



Aanvullend advies aangaande de verkeersveiligheid t.a.v. Brede School aan de Kloosterlaan in Moergestel.

Inleiding.

In maart 2011 heeft Veilig Verkeer Nederland gereageerd op het voornemen van de gemeente Oisterwijk om de basisscholen samen te voegen op de locatie Kloosterlaan, betreffende de daarmee gepaard gaande verkeersveiligheidsconsequenties. Daarnaast is ook gereageerd op het rapport van adviesbureau Oranjewoud dienaangaande. Dit advies, (009-11B) is als bijlage toegevoegd.

Hierop heeft een overleg plaatsgevonden tussen de gemeente en Veilig Verkeer Nederland, waarbij de standpunten wederzijds nog zijn toegelicht en waar Veilig Verkeer Nederland nogmaals haar bezorgdheid heeft uitgesproken aangaande de verkeerstechnische en infrastructurele haalbaarheid van sommige voorgenomen maatregelen van de gemeente. De gemeente stelde echter dat de voornemens uitvoerbaar waren.

Verdere voorbereiding door de gemeente heeft nu geresulteerd in een uitvoerig rapport van adviesbureau Exante uit Tilburg. Hierin worden ook schetsmatig de oplossingen weergegeven, die nodig zouden zijn voor een veilige schoolroute. De gemeente heeft zich vooralsnog achter dit rapport gesteld.

Opnieuw is Veilig Verkeer Nederland gevraagd de gemeentelijke voornemens te beoordelen op verkeersveiligheid. Zij is hiertoe bereid met dien verstande, dat het oordeel niet allesomvattend en uitputtend zal zijn, maar dat enkele in het oog lopende facetten zullen worden gezien, voornamelijk die welke ook in het eerste advies aan de orde zijn geweest.

Hieronder zijn de bevindingen van Veilig Verkeer Nederland weergegeven.

1. Bevindingen.

a. Oversteek Rootven bij Kloosterlaan.

Er worden drie middengeleiders aangebracht, de middelste verlaagd. Zoals het rapport aangeeft komt dit inderdaad de oversteek ten goede en geeft het de fietsers enige rugdekking, echter in combinatie met een te krappe asverschuiving. De rijbaan van het Rootven wordt nu tot ca. 2,50 meter teruggebracht, waardoor de auto's plotseling naar rechts worden gedwongen en de fietsers op het Rootven in de knel komen. Bovendien liggen de buitenste geleiders zodanig dicht op het kruisingsvlak, dat het rechtsafslaande verkeer vanuit de zijstraten, vooral vrachtverkeer, de bocht niet kan nemen.

Bij de oversteek bij de Krijtestraat stuiten de voetgangers op geparkeerde auto's (*hoe kan zo iets worden voorgesteld?*), of nog erger, in de richting naar de Krijtestraat komen de kinderen tussen de geparkeerde auto's vandaan. Deze kinderen hebben overigens ook slecht zicht op het aankomende verkeer. De bij dit rapport gevoegde schets maakt het bovenstaande duidelijk. Hierbij zijn de nog vrij gunstige draaicirkels van bus en huisvuilwagen aangehouden. Duidelijk zal zijn, dat die van een truck met oplegger en vrachtwagen met aanhanger nog veel verder over de middengeleiders uitzwenken.

b. Kruispunt Kloosterlaan – Raadhuisstraat.

Bij dit kruispunt manifesteren zich bij de geschetste oplossingen dezelfde problemen, zowel de haalbaarheid van de rechts- en linksafslagen zijn voor grotere auto's niet haalbaar en ook hier komen de fietsers in de knel. Ook dit is op een schets in bijlage weergegeven.

c. Alternatieve oversteek bij de Prinses Irenestraat.

In het eerste advies van VVN is de suggestie gedaan om de oversteek te verleggen naar de Prinses Irenestraat. Dit blijkt gezien de in het rapport aangedragen argumenten, niet onderzocht, maar is wel afgewezen. Gesteld wordt dat er niet veel lopende kinderen bijkomen. Dat is inderdaad zo als er niets gedaan wordt. Als er voorzieningen worden aangebracht en vanuit de school wordt deze oversteek bevorderd kan dat anders worden.

