

Verkeerssituatie Cals College IJsselstein

Analyse van en maatregelen voor de schoolomgeving





Rapportage

Verkeerssituatie Cals College IJsselstein

Utrecht, 12 december 2014

RM002781

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	5
1.1	Achtergrond	5
1.2	De vraag	5
1.3	De aanpak	5
2.	Verkeersschouw	7
2.1	De schouw	7
2.2	Bevindingen verkeersschouw	8
3.	Analyse fietsstromen	11
3.1	Herkomst en route	11
4.	Oplossingsrichtingen	13
4.1	Korte termijn maatregelen	13
4.2	Lange termijn maatregelen	16
5.	Conclusies & aanbevelingen	19
5.1	Achtergrond	19
5.2	Knelpunten	19
5.3	Voorgestelde maatregelen	19
5.4	Aanbevelingen	20

BIJLAGE
COLOFON

1. Inleiding

1.1 Achtergrond

Het Cals College in IJsselstein is een middelbare school voor VMBO, HAVO en VWO (eerste 3 jaar). De school is gevestigd aan de Hoge Dijk in de wijk Panoven. Daarnaast is – vanwege ruimtegebrek – een bijvestiging aan de Mr. Abbink Spainkstraat in de wijk Nieuwpoort.

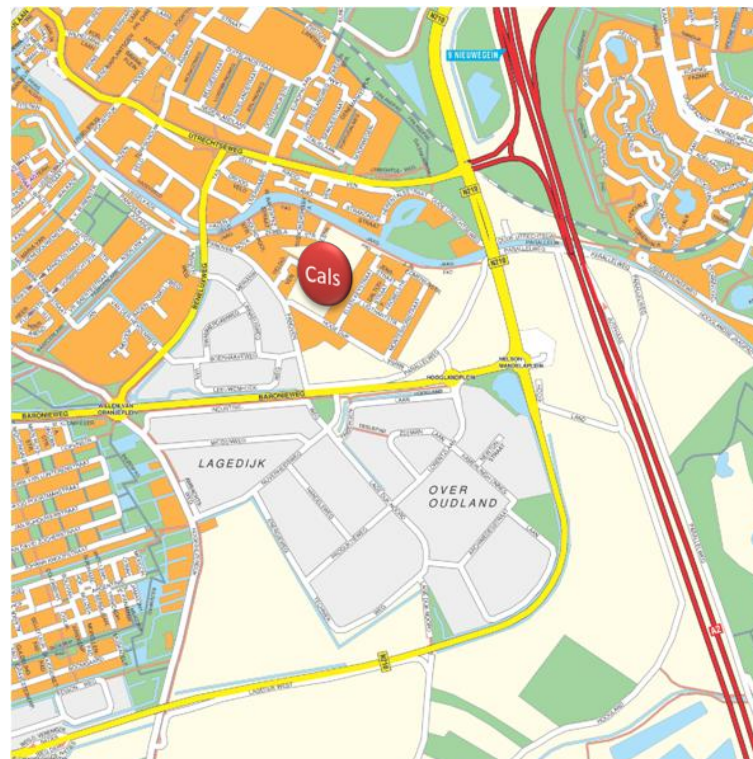
Het totaal aantal leerlingen bedraagt circa 1850, waarvan er 1650 aan de Hoge Dijk zitten en 200 aan de Mr. Abbink Spainkstraat. Het Cals College wil haar gebouwde oppervlakte aan de Hoge Dijk vergroten, om in de toekomst weer alle leerlingen op één locatie te onderwijzen. Het 'terugbrengen' van alle leerlingen naar één locatie heeft tot gevolg dat er meer (fiets)verkeer richting de Hoge Dijk gaat.

1.2 De vraag

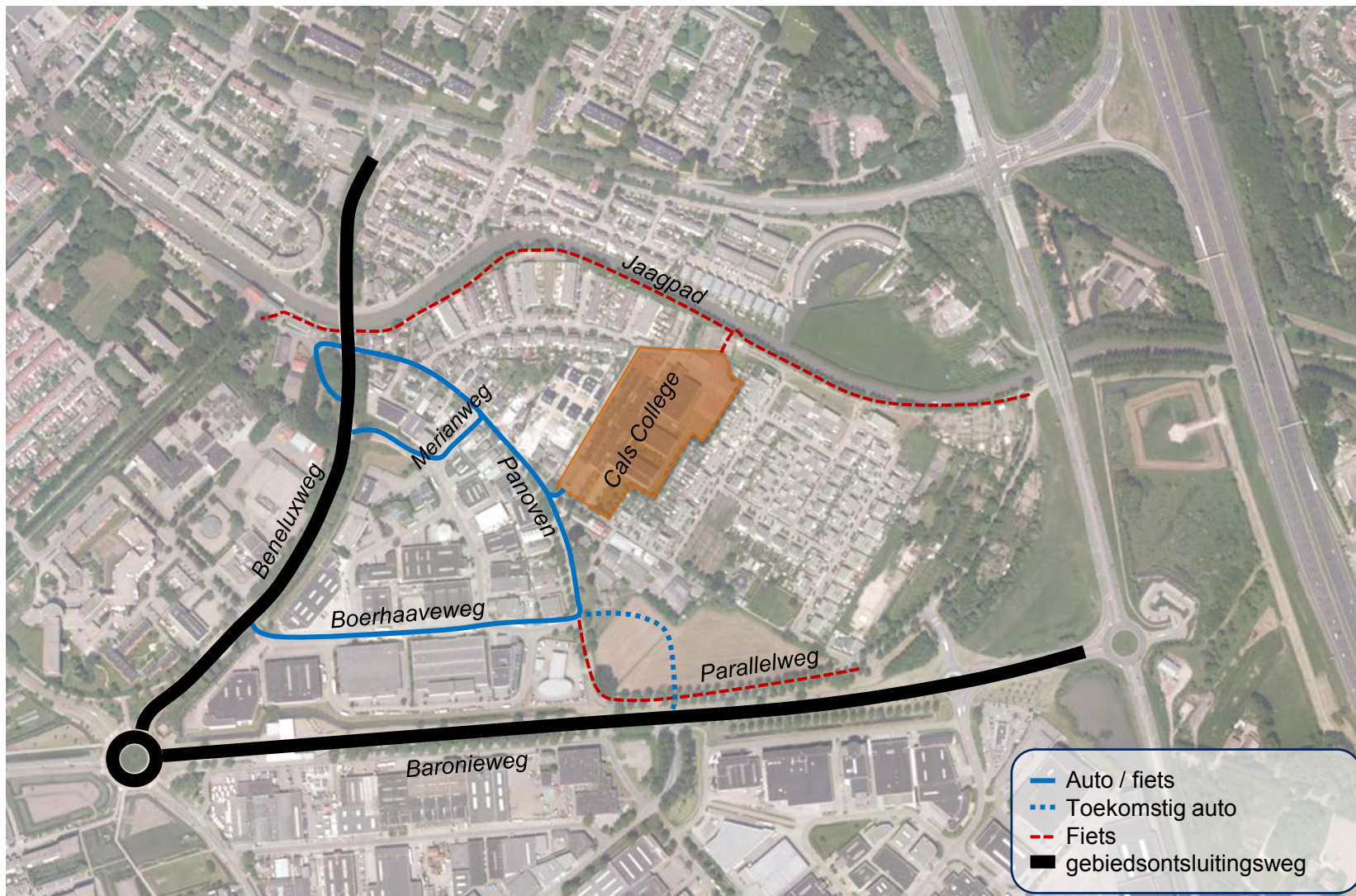
Vanwege de uitbreiding en toename van fietsverkeer is verzocht om de verkeerssituatie te analyseren en mogelijke maatregelen aan te dragen om te komen tot een meer verkeersveilige situatie. Vanuit de huidige klachten rondom de verkeerssituatie ligt de focus voornamelijk op de directe omgeving van de school: de Panoven tussen de onderdoorgang Beneluxweg en de Parallelweg met de kruispunten van de Panoven met de Merianweg, Veldoven, Hoge Dijk en Boerhaaveweg.

1.3 De aanpak

De quickscan bestaat uit een schouw ter plaatse, een analyse van de verkeersstromen, een overleg met het Cals College en het 'ophalen' van informatie bij bewoners tijdens een inloopavond over de uitbreidingsplannen van het Cals College. Op basis van de verzamelde input is een advies opgesteld voor mogelijke maatregelen om de verkeersveiligheid en –afwikkeling in en rondom de schoolomgeving te bevorderen.



