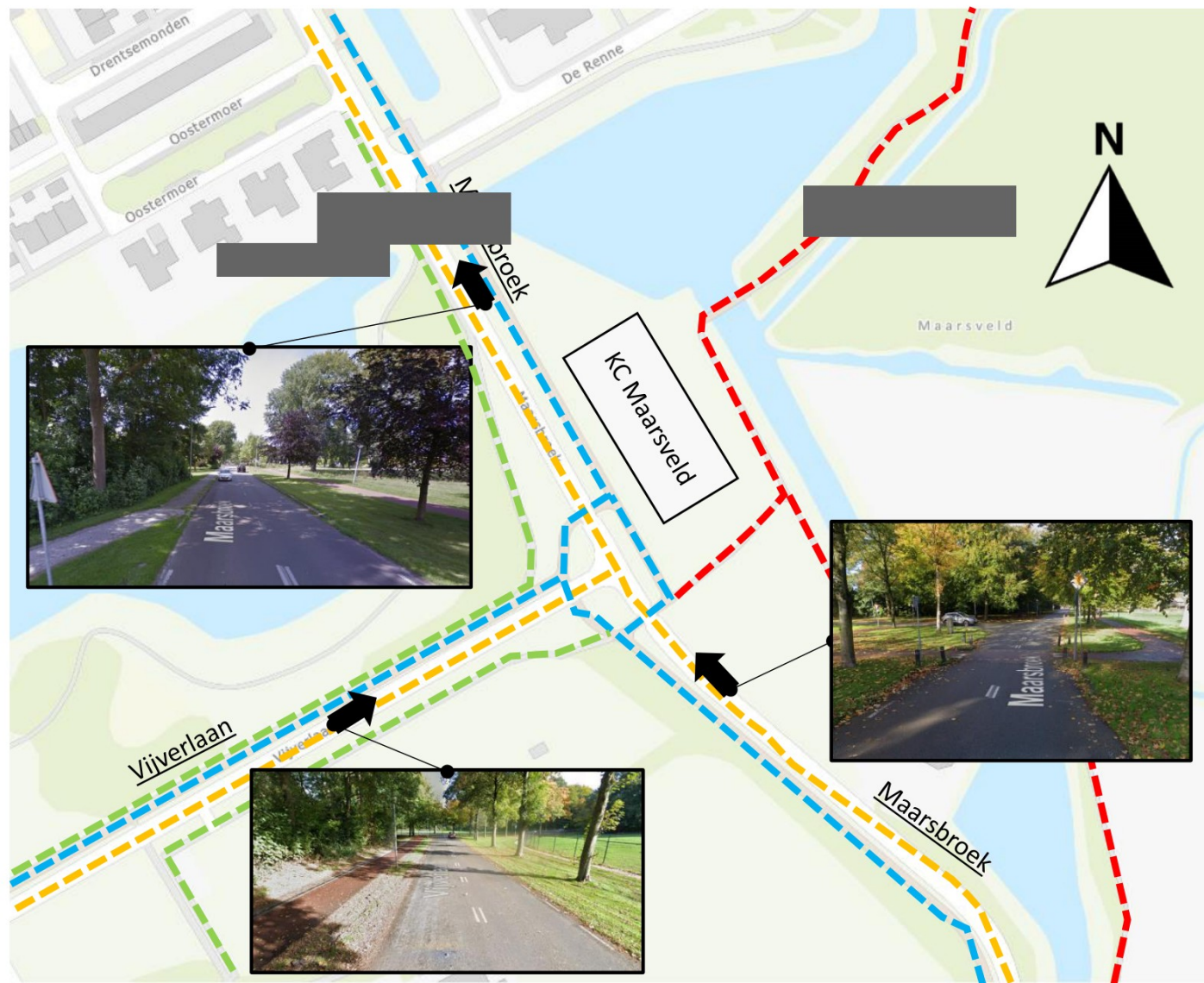
Bron foto's: Persbureau Drenthe

Huidige infrastructuur

rondom onderzoeksgebied

- Voetpad
- Vrijliggend fietspad
- Voet/fietspad (halfverharding)
- Rijbaan (gemotoriseerd verkeer)

Gekeken is naar de beoogde locatie van het KC in relatie tot de andere voorzieningen, de woonwijken en huidige wegenstructuur. De verwachting is, dat gemotoriseerde verkeer en fietsers / voetgangers voornamelijk gebruik zullen gaan maken van de verkeersvoorzieningen op de Vijverlaan en de Maarsbroek. Een kleiner aandeel fiets- en voetgangers verplaatst zich mogelijk door het park aan de achterzijde van het KC.



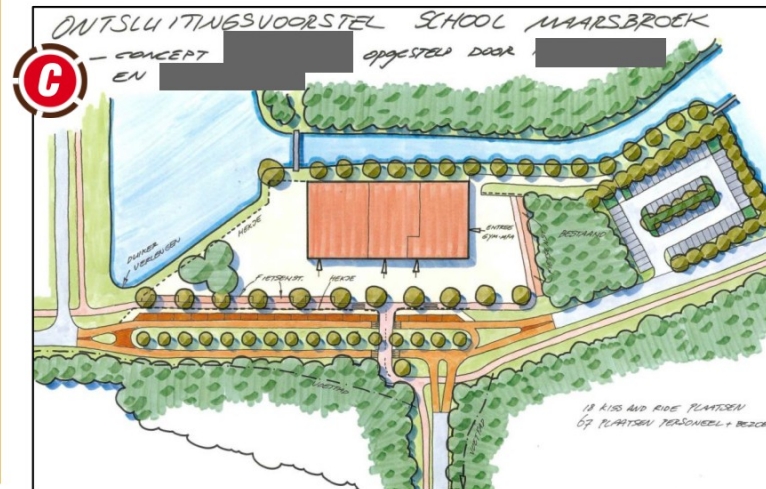
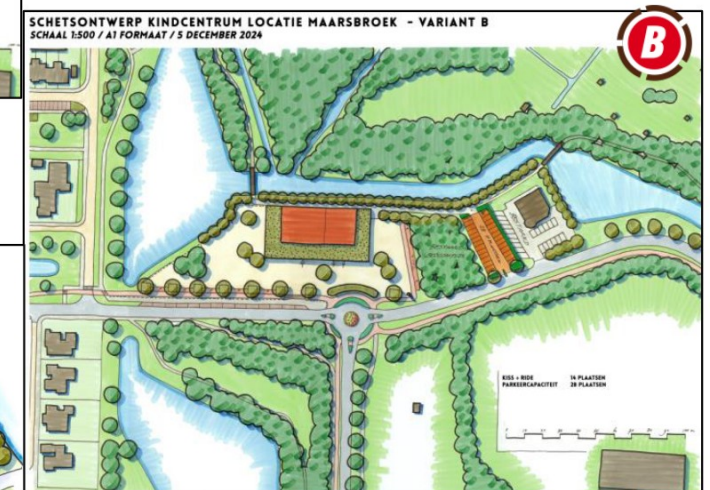


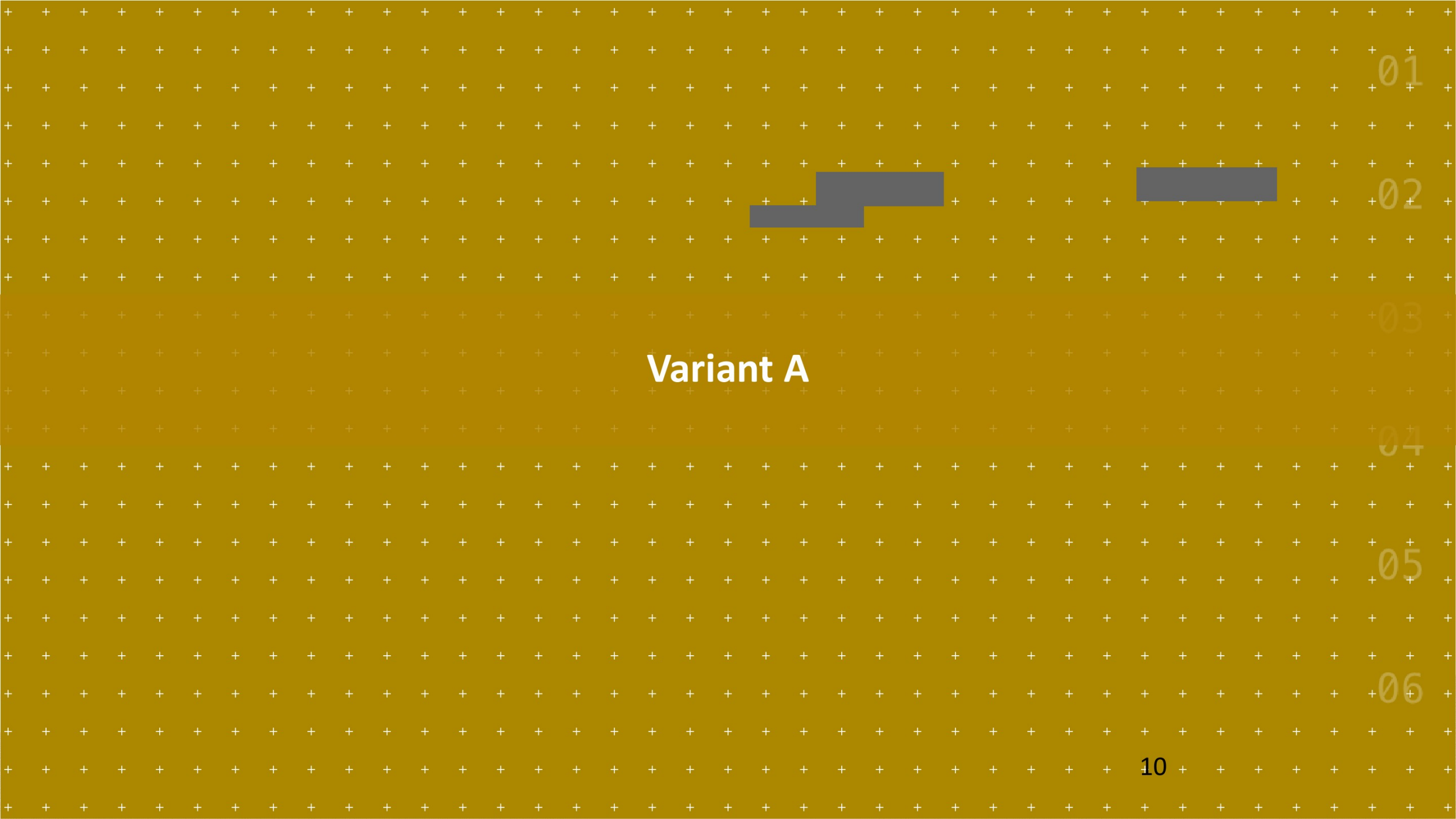
2. Varianten + afweging

Schetsvarianten toekomstige wegenstructuur

Voor de toekomstige wegenstructuur rondom KC Maarsveld en het parkeerterrein zijn door de gemeente () drie schetsvarianten opgesteld. In de schetsvarianten zijn onder andere parkeergelegenheden voor het KC en kruispuntmogelijkheden voor de Vijverlaan - Maarsbroek opgenomen.

