

Colofon

Opdrachtgever : Gemeente Drimmelen
Contactpersoon : M. Simons

Opgesteld door : Roel Koenraad
Gecontroleerd door : Remi Kok

Project-bestandsnummer: 08.1005R03
Status : Definitief

Tilburg, 15 mei 2009

Prinsenvolder

Advies en ontsluiting

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING	4
1.1 AANLEIDING	4
1.2 DOEL	4
1.3 LEESWIJZER	4
2. BELEID	5
2.1 BELEIDSPAN VERKEER EN VERVOER (BVV, 2006).....	5
2.2 ALGEMENE VOORWAARDEN EN ONTWERPNORMEN BOUWPROJECTEN, 27-8-2008, GEMEENTE DRIMMELLEN	6
2.3 PRESENTATIE WONINGBOUWONTWIKKELING PRINSENPOLDER TE MADE, GEMEENTE DRIMMELLEN, 28 MAART 2008	6
2.4 SAMENVATTING REACTIES N.A.V. STEDEBOUWKUNDIG PLAN PRINSENPOLDER ZOALS GEPRESENTEERD OP 28 MAART 2008, WWW.DRIMMELLEN.NL	6
2.5 BOUWPROGRAMMA	7
2.6 VERKEERSVEILIGHEID	8
3. INVENTARISATIE	9
3.1 DAHLIASTRAAT – TUSSEN PLANGEBIED EN NIEUWSTRAAT	9
3.2 DAHLIASTRAAT – TER HOOGTE VAN PLANGEBIED	9
3.3 PRINSENPOLDERSTRAAT	9
3.4 HAAGSTRAAT	9
3.5 KRUISPUNT NIEUWSTRAAT - DAHLIASTRAAT	9
3.6 KRUISPUNT ZUIDEINDESESTRAAT – VAN GILSLAAN	9
3.7 KRUISPUNT HAAGSTRAAT - DAHLIASTRAAT	10
4. ANALYSE	11
4.1 VERKEERSSITUATIE 2020 OP BASIS VAN AUTONOME GROEI.....	11

4.2	VERKEERSGENERATIE WONINGBOUWPLAN PRINSENPOLDER.....	12
4.3	TOEKOMSTIGE INTENSITEITEN	14
5.	CONCLUSIE EN AANBEVELINGEN.....	15
5.1	CONCLUSIE	15
5.2	AANBEVELINGEN	17
BIJLAGEN		20

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeente Drimmelen is bezig met de planvoorbereiding van de Prinsenvolder. Het betreft een woningbouwplan van ongeveer 190 woningen grenzend aan Made. Het gebied wordt omsloten door de Prinsenvolderstraat, Fresiastraat, Geraniumstraat en de Haagstraat.

1.2 Doel

Ten behoeve van de realisatie van de woningen heeft de gemeente Drimmelen daarom aan Exante gevraagd om de toekomstige verkeersstromen inzichtelijk te maken en te adviseren over te nemen maatregelen.

Doel

Het inzichtelijk maken van de verkeerskundige gevolgen van de realisatie van Prinsenvolder en het adviseren over de te nemen verkeerskundige maatregelen

1.3 Leeswijzer

Onderliggende rapportage beschrijft achtereenvolgens in hoofdstuk 2 de geïnventariseerde beleidsuitgangspunten. Dit onderdeel maakt het beleid inzichtelijk dat relevant is voor de ontwikkeling van de Prinsenvolder. Onder andere het gemeentelijk verkeerskundige beleid en het regionale fietsbeleid komen hierbij aan het licht. Ook is de verkeersveiligheid van het gebied in kaart gebracht. Hoofdstuk 3 geeft een beschrijving van de uitkomst van het locatieonderzoek. Op basis van de uitkomst van de onderzoeken is een analyse uitgevoerd. Aan de hand van de beschikbare gegevens van het beleid en de inventarisatie een prognose opgesteld voor de autonome groei en de realisatie van Prinsenvolder. Met deze gegevens worden de toekomstige verkeersintensiteiten bepaald. Het resultaat hiervan is beschreven in hoofdstuk 4. Tot slot zijn de conclusies aanbevelingen in hoofdstuk 5 opgenomen.

2. Beleid

Als eerste stap zijn per beleidsplan de beleidsuitgangspunten geïnventariseerd. Per plan zijn hierna de relevante aandachtspunten weergegeven.

2.1 Beleidsplan Verkeer en Vervoer (BVV, 2006)

- Bij het opstellen van het BVV heeft de gemeenteraad een kleine voorkeur aangegeven voor sturend beleid bij ruimtelijke ontwikkelingen. Parkeren en verkeerscirculatie dienen een belangrijke en wellicht een bepalende rol te spelen.
- De Zuideindsestraat en Nieuwstraat maken onderdeel uit van het fietsnetwerk en hebben hierin de functie van secundaire route. Hierbij zijn de volgende kenmerken van belang:
 - Op wegvakken; snelheidsremmende maatregelen treffen voor het autoverkeer;
 - Op kruispunten; lage snelheid voor autoverkeer realiseren en een overzichtelijk kruispunt creëren;
- De Haagstraat is in het fietsnetwerk opgenomen als lokale hoofdroute. Deze heeft dezelfde kenmerken als een secundaire route.
- De route Vinkenlaan, Van Gilsaan, Zuideindsestraat maakt onderdeel uit van het regionale knooppuntennet voor recreatief fietsverkeer (van 68 naar 99 en v.v.).
- In het categoriseringsplan (variant 5 BVV) zijn de Zuideindsestraat en Van Gilsaan opgenomen als gebiedsontsluitingsweg bibeko (50 km/u). De Nieuwstraat en Dahliastraat hebben binnen het netwerk een functie als erftoegangsweg bibeko (30 km/u). Hierbij horen de volgende kenmerken:

