

Voortgangsrapportage mbt de voorkeurslocatie brede school op de Bremlaan

Inleiding

1. In zijn vergadering, gehouden op 26 februari 2013, heeft de raad de locatie Bremlaan aangewezen als de voorkeurslocatie voor de bouw van de brede school. Hierbij heeft hij het college opdracht gegeven om:
 - a. Met de provincie Gelderland contact op te nemen teneinde toestemming te krijgen voor een veilige verkeersafwikkeling via de Schelmseweg.
 - b. Te onderhandelen met de grondeigenaar teneinde overeenstemming te krijgen over de aankoop van de grond.
 - c. Een raadsvoorstel voor te bereiden voor definitieve vaststelling van de locatie voor de brede school bij de Bremlaan, inclusief een financieel overzicht van de te maken kosten en opbrengsten.
 - d. In de vergadering van 28 mei te rapporteren over de stand van zaken.
2. In de raadsvergadering 26 maart is besloten dat het college een eerste stand van zaken zal rapporteren in de vergadering van de raad d.d. 14 mei 2013.
3. Het college heeft vervolgens besloten wethouder Adema te belasten met de opdracht als bedoeld onder a met dien verstande dat ook de bereikbaarheid van de nieuwe woningbouwlocatie op de Del van/naar de Bremlaan in beeld moet worden gebracht.
4. Wethouder Hoving zal uitvoering geven aan onderdeel b., de onderhandelingen met de grondeigenaar over de verwerving van het terrein aan de Bremlaan.
5. Hieronder volgt de voortgangsrapportage voor beide aspecten (a. en b.) alsmede een tijdsplanning voor het te doorlopen traject.

Veilige verkeersafwikkeling brede school Bremlaan

6. De besluitvorming in de raad was mede gebaseerd op de realisatie van een rotonde ter hoogte van de Hertog van Gelrestraat, zoals aangegeven in het locatieonderzoek Brede School, opgesteld door de gemeente Rozendaal, als geadviseerd door mRO en Goudappel Coffeng. De raad heeft bij zijn besluitvorming over de voorkeurslocatie rekening gehouden met een raming van de kosten van de rotonde van € 600.000,-.
7. Naast een veilige verkeersafwikkeling voor de brede school op de Bremlaan door de realisatie van een rotonde op Schelmseweg ter hoogte van de Hertog van Gelrestraat is bezien of er nog andere mogelijkheden zijn om het verkeer t.b.v. de brede school op de Bremlaan veilig af te wikkelen.
8. Voor de afwikkeling van het autoverkeer zijn er twee mogelijkheden, te weten via de Schelmseweg en via de Kapellenberglaan en/of Bremlaan. Afwikkeling van het autoverkeer via de Schelmseweg verdient voorkeur omdat het wijkverkeer minder wordt belast.

9. Voor een veilige afwikkeling van het autoverkeer van/naar de brede school via de Schelmseweg is het, vanwege de doorstroom op de provinciale weg (N785), noodzakelijk om voorrangskruisingen of rotondes te realiseren.

10. Een voorrangskruising op de Schelmseweg is wellicht met minder kosten dan een rotonde te realiseren, maar het autoverkeer moet dan wel het fiets- voetgangersverkeer op de Schelmseweg kruisen wat aanleiding kan geven tot conflictsituaties; om die reden wordt een te realiseren voorrangskruising op de Schelmseweg t.b.v. een veilige verkeersafwikkeling t.b.v de brede school op de Bremlaan niet verder in beschouwing genomen. Volledigheidshalve is een tekening van een voorrangskruising die in de plaats van rotonde A of B kan worden gerealiseerd opgenomen in bijlage A.

11. Gelet op bovenstaande zijn na overleg met Goudappel Coffeng en de provincie voor een veilige verkeersafwikkeling van/naar de brede school op de Bremlaan naast de rotonde op de Schelmseweg ter hoogte van de Hertog van Gelrestraat, als opgenomen in het locatieonderzoek nog drie opties in beschouwing genomen. De in totaal vier opties zijn:

- a. Een rotonde A op de Schelmseweg ter hoogte van de Hertog van Gelrestraat.
- b. Een rotonde B op de Schelmseweg halverwege het voor de brede school beoogde terrein aan de Bremlaan.
- c. Een fiets- en voetgangerstunnel onder de Schelmseweg ter hoogte van de Delhoevelaan en de afwikkeling van het autoverkeer via de Kapellenberglaan en/of Bremlaan.
- d. Een gefaseerde voetgangers oversteekplaats (GOP) op de Schelmseweg ter hoogte van de Hertog van Gelrestraat en de afwikkeling van het autoverkeer via de Kapellenberglaan en/of Bremlaan.

