

# Evaluatie éénrichtingverkeer Dreef.

## Aanleiding:

Vanuit de school is een enquête gehouden onder de ouders om de knelpunten in kaart te brengen. Een aantal van die knelpunten richten zich direct voor de school. Er wordt veel op straat (de Dreef) gestopt en dubbel geparkeerd, fietsers komen in de knel door het langsrijdende verkeer, parkeer chaos op het parkeerterrein van de tandarts, onoverzichtelijke situatie op de Van Veenweg, onveilige situaties op de Van Veenweg bij de oversteekplaats en de kruising.

## Gekozen maatregel en beoogd doel:

Om een deel van de knelpunten aan te pakken is bedacht om het verkeer over de Dreef ter hoogte van de school nog maar één richting op te laten rijden. Gekozen is om een inrijverbod vanaf de Van Veenweg in te stellen om zodoende de hoeveelheid verkeersbewegingen voor de school terug te dringen, en zodoende de verkeerssituatie overzichtelijker te maken. Hierdoor zijn een groot aantal conflictsituaties afgenomen.

## Meetresultaten:

### Intensiteiten;

Om te constateren of het inrijverbod gerespecteerd wordt is er een voor- en een nameting gehouden (zie bijlage). Daarbij is eveneens gekeken of de snelheid zou toenemen nu men nog maar in één richting mag rijden met de auto.

Uit de voormeting kwam naar voren dat er gemiddeld 1351 motorvoertuigen (mvt) vanaf de Van Veenweg de Dreef op rijden. Na het invoeren van de maatregel waren dit nog slechts gemiddeld 161mvt. Het bijzondere is dat ook in de andere richting er een afname te zien is van ca. 300mvt.

De verkeerssituatie voor de school is dus significant rustiger geworden.

Als we gaan inzoomen rond de haal- en brengtijden is het volgende beeld te zien; In de oude situatie reden er nog 415mvt vanaf de Van Veenweg richting de Pastoor Sprengerstraat. Na de invoering waren dit nog maar 64mvt. Daarbij moet worden opgemerkt dat hier ook ouders bij zijn die vanaf het parkeerterrein van de tandarts rechtsaf slaan tegen de richting in.

### Snelheid;

Wat de snelheden betreft is er op het eerste zicht nagenoeg geen verschil in de beide periodes. Echter wanneer we inzoomen op de haal- en brengtijden is er wel degelijk een significant verschil te zien. De snelheid ligt ca. 5 km/uur lager dan in de oude situatie wat een zeer groot verschil maakt voor de verkeersveiligheid.

## Ervaringen stakeholders:

Vanuit de school en VVN ervaart men de maatregel als een positieve ontwikkeling. Het is beduidend rustiger dan de oude situatie en zelfs de kruising Van Veenweg met de Dreef en Rembrandtstraat is overzichtelijker geworden door het wegvallen van een van de verkeersstromen. Helaas blijven er nog steeds ouders parkeren op het parkeerterrein van de tandarts en parkeert een enkele ouder op de fietsstrook of zelfs voor/achter de betonblokken bij de aansluiting met de Van Veenweg.

Wel geeft men aan dat de situatie op de Van Veenweg rommelig is door de vele borden en oversteken en dat de schoolzone niet heel duidelijk is.

Bewoner Pastor Sprengerstraat ziet geen nadelige gevolgen anders dan af en toe te moeten omrijden.

Eigenaar Bolle Buik, los van het feit dat hij de maatregel erg zwaar vindt voor slechts vier keer een half uur op schooldagen heeft een probleem met de bereikbaarheid van zijn onderneming. Hij had toch wel verwacht dat er iets van een omleiding zou komen zodat ook zijn klanten de andere "zijde" van de afsluiting kunnen bereiken. In de meeste navigatiesystemen is het inrijdverbod (nog) niet doorgevoerd. Inmiddels is bij GoogleMaps de verkeersmaatregel aangegeven.