Categorie	Type	Snelheid	Intensiteit	Landbouwverkeer	Fietsverkeer
GOW bubeko	IIA	80	5.000-25.000	Scheiden	Scheiden
GOW bibeko	IIB	50	2.500-15.000	Mengen	Scheiden
ETW bubeko	III	60	<3.000	Mengen	Mengen
ETW bibeko	III	30	<3.000	Mengen	Mengen

- In het BVV wordt voorgesteld om bij de realisatie van Prinsenvolder, het verkeer om de wijk heen te leiden door middel van een randweg.
- De dichtstbijzijnde Openbaar Vervoer halte is gesitueerd aan de Van Gilsaan.
- Tijdens het opstellen van het BVV was geen behoefte aan een extra buurtbus. Vanuit de gemeente wordt aangegeven dat die behoefte er momenteel ook niet is. Ook geven ze daarbij aan dat met de komst van de nieuwe woonvlekken – zoals Prinsenvolder – het niet nodig is om de OV lijnvoering en het OV aanbod aan te passen.
- Voor de inrichting van de wegen dient aangesloten te worden bij de richtlijnen van Duurzaam Veilig en de EHK.

2.2 Algemene voorwaarden en ontwerpnormen Bouwprojecten, 27-8-2008, Gemeente Drimmelen

- Rijbaan: volgens ASVV met onderbouwende berekening.
- Parkeren: afmeting volgens ASVV; langsparkeren: 2,00 x 6,00 m. voor een tussenvak, haaksparkeren: 2,50 x 5,00 m. Afronden van de hoeken met minimaal R=0,50 m.
- Fietspaden: volgens ASVV.
- Voetpaden: volgens ASVV.
- Uitritten: inritconstructies dienen te worden uitgevoerd met behulp van blokken met een minimale hellingslengte van 0,60 m.
- Kabel en leidingen: Kabels en leidingen dienen aan één zijde van de straat te worden gesitueerd. In dit tracé dient geen diepwortelende beplanting voor te komen en geen bomen.
- Bomen: uitgaan van Bomenbeleidsplan gemeente Drimmelen. Dit is nog niet vastgesteld.

2.3 Presentatie Woningbouwontwikkeling Prinsenvolder te Made, gemeente Drimmelen, 28 maart 2008

- Bouwprogramma: rijtjeswoningen: 50, 2/1 kapwoningen 5,40m breed: 12, patio's: 28, appartementen: 9 (sociale sfeer: 99), rijtjeswoningen 6 meter breed: 6, 2/1 kapwoningen 6 meter breed: 48, vrijstaand 43 (vrije sector). Totaal 196 woningen (vervallen voor actuele aantallen zie paragraaf 2.5)

Reacties naar aanleiding van presentatie:

- Er wordt aangegeven dat in de Dahliastraat een parkeerprobleem is;
- Verkeer in de Prinsenvolderstraat ondervindt nu al problemen ter hoogte van het zorgcentrum. Als antwoord wordt gegeven dat "dat de straten verbindingen moeten geven naar alle plekken in Made. Het is belangrijk om meerdere ontsluitingen te hebben. Er zal nog een aanvullend verkeersonderzoek plaats vinden. De mogelijkheid bestaat dat er uit het onderzoek komt dat de ontsluiting een langzaam verkeersroute wordt of een eenrichtingverkeersroute."

2.4 Samenvatting reacties n.a.v. stedenbouwkundig plan Prinsenvolder zoals gepresenteerd op 28 maart 2008, www.drimmelen.nl

- Huidige wegen en kruisingen zijn niet berekend op grote toename verkeersbewegingen als gevolg van extra woningen.
- Op de kruising Geraniumstraat-Zuideindsestraat-Van Gilsaan wordt een rotonde voorgesteld, zodat onder meer vanuit de Geraniumstraat een veiligere situatie ontstaat. Verzocht wordt voldoende parkeergelegenheid in het plan op te nemen.

- Gevreesd wordt voor overlast nabij grote parkeerplaatsen. Geen parkeervoorzieningen gewenst in de hoeken van het plangebied.
- De ontsluitingen op bestaande wegen inklemmen tussen nieuwe woningen i.p.v. tussen of naast bestaande woningen.

Dahliastraat

- Onduidelijk hoe parkeren voor zowel nieuwe als bestaande woningen wordt opgelost in Dahliastraat.
- Geen trottoir aan voorzijde perceel huidige bewoner gewenst.
- Profiel Dahliastraat ontoereikend voor toekomstig verkeer.
- Onduidelijk hoe parkeren bij rijtjeswoningen achter het perceel Dahliastraat 52 wordt opgelost.
- Onduidelijk is of de bestaande bomen in de Dahliastraat kunnen worden behouden.

Fresiastraat

- Ruime groene bufferzone achter woningen Fresiastraat gewenst.
- Grote parkeerplaatsen in de hoeken verkleinen.
- Grote parkeerplaatsen verplaatsen naar midden plangebied i.p.v. aan de randen.

Prinsenvolderstraat

- Parkeerplaatsen achter seniorenwoningen (Prinsenvolderstraat 5 t/m 19) bij voorkeur op grotere afstand van bestaande woningen.
- Geen volledige ontsluiting van plangebied op Prinsenvolderstraat gewenst. Een eventueel langzaam verkeersroute is wel acceptabel.
- Er is geen langzaam verkeersroute tussen Prinsenvolderstraat 23 en 25 gewenst.