12. Deze opties zijn nader door Goudappel Coffeng uitgewerkt en tekeningen voor de vier opties zijn met inbegrip van de aanrijroutes in bijlage B t/m E weergegeven. Hieronder volgt een toelichting van Goudappel Coffeng van de vier opties.

13. Rotonde A.

Deze rotonde is in het locatieonderzoek uitgebreid toegelicht. Voordeel is dat de bestaande aansluiting van de Hertog van Gelrestraat op de Schelmseweg goed wordt opgelost. Er is sprake van een veilige oversteek voor het fietsverkeer van en naar de brede school. De brede school wordt goed ontsloten voor alle verkeersdeelnemers.

Nadeel is de ligging nabij bestaande woningen langs de Schelmseweg, in het bijzonder de woning aan de Bremlaan 2.

14. Rotonde B.

Deze rotonde wordt gerealiseerd halverwege het voor de school beoogde terrein aan de Bremlaan en ligt dus noordelijk van de Hertog van Gelrestraat. De rotonde draagt zorg voor een goede verkeersontsluiting van de brede school, maar biedt geen oplossing voor de aansluiting Hertog van Gelrestraat op de Schelmseweg. Op dat kruispunt kunnen of zullen gevaarlijke situaties ontstaan, wanneer fietsers vanuit de Hertog van Gelrestraat de Schelmseweg oversteken in plaats van gebruik te maken van de nieuwe, meer noordelijk gelegen, rotonde.

Om die reden zou deze verkeersoplossing ook gepaard moeten gaan met een afsluiting van de Hertog van Gelrestraat, dan wel een eenzijdige afsluiting, waarin alleen uitrijden vanaf de Hertog van Gelrestraat in noordelijke richting mogelijk is.

Voordeel is dat deze aansluiting op grotere afstand is gesitueerd van de bestaande woningen. Punt van aandacht blijft het hoogteverschil tussen de rotonde en de schoollocatie, waardoor de inpassing lastiger zou kunnen zijn.

Ten behoeve van een veilige fietsoversteek is een tweerichtingen fietspad aan de noordzijde van de Schelmseweg, tot de rotonde noodzakelijk.

15. Tunnel/afwikkeling autoverkeer via Kapellenberglaan en/of Bremlaan.

In deze variant is sprake van een optimale mogelijkheid om aan de andere kant van de Schelmseweg te komen voor het langzame verkeer. De aanwezige hoogteverschillen maken de realisering van een fiets/voetgangerstunnel ter hoogte van de Delhoevelaan goed mogelijk. De provincie is voorstander om de tunnel te realiseren ter hoogte van de Hertog van Gelrestraat. Nader onderzoek moet uitwijzen wat de beste oplossing is. In deze oplossing kan geen sprake zijn van een auto-ontsluiting van de schoollocatie op de Schelmseweg, waardoor er logischerwijs ook meer overlast is voor de Kapellenberglaan en/of Bremlaan.

16. GOP/afwikkeling autoverkeer via Kapellenberglaan en/of Bremlaan.

In plaats van een tunnel ter hoogte van de aansluiting op de Hertog van Gelrestraat wordt hier een gefaseerde oversteek voor fietsers en voetgangers gerealiseerd. De middenberm heeft voldoende opstelruimte voor fietsers.

Dit is vermoedelijk de meest kostenefficiënte maatregel.

In deze oplossing zullen ook zogenaamde “Klaarovers” de veiligheid bij het oversteken moeten waarborgen.

De oplossing heeft verder een beperkt ‘rem-effect’ op de snelheden op de Schelmseweg. Ook hier is op de Schelmseweg geen sprake van een auto-ontsluiting van de schoollocatie en zal het autoverkeer van en naar de school door de wijk moeten rijden.

17. Beschouwing. De provincie geeft de voorkeur aan de afwikkeling van het autoverkeer via de Kapellenberglaan en/of Bremlaan en wil vooral ter hoogte van de Hertog van Gelrestraat een veilige oversteek voor fietsers en voetgangers realiseren. Voor de realisatie van een rotonde, met name voor Rotonde B zal nader bestuurlijk overleg noodzakelijk zijn.