In gesprekken met verschillende ouders/verzorgers hebben ook zij hun beleving weer gegeven. Hieruit komt ook naar voren dat de maatregel dus een heel positief effect heeft op de beleving van de ouders naast het mopperen dat men nu verder moet parkeren en dus meer moet lopen.

Het verkeer dat niet meer langs de school is elders in het systeem gaan rijden. Dit is echter niet onderzocht maar het meest voor de hand liggende is een route over de M'weg.

Op dit moment heeft de M'weg nog voldoende capaciteit.

### Aandachts- en verbeterpunten:

Na observatie van de situatie en vanuit de stakeholders zijn de volgende punten naar voren gekomen.

- Bij het verlaten van het parkeerterrein van de tandarts ontbreekt het bord dat de verplichte rijrichting aangeeft (bord C4);
- Het vrachtverkeer wordt op de Van Veenweg vlak voor de Dreef gewezen op de gesloten verklaring van de Middenweg zodat zij de Dreef als alternatief kunnen gebruiken. Dit kan nu niet meer dus vrachtverkeer moet eerder gewezen worden op de geslotenverklaringen;
- Het verkeer in het algemeen wordt op de Van Veenweg niet goed geattendeerd op de geslotenverklaring;
- De aansluiting Dreef op Van Veenweg geeft verwarring. (Dit was vooraf bekend maar omdat het een proef betreft is besloten dit nog niet aan te passen gedurende de proef);
- Hoe komt verkeer vanuit het noorden aan de andere zijde van de afsluiting.

### Conclusie:

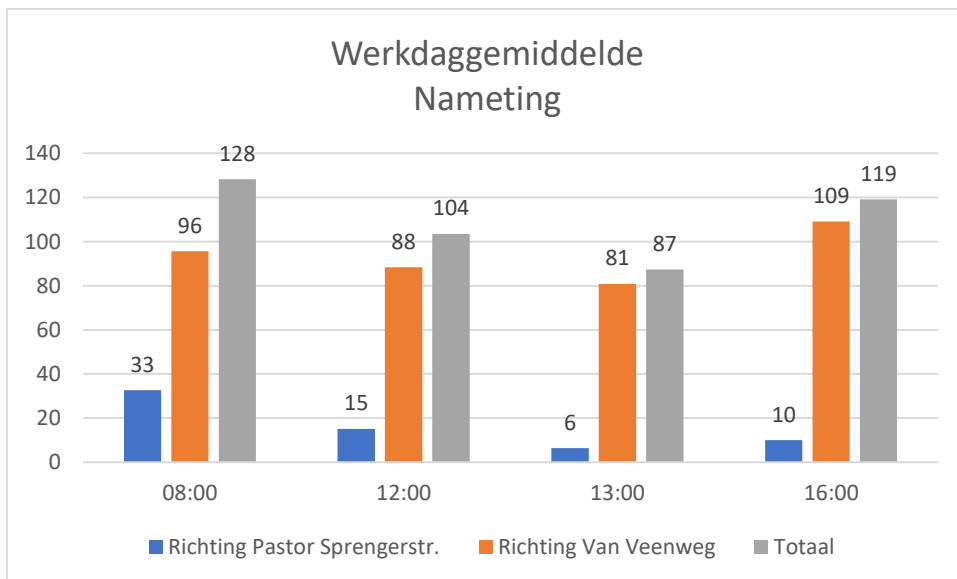
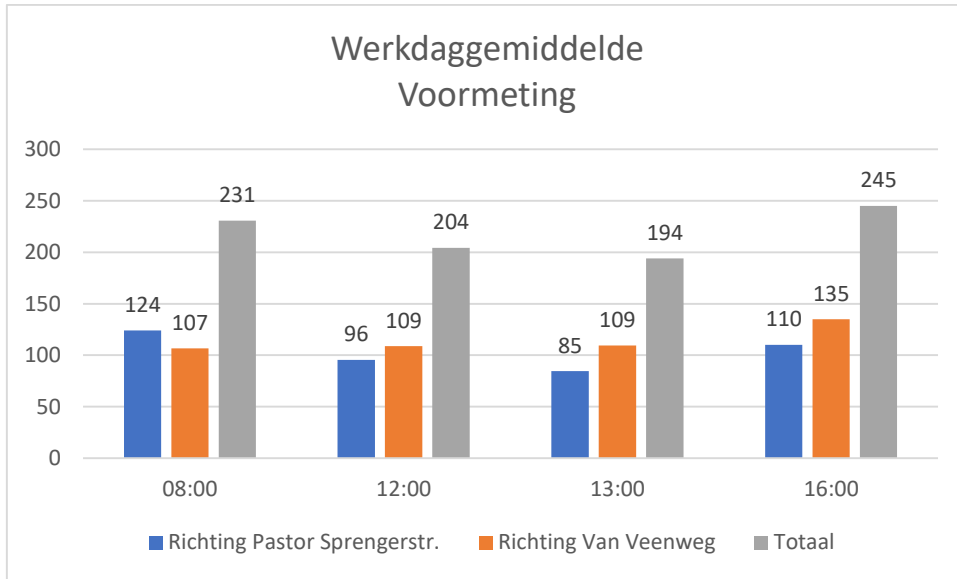
Ondanks dat er nog een aantal aandachts- en verbeterpunten zijn kunnen we stellen dat de maatregel een zeer positieve uitwerking heeft gehad tijdens het in- en uitgaan van de school. Voor alle stakeholders is ook duidelijk dat deze maatregel weer wordt heroverwogen in het kader van het project Middenweg centrum. Gekeken wordt welke verbeter- en aandachtspunten opgepakt kunnen worden zonder daarbij een belemmering te vormen voor het project Middenweg centrum.