Haagstraat

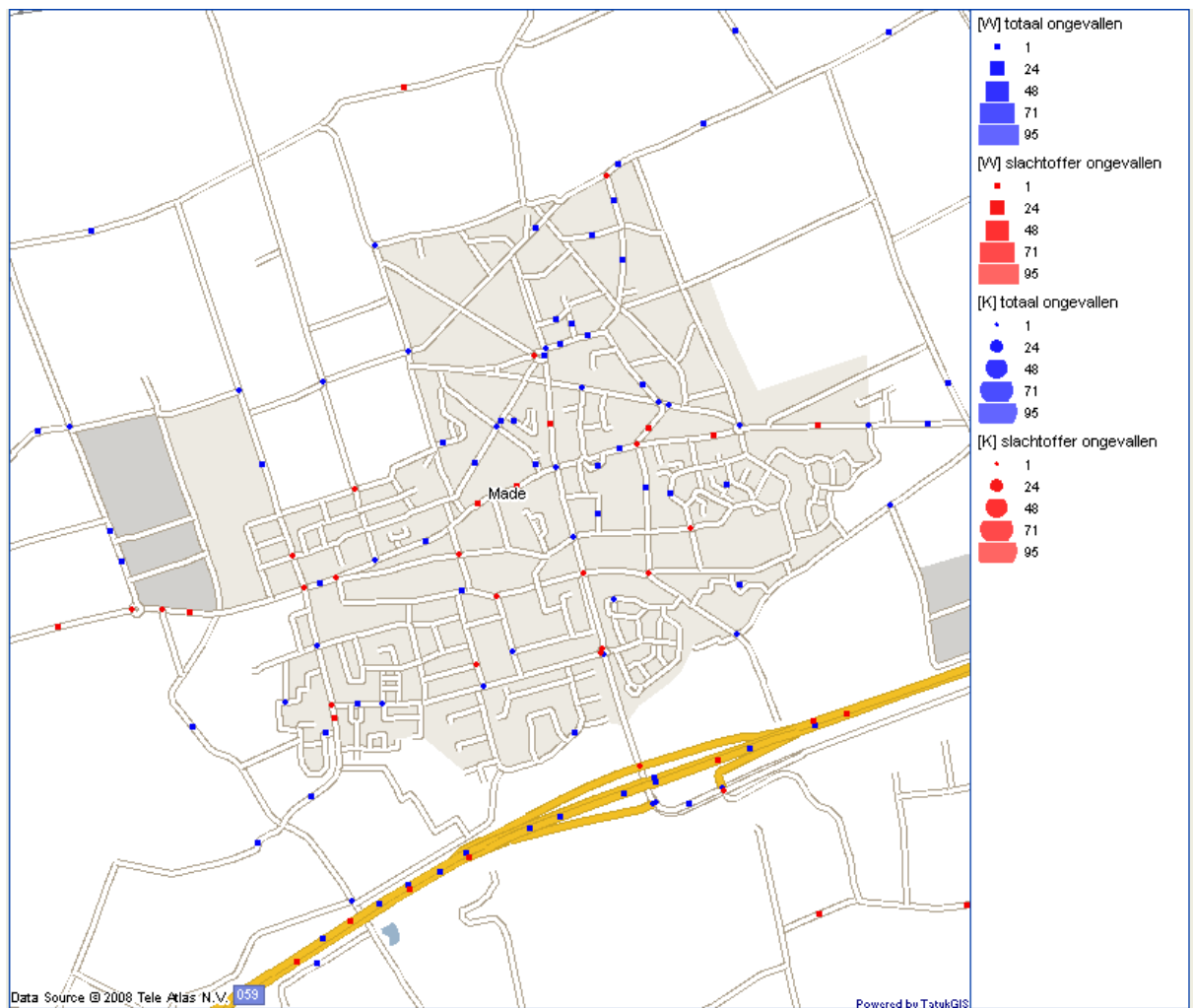
- Onduidelijk is of de houtwallen aan de Haagstraat en Dahliastraat (kunnen) worden behouden.
- Voorgesteld wordt om direct achter de percelen aan de Haagstraat een woonstraat aan te leggen, zodat eigenaren percelen Haagstraat eventueel op eigen grond ook woningbouw kunnen realiseren.
- Tussen percelen aan de Haagstraat en de nieuwe woningbouwpercelen is een sloot of groenstrook gewenst.

2.5 bouwprogramma

In deze rapportage wordt uitgegaan van het volgende bouwprogramma (op basis van stedenbouwkundig plan 30 mei 2008): rijtjeswoningen: 72, 2/1 woningen klein: 26, 2/1 woningen groot: 32, patiowoningen: 4, vrijstaand geschakeld: 19, geschakelde villa's: 10, vrijstaand: 26.

2.6 verkeersveiligheid

Onderstaande afbeelding geeft alle geregistreerde ongevallen in de periode 2003 tot en met 2007 weer.



afbeelding 1: ongevallen periode 2003-2007

3. Inventarisatie

Op 3 november heeft in het studiegebied een verkeersschouw plaatsgevonden. Hierbij zijn de volgende zaken geconstateerd.

3.1 Dahliastraat – tussen plangebied en Nieuwstraat

- de straat kent een lage verkeersintensiteit;
- tussen de Fresiastraat en Pioenstraat wordt aan de oostzijde van de straat geparkeerd. Hierdoor kan op dit deel van de straat het verkeer niet gelijktijdig in twee richtingen worden afgewikkeld;

3.2 Dahliastraat – ter hoogte van plangebied

- de straat kent een lage verkeersintensiteit.
- de straat wekt de indruk dat deze buiten de bebouwde kom is gelegen. Dit is niet het geval.

3.3 Prinsenvolderstraat

- aan de Prinsenvolderstraat is gezondheidscentrum "het Vierendeel" gevestigd.
- de parkeerplaatsen hiervoor liggen in de Fresiastraat, terwijl de ingang aan de Prinsenvolderstraat is gelegen, dit heeft op bepaalde momenten een parkeerdruk als gevolg.

3.4 Haagstraat

- de straat kent een lage verkeersintensiteit. Het lijkt alsof relatief gezien een groot deel van het verkeer doorgaand verkeer is of sluipverkeer. Het vermoeden bestaat dat er een sluiproute is via de Sluizeweg – Drimmelseweg – Rozenbloemstraat – Haagstraat – Kerkdijk.