Figuur 1. Locatie Cals College



Figuur 2. Ontsluiting Cals College

2. Verkeersschouw

2.1 De schouw

Op woensdag 19 november 2014 heeft tijdens de ochtendspits (tussen 7:45 en 9:00 uur) een schouw plaatsgevonden om de ontsluiting van de school, de inrichting van de omliggende wegen en kruispunten in beeld te brengen en de verkeers-afwikkeling te analyseren. Daarnaast is gelet op het verkeersgedrag en de verkeersveiligheid.

Ontsluiting van de school

Het Cals College wordt aan twee zijden ontsloten. Aan de zijde van de Panoven is er via de Hoge Dijk de hoofdontsluiting voor auto- en fietsverkeer. Aan de zijde van de Hollandse IJssel kan het terrein van het Cals College enkel lopend of met de fiets worden bereikt via het Jaagpad.

Het Jaagpad is een recreatieve fietsverbinding van circa 1,00 meter breed, die aan de oostzijde aansluit op de Parallelweg in de richting van Nieuwegein. Vanuit deze zijde vormt het Jaagpad een vrij directe route richting de school. Aan de westzijde volgt het Jaagpad de meanderende Hollandse IJssel en sluit deze aan op de IJsselkade die twee min of meer haakse aansluitingen kent op de Panoven. Aan de westzijde is de route via het Jaagpad daardoor een minder aantrekkelijk alternatief voor de route richting de school (indirectheid van de route en door comfort als gevolg van beperkte breedte). Daarnaast is het Jaagpad vanwege de beperkte breedte feitelijk niet geschikt om grote fietsstromen af te wikkelen.

De ontsluiting bij de Hoge Dijk sluit nagenoeg rechtstreeks aan op de Panoven. De Hoge Dijk zelf is een doodlopende weg die naast de school enkele woningen ontsluit. De Panoven ontsluit het schoolgerelateerde verkeer in twee richtingen.

Richting zuidoosten naar de Boerhaaveweg (bedrijventerrein Paardenveld richting Beneluxweg - stadsontsluiting) en de Parallelweg (fietsroute richting Nieuwegein, industrieterrein Lage Dijk, IJsselstein-Zuid/Zenderpark en Vianen). Naar het noorden/westen ontsluit de Panoven richting de Merianweg (Paardenveld), Beneluxweg en het centrum.

Vanuit de school moet voorrang worden verleend aan verkeer op de Hoge Dijk. De Hoge Dijk maakt, net als de Panoven, onderdeel uit van een 30 km/h-zone. Het kruispunt tussen beide wegen is – conform de richtlijnen – ingericht als ongeregeld kruispunt. De Panoven is circa 5,50 tot 6,00 meter breed. Aan één zijde (westkant) is een parkeerverbod van kracht. Aan de oostzijde mag op de rijbaan worden geparkeerd. De kruispunten van de Panoven met de Merianweg en de Boerhaaveweg zijn eveneens ingericht als ongeregelde kruispunten. Direct na de kruispunten eindigen de 30 km/h-zones op de Merianweg en Boerhaaveweg. De toegestane snelheid op het bedrijventerrein Paardenveld bedraagt 50 km/h.

Na de Boerhaaveweg gaat de Panoven over in de Parallelweg. Tussen de Boerhaaveweg en de Maria Montessoristraat is de Parallelweg aangewezen als fietspad. Momenteel wordt het kruispunt Baronieweg – Nijverheidsweg heringericht en voorbereid op een nieuwe ontsluiting richting Paardenveld (zie figuur 2).

De Panoven – en het industrieterrein Paardenveld – liggen net buiten de betaald parkeerzone. Hierdoor is dit een overloopgebied voor parkeerders met een bestemming in de binnenstad. Er is daardoor sprake van een hoge parkeerdruk in het gebied (op basis van binnen de gemeente bekende klachten).

2.2 Bevindingen verkeersschouw

Zoals aangegeven heeft op woensdag 19 november 2014 tijdens de ochtendspits de schouw plaats gevonden om de verkeersafwikkeling te analyseren. Er is gekozen voor een ochtendspits omdat deze 'zwaarder' is dan in de avondperiode. Dit komt voornamelijk door de grotere spreiding in het eindigen van lesuren, waardoor leerlingen dus meer gespreid vertrekken. Voor de analyse van de verkeersstromen rondom de school is de ochtendspits dus maatgevend.

Aankomstroute

De belangrijkste aankomstroute van de scholieren loopt via de Panoven, vanuit noordwestelijke richting. Deze fietsers komen zowel via de Merianweg als Panoven (centrum). Ook vanuit de zuidelijke richting rijdt een grote stroom fietsers richting het Cals College. Dit fietsverkeer komt uit de Boerhaaveweg of vanaf de Parallelweg. In mindere mate komt er fietsverkeer via het Jaagpad naar het Cals College. Fietsverkeer dat via deze route rijdt, komt voornamelijk vanuit de richting Nieuwegein.

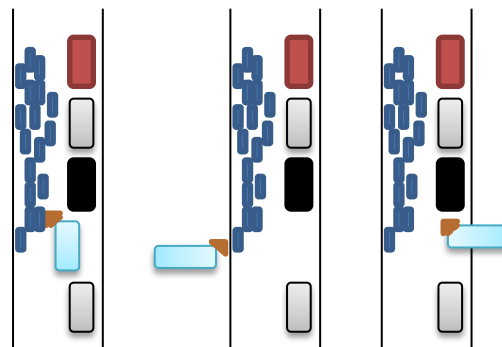
Verkeerssituatie

Wat valt op in de verkeersafwikkeling en –veiligheid.

- Aan de oostzijde van de Panoven staan diverse voertuigen geparkeerd. De problematiek die hier optreedt is tweeledig. Ten eerste wordt er te dicht op de erfaansluitingen en zijstraat (Veldoven) geparkeerd, waardoor het zicht van bewoners op de Panoven wordt beperkt en het in- en uitrijden bemoeilijkt door de beperkte wegbreedte die op de Panoven resteert. Het uitrijden (ochtend) wordt nog gecompliceerder wanneer er grote stromen fietsers aankomen. Het tweede punt met betrekking tot parkeren betreft verkeer dat de fietsers in de ochtend tegemoet rijdt. Ter hoogte van de erfaansluitingen of zijstraten, waar niet wordt geparkeerd, ontstaan kleine fuiken.

Autoverkeer stelt zich hier op in afwachting van de tegemoetkomende fietsers, omdat de Panoven niet de breedte heeft om parkeren op de weg en tweerichtingsverkeer mogelijk te maken. Wanneer een auto op een piekmoment staat te wachten (op fietsers met voorrang), dan duurt het vaak enige tijd alvorens iemand weg kan rijden. Feitelijk wordt het autoverkeer 'richting centrum' gehinderd door de geparkeerde voertuigen (figuur 3, rechts);

- Bewoners aan de westkant van de Panoven hebben bij het uitrijden, door het parkeerverbod, beter uitzicht, maar moeten mogelijk ook langer wachten op de aankomende stroom fietsers (figuur 3, midden).
- Bij de aansluiting Merianweg geldt dat verkeer vanuit de Merianweg voorrang heeft op fietsverkeer vanuit het centrum richting Hoge Dijk (bestuurders van rechts gaan voor). In de praktijk is geconstateerd dat de fietsers op de Panoven vrijwel continu voorrang nemen op het auto- en fietsverkeer vanuit de Merianweg. Wachtende voertuigen op de Merianweg worden daarbij door achteropkomende fietsers aan alle kanten voorbij gestoken (figuur 3, links).



Figuur 3. verschillende verkeerssituaties met geparkeerde voertuigen op de Panoven.