18. De rotonde A op de Schelmseweg wordt door de provincie ondersteund volgens het principe nee, tenzij (geen andere oplossingen via niet provinciale wegen mogelijk zijn); maar de provincie is bereid mee te werken aan deze oplossing. Zij wil in het algemeen, vanwege het onderhoud, uitgaan van rotondes met een straal van 18 meter. Zij vindt voorts de rotonde-oplossing niet direct noodzakelijk in relatie tot de veiligheid van de huidige aansluiting van de Hertog van Gelrestraat. Om de huidige verkeersstromen van/naar de Hertog van Gelrestraat in beeld te brengen zijn daarom verkeersstellingen uitgevoerd. Hieruit blijkt dat er op een gemiddelde werkdag 499 auto’s gebruikmaken van de Hertog van Gelrestraat (278 auto’s rijden de Hertog van Gelrestraat in en 221 auto’s rijden de Hertog van Gelrestraat uit). Op een weekenddag maken gemiddeld 323 auto’s gebruik van de Hertog van Gelrestraat (168 in en 155 auto’s uit). De resultaten van de telling zijn in bijlage F opgenomen.

19. De heer R. de Wolf, Bremlaan 2, heeft zowel schriftelijk als in de raad aangegeven bezwaren te hebben tegen de realisatie van een rotonde op de Schelmseweg ter hoogte van de Hertog van Gelrestraat. Inmiddels heeft ook de bewoner van de Hertog van Gelrestraat 26 aangegeven bezwaren te hebben tegen de realisatie van de rotonde.

20. Ten aanzien van de overwegingen waarop de bezwaren zijn gebaseerd zijn op dit moment de volgende kanttekeningen te maken. Uitgangspunt voor het college is - ook in

relatie tot een spoedige besluitvorming - dat de rotonde A gerealiseerd moet worden op eigen grond. Dat is alleen te realiseren met een rotonde van 16 meter. Ook de rotondes ter hoogte van de Kerklaan en bij garage Jelsma hebben een straal van 16 meter en het CROW geeft aan dat rotondes binnen de bebouwde kom een straal behoren te hebben van 16 meter. De provincie is bereid dit aspect mee te nemen bij de inmeting van de rotonde. Het college deelt de mening dat er ter hoogte van de Hertog van Gelrestraat een spanningsveld is tussen de verkeerstechnische oplossing van de rotonde en het woongenot van Bremlaan 2.

21. Bij een verdere uitwerking van deze optie moeten de akoestische gevolgen in kaart worden gebracht. Ook moet duidelijk worden welke bomen gekapt dienen te worden.

22. Over het aspect volksgezondheid is voor advies contact opgenomen met de VGGM.

23. De rotonde A heeft als voordeel dat een belangrijk deel van het verkeer van/naar de brede school kan worden afgewikkeld via de Schelmseweg.

24. De rotonde B op de Schelmseweg halverwege het voor de brede school beoogde terrein aan de Bremlaan sluit aan op de te realiseren weg van/naar de brede school. Het probleem 16/18 meter speelt hier minder in verband met de beschikbare ruimte, maar het uitgangspunt van het college is ook hier een rotonde met een straal van 16 meter. Bezwaren zijn door de ligging van deze rotonde van minder gewicht, maar denkbaar bij een keuze voor deze oplossing.

25. De rotonde B verbetert niet de bestaande aansluiting van de Hertog van Gelrestraat op de Schelmseweg. De rotonde B wordt door de provincie op ambtelijk niveau niet aanbevolen vanwege verkeerstechnische redenen in relatie tot de minder logische plaats. De problematiek van verkeerstechnische redenen zouden in belangrijke mate kunnen worden vermeden met de realisatie van een voorrangskruising ter plaatse, maar hieraan kleven de bezwaren als aangegeven in punt 10. Nader overleg op bestuurlijk niveau over rotonde B is zeker nodig om provinciale instemming te verkrijgen. Voorts wordt het mogelijk geacht dat het langzame verkeer toch de kortste weg neemt naar de school ter hoogte van Hertog van Gelrestraat wat aanleiding kan geven tot verkeersonveilig oversteken van de Schelmseweg. Een volledige of gedeeltelijke afsluiting van de Hertog van Gelrestraat kan deze problematiek voorkomen; een aspect dat bij het vervolgonderzoek nader in beschouwing zou moeten worden genomen.

