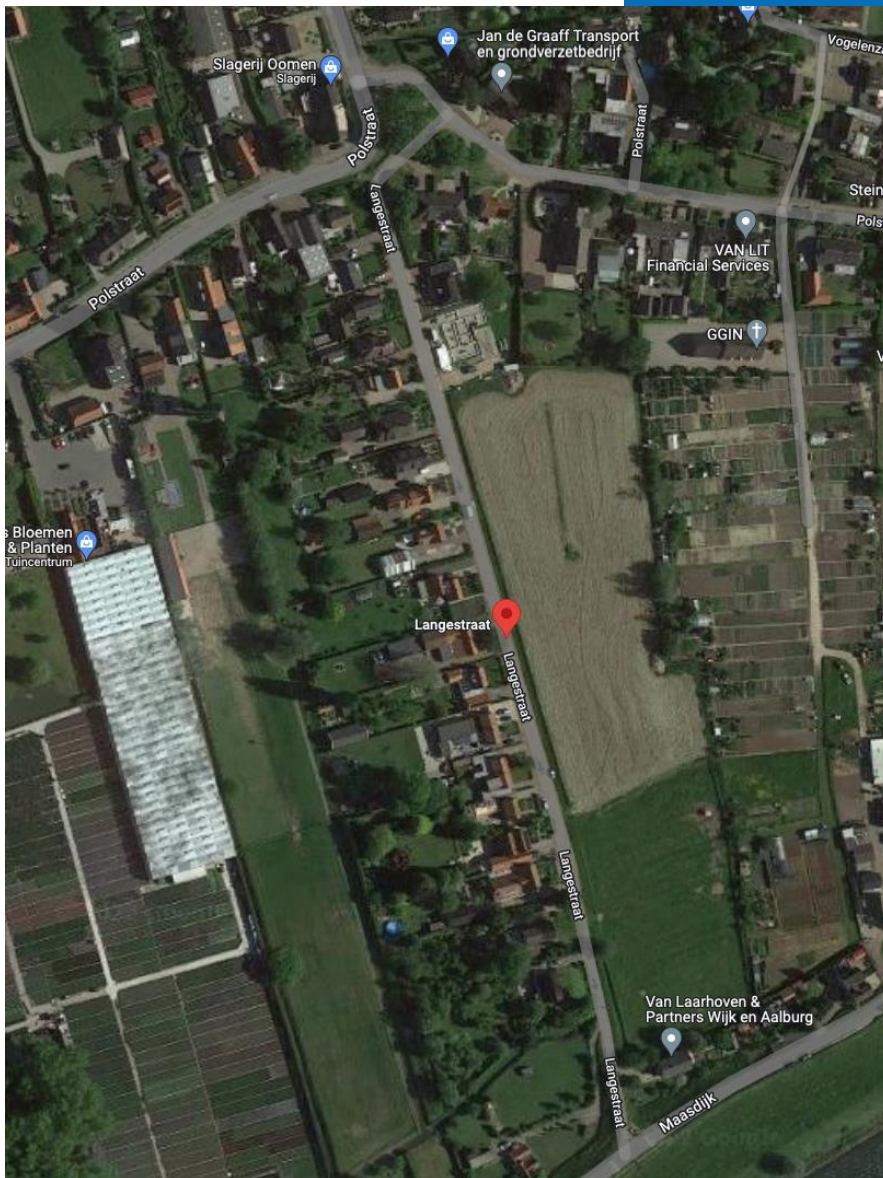


VERKEERSONDERZOEK

Langestraat Wijk en Aalburg September 2022



INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	5
1.1	AANLEIDING	5
1.2	VERKEERSONDERZOEK	6
1.3	LEESWIJZER	6
2	ADVIES TIJDELIJKE EN DEFINITIEVE SITUATIE	7
2.1	TIJDELIJKE SITUATIE	7
2.2	DEFINITIEVE SITUATIE	7
3	TOELICHTING ADVIES TIJDELIJKE SITUATIE	8
3.1	ONTSLUIT BOUWVERKEER MET EEN BOUW-UITRIT RECHTSTREEKS OP DE POLSTRAAT-KORTESTRAAT	8
3.2	EEN VERBOD VOOR BOUWVERKEER VIA DE BESTAANDE INFRASTRUCTUUR	9
3.3	DE BOUW-UITRIT IS ALLEEN VOOR BOUWVERKEER	9
3.4	DE BOUW-UITRIT IS IN KLINKERVERHARDING	9
3.5	KOSTEN TIJDELIJKE BOUW-UITRIT	9
4	TOELICHTING ADVIES DEFINITIEVE SITUATIE	10
4.1	ONTSLUIT DE LANGESTRAAT RECHTSTREEKS MET UITRITCONSTRUCTIE OP DE POLSTRAAT-KORTESTRAAT	10
4.2	EEN NIEUWE FIETSOVERSTEEK CENTRAAL IN DE BOCHT POLSTRAAT-KORTESTRAAT	11
4.3	EEN FIETSDOORSTEEK VAN DE LANGESTRAAT NAAR DE ETW POLSTRAAT	11
4.4	EEN VOETPAD LANGS DE HELE LANGESTRAAT	11
4.5	VERBETERING ZICHT LANGESTRAAT DOOR AANPASSING/VERWIJDERING HAAG	11
5	BESCHRIJVING VARIANTEN DEFINITIEVE SITUATIE	12
5.1	VARIANT 1 BOCHTVERBREDING LANGESTRAAT	12
5.2	VARIANT 2 RECHTSTREEKSE AANSLUITING LANGESTRAAT OP POLSTRAAT-KORTESTRAAT	13
5.3	VARIANT 3: RECHTSTREEKSE AANSLUITING LANGESTRAAT OP POLSTRAAT-KORTESTRAAT (OPTIMAAL)	14
6	AFWEGING VARIANTEN DEFINITIEVE SITUATIE INCLUSIEF RAMING	16
6.1	RAMING EN AFWEGING VARIANT 1	16
6.2	RAMING EN AFWEGING VARIANT 2	17
6.3	AFWEGING EN RAMING VARIANT 3	18
	BIJLAGE 1: RIJCURVE EN GEGEVENS MAATGEVEND VOERTUIG	19
