

Aan
Bart Klaver, gemeente
Westland

Betreft
Second opinion project Zuyt Brugge te Naaldwijk

Datum
29 augustus 2023

Van
Roel Koenraad | Exante

Bijlage
-

Documentnummer
120220.001-M01.1

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeente Westland heeft ons gevraagd een second opinion uit te voeren. De second opinion gaat over de ontsluiting van het project Zuyt Brugge. Het gaat dan specifiek over de verkeersafwikkeling in relatie tot fietsers en voetgangers. Hieronder leest u kort tot welke conclusies wij komen. De conclusies zijn verderop in dit rapport voor u uitgewerkt.

1.2 Samenvatting

- De Zuideinde is te smal waardoor onveilige situaties ontstaan voor fietsers.*
Door de te smalle rijbaan kunnen auto's elkaar niet goed passeren. Hierdoor komen fietsers in de knel.
- Voetgangers moeten vaak gebruik maken van de rijbaan.*
Voetgangers hebben geen eigen plek en moeten gebruik maken van de rijbaan. De rijbaan is al te smal.
- Door de weginrichting kunnen er op vier locaties onduidelijke situaties ontstaan.*
Hoewel wij aanbevelen deze situaties aan te passen zorgen ze niet voor onveilige situaties zoals bij de eerste twee punten.

1.3 Leeswijzer

In de het volgende hoofdstuk zijn onze conclusies verder uitgewerkt.

2 Onze bevindingen

Onze aanpak bestond enerzijds aan een theoretische toets. Hierbij hebben wij de situatie beoordeeld aan de richtlijnen van CROW. Anderzijds is gekeken naar de werkelijke situatie op straat. Hiervoor voerden wij een schouw en verkeerstellingen uit.

Onze bevindingen presenteerde wij aan de gemeente Westland. Daarna stelde wij onderliggende memo op.

2.1 De Zuideinde is te smal waardoor onveilige situaties ontstaan voor fietsers

Situatie

Zuideinde is een doodlopende weg, uitgezonderd voor fietsers en voetgangers. Verkeer maakt in twee richtingen gebruik van de weg. De breedte van de rijbaan varieert tussen de 5,5 en 6 meter.

Aan de westkant van de weg zijn er een parkeerplaatsen. Dit zijn zowel haaks- als langspaarkeervakken. Aan de oostkant van weg wordt op de rijbaan geparkeerd. Voor de fietsenwinkel is dit in gebruik als laden- en losplaats.

In de toekomst neemt door de realisatie van Zuyt Brugge het aantal verkeersbewegingen toe. Dit blijkt uit eerder uitgevoerd onderzoek van Mobycon.

Op het eerste deel van Zuideinde (tussen Prins Hendrikstraat en Graanveld) rijden op een gemiddelde werkdag ongeveer 180 motorvoertuigen en 15 fietsers. Verder in de straat neemt het aantal motorvoertuigen af. Ter hoogte van de fietsenwinkel zijn het er nog ongeveer 40. Het aantal fietsers blijft grotendeels gelijk.

Door de ontwikkeling neemt het verkeer toe met ongeveer 220 motorvoertuigen. Dit blijkt uit onderzoek van Mobycon¹. De toename van het verkeer zal duidelijk merkbaar zijn. De relatieve toename van het verkeer is groot. Op het eerste deel van Zuideinde is het iets meer dan een verdubbeling. Aan het einde van Zuideinde is het bijna een factor 6.

Gevolgen fietsers

De rijbaan is te smal waardoor fietsers in het gedrang komen.

De breedte van de rijbaan varieert tussen de 5,5 en 6 meter. Aan de oostkant wordt geparkeerd. Hierdoor is ongeveer 1,8 meter niet beschikbaar voor het overige verkeer. De resterende ruimte is 3,7 tot 4,2 meter.

De brandbreedte voor een erftoegangsweg is 4,8 meter voor een rustige straat tot 5,8 meter voor een straat met verzamelfunctie. Dit blijkt uit het CROW. In dit geval is er sprake van een rustige straat. Op onderstaande afbeelding is dit met een zwart stippellijn aangegeven.

Doordat de rijbaan te smal is kunnen auto's elkaar niet goed passeren. Hierdoor komen fietsers in de knel.

¹ Verkeerskundige toetsing ontwikkeling Zuideinde, Naaldwijk, 23 december 2020.