De schetsvarianten zijn afzonderlijk verkeerskundig beoordeeld onder meer op verkeersveiligheid en verkeersdoorstroming. In de schetsvarianten is te zien dat variant A en B veel overeenkomsten hebben. Het verschil tussen deze varianten zit in het langparkeerterrein. Om deze reden heeft variant A en B grotendeels op het parkeerterrein na ook dezelfde voor- en nadelen.





01

02

03

04

05

06

Variant A

10

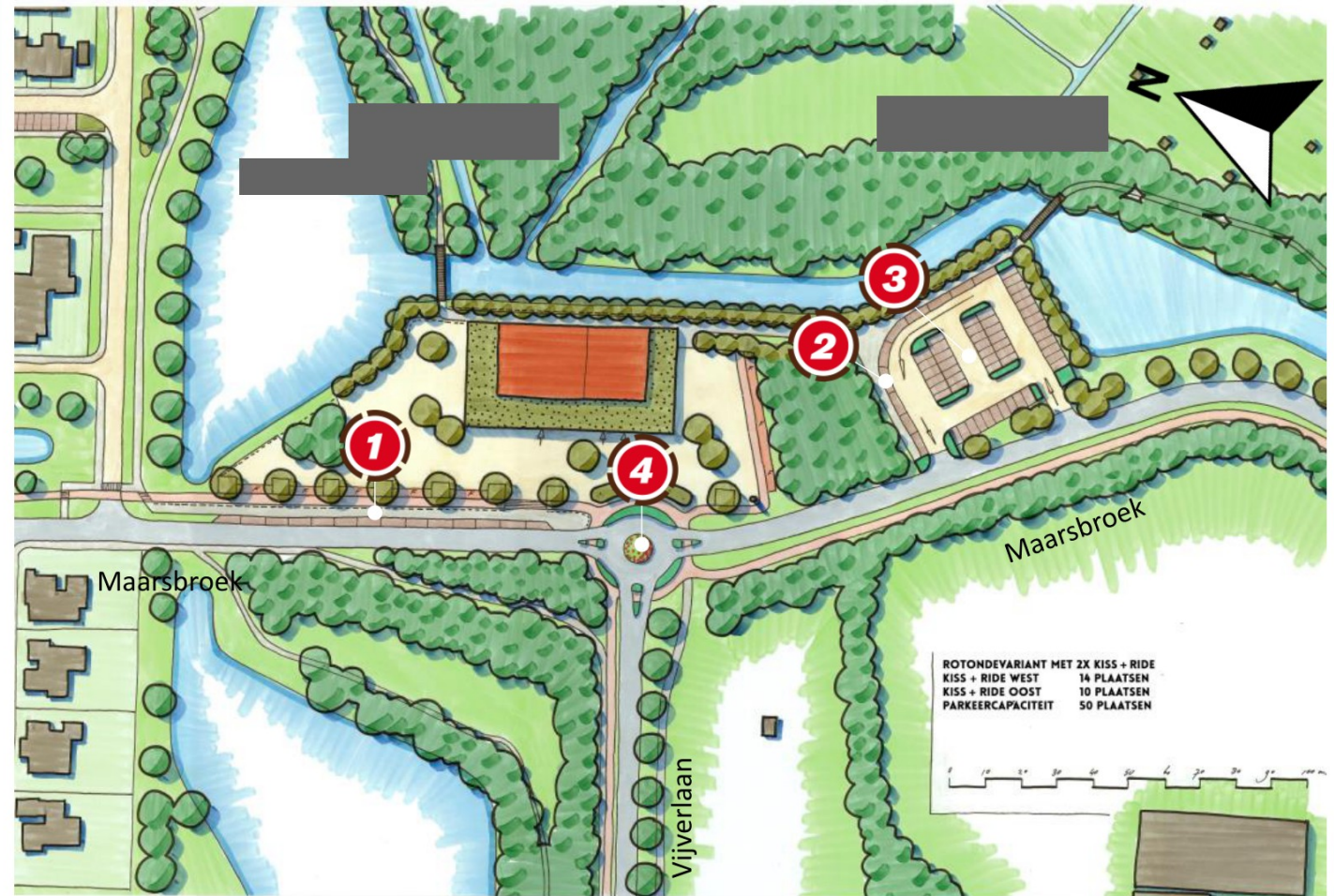
Variant A

Schetsontwerp

Ontwerpaspecten:

- 1: Kiss and Ride West
- 2: Kiss and Ride Oost
- 3: Lang parkeren
- 4: Rotonde

SCHETSONTWERP KINDCENTRUM LOCATIE MAARSBROEK - VARIANT A
SCHAAL 1:500 / A1 FORMAAT / 5 DECEMBER 2024

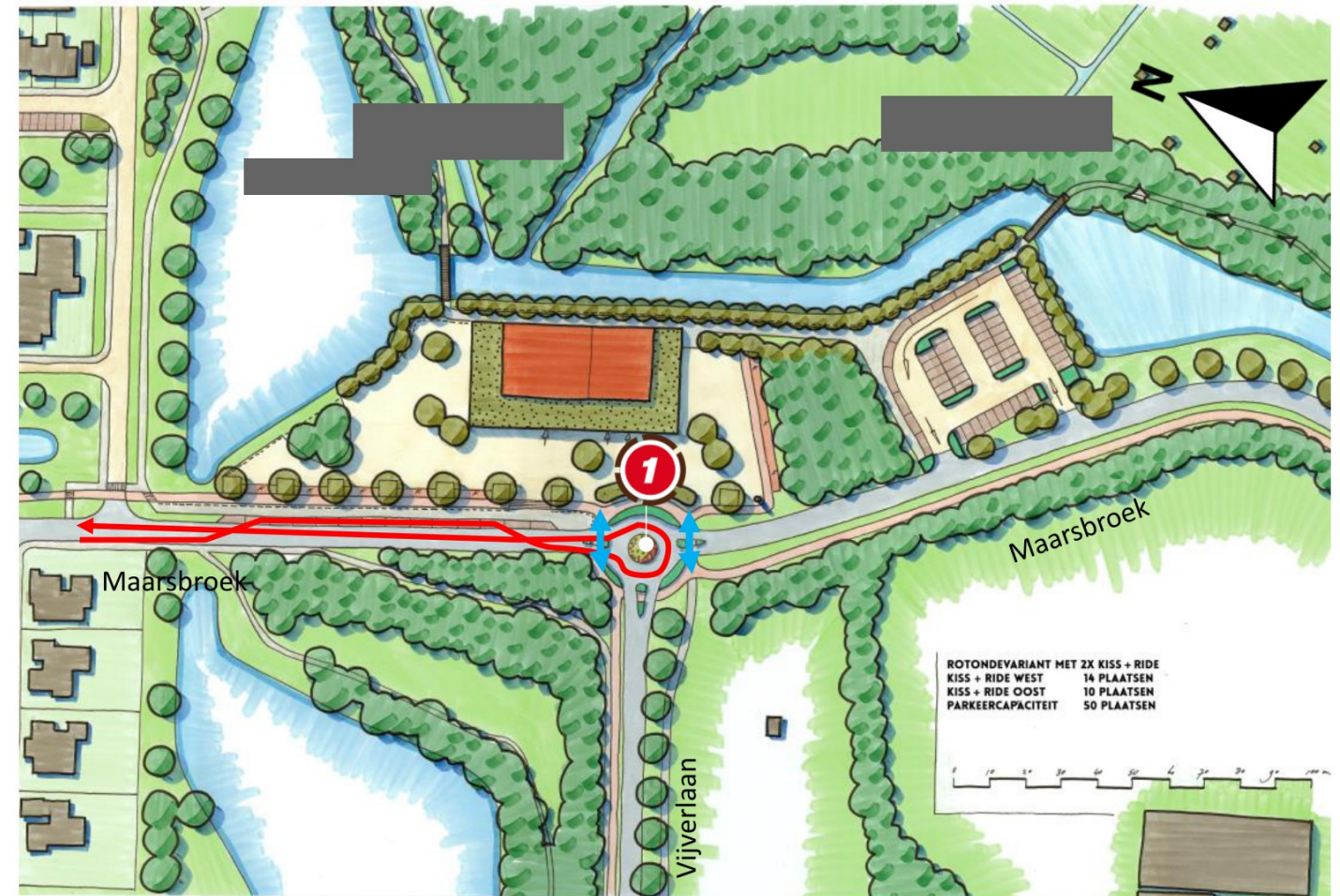


Rotonde

1: Een rotonde als kruispuntoplossing voor de Maarsbroek - Vijverlaan biedt verkeerskundig meerdere voordelen:

- Er is een keerbeweging mogelijk voor verkeer van / naar de K&R (rode pijl)
- Een rotonde is een goede snelheidsremmende maatregel voor doorgaand verkeer op de Maarsbroek
- Een rotonde biedt fietsers en voetgangers een veilige geconcentreerde oversteeklocatie. Dit van en naar het KC als voor doorgaande fietsers op de Maarsbroek, waar het tweerichtingen fietspad van westelijke naar oostelijke richting verplaatst (blauwe pijlen)
- Een rotonde is een goede herkenningslocatie (oriëntatiepunt) in de omgeving

CHETSONTWERP KINDCENTRUM LOCATIE MAARSBROEK - VARIANT A
SCHAAL 1:500 / A1 FORMAAT / 5 DECEMBER 2024



Rotonde

1:

- Wel is er een reëel risico aanwezig dat fietsers vanuit de Vijverlaan tegen de richting in de rotonde (Maarsbroek) oversteken. Dit is een gevolg van het eenrichtingsfietspad langs de Vijverlaan, die in het verlengde hiervan ligt. Om deze reden is een goed ingerichte tweerichtingenoversteek aan de noordzijde van de rotonde te overwegen (blauwe pijl)
- Bij de rotonde ontbreekt nog een goede oversteekplaats voor voetgangers