	BIJLAGE 2: SCHETSONTWERP TIJDELIJKE MAATREGEL BOUW-UITRIT	20
	BIJLAGE 3 SCHETSONTWERP VARIANT 1	21
	BIJLAGE 4 SCHETSONTWERP VARIANT 2	22

BIJLAGE 5 SCHETSONTWERP VARIANT 3	23
BIJLAGE 6 UITSNEDE BOMENBEHEER OVERZICHT	24

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Gemeente Altena wil weten hoe het kruispunt Langestraat-Polstraat verkeersveiliger vorm te geven is

De gemeente Altena realiseert, samen met woningcorporatie Bazalt Wonen de gebiedsontwikkeling Langestraat in Wijk en Aalburg.



Abbeelding: stedenbouwkundig plan ontwikkeling Langestraat Wijk en Aalburg

In het proces voor het vaststellen van het bestemmingsplan zijn door omwonenden zorgen geuit over de ontsluiting die via het kruispunt Langestraat-Polstraat-Kortestraat loopt. De volgende zorgen zijn geuit:

- mogelijk sluipverkeer fietsers tussen Langestraat en Polstraat;
- verkeersveiligheid van fietsers en voetgangers op het kruispunt na realisatie van de gebiedsontwikkeling;
- aanwezigheid van een onoverzichtelijke bocht in het noordelijk deel van de Langestraat.

Welke maatregelen zijn mogelijk tijdens de bouw om overlast te voorkomen?

Bewoners hebben eerder overlast ervaren bij de bouw van twee vrijstaande woningen aan de Langestraat. Er zijn zorgen dat de verkeersstromen tijdens de bouw van het project leidt tot knelpunten voor de verkeersveiligheid van fietsers en voetgangers en de doorstroming. Bouwverkeer blokkeerde bij eerdere bouwwerkzaamheden met name regelmatig door doorgang in de (bocht van de) Langestraat.