- De entree van het Cals College bij de Hoge Dijk ligt direct na het kruispunt Hoge Dijk – Panoven. Door deze ligging nemen veel fietsers vanuit de richting centrum de binnenbocht op het kruispunt zodat ze direct het terrein van de school op kunnen rijden. Hierdoor ontstaan op het kruispunt onveilige situaties, met name wanneer sprake is van uitrijdend autoverkeer (vanuit het terrein van het Cals College en vanuit de Hoge Dijk zelf). Door de directe aansluiting en de vele verkeersbewegingen is sprake van een ‘onoverzichtelijk’ kruispunt.
- De aansluiting van de Hoge Dijk op de Panoven is onoverzichtelijk. Komende vanaf de Hoge Dijk, die de school en een beperkt aantal woningen en bedrijfsruimten ontsluit, is het zicht op de Panoven naar het zuiden slecht. De knik in de Hoge Dijk, in combinatie met de haag direct langs de aansluiting, leiden tot onveilige situaties.

Wellicht ten overvloede, maar het fietsgedrag van de leerlingen richting het Cals College is niet uniek. De ‘macht van de massa’ gaat hier duidelijk op. Grote stromen fietsers, die maar in beperkte mate rekening houden met de het verkeer om zich heen.

Conclusie verkeerssituatie

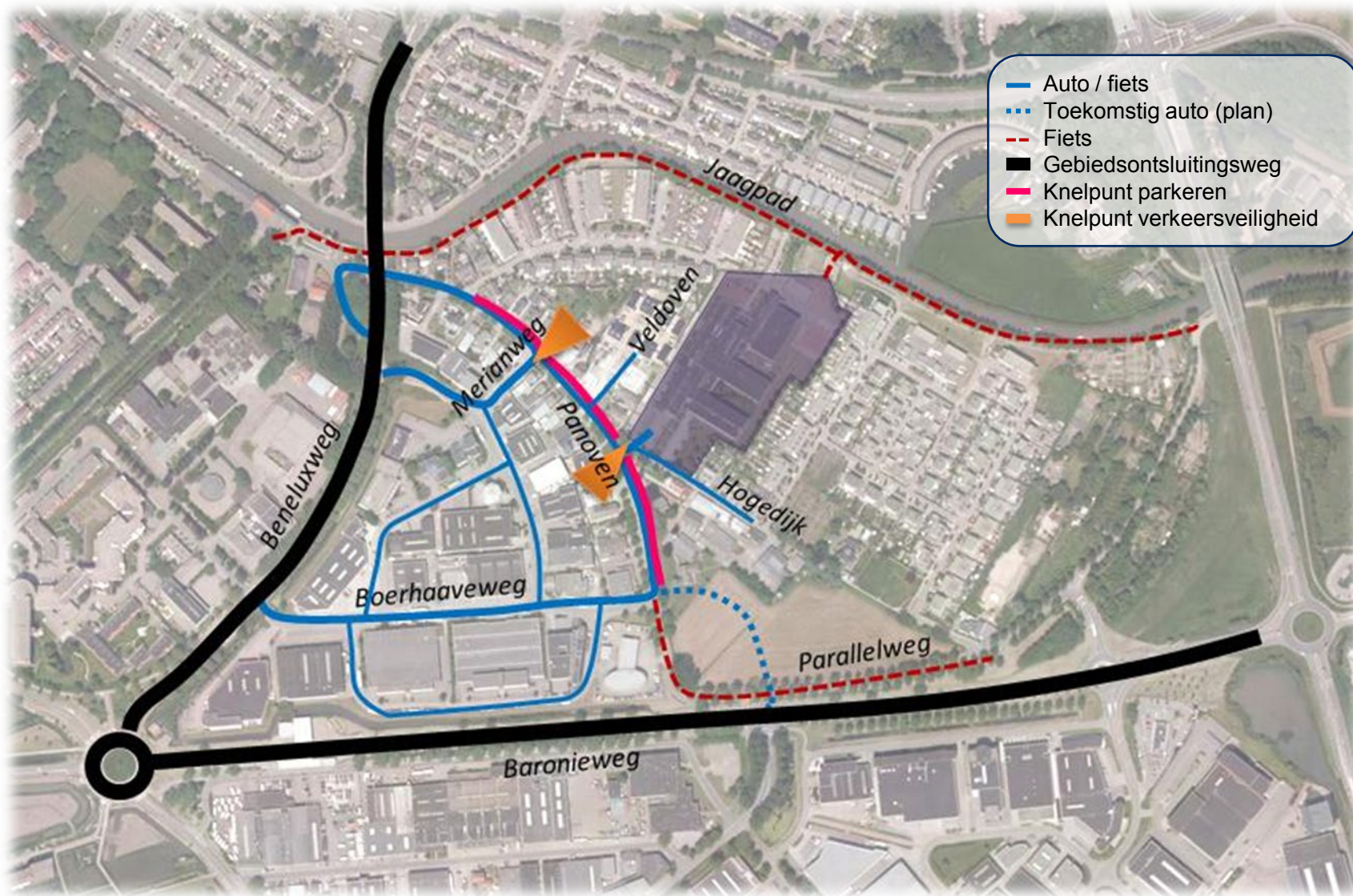
De verkeerssituatie kent met name knelpunten in de afwikkeling wanneer verkeer richting het noordwesten wordt gehinderd door geparkeerde voertuigen in combinatie met tegemoetkomende fietsers. Deze situaties doen zich gedurende een kwartier tot half uur voor (rond acht uur) en een uur later, in iets minder mate, nogmaals. Daarnaast is bereikbaarheid van de Veldoven en de percelen aan de Panoven (oostzijde) als gevolg van het parkeren (ochtend en avond) en de fietsstromen in de ochtend niet goed. Op de Panoven zijn in de afgelopen vijf jaar geen ongevallen geregistreerd. Ongevallen die mogelijk zijn gebeurd,, hebben door de lage snelheid en/of behoedzaamheid van bestuurders alleen materiële schade tot gevolg gehad. Dergelijk ongevallen worden helaas nauwelijks geregistreerd. Vanuit de schouw zijn er twee subjectief onveilige punten die betrekking hebben op de kruisingen Merianweg en Hoge Dijk met de Panoven.



Figuur 4a. Entree van het Cals college direct na het kruispunt Hoge Dijk – Panoven. Donkerblauw de fietsstroom, rood uitrijdend autoverkeer. Rechts de haag.



Figuur 4b. Hoge Dijk richting Panoven. Rechts de in-/uitrit van het Cals College. Links het beperkte zicht richting de Hoge Dijk en een fietser in de binnenbocht.



Figuur 5. Overzicht verkeersstructuur rondom en knelpunten op de Panoven

3. Analyse fietsstromen

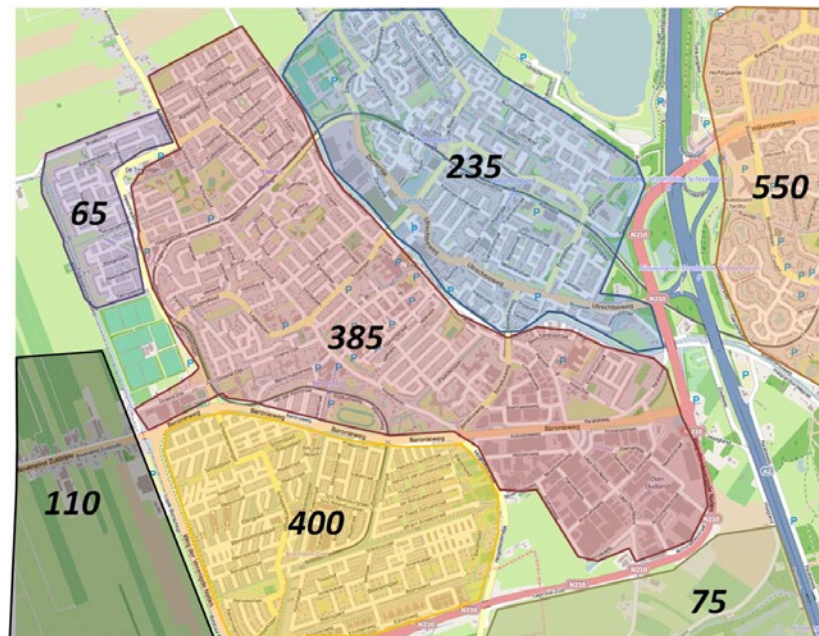
3.1 Herkomst en route

Om meer te kunnen zeggen over de routes en mogelijke impact van eventuele maatregelen is het wenselijk om meer inzicht te krijgen in herkomsten van de leerlingen en de routes die zij af kunnen leggen richting het Cals College.