CHETSONTWERP KINDCENTRUM LOCATIE MAARSBROEK - VARIANT A
SCHAAL 1:500 / A1 FORMAAT / 5 DECEMBER 2024

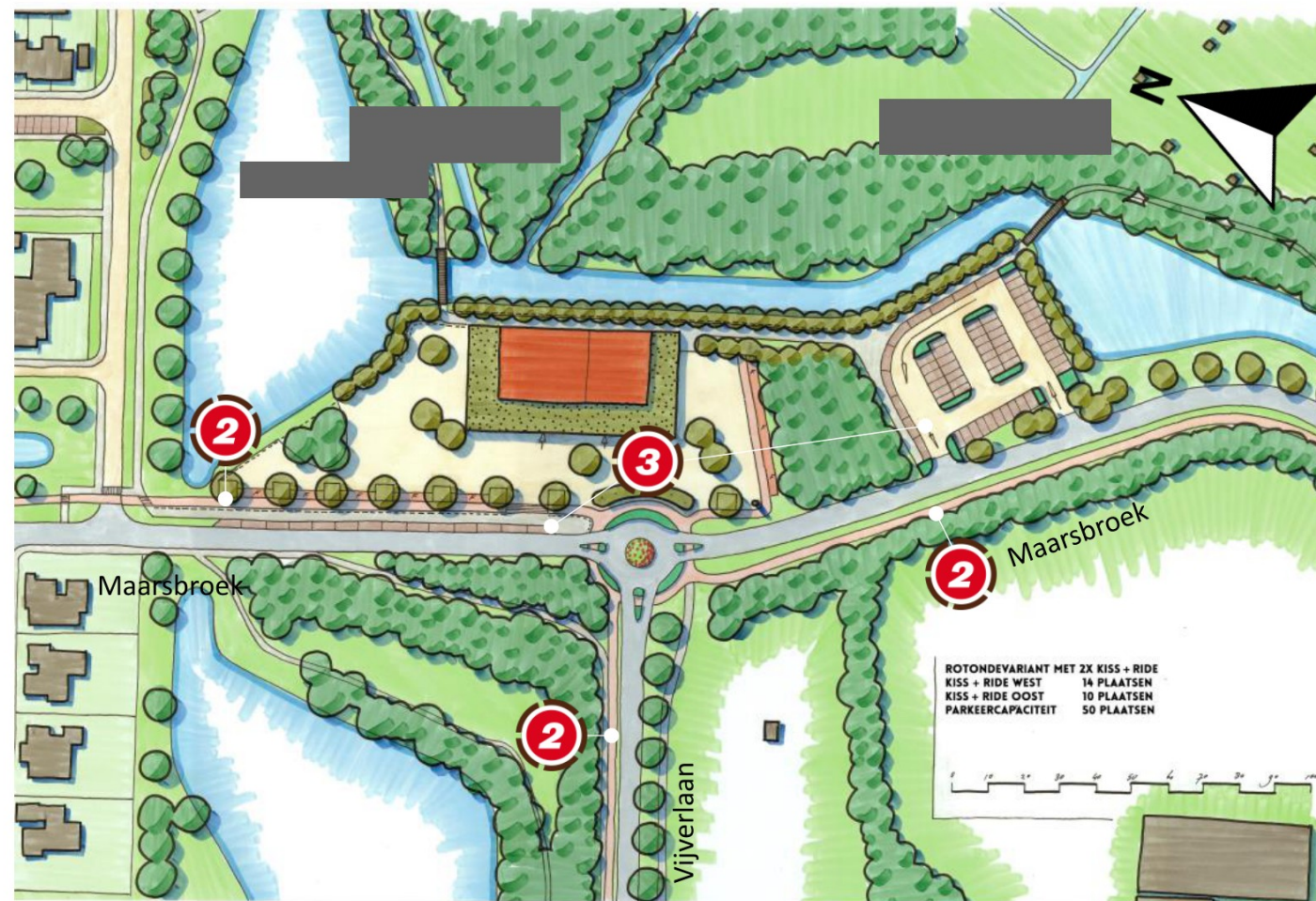


Fietspaden / conflicten

2: De huidige tweerichtingsfietspaden langs de Maarsbroek en de Vijverlaan hebben een breedte van ca. 2,50 m. Deze breedte is minimaal voor een tweerichtingsfietspad. De toenemende intensiteit op de fietspaden door de komst van het KC is hierom een aandachtspunt

3: Gemotoriseerd verkeer dat zowel parkeert bij de K&R als het langparkeerterrein wordt goed gescheiden van de fietsers en voetgangers, hierdoor is het aantal conflicten beperkt

CHETSONTWERP KINDCENTRUM LOCATIE MAARSBROEK - VARIANT A
SCHAAL 1:500 / A1 FORMAAT / 5 DECEMBER 2024



Parkeren

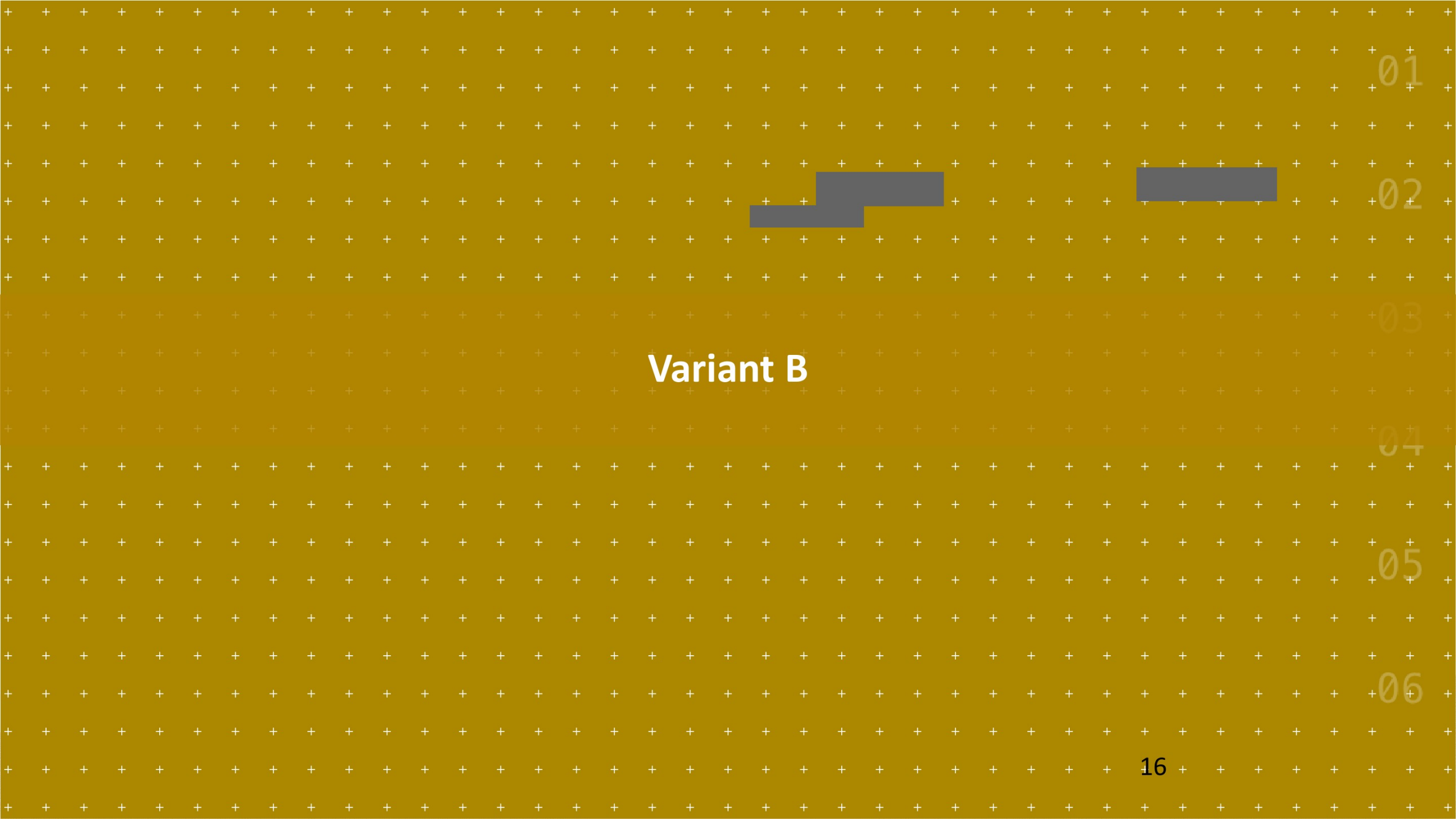
4: Langspaarkeervakken in een bocht zijn moeilijk bereikbaar. Mogelijkheid gaan hierdoor bij een verdere uitwerking van het ontwerp nog enkele langspaarkeervakken verloren

5: Om het risico van overloop van parkeren in de omliggende straten zoals De Renne te verkleinen, is het goed dat verkeer vanaf de Vijverlaan zicht heeft op de K&R. Dit zodat het verkeer voordat het de rotonde (beslispunt) op rijdt een keuze kan maken om naar de K&R of het langspaarkeerderrein te rijden

6: Auto's kunnen in iedere windrichting een logische kerende beweging maken. Dit omdat er sprake is van twee K&R locaties (aan beide kanten van de school). Er ontstaat hierdoor geen verkeershinder van verkeer dat kerende bewegingen in zijstraten gaat maken of opritten hiervoor gaat misbruiken