Er ligt een voorstel van bewoners voor een kruispunt-aanpassing

Bewoners hebben het voorstel gedaan om het kruispunt aan te passen, door de Langestraat direct aan te sluiten op de Polstraat-Kortestraat. De gemeente wil dit voorstel meenemen in een verkeersonderzoek. Dit om zo een onderbouwde afweging te maken tussen verschillende mogelijkheden om het kruispunt veiliger te maken.

Een verkeersonderzoek en afweging van de verschillende varianten is wenselijk.

Door verschillende kruispuntvarianten uit te werken en inhoudelijk af te wegen, krijgen we inzicht in de verkeerskundige voor- en nadelen. Maar ook op het gebied van het bestemmingsplan, verkeersafwikkeling en doorstroming, ruimtelijke inpasbaarheid en groen. Tot slot zijn ook de kosten in beeld gebracht. Bij de afweging hebben deze in de basis een beperkte rol gespeeld.

1.2 Verkeersonderzoek

Exante is gevraagd om dit verkeersonderzoek uit te voeren en advies uit te brengen over de ontsluiting in de tijdelijke en definitieve situatie. Voor de definitieve situatie is daarbij gevraagd om maximaal 3 varianten inzichtelijk te maken.

De varianten zijn uitgewerkt in een schetsontwerp en voorzien van een globale raming. Vervolgens zijn de varianten beoordeeld en heeft een inhoudelijke afweging plaatsgevonden.

1.3 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 omschrijft het advies voor de tijdelijke en definitieve situatie. De toelichting op de adviezen zijn in hoofdstuk 3 en 4 te lezen. De beschrijving van de varianten is opgenomen in hoofdstuk 5. Tot slot is in hoofdstuk 6 per variant de afweging gemaakt.

2 Advies tijdelijke en definitieve situatie

Het rapport is opgesplitst in een advies voor de tijdelijke en de definitieve situatie. De bouw van de gebiedsontwikkeling is immers van tijdelijke aard. En gaat in de basis uit van de verkeersomgeving, zoals deze nu aanwezig is. Het advies voor die tijdelijke situatie is daarom gericht op eenvoudig en tijdelijk toepasbare maatregelen. Gericht op het voorkomen van overlast voor bewoners aan de Langestraat.

Het advies voor de tijdelijke situatie is gericht op een herkenbare en verkeersveilige maatregelen.

2.1 Tijdelijke situatie

De adviezen voor de tijdelijke situatie zijn:

- Realiseer een bouw-uitrit voor bouwverkeer die de Langestraat rechtstreeks aansluit op de Polstraat-Kortestraat
- Stel een verbod in voor bouwverkeer om via de bestaande infrastructuur (ETW Polstraat-Langestraat) naar de gebiedsontwikkeling te rijden
- Voorkom ongewenst gedrag en maak de tijdelijke bouw-uitrit alleen toegankelijk voor het bouwverkeer.
- Voer de uitrit a-niveau/gelijkvloers en in klinkverharding uit

2.2 Definitieve situatie

De adviezen voor de definitieve situatie zijn:

- Realiseer een rechtstreekse aansluiting van de Langestraat op de Polstraat-Kortestraat door middel van een uitritconstructie
- Realiseer ter hoogte van de rechtstreekse aansluiting een nieuwe, centrale fietsoversteek richting de noordzijde van de hoofdrijbaan
- Realiseer een fietsdoorsteek tussen de Langestraat en de ETW Polstraat
- Realiseer over de gehele lengte van de Langestraat aan de westzijde een voetpad dat over de uitritconstructie doorloopt naar de ETW Polstraat
- Verbeter het zicht in de Langestraat door aanpassing/verwijdering van de haag op perceel Langestraat 51a.