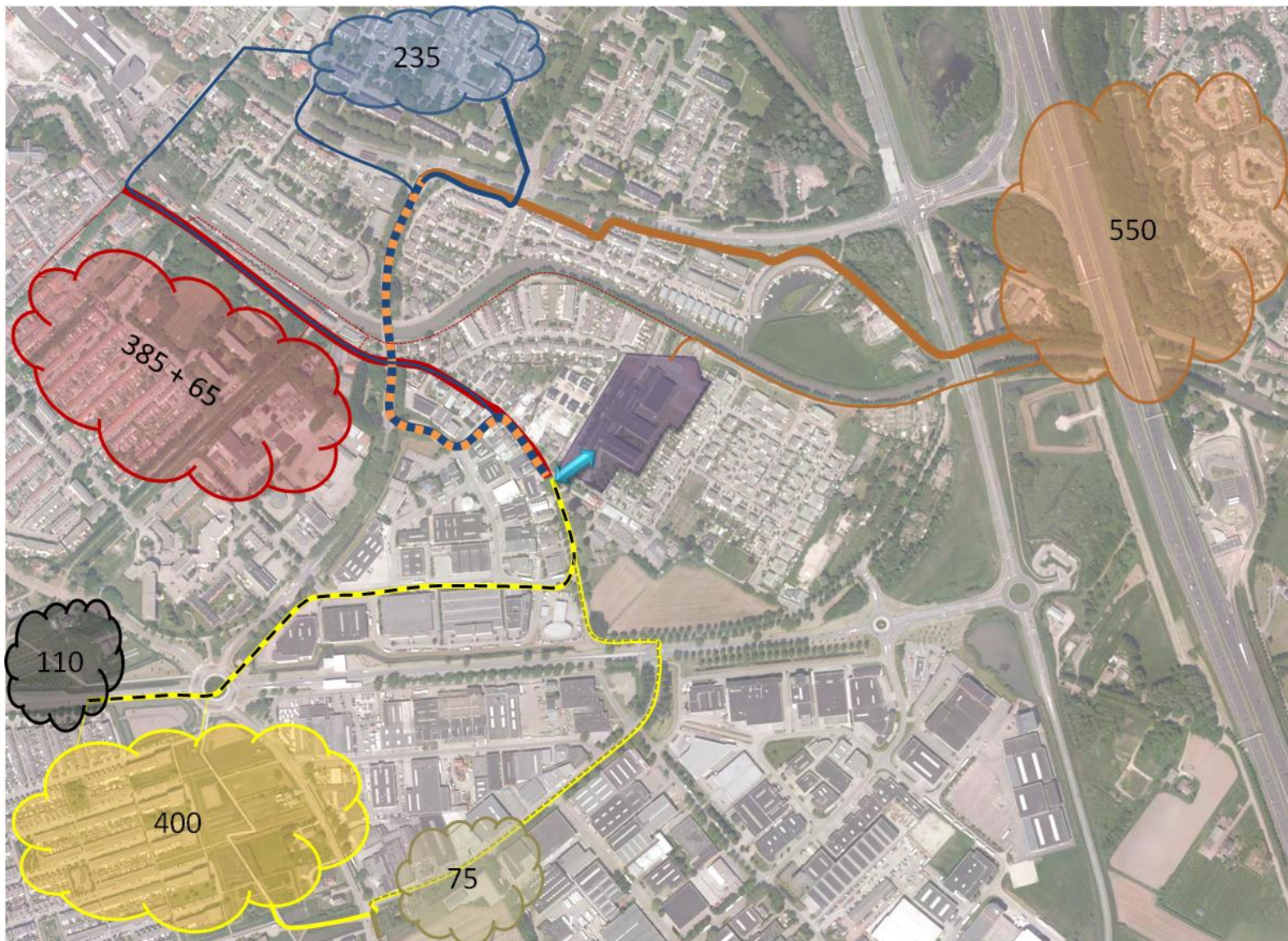
In de figuur hiernaast (figuur 6) staan de leerlingen aantallen naar postcodegebied aangegeven. IJsselstein-Zuid, Nieuwegein en het centrum / Achterveld zijn belangrijke herkomstgebieden (aantallen aangeleverd op postcode 4-niveau door het Cals College).

Op hoofdlijnen is gekeken naar mogelijke routes die ter beschikking staan (uitgaande van kortste route). De gebieden boven de Hollandse IJssel (Oranje-/Europakwartier, IJsselveld en Nieuwegein) komen dan in belangrijke mate via de Utrechtseweg – Beneluxweg richting de Panoven. De invalsroute loopt dan via de Linnaeusweg/Merianweg. Vanuit Achterveld en het centrum is de route over de Panoven dominant en uit de wijken in IJsselstein-Zuid (en verder) is de Boerhaaveweg en/of de route over het industrieterrein Lage Dijk het meest interessant.

Figuur 7 geeft voor de verschillende gebieden de routes en aantallen weer. De invalsroute via de Panoven en Merianweg is dominant, gevolgd door de invalsroute vanuit het zuiden. De route via het Jaagpad is slechts voor een beperkt deel van de leerlingen uit Nieuwegein (Zuid) interessant. Dit komt door de barrierewerking van de Hollandse IJssel, die tussen Nieuwegein en IJsselstein maar een beperkt aantal oversteken kent. Vanuit IJsselstein is de route via het Jaagpad minder direct en comfortabel dan de doorgaande route via de Panoven.



Figuur 6. Leerlingenaantallen naar herkomst



Figuur 7. Fietsstromen Cals College op basis van herkomsten (dikten zijn indicatief, getallen betreffen aantal leerlingen; het aantal leerlingen dat fietst ligt uiteraard iets lager door aandeel lopen, OV en auto (brengen))

4. Oplossingsrichtingen

Er is een aantal maatregelen mogelijk om de gesignaleerde knelpunten op te lossen. Deze zijn te onderscheiden in korte termijn maatregelen (snel en goedkoop) en lange termijn (meer ingrijpend en kostbaarder). De maatregelen zijn kort behandeld met daarbij de voors en tegens.

4.1 Korte termijn maatregelen

4.1.1 Parkeerverbod

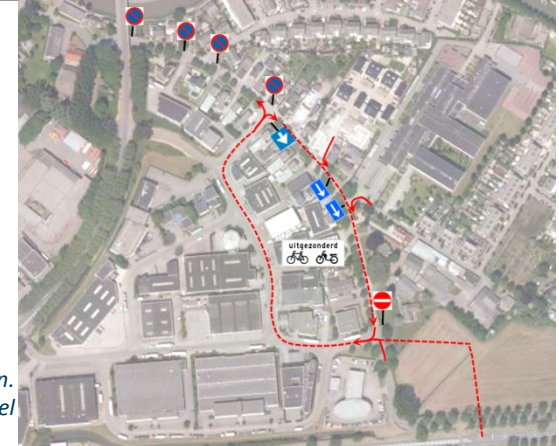
Het parkeren aan de oostzijde vormt een obstakel in de verkeersafwikkeling richting Beneluxweg/centrum. Het instellen van een parkeerverbod(szone) tussen de Beneluxweg en de Boerhaaveweg komt tegemoet aan het opheffen van de barrières in de verkeersafwikkeling en verbetert de bereikbaarheid van de Veldoven en de percelen aan de Panoven. Daar staat tegenover dat de parkeerdruk in de omgeving (Paardenveld, Veldoven, Hoge Dijk) toeneemt, omdat parkeerders op zoek gaan naar alternatieven. Een ander nadeel is dat het beschikbare wegprofiel breder wordt, wat uitnodigt tot hogere snelheden. Hierdoor neemt de verkeersveiligheid af (ook in relatie tot een mogelijke toename van verkeer als gevolg van ontwikkeling op het terrein tussen de Baronieweg – Hoge Dijk en Panoven). Wanneer wordt gekozen voor het instellen van een parkeerverbod., dan is het wenselijk aanvullende maatregelen te treffen om de snelheid laag te houden. Dit kan door het (optisch) versmallen van de weg of door snelheidsremmende maatregelen (fysiek versmallen, drempels).

4.1.2 Eenrichtingsverkeer

Deze maatregel betreft het instellen van eenrichtingsverkeer - uitgezonderd (brom)fietsverkeer - tussen de Merianweg en de Boerhaaveweg, in de richting van de Parallelweg. De maatregel biedt als voordeel dat in de drukste periode (de ochtendspits) het auto- en fietsverkeer in dezelfde richting rijden en onderling geen conflictbewegingen hebben. De bereikbaarheid van de percelen/woningen en straten die aansluiten op de Panoven worden (licht) negatief beïnvloedt (circa 200 meter omrijden).