26. De rotonde B heeft zeker bij een afsluiting van de Hertog van Gelrestraat dezelfde voordelen als rotonde A, maar ontmoet naar verwachting minder zwaar wegende bezwaren. Voorts heeft deze rotonde drie poten in plaats van vier en dus minder kosten.

27. Een tunnel onder de Schelmseweg t.b.v voetgangers en fietsers en de afwikkeling van het autoverkeer via de Kapellenberglaan en/of Bremlaan. Vrij eenvoudig te realiseren. Bij de locatiestudie is dit niet verder uitgewerkt in verband met het mogelijk toch oversteken van voetgangers en fietsers ter hoogte van de Hertog van Gelrestraat. Deze optie werd minder veilig geacht. De veiligheid kan in zeer hoge mate worden verbeterd door het afdwingen van routine in het oversteekgedrag en ultimo door de Hertog van Gelrestraat af te sluiten.

28. De afwikkeling van het autoverkeer geschiedt dan in belangrijke mate via de Kapellenberglaan en/of Bremlaan. De verkeersbewegingen, uitgerekend voor de school op De Del 6/10 zijn maatgevend voor de toename van het verkeer op de Kapellenberglaan en/of Bremlaan. Op basis van de voorgeschreven CROW publicaties is de verkeersproductie van de

brede school (inclusief buitenschoolse opvang, kinderdagopvang en gymzaal) berekend. Uit deze berekening blijkt dat de brede school een verkeerstoename van 250 verkeerbewegingen heeft.

29. Een GOP ter hoogte van de Hertog van Gelrestraat, een mogelijk alternatief voor de tunnel met minder kosten, maar zeker ook effectief. Een GOP wordt in Gelderland op provinciale wegen in diverse kleinere plaatsen toegepast. Ook in Velp wordt op een aantal doorgaande wegen het langzame verkeer van/naar school begeleid.

Onderhandelingen met grondeigenaar

30. Op grond van het raadsbesluit van 26 februari 2013 is onderzocht wat de beste strategie is voor de onderhandelingen. Hierop heeft het college besloten de onderhandelingen eerst te starten als meer duidelijkheid bestaat over de verkeersafwikkeling.

Tijdsplanning

31. Een overzicht van de tijdsplanning is opgenomen in bijlage G.

Bijlagen:

- A. Voorrangskruising
- B. Rotonde A.
- C. Rotonde B.
- D. Tunnel/afwikkeling autoverkeer via Kapellenberglaan en/of Bremlaan.
- E. GOP/afwikkeling autoverkeer via Kapellenberglaan en/of Bremlaan.
- F. Telling Hertog van Gelrestraat.
- G. Tijdsplanning.

Bijlage A, Voorrangkruising



Bijlage B, Ronde A



Bijlage C, Ronde B



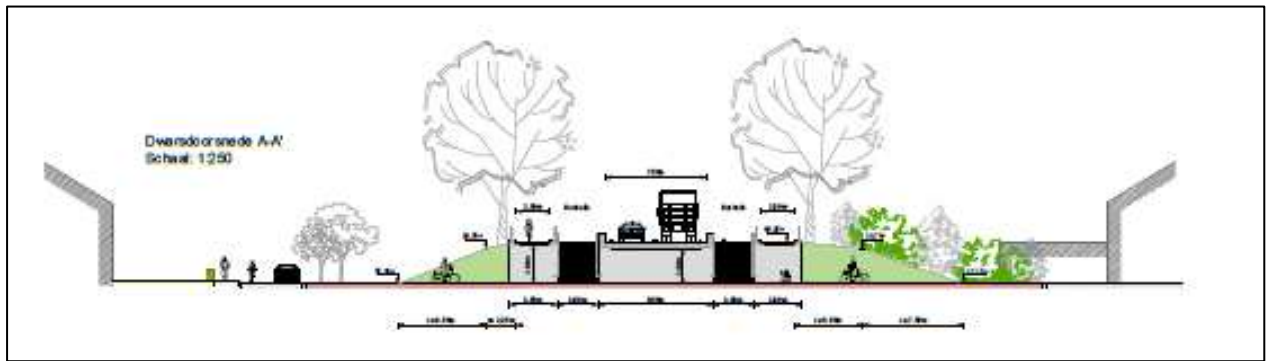
CONCEPT

Brede straat Rozendal
 Verkeersonderzoek lokalekeuze
 Soortsoortelijke inpassing rotonde

