

# memo

werknummer	GMa1702
project	Reconstructie Paterstraat Kerkdriel
opdrachtgever	Gemeente Maasdriel
datum	26 maart 2018
van	Jeanine Storm en Sander van Dijk - Megaborn
aan	Stan de Laat - Gemeente Maasdriel

---

## Inleiding

Gemeente Maasdriel wil de inrichting van de Paterstraat aanpassen en daarbij de snelheid van het gemotoriseerd verkeer terugdringen om de verkeersveiligheid te verbeteren. De Paterstraat is gecategoriseerd als erftoegangsweg. De geldende maximumsnelheid op deze weg is weliswaar 50 km/uur, maar de gemeente wil de weginrichting zodanig vormgeven dat deze past bij het gebruik en de functie van deze weg als erftoegangsweg. Een van de maatregelen in het nieuwe plan is het aanbrengen van suggestiestroken voor het fietsverkeer. De huidige rijloper van 6 meter wordt daardoor visueel smaller gemaakt.

## Vraag

In het ontwerp van de Paterstraat worden snelheidsremmende maatregelen opgenomen om de rijnsnelheid van het verkeer terug te dringen. Op de kruispunten met alle zijwegen worden plateaus met een visuele punaise geprojecteerd, zoals deze ook op de Kerkstraat in Kerkdriel aanwezig zijn.



*Voorbeeld beoogde inrichting kruispunten Paterstraat (voorbeeld van locatie Kerkstraat)*

Gemeente Maasdriel heeft gevraagd om advies te geven over mogelijke extra snelheidsremmende maatregelen op de wegvakken van de Paterstraat. Deze notitie beschrijft de mogelijke maatregelen en geeft advies over de wenselijkheid hiervan.

### **Mogelijke maatregelen**

Op 10 kruispunten van de Paterstraat worden kruispuntplateaus voorgesteld. De wegvakken tussen deze kruispunten zijn van redelijk korte lengte. Bij 5 wegvakken zijn tussen 70 en 120 meter lang. Op deze weggedeelten zijn snelheidsremmende maatregelen vanwege de korte afstand tot een kruispuntplateau ongewenst. Op de iets langere wegvakken is het mogelijk om halverwege het wegvak een maatregel te treffen om de snelheid van het verkeer op de rechtstanden terug te dringen.

#### *Drempels*

Een effectieve snelheidsremmer is de drempel in een wegvak. Deze kan in het midden van een recht weggedeelte de snelheid van het autoverkeer terugdringen. Vanwege de geldende maximumsnelheid van 50 km/uur en de aanwezigheid van zwaar verkeer op deze weg, is het niet gewenst om de drempels met een steile helling uit te voeren. Op alle kruispunten van de Paterstraat zijn plateaus gepland, wat betekent dat het verkeer dat van oost naar west over de hele Paterstraat rijdt 10 plateaus tegenkomt. Om de hinder voor het (zwaar) verkeer, maar bijvoorbeeld ook voor hulpdiensten, te beperken zijn meer verticale snelheidsremmers niet gewenst.

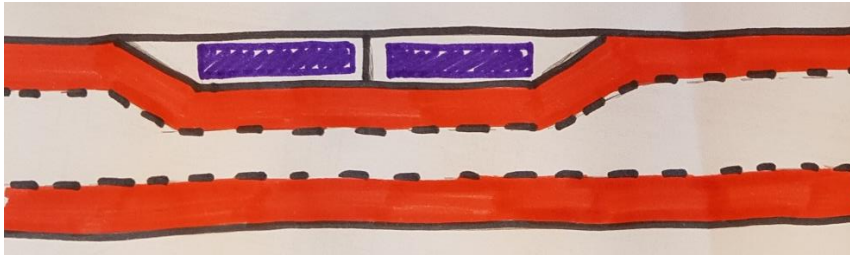
#### *Versmallingen*

Een andere manier om de snelheid van verkeer terug te dringen is door middel van horizontale snelheidsremmende maatregelen. Voorbeelden daarvan zijn wegversmallingen en asverspringingen. Wegversmallingen, waarbij een bestuurder moet wachten op een tegenliggend voertuig, hebben alleen effect bij voldoende verkeersintensiteit. Ook geparkeerde voertuigen op de rijbaan hebben als gevolg dat men voor een tegenligger moet wachten. De verkeersintensiteit op de Paterstraat is naar verwachting zo laag dat men in veel gevallen geen tegenligger treft en daardoor ongehinderd de wegversmalling kan passeren.

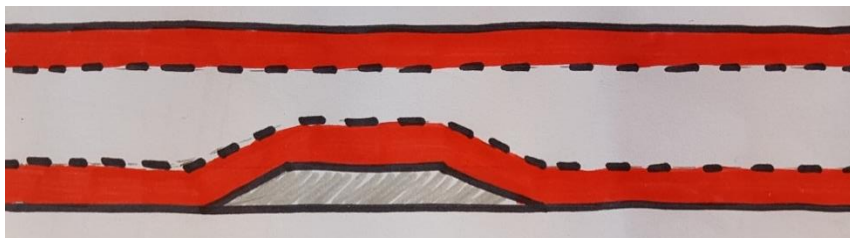
Een bijzonder voorbeeld van een wegversmalling in combinatie met fietsvoorzieningen op de rijbaan is de onderstaande situatie uit Oostzaan. Hier is de rijbaan op verschillende plaatsen versmald, waarbij vrijwel de gehele rijloper voor het autoverkeer verdwijnt. De rode suggestiestroken behouden de breedte, om ruimte te geven aan de fietsers. Omdat bij een wegversmalling aandacht moet zijn voor de positie en de veiligheid van de fietser is in deze situatie gekozen om het profiel van de fietsstroken te behouden.