Figuur 8. Panoven zonder parkeren



Figuur 9. Voorstel eenrichtingsverkeer Panoven. In de bijlage staat dit voorstel nader uitgewerkt

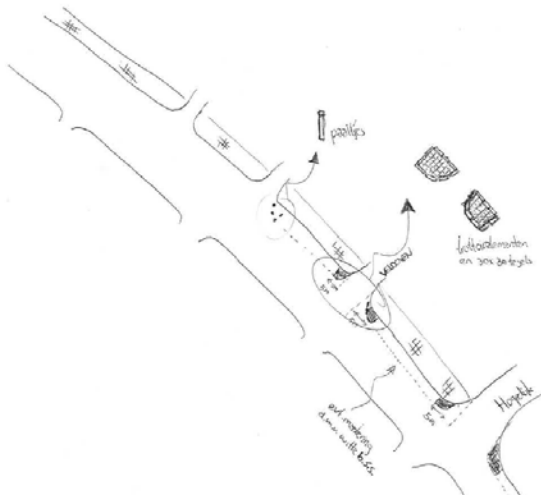
Echter, de maaswijdte van aansluitende wegen (Merianweg en Boerhaaveweg) vanuit Paardenveld is klein, waardoor de impact zeer beperkt is. (zie figuur 8 voor maatregel en routes). Tussen de onderdoorgang Beneluxweg en de Merianweg blijft de Panoven in twee richtingen bereden. Dit in belangrijke mate vanwege de hoogtebeperking bij het kunstwerk in de Beneluxweg (max. 3,0 meter). Bij het instellen van eenrichtingsverkeer moet verkeer van/naar de percelen Panoven en Nova Zemblastraat linksom of rechtsom onder de Beneluxweg door. Vanwege de hoogtebeperking is dit voor een deel van het verkeer niet mogelijk. Tweerichtingsverkeer is daarom het meest wenselijk. Om op dit wegvak tussen de Beneluxweg en de Merianweg voldoende rijbaanbreedte beschikbaar te hebben voor tweerichtingsverkeer – en daarmee het conflict tussen auto en fiets te beperken - is het wel wenselijk om op dit deel aan beide zijden van de Panoven een parkeerverbod in te stellen. Bij het instellen van eenrichtingsverkeer wordt er vanuit gegaan dat het parkeerverbod aan de westzijde van de Panoven gehandhaafd blijft.

Een voordeel van eenrichtingsverkeer is dat bij de beoogde ontwikkeling van het terrein tussen de Hoge Dijk, Panoven en Parallelweg met ontsluiting op de Baronieweg, het verkeer dat hierdoor wordt gegenereerd niet via de Panoven – waar de verblijfsfunctie sterker naar voren komt dan op de andere wegen in Paardenveld - gaat rijden, maar via de Boerhaaveweg het gebied weer moet verlaten.

4.1.3 Parkeren

Om tegemoet te komen aan de klachten ten aanzien van het uitrijden van percelen en de Veldoven is het gewenst om het parkeren meer te structureren. Een mogelijkheid is het aanbrengen van 'parkeerhavens' en/of anti-parkeerelementen (trottoirbanden en/of paaltjes) aan te brengen.

Zie het voorbeeld in figuur 10. Deze maatregel dient ook ten zuiden van de Hoge Dijk te worden doorgezet om ook het parkeren tussen Hoge Dijk en Boerhaaveweg te verbeteren (ook gelet op haal- en brengedrag bij het kinderdagverblijf aan de Panoven).



Figuur 10. mogelijke maatregel ter voorkoming van ongewenst parkeergedrag.

Eventueel kan het parkeerverbod of beter een parkeerverbodszone over de Panoven (Beneluxweg – Parallelweg) worden ingesteld, waardoor fietsverkeer in de tegengestelde richting niet wordt gehinderd door op straat geparkeerde voertuigen. Ook het zicht vanuit percelen/zijstraten wordt verbeterd. De maatregel heeft wel consequenties voor de parkeerdruk in de omgeving (zie §4.1.1.), tenzij parkeervakken worden aangebracht (zie figuur 10). Een parkeerverbodszone heeft dan als voordeel dat ook de Veldoven en Hoge Dijk in dit verbod kunnen worden meegenomen en handhaving eenvoudiger is.

4.1.4 Kruispunten

De herinrichting van de kruispunten valt in belangrijke mate samen met de status (wegcategorie) die wordt toegekend aan de Panoven. Vanuit duurzaam veilig heeft een ongeregeld kruispunt, zoals in de huidige situatie vormgegeven, de voorkeur.

Panoven - Merianweg

Met het instellen van eenrichtingsverkeer is de route via de Panoven – vooralsnog zonder grootschalige herinrichting – te beschouwen als hoofd-fietsroute en is het mogelijk om vanuit deze overweging de voorrang te wijzigen. Dit kan door het aanbrengen van haaiantanden op de Merianweg en het verkeersbord B6 (RVV 1990) te plaatsen.



Figuur 11. Haaiantanden en verkeersbord B6

Panoven - Veldoven

Dit kruispunt is reeds vormgegeven als voorrangskruispunt, waarbij verkeer van de Veldoven voorrang moet verlenen (uitritconstructie). Het verdient voor deze aansluiting aanbeveling om de inrichting op de ontwerpeisen van een uitritconstructie te laten voldoen. De belangrijkste kenmerken van een uitrit zijn:

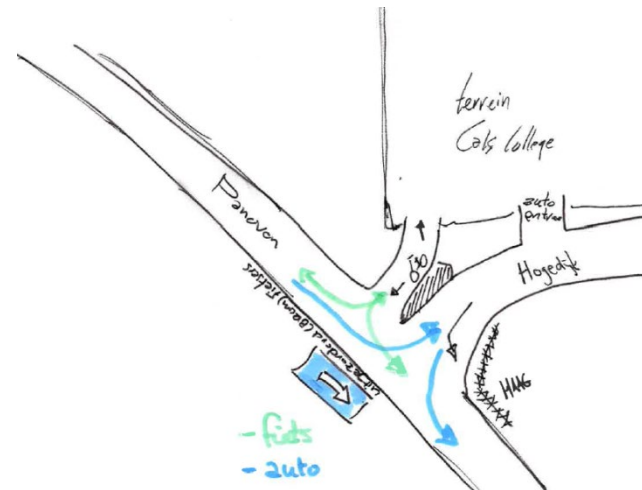
- een (verhoogd) trottoir of fietspad wat langs de doorgaande weg onderbroken doorloopt over de zijweg;
- inritblokken aan beide kanten (indien verhoogd);
- de afwezigheid van bochtbanden.



Figuur 12. aansluiting Veldoven

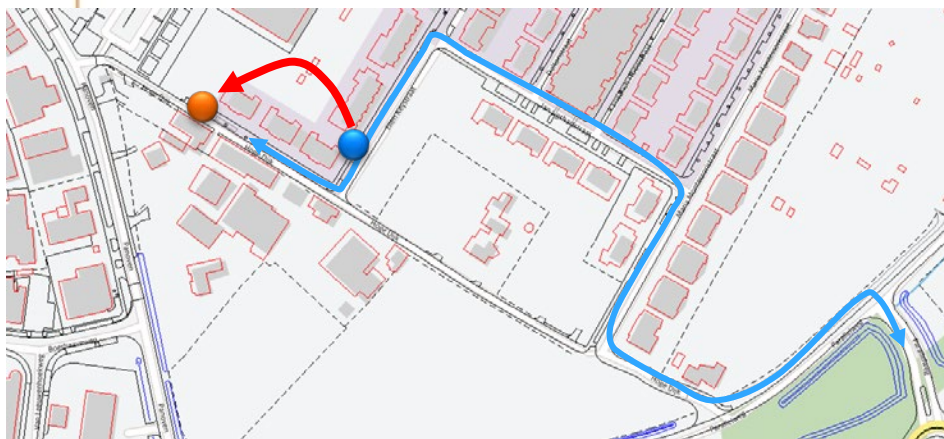
Panoven - Hoge Dijk

Op dit kruispunt houden de fietsers (leerlingen) niet de juiste plaats op de weg aan, maar wordt gebruik gemaakt van de kortste route. Dit knelpunt valt – met infrastructurele maatregelen – nagenoeg alleen op te lossen in combinatie met een aanpassing aan de toegang tot het perceel van het Cals College, die direct na het kruispunt is gesitueerd. De beoogde herinrichting om het verkeer beter te scheiden valt samen met de maatregel tot het instellen van eenrichtingsverkeer en gaat uit van een bypass voor fietsverkeer vanaf de Panoven richting het terrein van het Cals College. Zie onderstaande schets, waarin de blauwe lijnen de autobewegingen voorstellen en de groene lijnen de fietsbewegingen.



