



Advies verkeersveiligheid t.a.v. locatie Brede school Kloosterlaan in Moergestel (009-11B)

1. Algemeen.

- a. Veilig Verkeer Nederland beoordeelt situaties louter op het verkeersveiligheidsaspect. Alle andere aspecten, zoals ruimtelijke ordening en financiële zaken, worden -voor zover deze geen directe consequenties hebben op de verkeersveiligheid - niet meegewogen.
- b. Advies van Veilig Verkeer Nederland is kosteloos voor betrokken partijen; een belangrijke reden hiervoor is dat dit benadrukt, dat het advies volstrekt onafhankelijk en onpartijdig is. De enige toetsing is de verkeersveiligheid als zodanig.
- c. Uitgangspunt van elk advies is het landelijke beleid, dat onder de naam "Duurzaam Veilig" wordt uitgedragen door de landelijke overheid (onder andere als voorwaarde voor subsidie) en dat onderschreven is door alle gemeenten.

2. Situatie.

De gemeente Oisterwijk heeft besloten om de bestaande basisscholen in Moergestel samen te voegen tot een brede school en deze te lokaliseren op het terrein van de Graaf van Ursulschool aan de Kloosterlaan. Adviesbureau Oranjewoud heeft in opdracht van de gemeente de verkeerssituatie die dan zal ontstaan bezien. Het adviesbureau heeft geconcludeerd dat het bundelen van de scholen op deze locatie goed mogelijk is, maar heeft daarbij voorstellen gedaan aangaande het parkeren en heeft enkele gewenste flankerende verkeersveiligheidsmaatregelen aangegeven.

3. Probleemstelling.

Sommige bewoners voorzien –ondanks het rapport van adviesbureau Oranjewoud- verkeersveiligheidsproblemen. Deze betreffen zowel de locatie als de uitvoerbaarheid van de door de gemeente voorgestelde flankerende maatregelen. Men vraagt zich ook af of deze voldoende zijn om een redelijke verkeersveiligheid te waarborgen. Bovendien maakt men zich zorgen omtrent de situatie, die zich zal voordoen als het Raadhuisplein wordt afgesloten of verkeersluw wordt gemaakt. Het enige alternatief voor het verkeer van en naar Oirschot is dan de Kloosterlaan.

4. Analyse.

De keuze van de locatie is al afgerond met een raadsbesluit en moet dus als een gegeven worden beschouwd. Op zich is dat louter bezien vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid jammer. Als alternatieve locatie wordt genoemd het terrein aan de Industrieweg. Dit terrein is aanzienlijk groter, zodat een aantal van de noodzakelijke compromissen, die bij de locatie aan de Kloosterlaan noodzakelijk zijn, niet behoeven te worden gesloten.

De voordelen op het gebied van de verkeersveiligheid van de locatie aan de Industrieweg waren:

1. De bereikbaarheid van de school per auto en per fiets kunnen al vroegtijdig worden gescheiden, hetgeen veiliger fiets- en looproutes oplevert;

2. Het parkeerterrein kan los van de speelplaats worden ontworpen, waardoor het parkeerterrein zodanig kan worden ingericht, dat de kinderen tussen auto en school niet meer geconfronteerd worden met autoverkeer;
3. De tijdelijke afsluitingen en het eventuele verkeersluw maken van de Raadhuisstraat hebben geen invloed meer op de schoolroute.
4. De Akkerweg kan een deel van het autoverkeer in relatie tot de school op zich nemen, met name voor het zuidwestelijke deel van de kern. Hiermee wordt het verkeer in de kern ontlast.

Het nadeel van deze locatie, de nabijheid van een industrieterrein met het daarbij behorende verkeer, weegt niet op tegen de genoemde voordelen.

Nu deze keuze eenmaal vastligt dient de aandacht zich te richten op de schoolroutes van de schoollocatie Kloosterlaan.

Uit de informatiebrief van januari 2011 van de gemeente Oisterwijk blijkt, dat deze veel aandacht heeft voor de verkeersveiligheid en hiervoor ook een aantal maatregelen wil nemen.

Een belangrijk onderdeel van de schoolroute is de oversteek van de weg Rootven door fietsers en voetgangers.

De gemeente stelt hier een middengeleider voor in de weg Rootven bij de Kloosterlaan aan de westzijde van de aansluiting, enerzijds omdat door de aanleg van een bushalte het aan de oostzijde niet mogelijk is, anderzijds omdat de voetgangers zich dan gelijk aan de schoolzijde van de Kloosterlaan bevinden. Een middengeleider is op zich een goede maatregel, omdat men dan gefaseerd kan oversteken. Een dergelijke verhoogde middengeleider moet echter een minimale breedte hebben van 2,50 meter, omdat men er ook met een fiets, invalidenwagen of kinderwagen veilig op moet kunnen wachten. Of een dergelijke breedte mogelijk is moet uiteindelijk blijken uit een ontwerp, waarbij ook waarborgen moeten zijn dat vrachtverkeer en bussen kunnen passeren zonder gebruik te maken van een gedeelte van de middengeleider. Dat is een vereiste, anders kan men zich op de middengeleider niet veilig voelen.