CHETSONTWERP KINDCENTRUM LOCATIE MAARSBROEK - VARIANT A
SCHAAL 1:500 / A1 FORMAAT / 5 DECEMBER 2024





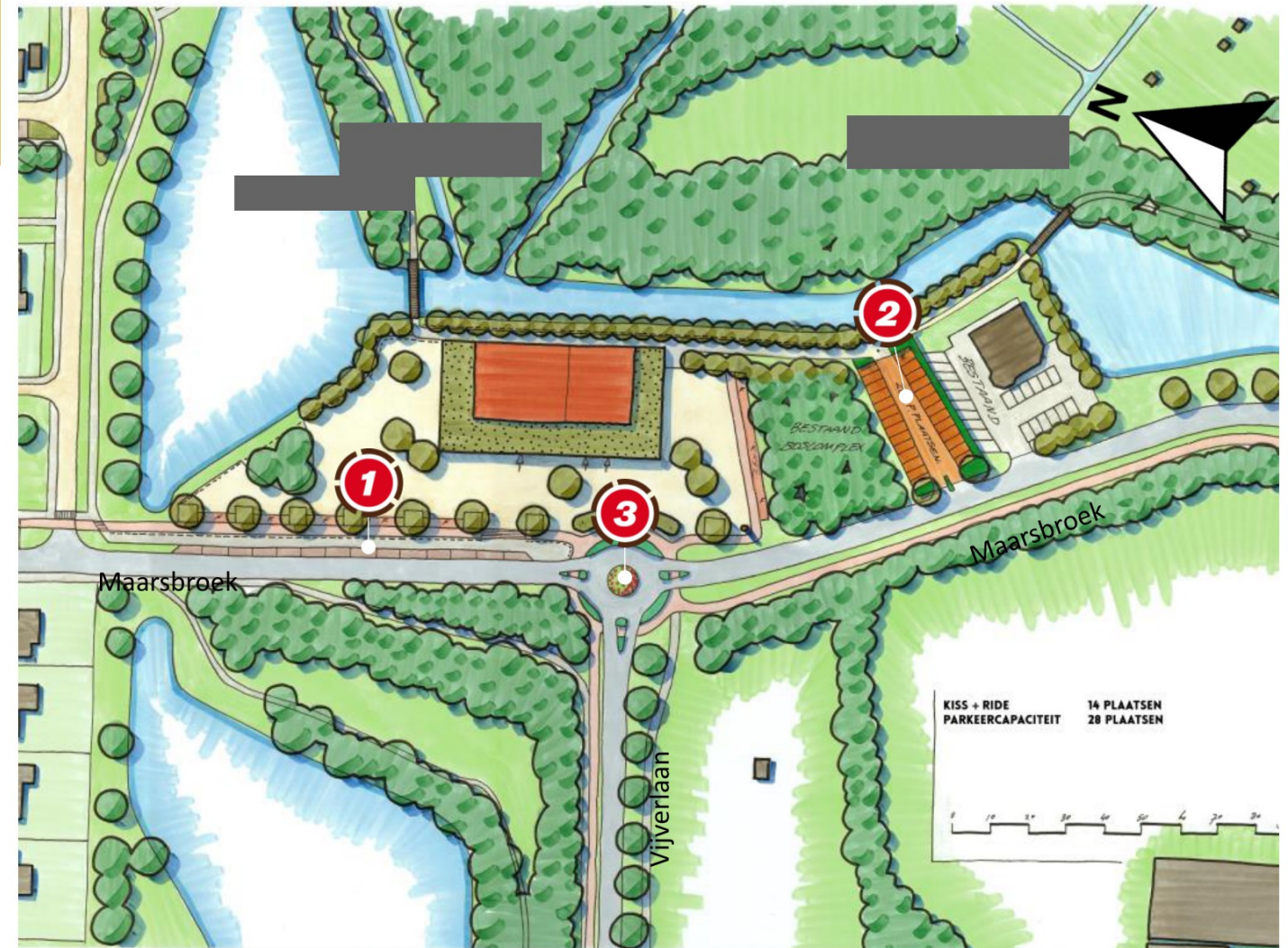
Variant B

Schetsontwerp

Ontwerpaspecten:

- 1: Kiss and Ride
- 2: Lang parkeren
- 3: Rotonde

ONTWERP KINDCENTRUM LOCATIE MAARSBROEK - VARIANT B
1:500 / A1 FORMAAT / 5 DECEMBER 2024

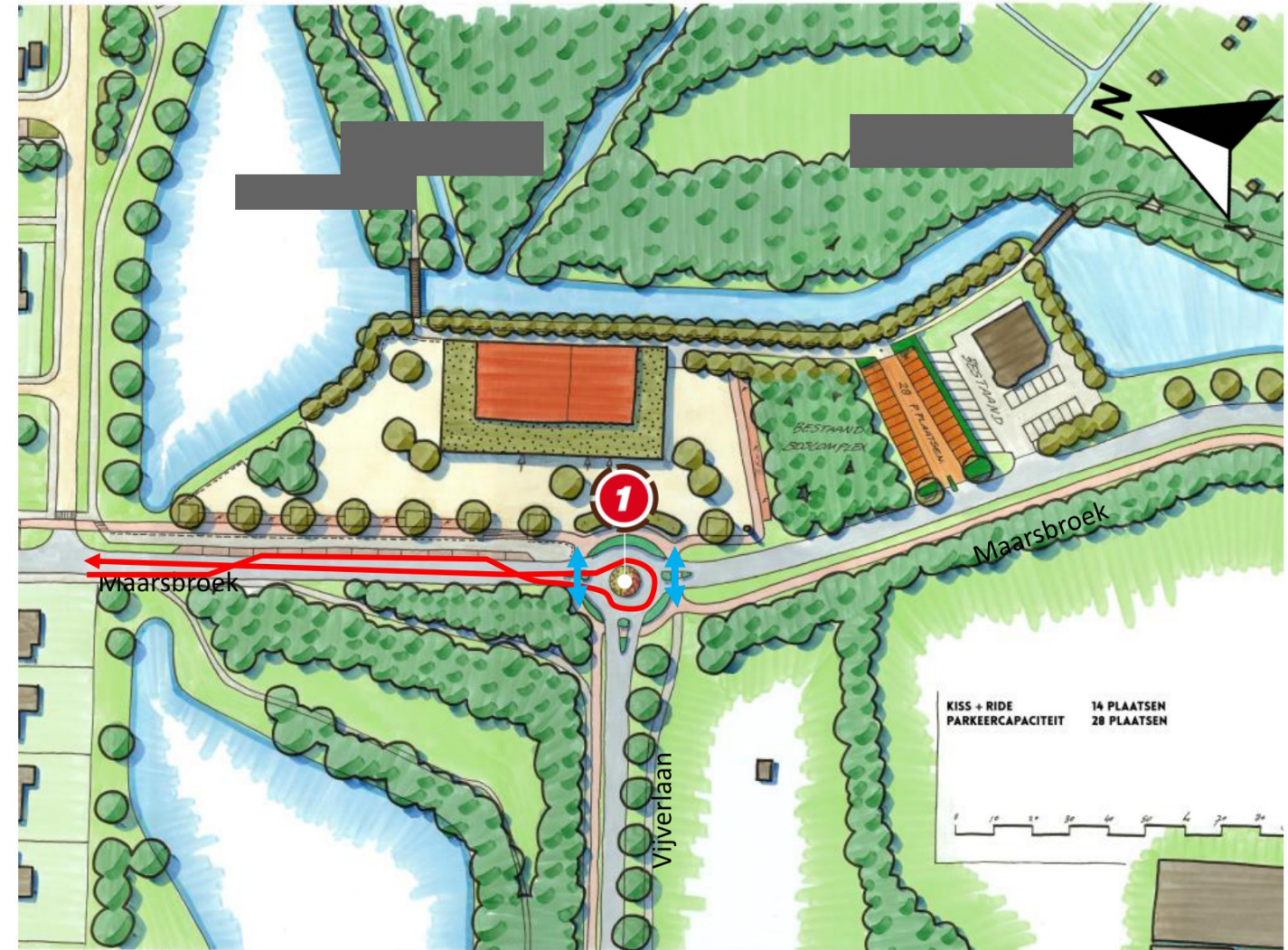


Rotonde

1: Een rotonde als kruispuntoplossing voor de Maarsbroek - Vijverlaan biedt verkeerskundig meerdere voordelen:

- Er is een keerbeweging mogelijk voor verkeer van / naar de K&R (rode pijl)
- Een rotonde is een goede snelheidsremmende maatregel voor doorgaand verkeer op de Maarsbroek
- Een rotonde biedt fietsers en voetgangers een veilige geconcentreerde oversteeklocatie. Dit van en naar het KC als voor doorgaande fietsers op de Maarsbroek, waar het tweerichtingen fietspad van westelijke naar oostelijke richting verplaatst (blauwe pijlen)
- Een rotonde is een goede herkenningslocatie (oriëntatiepunt) in de omgeving

ONTWERP KINDCENTRUM LOCATIE MAARSBROEK - VARIANT B 1:500 / A1 FORMAAT / 5 DECEMBER 2024

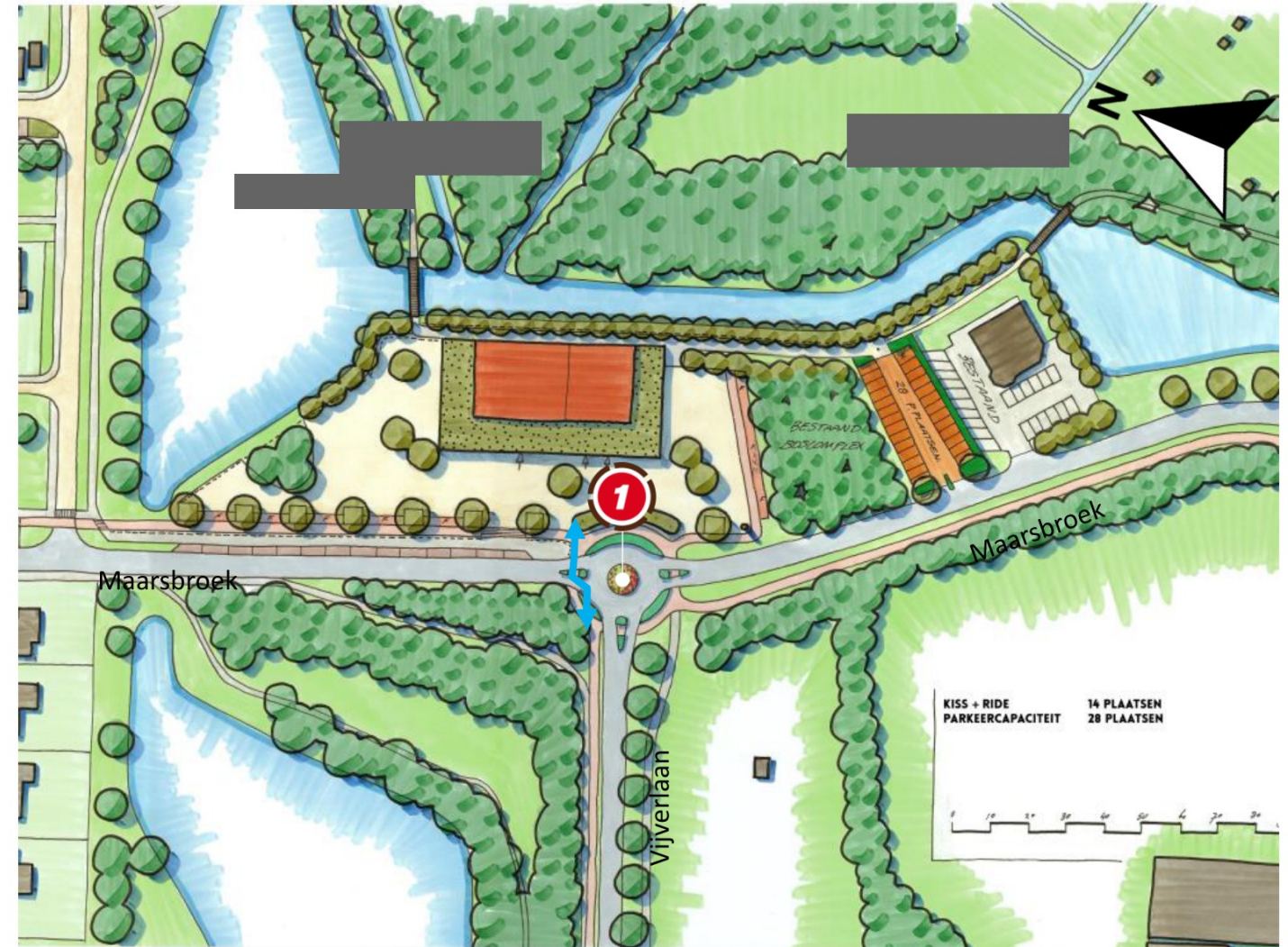


Rotonde

1:

- Wel is er een reëel risico aanwezig dat fietsers vanuit de Vijverlaan tegen de richting in de rotonde (Maarsbroek) oversteken. Dit is een gevolg van het eenrichtingsfietspad langs de Vijverlaan, die in het verlengde hiervan ligt. Om deze reden is een goed ingerichte tweerichtingenoversteek aan de noordzijde van de rotonde te overwegen (blauwe pijl)
- Bij de rotonde ontbreekt nog een goede oversteekplaats voor voetgangers

ONTWERP KINDCENTRUM LOCATIE MAARSBROEK - VARIANT B 1:500 / A1 FORMAAT / 5 DECEMBER 2024

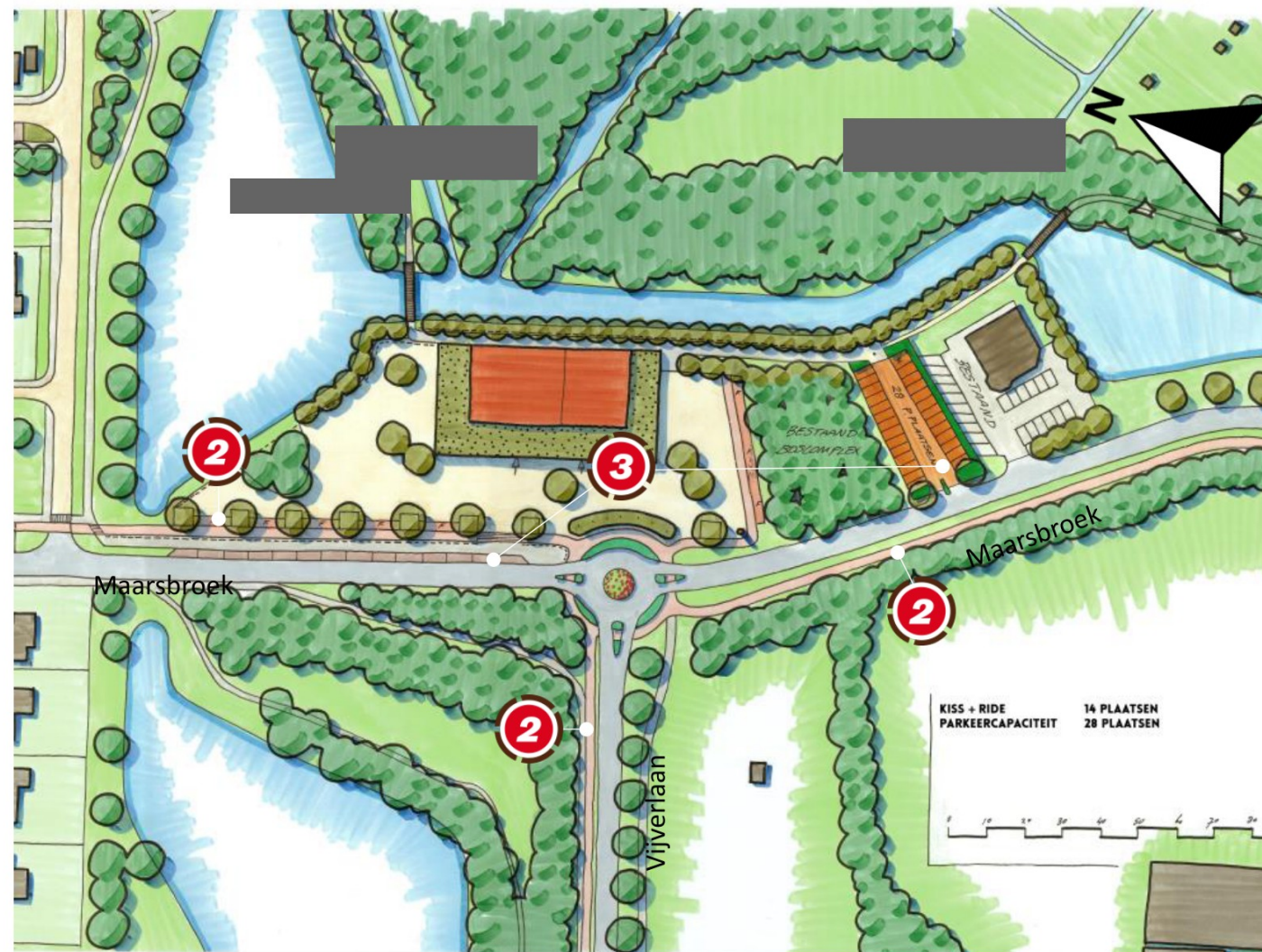


Fietspaden / conflicten

2: De huidige tweerichtingenfietspaden langs de Maarsbroek en de Vijverlaan hebben een breedte van ca. 2,50 m. Deze breedte is minimaal voor een tweerichtingsfietspad. De toenemende intensiteit op de fietspaden door de komst van het KC is hierom een aandachtspunt

3: Gemotoriseerd verkeer dat zowel parkeert bij de K&R als het langparkeerterrein wordt goed gescheiden van de fietsers en voetgangers, hierdoor is het aantal conflicten beperkt