Figuur 13. Kruispunt Panoven – Hoge Dijk (schematisch)

Een relatief eenvoudige maatregel om het kruispunt verkeersveiliger te maken, is het beperken van uitrijdend verkeer. Dit kan door de woningen aan de Hoge Dijk te laten ontsluiten via de Ellen Keystraat (zie figuur 14). De bestaande afsluiting op de Ellen Keystraat kan dan worden verplaatst naar de Hoge Dijk ten westen van de Hoge Dijk nummer 3. De bewoners aan de Hoge Dijk 3 t/m 13 hebben tijdens de inloopavond op 27 november 2014 aangegeven dit te steunen. Een aandachtspunt betreffen de percelen van Hoge Dijk 2 t/m 8 (woningen/bedrijfseenheden) in verband met eventueel zwaarder verkeer dat mogelijk via De Baronie moet worden geleid (ongewenst in verband met verkeersveiligheid). Hier is nader inzicht in en afstemming voor nodig met deze eigenaars /gebruikers/bewoners. Een oplossingsrichting kan zijn het plaatsen van een beweegbare paal (kostbaar) of een voor vrachtverkeer overrijdbare paal.

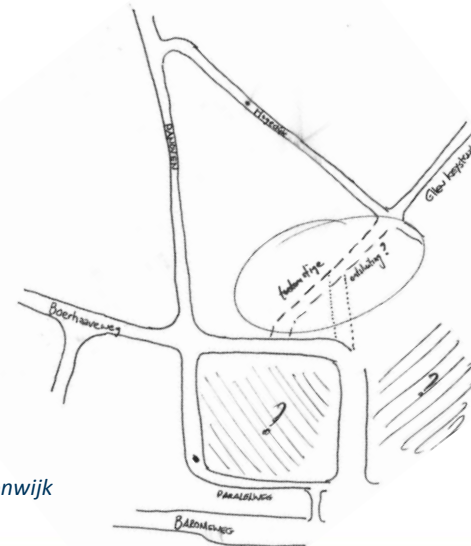


Figuur 14. Verplaatsen van de afsluiting Ellen Keystraat naar de Hoge Dijk (rode pijl) en nieuwe routing bewoners Hoge Dijk richting Baronieweg

4.2 Lange termijn maatregelen

4.2.1 Extra ontsluiting Panoven

Voor de langere termijn is tijdens de inloopavond een denkrichting aangedragen voor een nieuwe ontsluiting van de wijk Panoven richting de Baronieweg. Dit houdt verband met de mogelijke ontwikkeling van het terrein tussen de Panoven, Hoge Dijk en Parallelweg, waar detailhandel (supermarkten) is voorzien en een nieuwe ontsluiting op de Baronieweg wordt gecreëerd (vanaf de Baronieweg via de nieuw te realiseren ontsluiting naar de Boerhaaveweg). Dit biedt een kans om bijvoorbeeld de Ellen Keystraat door te trekken richting deze nieuwe ontsluiting. Dit ontlast de Hoge Dijk en biedt de wijk tevens een alternatieve ontsluiting (in de huidige situatie 1 ontsluiting via de Maria Montessoristraat en een calamiteitenontsluiting via de Ellen Keystraat – Hoge Dijk).



Figuur 15. Nieuwe ontsluiting van de woonwijk Panoven

4.2.2 Panoven als fietsstraat

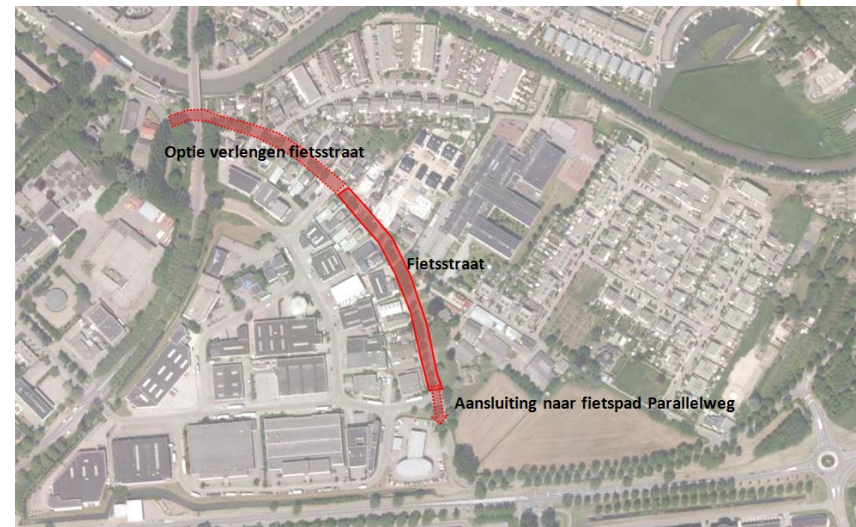
De Panoven wordt gekenmerkt door een hoog aandeel fietsgebruik. In de ochtend- en middag-/avondspits is de fietser dominant aanwezig. Dit is een aangrijppunt om de Panoven meer de uitstraling van een fietsroute mee te geven. Dit is mogelijk door de Panoven in te richten als fietsstraat waar de auto te gast is. Het autogebruik wordt hierin beperkt door het karakter en inrichting van de straat, onder andere door de rode kleur van de rijloper. De inrichting als fietsstraat leidt daardoor vaak tot lagere snelheden van autoverkeer dan op een normale 30 km/h-zone (erftoegangsweg).

Een dergelijke inrichting is mogelijk omdat het doorgaande karakter van de Panoven voor autoverkeer beperkt is. Dit kan verder worden versterkt wanneer de maatregel wordt gecombineerd met eenrichtingsverkeer. Het verdient daarnaast de voorkeur om de voorrangssituaties op kruispunten zo vorm te geven dat fietsverkeer voorrang heeft. Dit betekent onder andere voorrang op de kruispunten Boerhaaveweg, Hoge Dijk, Veldoven en Merianweg (Bord B6 RVV 1990 en haaiantanden).

Het herinrichten van de Panoven naar een fietsstraat is een meer kostbare maatregel, omdat het gehele wegprofiel heringericht moet worden.



Figuur 16. Voorbeeld van een fietsstraat



Figuur 17. Herinrichting Panoven als fietsstraat. In de bijlage staat ter illustratie een nadere uitwerking van het principe fietsstraat voor de Panoven opgenomen.

4.2.3 Jaagpad opwaarderen

Het Jaagpad is een alternatieve route richting het Cals College. De huidige inrichting is echter niet geschikt om grote aantallen fietsers te verwerken (verkeersveiligheid bij passeren met risico op frontale aanrijdingen en het in de berm terecht komen). Zonder maatregelen kan deze route niet als alternatief dienen voor de route via de Panoven.

Als belangrijkste maatregel geldt het verbreden van het Jaagpad. Voor een volwaardige fietsverbinding die in twee richtingen (druk) bereden kan worden (spitsintensiteit groter dan 150 fietsers per uur) is minimaal drie meter fietspad benodigd. Deze breedte is op meerdere delen van het Jaagpad niet beschikbaar. Een opwaardering naar 2,00 meter is, op een paar knelpunten na, nog wel mogelijk. Aandachtspunten zijn de onderdoorgang Beneluxweg, het eerste deel parallel aan de Panoven en perceelgrenzen rondom de Noordpoolstraat.

Naast de beperkte breedte is ook de toegang tot het Jaagpad een aandachtspunt. De route over en van/naar de IJsselkade betekent een onderbreking in de directe lijn richting het Cals College (vanuit de herkomsten beredeneerd). In combinatie met beperkingen in de breedte is het de verwachting dat deze route geen volwaardig alternatief gaat vormen. De hoge investeringskosten en ruimtelijke impact op het Jaagpad zijn belangrijke overwegingen om deze maatregel niet als vertrekpunt te kiezen.