3.5 Kruispunt Nieuwstraat - Dahliastraat

- kruispunt is ingericht met een kruispuntplateau. Uit de inrichting blijkt niet duidelijk hoe de voorrangssituatie is;
- het uitzicht vanuit de Nieuwstraat op de Dahliastraat is slecht in verband met de woning die hier gesitueerd is.

3.6 Kruispunt Zuideindsestraat – Van Gilsaan

- De Geraniumstraat is door middel van een uitritconstructie op het kruispunt aangesloten. De vormgeving sluit niet aan op de richtlijnen; komend vanuit de Geraniumstraat richting het kruispunt heeft de uitrit een sinus-talud (gebruikt bij plateau's) in plaats van inritblokken. Hierdoor kan onduidelijkheid ontstaan over de voorrangssituatie;

- Fietzers komend uit de Nieuwstraat richting Wagenberg komen via een kort stukje fietspad op de uitritconstructie terecht. Dit is niet comfortabel voor fietsers.

3.7 Kruispunt Haagstraat - Dahliastraat

- De aansluitingen van de Haagstraat op de Dahliastraat liggen niet recht tegenover elkaar.
- Er staan twee woningen erg dicht bij het kruispunt. De woning aan de noordwest kant heeft een uitrit die vrijwel op de kruising aansluit.
- Tussen de tuin van de woning aan de zuidoost kant van het kruispunt staan diverse kasten. Deze kasten zijn van Essent (stroomvoorziening), KPN, Centrale Antenne en een gemaal.
- Het zicht vanuit de Haagstraat op de Dahliastraat is vanuit beide kanten slecht.

4. Analyse

In de eerste twee stappen van dit onderzoek zijn relevante (beleids)plannen bestudeerd en heeft een locatiebezoek inclusief verkeersschouw plaatsgevonden. Dit hoofdstuk beschrijft de analyse van deze gegevens. Aan de hand van de gegevens wordt in dit hoofdstuk een prognose opgesteld voor 2020. De autonome groei en de verkeersgeneratie van Prinsenvolder geven een beeld van de toekomstige intensiteiten.

4.1 Verkeerssituatie 2020 op basis van autonome groei

Als eerste stap is de verkeerssituatie voor het studiegebied voor het jaar 2020 berekend. Hiermee wordt de toekomstige verkeersdruk inzichtelijk gemaakt op basis van de autonome groei. Dit betekent dat er verder geen (ruimtelijke) ontwikkelingen zijn meegenomen in de berekening.

Gezien de ligging van het studiegebied wordt voor de autonome groei van het verkeer uitgegaan van 1% per jaar. Op basis van de beschikbare gegevens van de verschillende wegvakken is de toekomstige intensiteit bepaald.

Straat	Wegcategorie	Huidige intensiteit 2007 (mvt/etmaal)	Toekomstige intensiteit 2020 (mvt/etmaal)
Dahliastraat	ETW	541	616
Geraniumstraat	ETW	290	330
Fresiastraat	ETW	429	488
Dreef	ETW	804	915
Rozenbloemstraat	ETW	851	969
Prinsenvolderstraat	ETW	1.292	1.470
Zuideindsestraat	GOW	5.834	6.640
Nieuwstraat	ETW	3.126	3.558
Van Gilsaan	GOW	3.206	3.649
Cyclaamstraat	ETW	2.072	2358

Wanneer de toekomstige intensiteiten vergeleken worden met de gewenste intensiteiten uit het BVV, blijkt dat de toekomstige verkeersdruk op alle wegen, met uitzondering van de Nieuwstraat, voldoen aan de gestelde waarden. In de huidige situatie blijkt de verkeersdruk in de Nieuwstraat al wat groter te zijn dan de grenswaarde van 3.000 mvt/ etmaal. In 2020 neemt de intensiteit toe tot bijna 3.600 mvt/ etmaal. Ongeacht de ontwikkelingen in de toekomst is de Nieuwstraat dan ook een aandachtspunt.

4.2 Verkeersgeneratie woningbouwplan Prinsenvolder

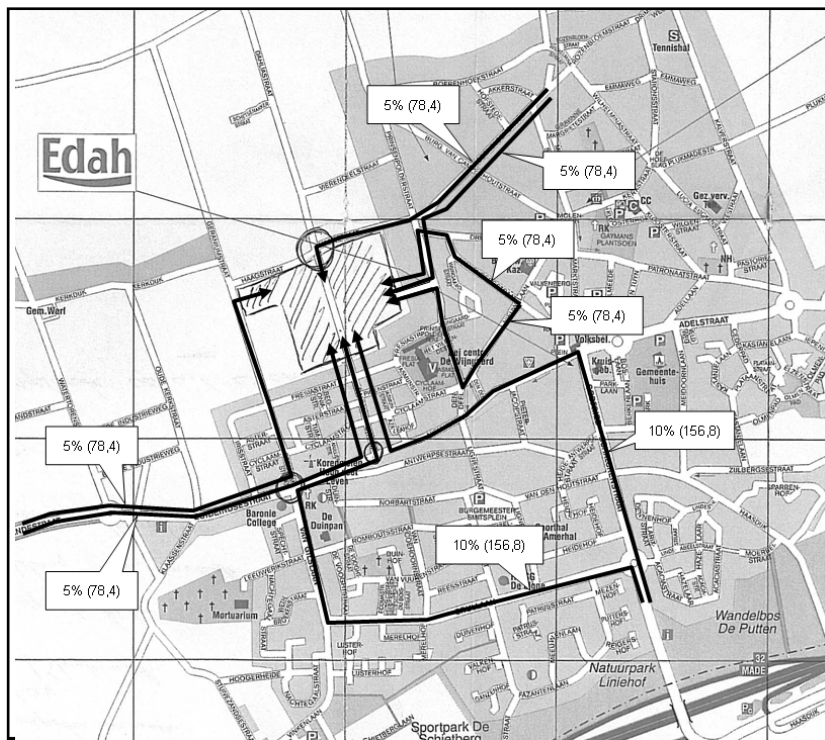
Voor het bepalen van de verkeersproductie van woningbouwplan Prinsenvolder is uitgegaan van CROW publicatie 256 'Verkeersgeneratie woon- en werkgebieden'.