### Advies:

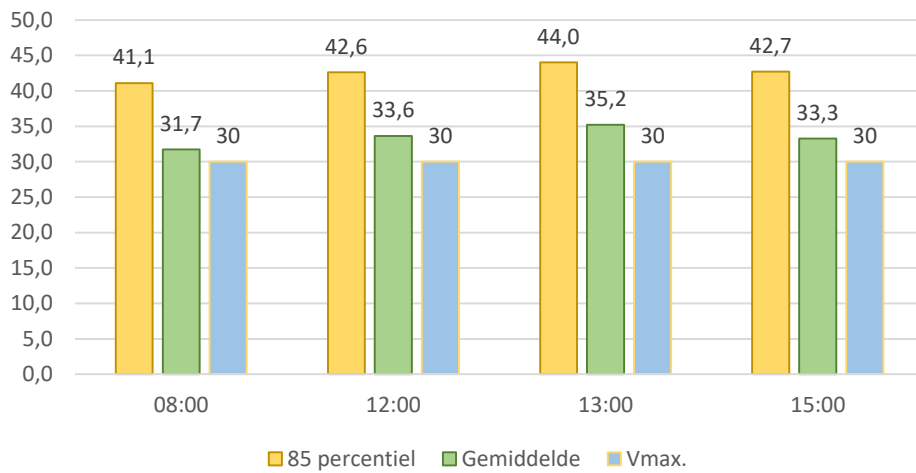
Gezien de positieve uitwerking van de maatregel is het wenselijk dat we deze minimaal verlengen totdat duidelijk wordt welke maatregel er op de Middenweg wordt genomen. Mocht de huidige geslotenverklaring geen belemmering vormen voor de gekozen oplossing voor de Middenweg dan deze ook daarna continueren.

Bijlage:

Vanuit de meting heeft deze maatregel een zeer gunstige uitwerking gehad voor de algehele verkeersveiligheid voor de school.



### Snelheden tijdens brengen en halen Voormeting



### Snelheden tijdens brengen en halen Nameting