4.2.4 Route via Nova Zemblastraat

Een ander alternatief voor de route via de Panoven is de route via de Nova Zemblastraat. Hiervoor moet een nieuwe entree (alleen fietsverkeer) op het terrein van het Cals College worden ingepast.

Het voordeel van deze route is dat het fietsverkeer richting het Cals College tijdig van het doorgaande verkeer over de Panoven wordt gescheiden en direct op de zijde van het terrein van het Cals College aanland waar de fietsenstallingen zijn gepositioneerd. Deze route is daardoor kansrijk om als alternatief te dienen voor fietsverkeer vanuit de binnenstad en vanaf de Merianweg. Fietsverkeer uit zuidelijke richting kan gebruik blijven maken van de entree aan de Hoge Dijk.

Daar staat tegenover dat de Nova Zemblastraat duidelijk is ingericht als verblijfsgebied met een beperkte rijbaanbreedte (smaller dan de Panoven) en op enkele locaties haaksparkeren. Dit maakt dat deze route feitelijk minder geschikt is voor het afwikkelen van grote fietsstromen. Ook het aantal conflicten op het kruispunt is groter, omdat meer verkeer uit de Nova Zemblastraat komt dan uit de Hoge Dijk. De verkeersveiligheid neemt daardoor niet toe, maar zelfs eerder af. Daar komt bij dat deze woonbuurt deze toename naar verwachting als hinderlijk gaat ervaren (dit is tijdens de inloopavond ook kenbaar gemaakt), omdat zij te maken krijgen met het verkeersgedrag van de scholieren (lawaaï, plaats op de weg). Met het oog op deze aspecten heeft de route via de Panoven de voorkeur.

5. Conclusies

5.1 Achtergrond

Rondom het Cals College doen zich – met name in de ochtendspits – verkeersonveilige situaties voor en worden door bewoners knelpunten in de bereikbaarheid ervaren. Mede vanwege de gewenste uitbreiding van het Cals College is verzocht onderzoek te doen naar de verkeerssituatie en daarnaast oplossingsmaatregelen aan te dragen.

5.2 Knelpunten

In de analyse – op basis van een schouw in de ochtendspits en informatie uit een inloopavond - zijn de volgende knelpunten naar voren gekomen:

- verkeersveiligheid Merianweg – Panoven: hier wordt geen voorrang verleend door fietsers aan verkeer van rechts;
- verkeersveiligheid Hoge Dijk – Panoven: de plaats op de weg van de fietsers richting het Cals College is niet goed (binnenbocht richting terrein);
- conflicten tussen fietsers en autoverkeer in tegengestelde richting: door geparkeerde voertuigen op de Panoven is er onvoldoende ruimte om verkeer in twee richtingen af te wikkelen. Hierdoor ontstaan conflicten tussen beide verkeersstromen;
- het uitrijden van percelen en Hoge Dijk/Veldoven wordt als lastig ervaren door geparkeerde voertuigen (te dicht op de aansluiting) en de stroom fietsers.

5.3 Voorgestelde maatregelen

In dit onderzoek zijn voorstellen voor maatregelen gedaan die voor de korte ('direct door te voeren') en lange termijn (enkele jaren) mogelijk zijn om tegemoet te komen aan de knelpunten.

Korte termijn maatregelen

- parkeerverbodszone: biedt ruimte voor verkeer in twee richtingen. Wel met risico op ander ongewenst gedrag (snelheid autoverkeer). Daarnaast neemt in de toekomst mogelijk het verkeersaanbod toe door de ontwikkeling op het terrein tussen de Hoge Dijk, Parallelweg en Panoven.
- instellen van eenrichtingsverkeer tussen Merianweg en Boerhaaveweg. Hierdoor is meer ruimte beschikbaar voor fiets en auto en ontstaat een rustiger verkeersbeeld;
- parkeerstroken: door middel van anti parkeerelementen en het aanbrengen van markeringstekens kan het parkeren zodanig worden gestuurd dat de hoeken van percelen en zijstraten vrij van parkeren blijven (evt. in combinatie met parkeerverbod, waardoor parkeren in vakken noodzakelijk is);
- wijzigen entree Cals College: dit aspect kan worden meegenomen in de uitbreiding van het Cals College, waardoor fiets- en auto op het kruispunt met de Hoge Dijk worden gescheiden. Deze maatregel vindt bij voorkeur plaats in combinatie met eenrichtingsverkeer;
- Verplaatsen van de afsluiting Ellen Keystraat naar de Hoge Dijk: hierdoor komt er, behoudens schoolgerelateerd verkeer, geen verkeer meer vanaf de Hoge Dijk. Bewoners van de Hoge Dijk rijden via de wijk Panoven de wijk uit.

Lange termijn maatregelen

- extra ontsluiting Panoven: ontsluiting door het te ontwikkelen gebied;
- Panoven als fietsstraat: het faciliteren van de fiets met de auto als gast. Prioriteit op de route (voorrangskruispunten).

- opwaarderen Jaagpad: een alternatieve route voor de Panoven. Potentie is laag omdat de vraag naar infrastructuur hier niet ligt;
- Route Nova Zemblastraat: verleggen van de route Panoven naar de Nova Zemblastraat heeft qua route potentie, maar leidt tot (mogelijk) meer onveiligheid en overlast.

5.4 Aanbevelingen

Vanuit het onderzoek worden de volgende stappen / maatregelen aanbevolen. Hierbij is een zeer globale inschatting van de kosten opgenomen. Er is geen raming opgesteld om de kosten te verifiëren. Een nadere uitwerking is noodzakelijk om hier met meer zekerheid uitspraken over te doen.

Korte termijn

Instellen van eenrichtingsverkeer tussen de Merianweg en de Boerhaaveweg. Deze maatregel zorgt voor minder conflicten en is toekomstvast gelet op de ontwikkelingen op het terrein tussen de Panoven, Parallelweg en Hoge Dijk. Het instellen van een parkeerverbodszone tussen de Merianweg en Beneluxweg is een aanvullende maatregel om de afwikkeling op dit wegvak te bevorderen.

Kosten: € 2.500,--

Voor bereikbaarheid van de percelen, Veldoven en Hoge Dijk wordt voorgesteld het parkeren te sturen en minimaal anti-parkeerelementen op de hoeken aan te brengen.

Kosten: € 500,-- per hoekpunt

Voor de kruising Hoge Dijk verdient het ten eerste de voorkeur om de mogelijkheid tot het verplaatsen van de afsluiting Ellen Keystraat nader te onderzoeken. De bereikbaarheid van de percelen aan de zuidzijde van de Hoge Dijk zijn hierin leidend (grotere voertuigen).

Kosten: € 1.500,--

Wanneer het verplaatsen niet haalbaar lijkt, dan is het herinrichten van de kruising Hoge Dijk een reëel alternatief (in combinatie met eenrichtingsverkeer).

Kosten: € 20.000,--

Lange termijn

Voor de lange termijn verdient het aanbeveling onderzoek te doen naar de mogelijkheid om een alternatieve ontsluiting van De Baronije door het plangebied (Hoge Dijk, Parallelweg en Panoven) te realiseren. Dit leidt tot minder autoverkeer over de Panoven en zorgt voor een extra ontsluiting van De Baronije (nu slechts 1 volwaardige ontsluiting). Verkeerskundig is dit daarom een interessante maatregel om te verkennen.

Kosten: ntb.