De volgende randvoorwaarden en uitgangspunten zijn gehanteerd bij het uitvoeren van de berekening:

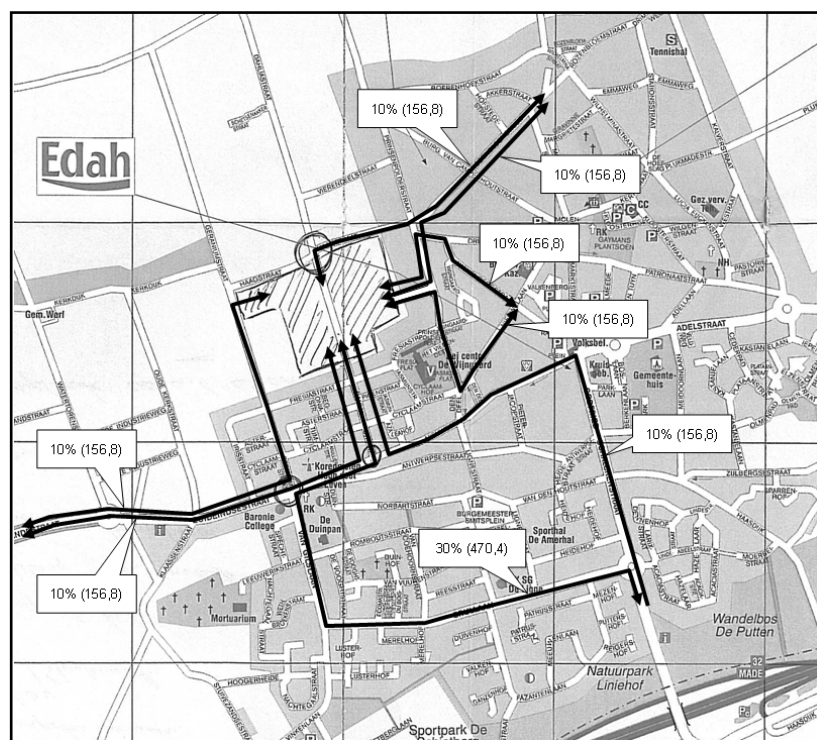
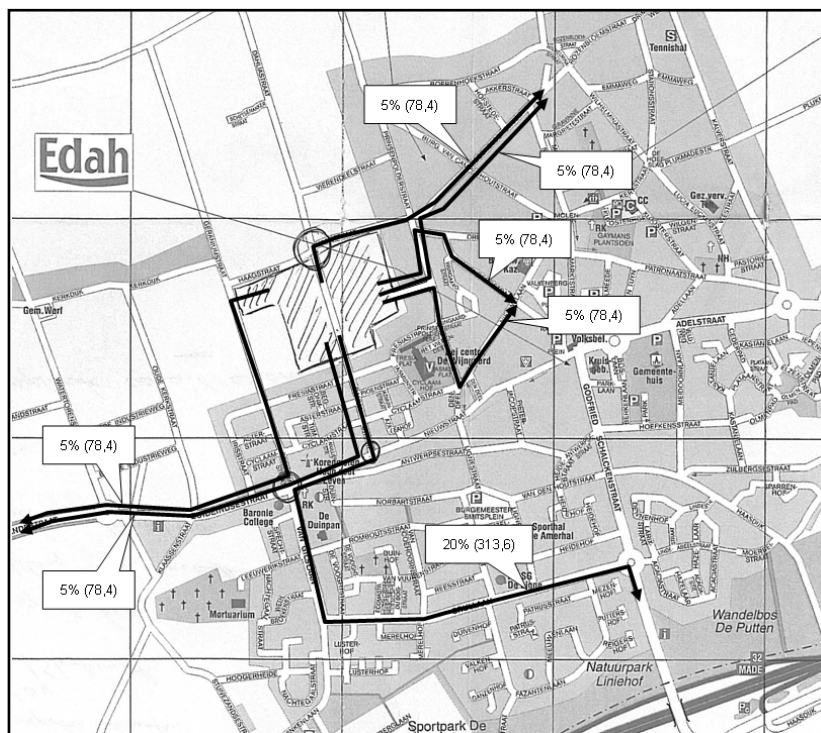
- Het totale bouwprogramma bestaat uit 196 woningen.
- Binnen de woonmilieutypologie valt het plan in de categorie Landelijk, Centrum-dorps.

Woningtype	Aantal	Mvt/ etmaal	Verkeersgeneratie
Rijttjes woningen	72	8,0	576
2/1 kap woningen klein	26	8,4	218
2/1 kap woningen groot	32	8,4	269
Patiowoningen	4	8,0	32
Vrijstaand geschakeld	19	8,4	160
Geschakelde villa's	10	8,4	84
Vrijstaand	26	8,8	229
Totaal	189		1568

Het vrachtverkeer van en naar deze ontwikkeling is verwaarloosbaar, maar is wel in de cijfers verwerkt. Het aandeel intern verkeer is nihil. Aangezien er geen functies in het gebied komen te vervallen vindt er geen aftrek plaats. Voor de afwikkeling wordt een voorstel gedaan voor zowel de inkomende als uitgaande verkeersstromen, zie hiervoor afbeeldingen 2 en 3. Afbeelding 4 geeft het totaal aan inkomende en uitgaande verkeersstromen weer.



afbeelding 2: inkomende verkeersstromen



4.3 Toekomstige intensiteiten

De toekomstige belasting van het netwerk is te bepalen door aan het huidige verkeersaanbod inclusief autonome ontwikkeling de verkeersgeneratie van het bouwplan toe te voegen. Het resultaat hiervan wordt weergegeven in onderstaande tabel.