Datum: 20-04-2013
 Versie: 2
 Schaal: 1:1000
 Status: 1:1000
 Project: No.

www.goudappel.com
Goudappel
Conring

Bijlage D Tunnel



CONCEPT

Rotterdam
Stadsdeel
Coördinatie

Projectgegevens

Project: **Verkeersonderzoek lokale en regionale verkeersvraagstukken**

Opdrachtgever: **Stadsdeel Coördinatie**

Opdracht: **Verkeersonderzoek lokale en regionale verkeersvraagstukken**

Projectleider: **Stadsdeel Coördinatie**

Ontwerper: **Stadsdeel Coördinatie**

Datum: **2014-2015**

Scale: **1:250**

Project: **Verkeersonderzoek lokale en regionale verkeersvraagstukken**

Opdrachtgever: **Stadsdeel Coördinatie**

Opdracht: **Verkeersonderzoek lokale en regionale verkeersvraagstukken**

Projectleider: **Stadsdeel Coördinatie**

Ontwerper: **Stadsdeel Coördinatie**

Datum: **2014-2015**



Bijlage E, Gefaseerde oversteek



CONCEPT

Brude school Rozendaal
 Verkeersonderzoek locatiekeuze
 Schiedamschen p.l. Inpassing gefaseerde oversteek

Datum: 26-10-2013
 Versie: 2
 Auteurs: WIMCOON / M. ROZENDAL
 Schaal: 1:200
 Formaat: A3

www.goudappel.nl
Goudappel
Confering

Bijlage F Telling Hertog van Gelrestraat

Deventer Snipperlingsdijk 4 7417 BJ Deventer T +31 (0)570 666 222 F +31 (0)570 666 888 Postbus 161 7400 AD Deventer	Den Haag Verheeskade 197 2521 DD Den Haag	Eindhoven Flight Forum 92-94 5657 DC Eindhoven
	Leeuwarden F. Haverschmidtwei 2 8914 BC Leeuwarden	Amsterdam De Ruyterkade 143 1011 AC Amsterdam



Gemeente Rozendaal

Telling Hertog van Gelrestraat

Resultaten

Datum	11 april 2013
Kenmerk	RZD002/Koa/0007
Eerste versie	

1 De resultaten

In de telperiode (26 maart-10 april 2013) maakten gemiddeld op één werkdag 499 auto's gebruik van de Hertog van Gelrestraat om van of naar de Schelmseweg te rijden. De verdeling per richting is:

- 278 auto's de Hertog van Gelrestraat in;
- 221 auto's de Hertog van Gelrestraat uit.

In de weekenddagen was het gemiddelde 323 auto's die gebruik maken van de Hertog van Gelrestraat om van of naar de Schelmseweg te rijden. De verdeling per richting is:

- 168 auto's de Hertog van Gelrestraat in;
- 155 auto's de Hertog van Gelrestraat uit.

De verdeling over de urenblokken is in bijlage 1 aangegeven.

Er is geen significante piek te zien die kan duiden op veel verkeer naar de Dorpsschool. Het grootste verschil tussen werkdag en weekenddagen is te vinden tussen 14.00 en 15.00 uur en bedraagt 12 auto's.

Naar verwachting reden er in de onderzoeksperiode niet meer dan 10-12 auto's van en naar de school via de Hertog van Gelrestraat. Dit vindt plaats gedurende de vier haal- en brengtijden. In totaal is de raming dat circa 40 autobewegingen per werkdag gerelateerd zijn aan de school.