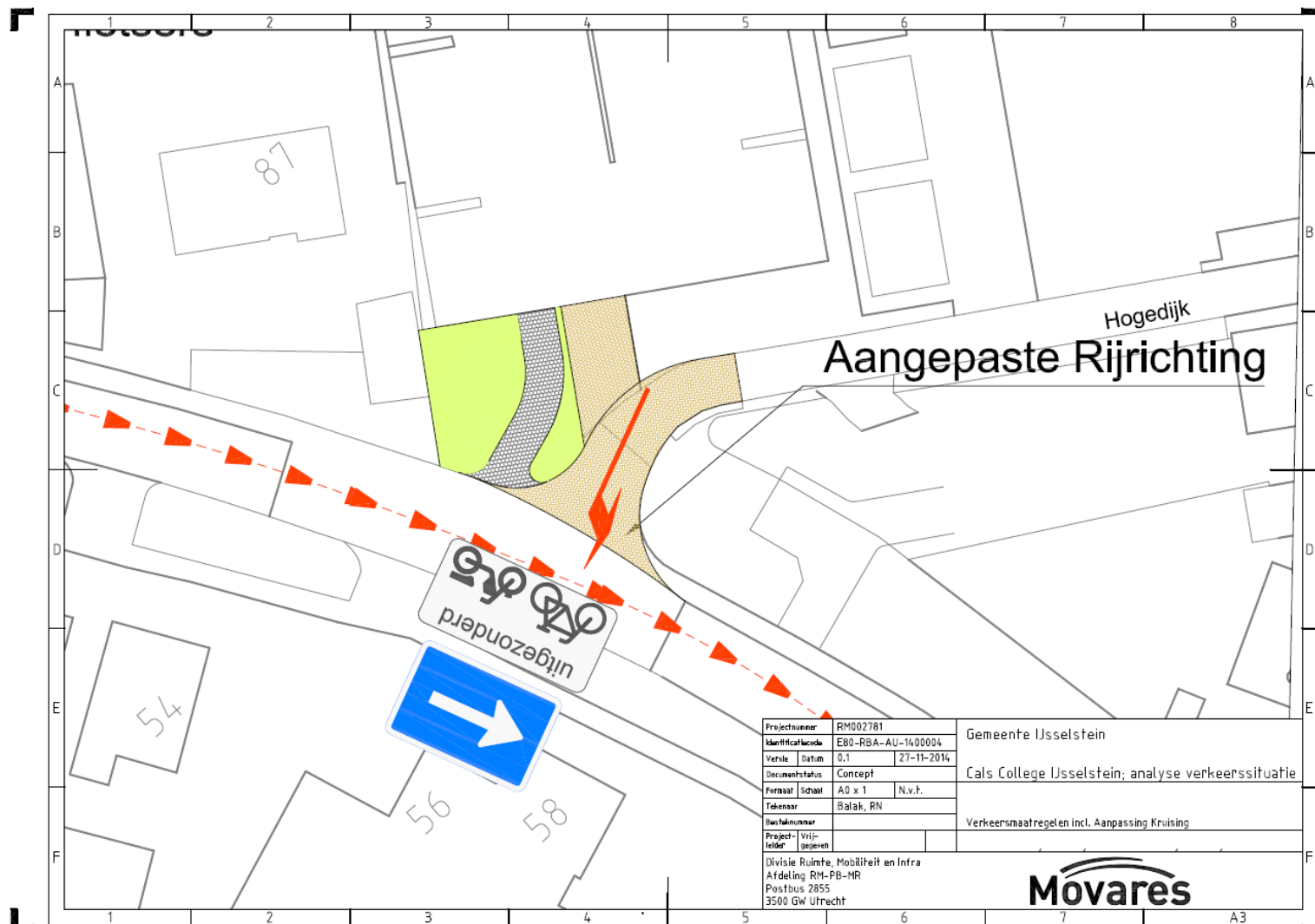
Om het fietsen richting het Cals College en Nieuwegein (via Parallelweg) een opwaardering te geven is het realiseren van een fietsstraat over de Panoven een geschikte maatregel.

Kosten: € 500.000,--

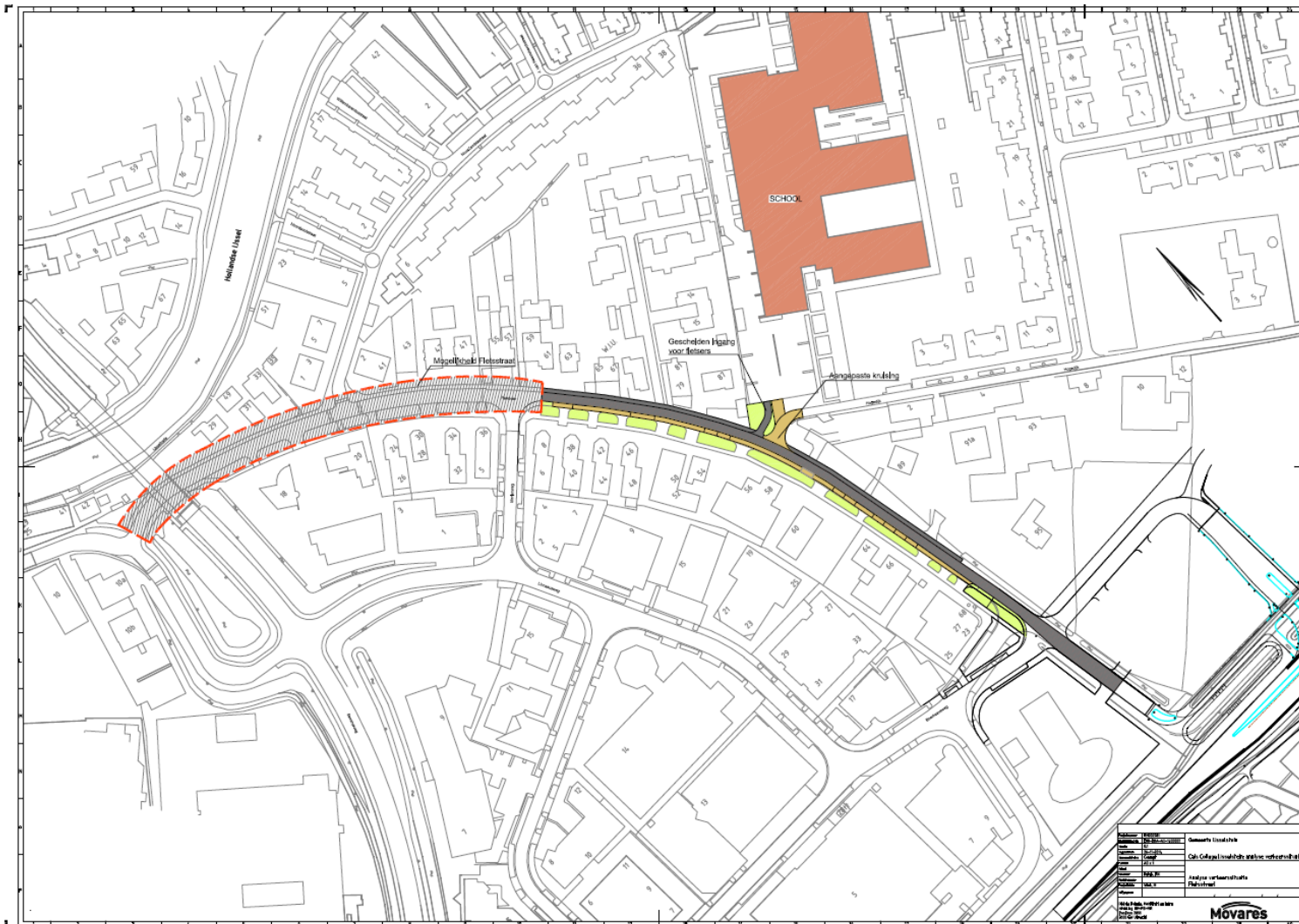
Downloaded from <http://ajph.org/> on November 10, 2015



BIJLAGE II – KRUISPUNT Hoge Dijk



BIJLAGE II - FIETSSTRAAT



COLOFON



Opdrachtgever:	Gemeente IJsselstein	Uitgave:	Movares Nederland B.V.
Gemeente IJsselstein	Marleen Knol (projectleider) Arjan van Koolwijk (verkeerskundige) Rene Wijdeveld (werkvoorbereider/ verkeerskundige uitvoering)		Daalseplein 100 Postbus 2855 3500 GW Utrecht
Movares	Martin Wink (projectleider) Navin Balak (verkeerskundig adviseur)	Opgesteld door:	Martin Wink
Status	Vrijgegeven, 12 december 2014	Telefoon:	030 265 55 55
Gecontroleerd door	ing. R.N. Balak		
Vrijgegeven door	ir. M. Wink		
Projectnummer:	RM002781		
Kenmerk:	E80-MWI-KA-1400955		
Versie:	1.0		

© Movares Nederland B.V.

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar gemaakt in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen, of enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Movares Nederland B.V.