Straat	Weg-categorie	Toekomstige intensiteit 2020 (mvt/etmaal) zonder Prinsenvolder	Toename agv Prinsenvolder (mvt/ etmaal)	Toekomstige intensiteit 2020 (mvt/etmaal) met Prinsenvolder
Dahliastraat	ETW	616	784,0	1.400 (127%)
Dreef	ETW	915	156,8	1.072 (17%)
Geraniumstraat	ETW	330	156,8	487 (48%)
Haagstraat	ETW		156,8	+157
Nieuwelaan	ETW	1292	156,8	1.449 (12%)
Nieuwstraat tussen Dahliastraat en Godfried Schalckenstraat	ETW	2.574	156,8	2.731 (6%)
Nieuwstraat tussen Dahliastraat en Van Gilsaan	ETW	3.558	627,2	4.185 (18%)
Prinsenvolderstraat tussen nr 21 en Haagstraat	ETW	1.470	313,6	1.784 (21%)
Prinsenvolderstraat tussen Nr 21 en Nieuwelaan	ETW	1.470	156,8	1.627 (11%)
Rozenbloemstraat	ETW	1.295	313,6	1.609 (24%)
Valkenbergstraat	ETW		156,8	+157
Van Gilsaan	GOW	3.649	470,4	4.119 (13%)
Zuideindsestraat	GOW	6.640	313,6	6.954 (5%)

Uit bovenstaande tabel blijkt dat:

- het tracé Dahliastraat – Nieuwstraat – Van Gilsaan de grootste verkeerstoename te verwerken krijgt;
- de intensiteit op de Nieuwstraat, gedeelte tussen Dahliastraat en Van Gilsaan, boven de 3.000 mvt/ etmaal uitkomt;
- de Dahliastraat, Geraniumstraat en de Prinsenvolderstraat, tussen nr 21 en Haagstraat, een relatief grote verkeerstoename kunnen verwachten.

5. Conclusie en aanbevelingen

5.1 Conclusie

Als gevolg van het bouwplan is een toename van het verkeer in een aantal straten te verwachten. De uitkomsten uit de inventarisatie, analyse en verkeersschouw worden getoetst aan het de beleidslijnen uit het BVV en de landelijke richtlijnen.

Nieuwstraat (tussen Dahliastraat en Van Gilslaan)

Uit de berekeningen blijkt dat de intensiteit op het gedeelte tussen de Dahliastraat en Van Gilslaan in 2020 stijgt tot circa 4.200 mvt/ etmaal. De inrichting van deze straat laat deze hogere intensiteit toe. Het lijkt er echter op dat de Nieuwstraat in de huidige situatie nog steeds als doorgaande route gebruikt wordt. Er is hierover een kentekenonderzoek beschikbaar. Aan de hand hiervan kan bepaald worden in welke mate er sprake is van doorgaand verkeer.

De huidige inrichting van de Nieuwstraat met fietsvoorzieningen en parkeerplaatsen naast de rijbaan zorgt ervoor dat de feitelijke capaciteit hoger ligt dan de grenswaarde uit het BVV (3.000 mvt/ etmaal). Ter hoogte van de Duinstraat is een oversteekplaats van en naar de basisschool. Tijdens de 'schoolspitsen' staan hier verkeersbrigadiers. Hiermee blijft in de toekomst een goede en veilige oversteek gewaarborgd.

Nieuwstraat (tussen Dahliastraat en Godfried Schalckenstraat)

De intensiteit op dit deel blijft onder de grenswaarde van 3.000 mvt/ etmaal. Er zijn geen problemen te verwachten.

Rozenbloemstraat

De intensiteit op de Rozenbloemstraat blijft nog ver onder de grenswaarde van 3.000 mvt/ etmaal. Gelet op de huidige inrichting van de Rozenbloemstraat met diverse rijbaanversmallingen ligt de maximale intensiteit op 300 à 400 mvt/ spitsuur. Als vuistregel kan worden gesteld dat de spitsuur intensiteit gelijk is aan circa 10% van de etmaal intensiteit (in dit geval circa 160). Uit de cijfers blijkt dan ook dat de Rozenbloemstraat de verkeerstoename goed kan verwerken.

Dahliastraat tussen de Fresiastraat en Nieuwstraat

De Dahliastraat krijgt relatief gezien de grootste verkeerstoename te verwerken. Ook in absolute zin is de toename van circa 780 mvt/ etmaal aanzienlijk. Op dit deel heeft de rijbaan een breedte van circa 5 meter, waarbij over een grote lengte op de rijbaan wordt geparkeerd. De capaciteit van de Dahliastraat is dan ook beperkt. Het parkeren op de rijbaan kan gezien worden als wegversmalling, welke een spitsuurintensiteit van maximaal 300 à 400 motorvoertuigen kan verwerken. De Dahliastraat kent een spitsuurintensiteit van 170 motorvoertuigen, wat ruimschoots binnen de maximale intensiteit blijft. De Dahliastraat kan de verkeerstoename dan ook goed verwerken.

Van Gilsaan en Zuideindsestraat

De Van Gilsaan en Zuideindsestraat zijn in het categoriseringsplan opgenomen als gebiedsontsluitingsweg. De functie van deze wegen is het verzamelen en afwikkelen van het verkeer. De extra verkeersdruk op deze wegen kan goed verwerkt worden waarbij de verkeersbelasting ruim onder de maximale intensiteiten uit het BVV blijft.

Dreef

Uit de berekeningen blijkt dat de Dreef in de toekomst een intensiteit van circa 1.100 mvt/ etmaal kent. Dit is conform het BVV.