Maatgevende situatie	Wegbreedte [m] ¹⁾	
	ideaal profiel ²⁾	minimaal profiel ³⁾
	w =	w =
eenrichtingverkeer auto + fiets (uitzondering)	3,85	3,40
eenrichtingverkeer auto, tweerichtingsverkeer fiets (basis)	4,40	3,85
tweerichtingsverkeer auto, gebaseerd op ontwerpvoertuig personenauto en tweerichtingsverkeer fiets	5,80	4,80

1) Gehanteerde uitgangspunten:

- benodigde ruimte voor een rijdende fietser 1,00 m tot 1,45 m
- benodigde ruimte voor een rijdende personenauto (30 km/h), inclusief koersafwijking 2,40 m
- benodigde ruimte voor een rijdende vrachtauto (30 km/h), inclusief koersafwijking 3,10 m
- benodigde ruimte voor een stilstaande vrachtauto, inclusief spiegels 3,00 m

2) Voorkom twijfelsituaties; fietsers kunnen bij deze maatvoering wel ingehaald worden bij tegemoetkomend verkeer
3) Bij tegemoetkomend verkeer (fiets en/of auto) is inhalen van fietsers niet mogelijk

Figuur 1: Maatvoering erftoegangsweg volgens CROW (ASVV 2021)

Het probleem is er ook in de situatie zonder Zuyt Brugge.

2.2 Voetgangers moeten vaak gebruik maken van de rijbaan

Situatie

Aan de gehele oostkant van de weg is er een trottoir. Het trottoir is op stukken echter te smal. Dit komt door geparkeerde auto's en de boom ter hoogte van nr. 11. Daarnaast wordt ter hoogte van fietsenwinkel wel eens op het trottoir geparkeerd. Aan de westkant ontbreekt op een aantal plekken het trottoir en wordt er op het trottoir geparkeerd.



Figuur 2: foto Zuideinde

Gevolgen voetgangers

Voetgangers hebben geen eigen plek. Doordat het trottoir wordt geblokkeerd door geparkeerde voertuigen, bomen of door het ontbreken van het trottoir moeten voetgangers uitwijken naar de rijbaan. Daar komt bij de rijbaan te smal is. Hierover las u al in de vorige paragraaf. De combinatie van deze zaken zorgt voor onveilige situaties voor voetgangers.

2.3 Door de weginrichting kunnen er op vier locaties onduidelijke situaties ontstaan

Op het kruispunt Zuideinde – 's-Gravenzandseweg kan verwarring ontstaan over de voorrangssituatie. Er is een inritconstructie aangebracht maar de situatie voldoet niet aan de richtlijnen.

Allereerst zou het kruispunt gelijkwaardig moeten zijn. Binnen een 30 km/u worden wordt de voorrang in principe niet geregeld.

Daarnaast is de uitvoering van de maatregel onjuist. Bij een inritconstructie hoort het trottoir door te lopen. Daarnaast zijn inritblokken nodig. Dat is hier niet gedaan. Dit kan ervoor zorgen dat er onduidelijkheden ontstaan over de voorrang. Op de volgende foto ziet u de situatie. Er zijn bij de gemeente al plannen om dit kruispunt aan te passen.



Figuur 3: foto uitrit op kruispunt Zuideinde – 's-Gravenzandseweg

Aansluiting Prins Hendriksstraat sluit aan op het kruispunt aan de rechterrijstrook ten opzichte van 's-Gravenzandseweg.

Hierdoor staat verkeer aan de verkeerde kant van de weg opgesteld.

Het uitzicht vanaf Graanveld naar Zuideinde is onvoldoende.

Verkeer komend vanaf Graanveld heeft onvoldoende zicht om het aankomend verkeer. Het zicht wordt geblokkeerd door geparkeerde auto's op Zuideinde.

Op Zuideinde is er onvoldoende manoeuvreerruimte voor auto's bij het inparkeren van de haakse parkeervakken.

Dit komt door het toestaan van straat parkeren hierdoor is de manoeuvreerruimte te krap. Dit betekent dat auto's langer bezig zijn met in- en uitparkeren, waardoor de rijbaan langer wordt geblokkeerd. Daar komt bij dat voor fietsers langspaarkeerplaatsen veiliger zijn dan haakspaarkeerplaatsen.