Voor een deel van de kinderen zal wellicht de route Prinses Irenestraat – Kruysackerstraat een verkeersluw alternatief kunnen zijn. Op de kruising met het Rootven daar ter plaatse lijken de mogelijkheden voor een goede voorziening beter, overzichtelijker – mede door het eenrichtingsverkeer in de Kruysackerstraat - en dus veiliger. Deze route ligt vanwege de wegstructuur wellicht minder voor de hand, maar is in feite nauwelijks langer.

Het instellen van een verkeersbrigade dient geen onderdeel te zijn van een structurele oplossing, omdat de beschikbaarheid niet kan worden gegarandeerd. Wel kan het een veiligheidsverhogende toevoeging zijn, die ook de discipline van de kinderen kan verbeteren.

Fietsers vanaf de Krijtestraat naar school hebben geen voordeel van de middengeleider bij de Kloosterlaan, of men moet afstappen, de Krijtestraat oversteken, als voetganger gebruik maken van de middengeleider, de Kloosterlaan oversteken en zijn/haar weg vervolgen. Dit zal niet veel worden gedaan. Op de terugweg kan men zich in de luwte van de middengeleider opstellen en zo per richting oversteken. Ook fietsers kunnen beter rijden via de Prinses Irenestraat. Een voorwaarde is wel, dat de Kruysackerstraat voor fietsers in twee richtingen toegankelijk wordt.

In het verlengde van de beoogde middengeleider ligt er langs de Kloosterlaan geen voetpad. De gemeente wil dit alsnog aanleggen. Zij overweegt hierbij geen grondaankopen, maar denkt de ruimte te kunnen vinden in versmalling van de weg, eventueel met uitwijkmogelijkheid voor het autoverkeer om bij het elkaar passeren om van dit trottoir gebruik te maken (zonder de voetgangers te mogen hinderen).

Het lijkt zeer lastig een dergelijke situatie veilig te ontwerpen, maar dit kan pas aan de hand van het feitelijke ontwerp worden beoordeeld. Behalve de route via de Prinses Irenestraat is hier geen alternatief voorhanden.

Een goede en veilige aan- en afvoerroute van een school is van groot belang. In het geval van de Brede school in Moergestel is dit nog noodzakelijker, omdat de Kloosterlaan ook gebruikt wordt als omleidingsroute bij activiteiten in het centrum. Dat betekent in die gevallen, dat er een extra verkeersintensiteit van ca. 5.000 m.v.t. door de Kloosterlaan geleid wordt. Hoewel het enkele dagen per jaar betreft moet het wel op een veilige manier mogelijk zijn. Vooral in het smalle deel van de Kloosterlaan komen scholieren dan in de problemen.

Ook dit aspect moet bij de beoordeling aan de hand van een uitgewerkt plan worden meegenomen.

Dit feit pleit eveneens voor de alternatieve route via de Prinses Irenestraat. Door in die situaties het oversteken van de Kloosterlaan bij de Kerckakkerstraat te begeleiden kan het schoolverkeer veilig bij school komen.

Voor het parkeren is een combinatie gekozen met de speelplaats en wordt daarom de hybride variant genoemd.

De voordelen zijn qua ruimtegebruik manifest: op een andere manier is het niet mogelijk zo veel parkeerplaatsen te creëren. Een nadeel is echter, dat daardoor de verkeerveiligheid niet kan worden geoptimaliseerd, met name de route van de kinderen tussen auto en school. Idealiter moet men op deze route geen auto's meer tegenkomen.

Dit nadeel kan enigszins worden teruggebracht als de strook in het midden van het terrein geschikt wordt gemaakt als voetpad, dat uitkomt op een breed zebra-pad direct vóór de ingang van de school. Men kan dan aan twee zijden langs dit voetpad parkeren en (laten) uitstappen. Uiteraard dient langs de randen van het terrein en vanaf de straat ook een voetpad te zijn dat aansluit op de zebra of direct naar de ingang loopt.

Ook hier is een uitgewerkt definitief plan nodig om te kunnen beoordelen of de verkeersveiligheid binnen de plancontext optimaal is.

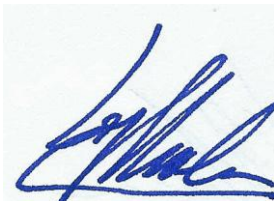
6. Conclusie/aanbevelingen.

Door de samenvoeging van de scholen en de keuze van de Kloosterlaan als schoollocatie moet een belangrijk deel van de scholieren het Rootven oversteken op hun schoolroute. Dit vraagt extra maatregelen.

De beoogde maatregelen van de gemeente zijn, mits goed uitvoerbaar, adequaat. Dit kan eerst aan de hand van uitgewerkte plannen definitief worden beoordeeld, waarbij ook de tijdelijke omleidingen via de Kloosterlaan bij afsluiting van de Raadhuisstraat moeten worden betrokken.

Het is wenselijk de alternatieve verkeersluwe route via de Prinses Irenestraat te bevorderen en ook daar bij de oversteek van de weg Rootven middengeleider(s) aan te brengen.

10 maart 2011,



ing. H.J. Mulder
Verkeerskundig consulent Veilig Verkeer Nederland