Haagstraat tussen Dahliastraat en Prinsenvolderstraat

De verkeerstoename op de Haagstraat als gevolg van het bouwplan is circa 160 mvt/ etmaal. De Haagstraat heeft een uitstraling van een woonstraat buiten de bebouwde kom; aan één kant van de straat staat bebouwing en er zijn er geen trottoirs. Aan de noordkant van de Haagstraat vormt een groene 'muur' een buffer tussen het verkeersgedeelte en de weilanden. Tijdens de verkeersschouw is de indruk ontstaan dat tijdens de spits er behoorlijk wat doorgaand verkeer door de Haagstraat rijdt. De verkeerstoename als gevolg van het plan is beperkt en zal daardoor niet tot extra problemen leiden.

Kruispunt Dahliastraat - Haagstraat

Het uitzicht op het kruispunt is beperkt. Uit het ongevalletoverzicht komt dit kruispunt echter niet als knelpunt naar voren; in de periode 2003-2007 is één ongeval met uitsluitend materiële schade geregistreerd. In verband met het slechte uitzicht, is de voorrang geregeld met stopborden, waarbij het verkeer op de Haagstraat voorrang dient te verlenen aan het verkeer op de Dahliastraat.

De Haagstraat maakt in het fietsnetwerk deel uit van een primaire fietsroute. In het BVV zijn geen concrete inrichtingscriteria voor dergelijke fietsroutes aangegeven. Om invulling te geven aan de eisen van aantrekkelijkheid en comfort zou de fietsverbinding voorrang moeten krijgen op het kruisende verkeer. Dit is in strijd met de richtlijnen van Duurzaam Veilig, waarbij in principe alle kruispunten binnen verblijfsgebieden gelijkwaardig uitgevoerd dienen te worden.

Kruispunt Dahliastraat - Nieuwstraat

Het kruispunt Dahliastraat – Nieuwstraat is een gelijkwaardig kruispunt en is momenteel uitgevoerd als kruispuntplateau. Als gevolg van de gekozen uitvoering, kan er bij bestuurders onduidelijkheid ontstaan over de voorrangssituatie. Het kruisingsvlak op de Nieuwstraat is uitgevoerd in asfalt, in de Dahliastraat is dit een open verharding. De fietsstroken lopen door over het kruispunt. Door deze twee punten ontstaat de indruk dat de Nieuwstraat een weg is van een hogere categorie. De weggebruiker heeft hierdoor het gevoel dat verkeer uit de Dahliastraat voorrang dient te verlenen aan het kruisende verkeer.

Kruispunt Nieuwstraat – Zuideindsestraat – Van Gilsaan

Het kruispunt vormt een aansluiting tussen twee gebiedsontsluitingswegen (Zuideindsestraat en Van Gilsaan) en twee erftoegangswegen (Nieuwstraat en Geraniumstraat). Om het doorgaande verkeer over de gebiedsontsluitingswegen te sturen, is de route Zuideindsestraat – Van Gilsaan als doorgaande weg aangegeven. De Nieuwstraat en Geraniumstraat sluiten als ondergeschikte wegen aan op de doorgaande weg.

De vormgeving van de aansluiting van de Geraniumstraat sluit niet aan bij de landelijke richtlijnen. De weg sluit door middel van een uitritconstructie aan op het kruispunt. Fietzers komend uit de Nieuwstraat komen door middel van een fietsstrook op de 'uitritconstructie' uit. Om te voorkomen dat er onduidelijkheid ontstaat over de voorrangssituatie is aan het einde van het fietspad een voorrangssituatie ingesteld; fietsers moeten voorrang verlenen aan verkeer komend uit de Geraniumstraat.

Op het kruispunt is voor het fietsverkeer blokmarkering aangebracht. Hiermee wordt de suggestie gewekt dat fietsers voorrang hebben.

Prinsenvolderstraat

Het plan voorziet in een nieuwe ontsluiting op de Prinsenvolderstraat ter hoogte van huisnummer 21. Als gevolg hiervan zal de verkeersdruk op de Prinsenvolder straat toenemen van 1.292 mvt/ etmaal in 2007 naar 1.450 tot 1500 mvt/ etmaal in 2020. De toename moet goed door deze straat verwerkt kunnen worden. De intensiteit op de nieuwe ontsluiting komt uit op circa 230 mvt/ etmaal en is dus zeer beperkt. De verwachting is dat de nieuwe verbinding niet zal leiden tot extra sluipverkeer.

Verkeerscirculatie centrum

De gemeente overweegt mogelijk om de verkeerscirculatie in het centrum te wijzigen. Wijzigingen in de verkeerscirculatie kunnen invloed hebben op de verkeersafwikkeling.

5.2 Aanbevelingen

De berekeningen laten zien dat zonder de komst van Prinsenvolder het verkeer als gevolg van autonome ontwikkelingen tot 2020 verder groeit. Alleen in de Nieuwstraat komt de geprognosticeerde verkeersdruk uit boven de grenswaarden uit het BVV.

De ontwikkeling Prinsenvolder levert een verkeersgeneratie van circa 1.600 mvt/ etmaal op. Over de wijze waarop dit verkeer zich zal gaan verspreiden over het aansluitende wegennet, kunnen slechts aannames gedaan worden. De in dit onderzoek voorgestelde resultaten zullen echter goed aansluiten bij de werkelijke situatie, aangezien het verkeer voor het bepalen van zijn route maar beperkte mogelijkheden heeft.

Hoewel in sommige gevallen de verkeersdruk relatief sterk toeneemt en de intensiteit op de Nieuwstraat hoger wordt dan de grenswaarde uit het BVV, geeft dit ons inziens geen aanleiding om nieuwe infrastructuur te realiseren. Ook geven de geprognoseerde intensiteiten geen aanleiding voor het instellen van eenrichtingsverkeer of een geslotenverklaring. Binnen het bestaande wegennet zullen echter wel maatregelen en ingrepen nodig zijn om het verkeer in de toekomst vlot en veilig af te werken. De punten waarop aanpassingen nodig zijn, worden hieronder beschreven.