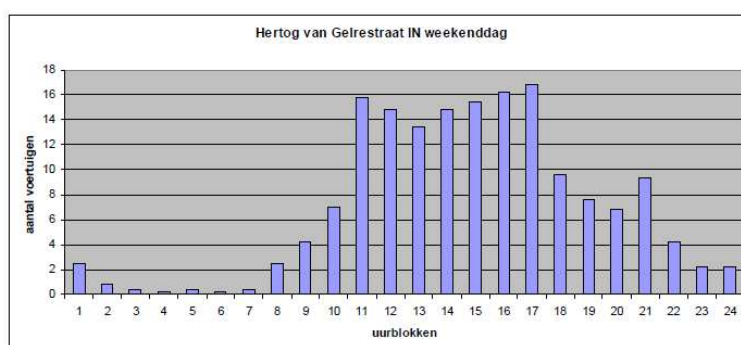
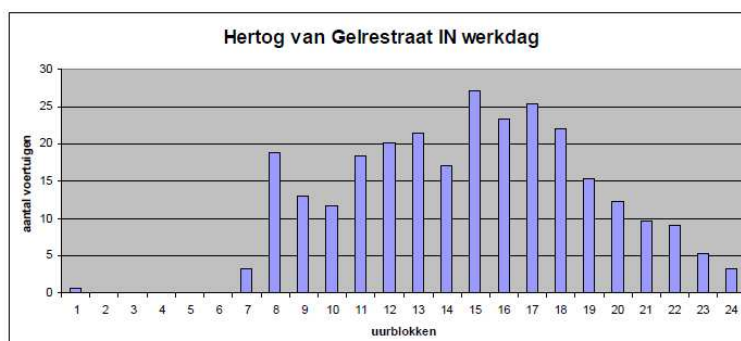
2 Gegevens over de telling

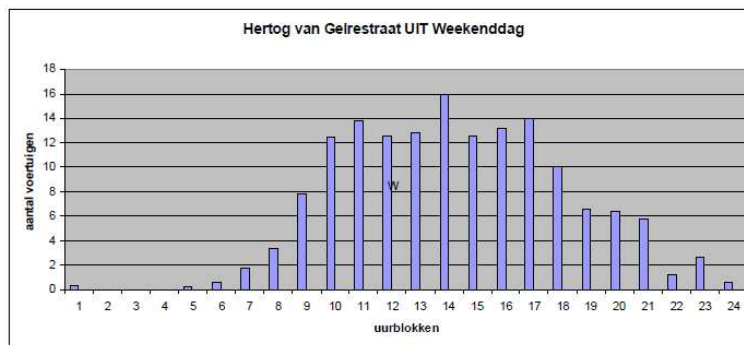
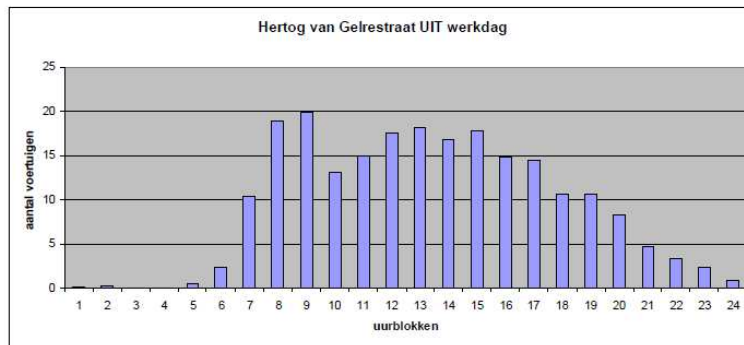
Van dinsdag 26 maart tot en met woensdag 10 april 2013 heeft een telling plaatsgevonden met een telslang. De apparatuur heeft in die periode goed gefunctioneerd. De locatie van de telslang is in de volgende kaart weergegeven.

Er is in beide richtingen gemeten zonder onderscheid te maken naar de aard van het voertuig (vracht- of personenauto).
Bij de gemiddelde werkdagberekening is uitgegaan van het gemiddelde van de eerste twee weken van de onderzoeksperiode exclusief tweede paasdag. Bij het weekend-gemiddelde is uitgegaan van de zaterdagen en zondagen inclusief tweede paasdag.



Bijlage 1 Grafieken met uurblokintensiteiten





Bijlage G Tijdsplanning

Raadsvergadering	
26 februari 2013	Voorkeurslocatie Bremlaan vastgesteld
26 maart 2013	Besloten dat Voortgangsrapportage op 14 mei 2013 aan de gemeenteraad wordt voorgelegd
14 mei 2013	Voortgangsrapportage
25 juni 2013	-
10 september 2013	Raadsvoorstel op basis van uitwerking varianten door provincie, mits de provinciale input is ontvangen
	Start onderhandelingen grondeigenaar
29 oktober 2013	Streefdatum definitieve besluitvorming, onder voorbehoud overeenstemming grondeigenaar
17 december 2013	Reservedatum besluitvorming