Op basis van deze gedachte is bekeken welke mogelijkheden voor versmallingen op de Paterstraat aanwezig zijn. Tussen de Wertsteeg en de Bussenerweg zijn de wegvakken tussen 150 en 190 meter lang én is er sprake van parkeerbehoefte aan de noordzijde van de rijbaan. Om op deze wegvakken een versmalling te combineren met parkeerruimte op de rijbaan, kan een maatregel volgens onderstaand principe worden toegepast, waarbij voldoende ruimte voor de fietsers aanwezig blijft. De rijloper wordt hier zodanig smal dat autoverkeer over de fietsvoorziening moet rijden.



In het wegvak tussen Hoedemakersstraat en Beatrixstraat, dat vanwege de lengte van 200 meter ook in aanmerking komt voor een snelheidsremmende maatregel, is geen of nauwelijks parkeerbehoefte op de rijbaan, waardoor de maatregel zoals hiervoor genoemd niet passend is. In dit wegvak is – als er een maatregel wordt toegepast – een snelheidsremmer met name voor het verkeer van west naar oost nuttig, aangezien dit verkeer over een langere lengte geen voorrang hoeft te verlenen aan verkeer van rechts. Hier is een versmalling van de weg door het aanbrengen van een verhoogde band over een korte afstand mogelijk, zoals geschetst in onderstaande figuur. Ook hierbij is het belangrijk om de fietsers voldoende ruimte te blijven geven.



### Advies

De geplande inrichting van de Paterstraat met het aanbrengen van suggestiestroken voor fietsers en kruispuntplateaus op alle kruispunten zorgt ervoor dat deze weg een geheel andere uitstraling krijgt. Deze aanpassingen dragen bij aan het verbeteren van de verkeersveiligheid en hebben als resultaat dat de weginrichting aansluit bij het gewenste gebruik van deze weg als erftoegangsweg. Het aanbrengen van meer snelheidsremmende maatregelen op de wegvakken is niet noodzakelijk, gezien de relatief korte lengtes van de weggedelen. Daarom wordt geadviseerd om geen snelheidsremmende maatregelen te treffen op de wegvakken.

Mocht er op wegvakken toch een snelheidsremmende voorziening worden toegepast, bijvoorbeeld om tegemoet te komen aan bewonerswensen of omdat dit noodzakelijk is om te kunnen voorzien in voldoende parkeerbehoefte, dan wordt geadviseerd om dit te doen in de vorm van een versmalling in combinatie met het laten doorlopen van de fietsvoorzieningen, zodat de positie van de fietsers duidelijk wordt aangegeven. Het toepassen van extra drempels wordt afgeraden vanwege de hinder die dit voor het verkeer en omwonenden kan veroorzaken.

## **Aanvullende vraag over horizontale snelheidsremmers**

De kerngroep die betrokken is bij de planvorming van deze reconstructie heeft de vraag gesteld of het mogelijk is om de gewenste rijsnelheid op de Paterstraat te bereiken zonder verticale snelheidsremmende maatregelen. Zij vraagt zich af of het mogelijk is om de snelheid van het verkeer terug te dringen naar 30 km/uur met alleen horizontale maatregelen en zonder het aanbrengen van verhoogde plateaus en punaises.

Verhoogde plateaus hebben in het algemeen een groter effect op de snelheid dan een maatregel zonder hoogteverschil, omdat de verhoging de snelheid van alle passerende voertuigen beïnvloedt. Zelfs bromfietzers of motoren, die bij een versmalling vrijwel ongehinderd kunnen doorrijden, moeten bij een plateau wel afremmen. Het is technisch gezien mogelijk om de Paterstraat te voorzien van versmallingen en asverspringingen, maar het is de vraag of daarmee de gewenste rijsnelheid van 30 km/uur bereikt wordt. Ook in een straat met veel versmallingen of verspringingen blijft de mogelijkheid aanwezig dat voertuigen met hogere snelheid rijden als er geen tegemoetkomend voertuig is waar op gewacht moet worden. Bovendien bestaat het risico dat er bij versmallingen juist extra gas gegeven wordt om een tegenligger voor te zijn. In principe wordt de voorrang bij versmallingen niet geregeld met borden in een 30 km/uur-gebied. Dit vraagt om weggebruikers die op elkaar anticiperen, maar kan ook leiden tot onduidelijkheid en onveiligheid. Daarnaast is er bij wegversmallingen en asverspringingen vaak de kans dat fietsers worden afgesneden. Dit type maatregelen is behalve minder effectief ook minder verkeersveilig.

Het effect van alleen horizontale snelheidsremmers is sterk afhankelijk van de verkeersintensiteit op de Paterstraat. Verwacht wordt dat deze intensiteit niet zo hoog is dat het gewenste snelheidsverlagende effect wordt bereikt met alleen horizontale maatregelen.

Naast twijfel over voldoende snelheidremmende werking zijn ook de gevolgen voor de parkeersituatie een aandachtspunt. Over het algemeen hebben horizontale snelheidsremmers een langere weglengte nodig dan drempels. Hierdoor kan bestaande parkeercapaciteit onbereikbaar worden, waardoor een de snelheidsmaatregel ten koste kan gaan van een aantal parkeerplaatsen.