ONTWERP KINDCENTRUM LOCATIE MAARSBROEK - VARIANT B
1:500 / A1 FORMAAT / 5 DECEMBER 2024



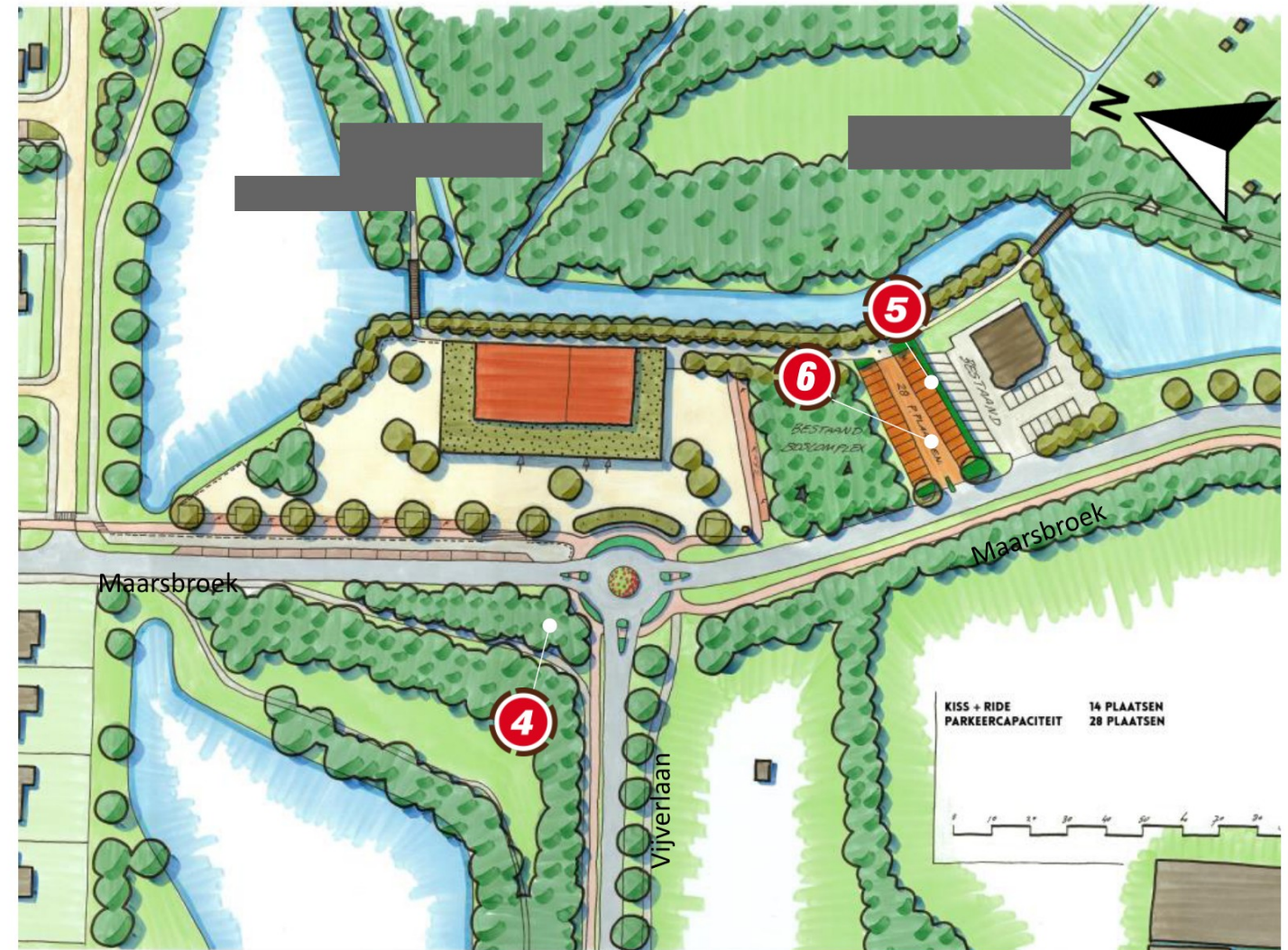
Parkeren

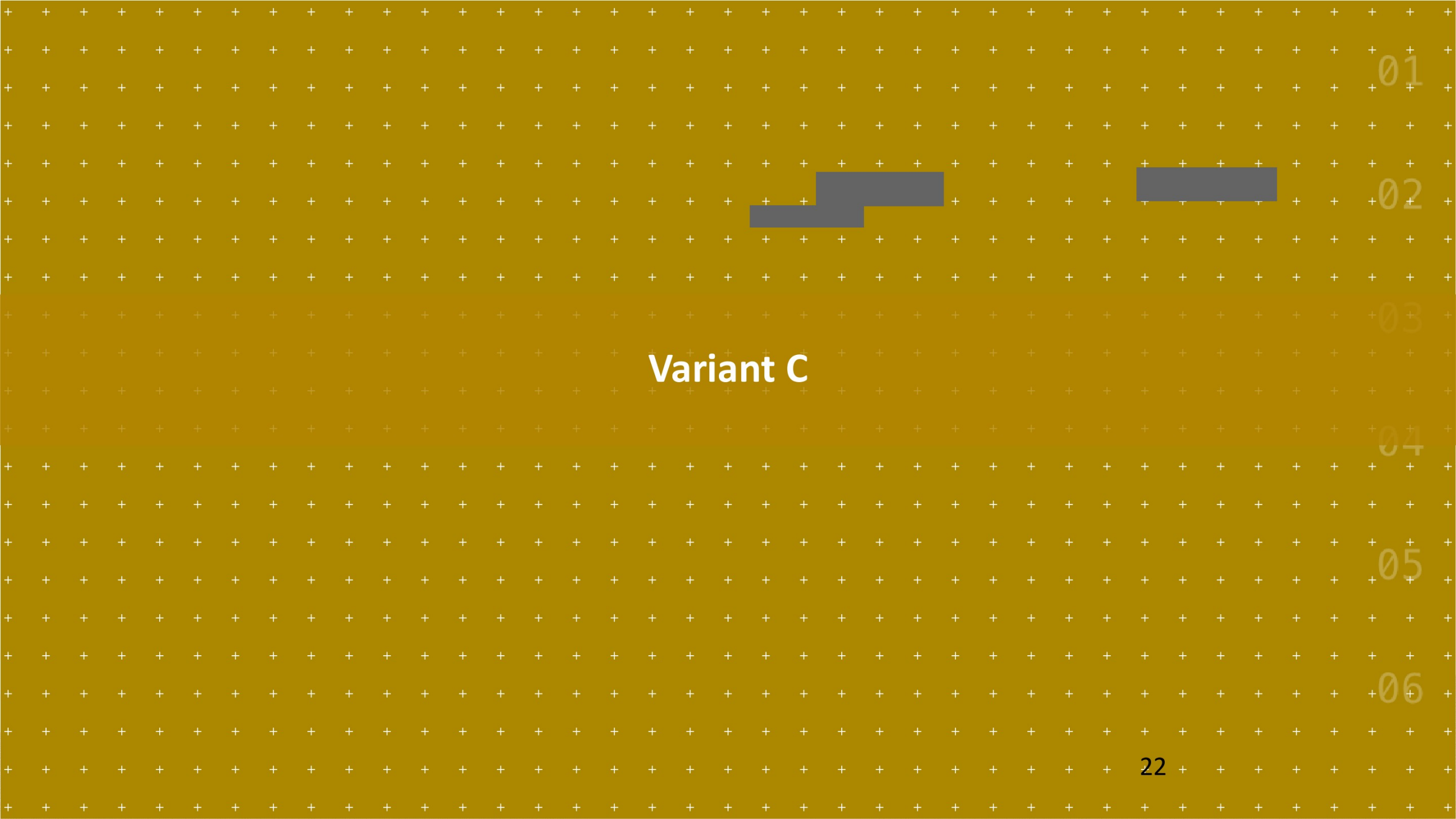
4: Om het risico van overloop van parkeren in de omliggende straten zoals De Renne te verkleinen, is het goed dat verkeer vanaf de Vijverlaan zicht heeft op de K&R. Dit zodat het verkeer voordat het de rotonde (beslispunt) op rijdt een keuze kan maken om naar de K&R of het langparkeerterrein te rijden

5: Doordat in deze variant minder lang parkeerplaatsen aanwezig zijn, is het risico op parkeren op ongewenste plaatsen zoals in de berm, bij de dierenkliniek of in de wijk groter dan in variant A

6: Op het langparkeerterrein is geen eenrichtingscircuit mogelijk waardoor er één gecombineerde in- en uitgang is van het parkeerterrein. Hierdoor zijn er meer conflictpunten tussen parkerend verkeer met de bijbehorende draabewegingen en in- en uitrijdend verkeer, wat een aandachtspunt is voor de overzichtelijkheid

ONTWERP KINDCENTRUM LOCATIE MAARSBROEK - VARIANT B 1:500 / A1 FORMAAT / 5 DECEMBER 2024





Variant C

01

02

03

04

05

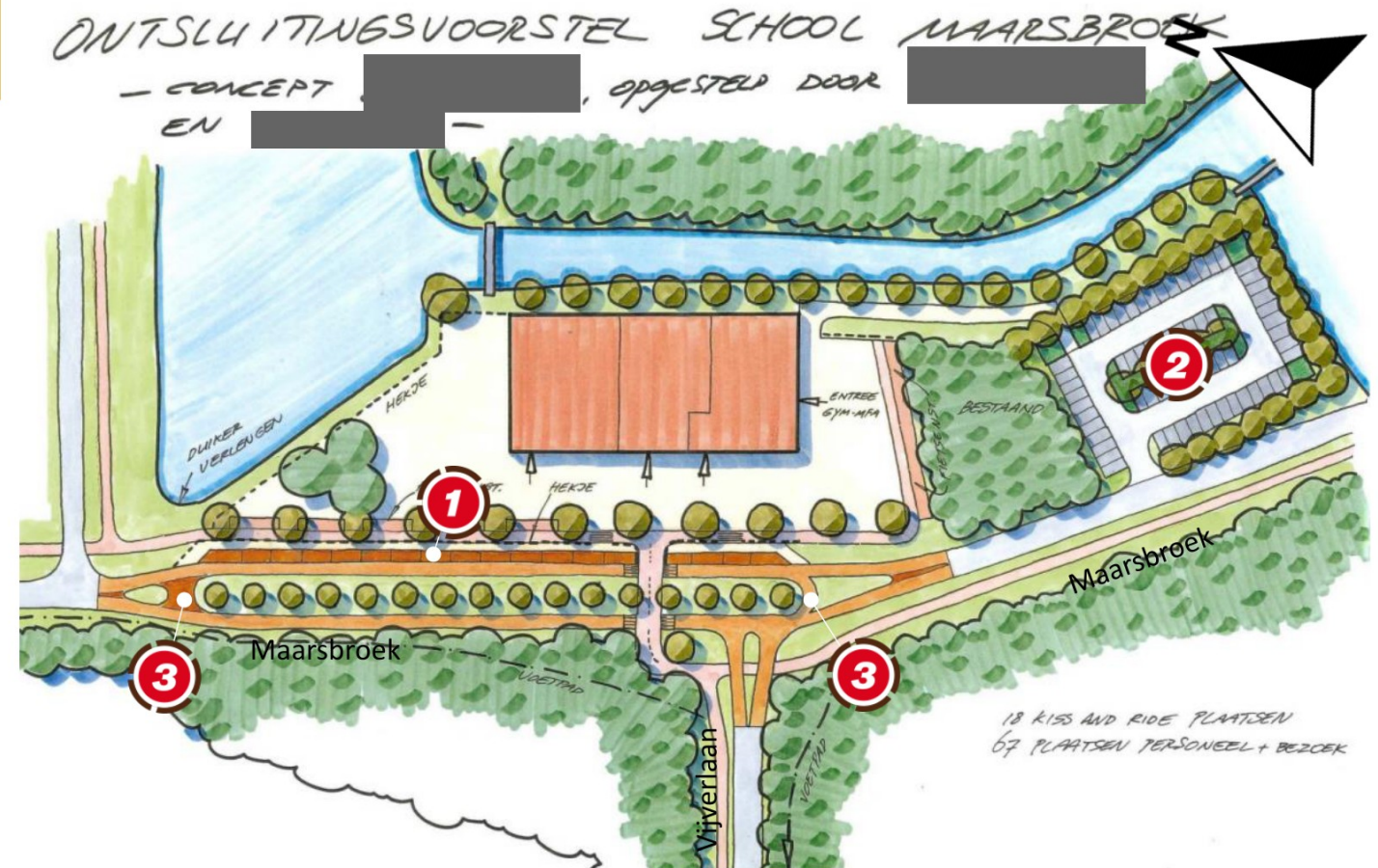
06

Variant C

Schetsontwerp

Ontwerpaspecten:

- 1: Kiss and Ride
- 2: Lang parkeren
- 3: Keerdoorsteken



Middengeleider met doorsteken

1: De middengeleider met doorsteekjes biedt enkele voor- en nadelen:

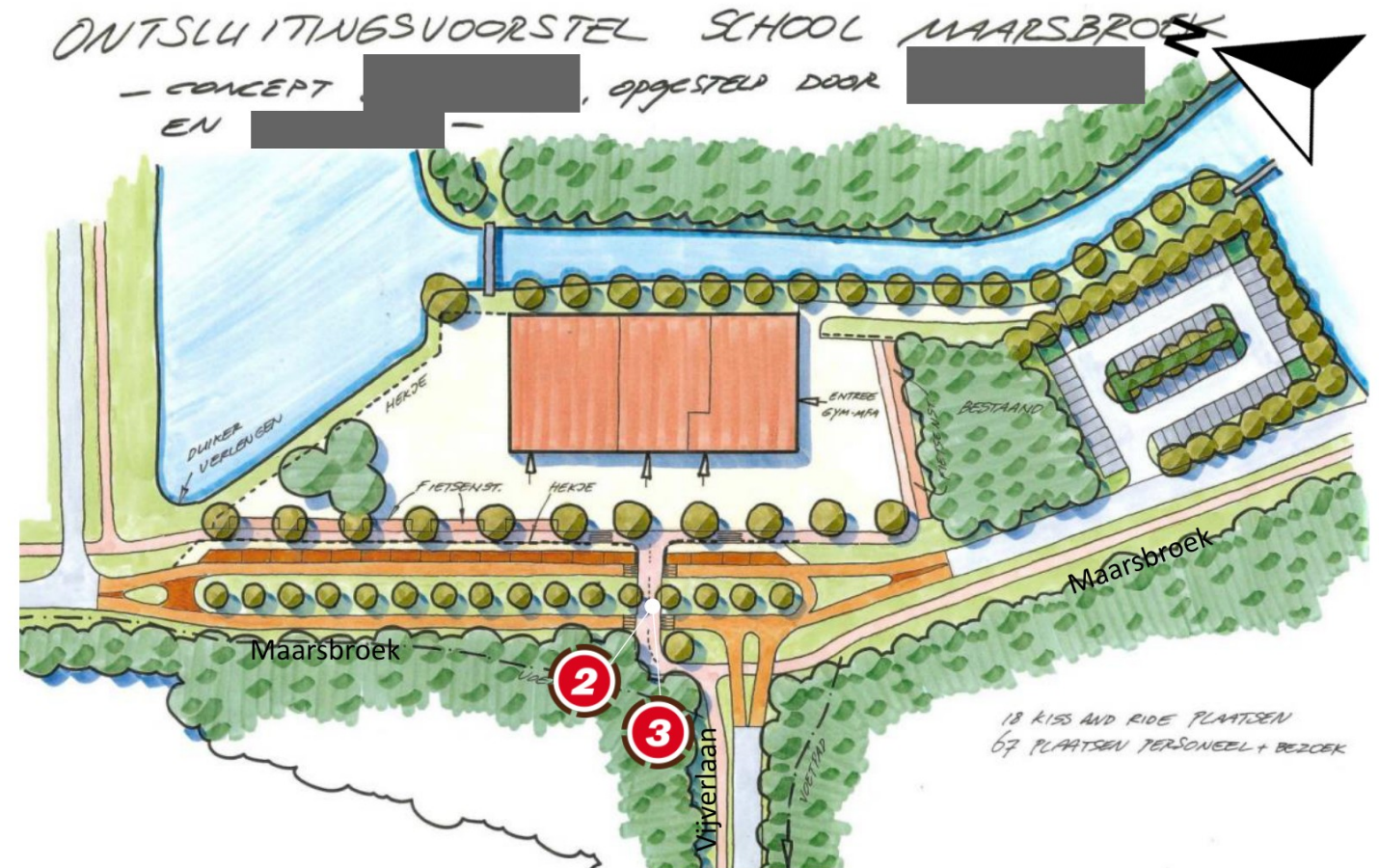
- De doorsteekjes bieden een mogelijkheid voor verkeer vanuit alle richtingen te keren na gebruik van de K&R
- Een risico van de doorsteekjes is dat de opstellengte op drukke momenten te kort is waardoor verkeer op de Maarsbroek stil komt te staan. Bij terugslag op de Maarsbroek zorgt dit voor een groter risico op kop- en staartbotsingen
- Verkeer op de Maarsbroek wordt in mindere mate geremd dan bij een rotonde



Oversteek

2: Nergens op de Maarsbroek zitten overstekende fietsers in de voorrang. Indien conform het schetsontwerp fietsers in de voorrang komen, moet dit duidelijk zijn voor de weggebruiker. Bij een rotonde is het duidelijk dat fietsers in de voorrang zitten. Dit is veel minder duidelijk dan bij een rechte oversteek op een plateau, zoals in variant 3. Weggebruikers verwachten mogelijk niet dat fietsers in de voorrang zitten of hebben dit pas laat door. Bij een dergelijke oversteek op een plateau moet kritisch gekeken worden naar de inrichting of overwogen worden fietsers uit de voorrang te halen

3: Een goede oversteekplaats voor voetgangers ontbreekt op de Maarsbroek

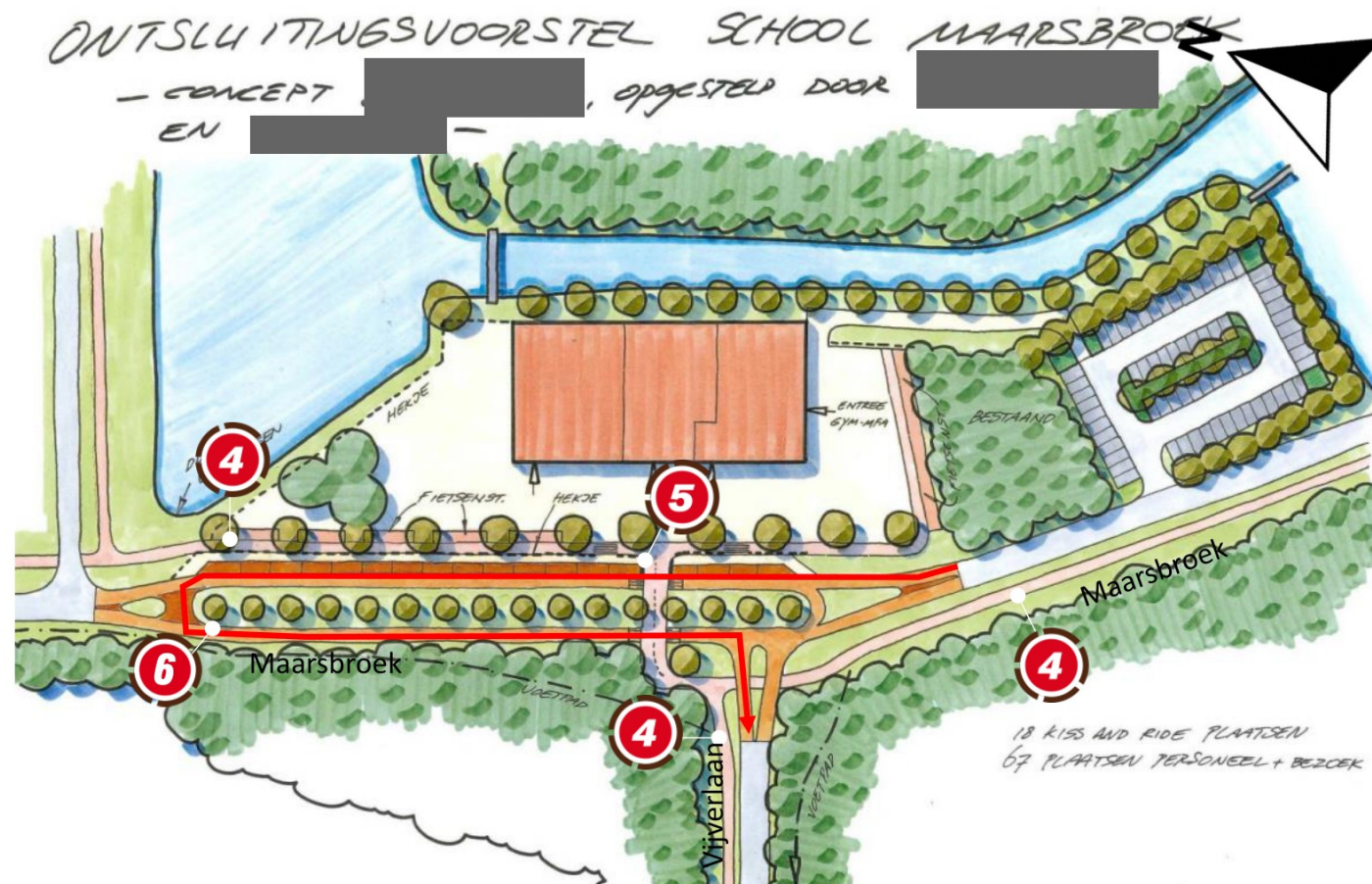


Fietspaden/conflicten /bereikbaarheid

4: De huidige tweerichtingsfietspaden langs de Maarsbroek en de Vijverlaan hebben een breedte van ca. 2,50 m. Deze breedte is minimaal voor een tweerichtingsfietspad. De toenemende intensiteit op de fietspaden door de komst van het KC is hierom een aandachtspunt

5: Bij het in- en uitrijden van de K&R staan auto's in conflict met fietsers ter hoogte van de fietsoversteek

6: Verkeer vanuit zuidelijke richting vanaf de Maarsbroek waaronder verkeer vanaf het langparkeerterrein van de KC moet omrijden om links af te kunnen slaan naar de Vijverlaan, waardoor de bereikbaarheid minder is (rode pijl). Hierdoor is er een risico op verkeer dat tegen de richting in gaat rijden



Parkeren

7: Wanneer de K&R vol geparkeerd staat is er een risico dat verkeer gaat parkeren aan de overzijde van de K&R strook in het groen en niet gaat keren naar het langparkeerterrein. Om dit risico te verkleinen is goed zicht vanaf de Vijverlaan op de K&R strook van belang



Afweging varianten

01

02

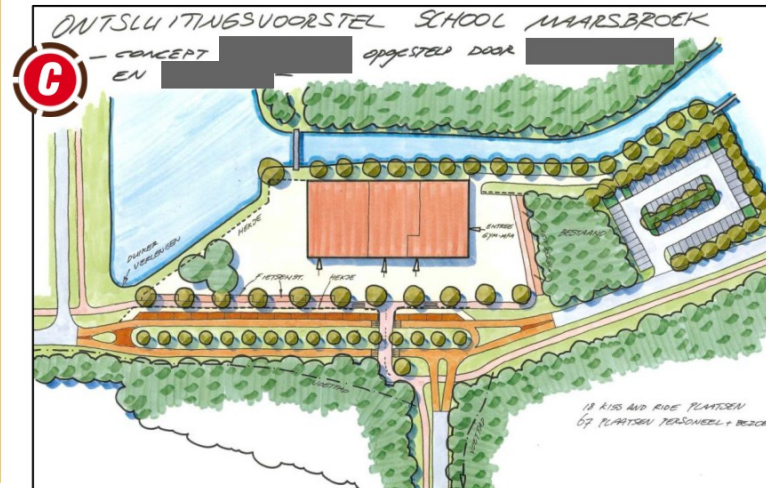
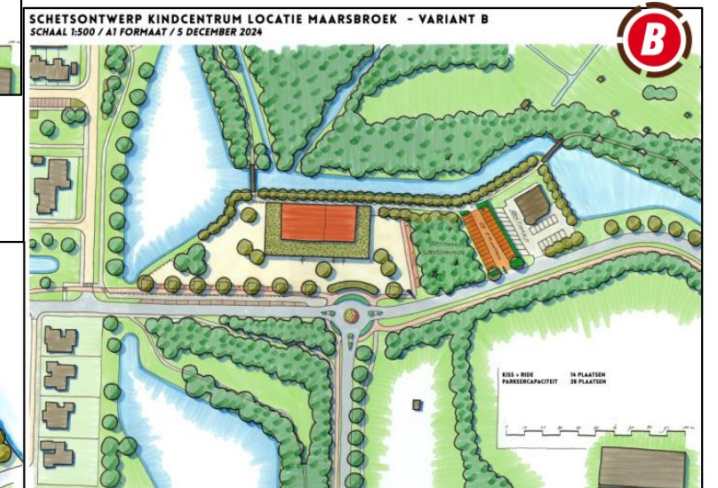
03

04

05

06

Om een voorkeursvariant vast te stellen zijn de voor- en nadelen van de varianten in tabelvorm samengevat. De belangrijkste aspecten binnen verkeersveiligheid en bereikbaarheid zijn hierin opgenomen.