Dahliastraat tussen Fresiastraat en Nieuwstraat

De ontwikkeling Prinsenvolder zorgt voor een aanzienlijke toename van het verkeer op dit deel. Omdat de huidige verkeersintensiteiten niet bekend zijn, kan geen objectieve beoordeling voor de toekomstsituatie gegeven worden. De toename zal circa 780 mvt/ etmaal zijn. Als gevolg van het beperkte profiel van de rijbaan en geparkeerde auto's kan dit een probleem veroorzaken. Tussen de Pionenstraat en de Fresiastraat is ruimte om de rijbaan te verbreden, waardoor parkeren voor de deur mogelijk blijft. Hiervoor dient het trottoir aan de oostzijde te worden versmald. Een andere mogelijkheid is om extra parkeerplaatsen aan de Fresiastraat aan te leggen. Om het gebruik van deze parkeerplaatsen te stimuleren dient er een parkeerverbod te worden ingesteld op de Dahliastraat tussen de Pionenstraat en de Fresiastraat. Vanaf de Fresiastraat richting het plangebied is het profiel breder, zodat hier gemakkelijker parkeervoorzieningen gemaakt kunnen worden.

Door het uitvoeren van een verkeerstelling kan een beter beeld gevormd worden van de toekomstige situatie.

Dahliastraat tussen Fresiastraat en Haagstraat

Het ontwerp voor de Dahliastraat ter hoogte van het bouwplan Prinsenvolder dient afgestemd te worden op het stedenbouwkundig plan. Er wordt daarom voorgesteld om grond aan te kopen, zodat er meer ruimte ontstaat voor parkeren op of langs de rijbaan.

Kruispunt Dahliastraat - Haagstraat

Zoals eerder is aangegeven is het uitzicht op het kruispunt beperkt. In het ongevallen overzicht komt dit kruispunt niet naar voren als knelpunt, wat niet wil zeggen dat het kruispunt veilig is. Met de komst van Prinsenvolder zal het kruispunt veel intensiever gebruikt worden. Volgens de richtlijnen van Duurzaam Veilig moeten voorrangssituaties binnen verblijfsgebieden zo veel mogelijk voorkomen te worden. Als het kruispunt gelijkwaardig gemaakt wordt, is het in verband met het beperkte zicht nodig om het attentieniveau te verhogen en de snelheid laag te houden. Om het uitzicht op de kruising te verbeteren wordt voorgesteld om de afstand tussen de aansluitingen van de Haagstraat op de Dahliastraat te vergroten. Op die manier is het duidelijk er twee aparte T- splitsingen gesitueerd zijn. Om de attentiewaarde te verhogen en de snelheid op de Dahliastraat en de Haagstraat te beperken wordt voorgesteld een plateau te realiseren dat beide T-kruisingen verbindt. De voorrangssituatie dient daarbij opgeheven te worden.

In de berm staan twee kasten van KPN. Het verplaatsen van deze kasten brengt hoge kosten met zich mee. Het ontwerp dient dan ook zo te worden gemaakt dat de kasten niet verplaatst hoeven te worden.

Haagstraat tussen Dahliastraat en Prinsenvolderstraat

Door de toename van het verkeer op dit traject is het aanleggen van een trottoir te overwegen. De aanleg ervan past echter niet binnen het huidige profiel. Door de verkeerstoename zullen naar verwachting de aanwonende mensen minder snel hun auto op de rijbaan parkeren. Alle woningen hebben een parkeerplaats op eigen terrein. Op termijn kan dit enigszins tot problemen leiden, wanneer garages worden omgebouwd naar bijvoorbeeld een extra kamer of wanneer de oprit onderdeel wordt van de tuin.

Het gemeentelijk beleid stelt dat bij wegen welke de grens vormen tussen bebouwde kom en buitengebied geen trottoirs worden toegepast. Daarom wordt geadviseerd om geen trottoir te realiseren.

Kruispunt Dahliastraat - Nieuwstraat

De huidige inrichting van het kruispunt kan leiden tot onduidelijkheid over de voorrangssituatie. Met de komst van Prinsenvolder wordt dit kruispunt aanzienlijk drukker. De kans op ongelukken neemt hierdoor dan ook toe. Geadviseerd wordt het kruispuntplateau te handhaven maar de invulling hiervan te wijzigen zodat hiermee de gelijkwaardigheid van het kruispunt wordt ondersteund.

Kruispunt Nieuwstraat – Zuideindsestraat – Van Gilsaan

De erftoegangswegen sluiten verschillend aan op het kruispunt; de Nieuwstraat door middel van een voorrangssituatie, de Geraniumstraat met een uitritconstructie. Voorgesteld wordt om beide wegen door middel van een uitritconstructie aan te laten sluiten. In 2020 zal de intensiteit op de Nieuwstraat toenemen tot circa 4.200 mvt/ etmaal. Hiermee wordt de grens bereikt voor het toepassen van een uitritconstructie. Daarnaast is intensiteit op de doorgaande route, Zuideindsestraat en Van Gilsaan, is ook in 2020 relatief laag. Het toepassen van een uitritconstructie leidt er mogelijk mede toe, dat minder doorgaand verkeer gebruik zal maken van de Nieuwstraat.

Op het kruisingsvlak dienen de blokmarkering en kanalisatiestreven verwijderd te worden.

Resumé

Door het treffen van voorgaande maatregelen kan de verkeersdruk tot en met 2020 binnen de voorwaarden van het BVV opgevangen worden. Het is dan ook niet nodig om grootschalige infrastructurele aanpassingen op netwerkniveau door te voeren. De druk op het naburige netwerk zal toenemen, maar dit rechtvaardigt (mede gelet op de natuurwaarde van het buitengebied en de kosten) niet de aanleg van een nieuwe randweg.

Bijlagen