Zou op deze situatie wel een goede en veilige oplossing mogelijk zijn, hetgeen nog moet worden onderzocht maar wel is te verwachten, dan kan zowel de moeizame oversteek bij de Krijtstraat worden vermeden als het lopen op een onbeschermd rabatstrook in de Kloosterlaan (zie d.).

Dat is de sturing vanuit de school om deze route te gebruiken wel waard.

Het feit, dat er ook op de Kruysackerstraat geen trottoir ligt is niet zo'n probleem, omdat deze weg zeer verkeersluw is.

d. Rabatstrook Kloosterlaan.

In het eerdere advies van VVN werd aangedrongen op maatregelen op de Kloosterlaan, waar de kinderen gebruik moeten maken van een onbeschermd rabatstrook. In het overleg met de gemeente werd deze onveiligheid erkend en men beloofde een goede oplossing. Deze wordt nu afgewezen met het argument, dat er weinig gebruik van wordt gemaakt en er zelden op wordt geparkeerd. In plaats daarvan wordt een verkeersdrempel voorgesteld. Voorbijgegaan wordt aan het feit, dat de weg smal is en passerende auto's al gauw op de rabatstrook terechtkomen en het feit, dat de Kloosterlaan enkele dagen per jaar veel meer verkeer te verwerken krijgt. Het gevoel op de smalle rabatstrook niet veilig te lopen zal sterk aanwezig zijn.

e. Parkeren.

In het eerste advies van VVN werd al gesteld, dat de veiligheid op de parkeerplaats niet optimaal zou zijn en werden enkele suggesties gedaan om hier enige verbetering in aan te brengen. Deze zijn niet overgenomen of althans niet in het rapport opgenomen. Waarom niet?

Het is te verwachten, dat het halen en brengen van de kinderen met de auto vrij chaotisch zal gaan verlopen; op zich niet zo problematisch, maar in de aangeboden oplossing lopen er wel kinderen tussendoor: dat is wel een probleem.

Te verwachten is, dat velen het parkeerterrein zullen mijden en langs en in de berm van de Kloosterlaan en aanliggende straten zullen gaan parkeren.

f. Maatregelen rondom de school.

Bij t' Vunderke – Kloosterlaan wordt een bestaande punaise vervangen door een plateau. Waarom?

Een plateau wordt doorgaans toegepast op een gelijkwaardige kruising, maar nu wordt – tegen de regels van het beleid voor een 30 km/h-zone in – 't Vunderke ondergeschikt gemaakt t.o.v. de Kloosterlaan. Wil men ten behoeve van de overstekende kinderen het verkeer extra afremmen, een goede zaak, dan zou een extra verkeersdrempels meer in de rede liggen zonder voorrangsregeling bij 't Vunderke.

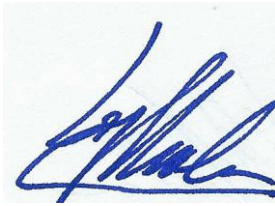
De voorgestelde inritconstructie op het kruispunt Kloosterlaan – Kloosterlaan is strijdig zowel met het verkeersveiligheidsbeleid "Duurzaam veilig" als met de verkeersstructuur. Het beginsel van het beleid is dat er binnen een 30 km/h-gebied geen voorrang wordt geregeld, met enkele uitzonderingen, die hier niet aan de orde zijn. Omdat bij een inritconstructie de voorrang wel wordt geregeld kan een dergelijke oplossing hier niet worden toegepast.

Het verkeer vanaf de richting Raadhuisstraat wordt door de constructie ten onrechte aangespoord rechtdoor te rijden en komt dan op enkele doodlopende wegen uit. De maatregel werkt snelheidsverhogend voor het verkeer vanuit deze straten richting Raadhuisstraat.

2. Conclusie.

Als conclusie kan worden gesteld, dat de gemeente met uitvoering van het in het rapport gestelde niet heeft waargemaakt wat ze heeft beloofd, namelijk veilige schoolroutes door adequate aanpassingen. De te nemen maatregelen zijn – afgaand op de geleverde schetsen – technisch onder de maat en niet altijd conform het ook door de gemeente Oisterwijk onderschreven verkeersveiligheidsbeleid. De mogelijkheden ter verbetering zullen op een andere wijze dienen te worden uitgewerkt.

23 december 2011,



Ing. H.J. Mulder
Verkeerskundig adviseur Veilig Verkeer Nederland.