Voor- en nadelen

	Variant A	Variant B	Variant C
VERKEERSVEILIGHEID			
Lagere snelheid Maarsbroek	Verkeer wordt door de rotonde goed geremd	Verkeer wordt door de rotonde goed geremd	Verkeer wordt in mindere mate geremd
Oversteeklocatie fietsers en voetgangers	Een duidelijke herkenbare oversteeklocatie	Een duidelijke herkenbare oversteeklocatie	Minder herkenbare oversteeklocatie
Conflicten	Fietsers en voetgangers worden goed gescheiden van parkerende auto's	Fietsers en voetgangers worden goed gescheiden van parkerende auto's	Auto's van/naar de K&R staan gelijk bij het in- en uitrijden in conflict met de oversteeklocatie
BEREIKBAARHEID			
Bereikbaarheid Maarsbroek/Vijverlaan	Om de wegen te bereiken hoeft geen omweg gevolgd te worden. Wel zal op de rotonde eventueel voorrang verleent moeten worden aan overig verkeer	Om de wegen te bereiken hoeft geen omweg gevolgd te worden. Wel zal op de rotonde eventueel voorrang verleent moeten worden aan overig verkeer	Verkeer vanaf Maarsbroek (zuidzijde) en het langparkeerterrein moet omrijden om de Vijverlaan te bereiken
Keerbewegingen	Auto's kunnen in iedere rijrichting een logische kerende beweging maken door de 2 K&R locaties. Hierdoor geen verkeershinder van verkeer dat kerende bewegingen in zijstraten gaat maken of opritten hiervoor gaat misbruiken	1 K&R strook, hierdoor eerder kans op kerende bewegingen op niet wenselijke locaties, zoals inritten en zijstraten	1 K&R strook, hierdoor eerder kans op kerende bewegingen op niet wenselijke locaties, zoals inritten en zijstraten

Voor- en nadelen

	Variant A	Variant B	Variant C
PARKEREN			
Parkeercapaciteit	Meer parkeercapaciteit dan variant B. Hierdoor minder snel overloop van parkeren op plekken waar dit niet gewenst is, zoals in de omliggende wijk	Minder parkeercapaciteit dan variant A & C	Meer parkeercapaciteit dan variant B. Hierdoor minder snel overloop van parkeren op plekken waar dit niet gewenst is, zoals in de omliggende wijk
Parkeren in de berm	Kleinere kans wanneer goed zicht is op de K&R strook voor verkeer vanaf de Vijverlaan	Kleinere kans wanneer goed zicht is op de K&R strook voor verkeer vanaf de Vijverlaan	Doordat verkeer moet omrijden en een middenberm is toegepast thv de K&R, is er een grotere kans dat in de berm geparkeerd wordt
Conflicten op parkeerterrein	Eenrichtingscircuit mogelijk hierdoor minder conflicten	Geen eenrichtingscircuit mogelijk. Hierdoor meer conflicten tussen in- en uitrijdend verkeer en verkeer dat de parkeervakken in- en uitdraait	Eenrichtingscircuit mogelijk hierdoor minder conflicten

Samenvattend

Van de drie schetsvarianten komen de varianten A en B het beste naar voren. Dit met name op het gebied van verkeersveiligheid en de bereikbaarheid. De rotonde die toegepast is in variant A en B biedt meer voordelen dan de middengeleider met doorsteken van variant C. Vooral de oversteeklocatie op de Maarsbroek is van belang voor de verkeerveiligheid hier staan voetgangers, fietsers en gemotoriseerd verkeer met elkaar in conflict. Variant A en B hebben een duidelijke verkeersstructuur en verkeer hoeft niet om te om te rijden. Dit is wel het geval in variant C met negatieve aspecten tot gevolg.

Het verschil tussen variant A en B zit in het terrein voor langparkeerders. Variant A heeft meer parkeercapaciteit dan variant B hierdoor is er minder kans op overlast van parkeren op andere ongewenste plekken. Ook is er minder kans op ongewenste keerbewegingen op inritten en zijstraten door de aanwezige tweede K&R strook in variant A. In deze variant is ook een eenrichtingscircuit mogelijk op het parkeerterrein, wat niet mogelijk is op het langparkeerterrein van variant B.

Samengevat is variant A de voorkeursvariant ten opzichte van variant B en C. Variant A scoort het beste op het gebied van verkeersveiligheid, bereikbaarheid en parkeren.

3. Kruispuntoplossingen Maarsbroek - Vijverlaan

Afweging kruispunten

Naast de weergeven rotonde of uitgestrekte middengeleider met doorsteken in de schetsontwerpen zijn ook andere kruispuntoplossingen mogelijk. Hierbij kan gedacht worden aan een andere vorm van een middengeleider, voorrangsp plein of een pleinachtige inrichting (zie volgende pagina). Echter heeft de rotonde ook ten opzichte van deze kruispuntoplossingen verkeerskundig de voorkeur. Dit met de onderstaande eerder benoemde redenen:

- Bij een rotonde zijn keerbewegingen goed mogelijk;
- Een rotonde is een goede snelheidsremmende maatregel;
- Een rotonde biedt fietsers en voetgangers een veilige geconcentreerde oversteeklocatie.

Op de volgende pagina is een referentie te zien van een mogelijk toe te passen compacte rotonde.

Referentie compacte rotonde

(rotonde Aziëlaan-Continentalenlaan, Stadskanaal)



Andere kruispuntoplossingen



4. Overige punten

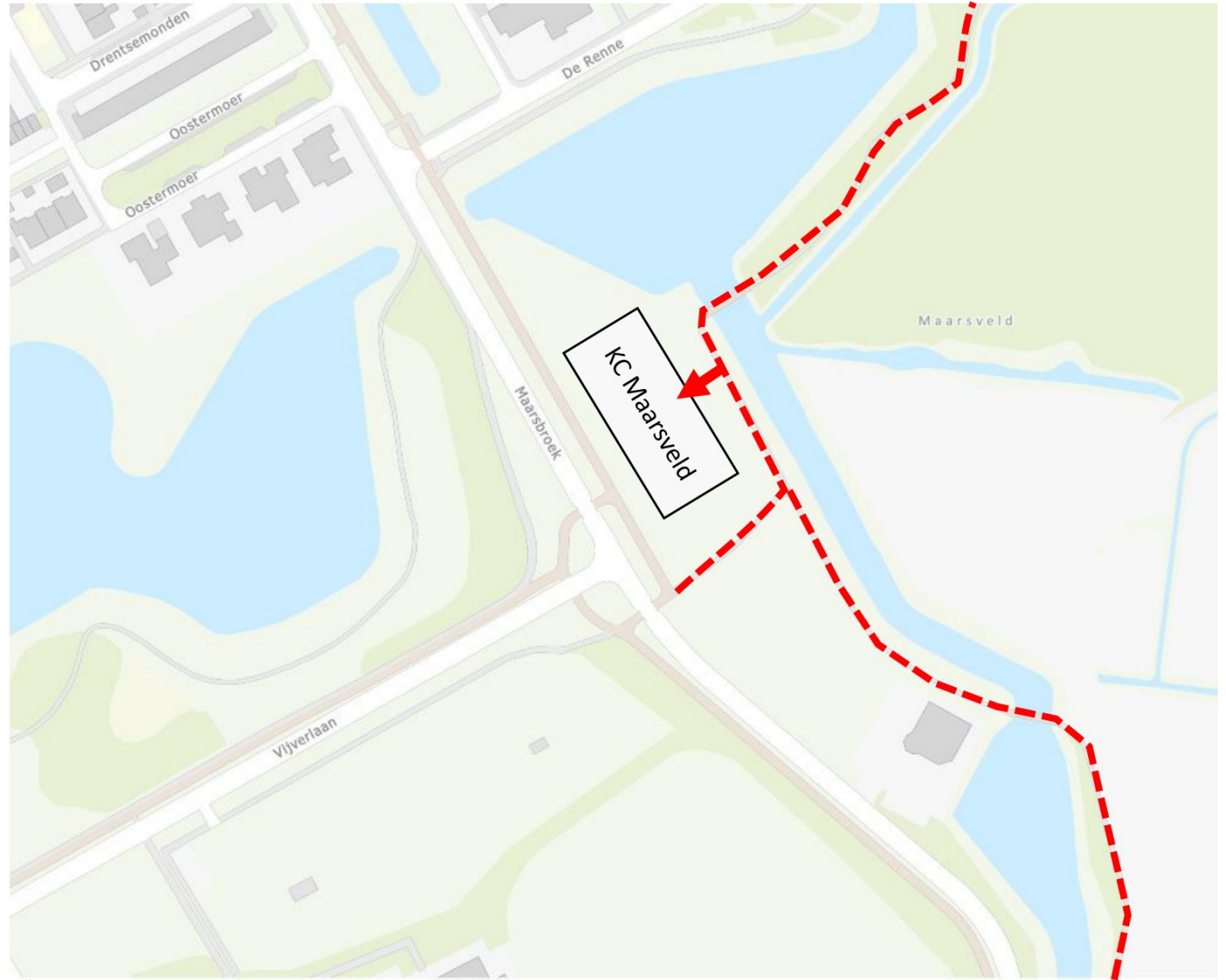
Schoolzone

Om weggebruikers te attenderen op de aanwezige school met onder meer overstekende kinderen kan gekozen worden voor een schoolzone inrichting. Dit kan goed gedaan worden door een schoolzone te realiseren. De schoolzone kan aangegeven worden door onder meer markering en straatmeubilair. Schoolzones worden ook bij andere basisscholen in de gemeente toegepast.



Sociale veiligheid

Mogelijk zal een deel van de bezoekers en leerlingen van het KC via de achterzijde door het park de voorziening bereiken. Gekeken moet worden of de paden (halfverharding) van voldoende kwaliteit zijn en of de sociale veiligheid voldoende is. Hierbij kan onder meer gedacht worden aan verlichting.



Veilige schoolomgeving

Een veilige schoolomgeving wordt niet alleen bereikt door het aanpassen van de fysieke inrichting. Ook aspecten bijvoorbeeld als educatie en informele afspraken met ouders zoals rijroutes en aanwijzen van parkeerlocaties zijn hierbij van belang.