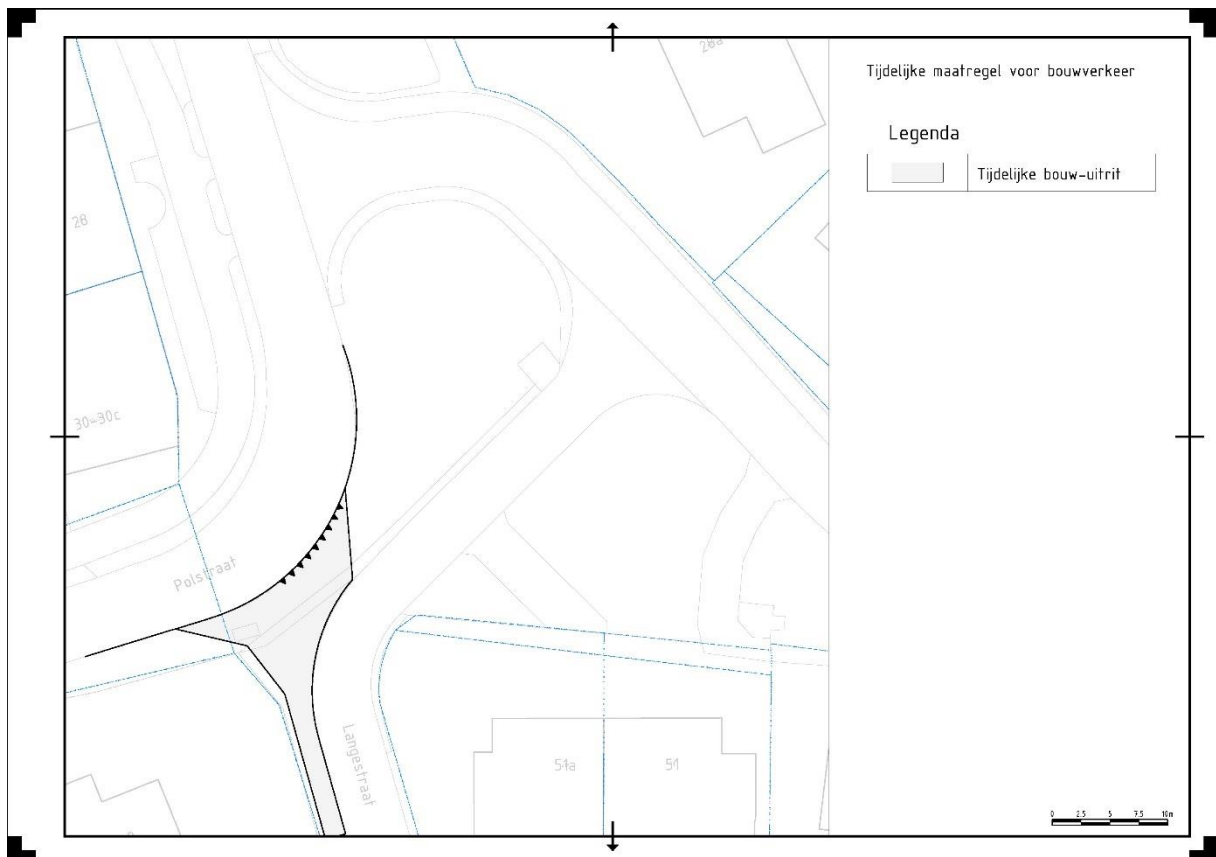
3 Toelichting advies tijdelijke situatie

Voor de tijdelijke situatie is gekeken naar hoe groot en zwaar bouwverkeer van en naar de ontwikkeling aan de Langestraat rijdt. Bij eerdere bouwwerkzaamheden bleek dit bouwverkeer te zorgen voor problemen op het gebied van verkeersveiligheid, doorstroming en afwikkeling.

3.1 Ontsluit bouwverkeer met een bouw-uitrit rechtstreeks op de Polstraat-Kortestraat

Een rechtstreekse aansluiting van GOW Polstraat naar de Langestraat maakt het mogelijk de gebiedsontwikkeling zo direct en veilig mogelijk te bereiken. De aansluiting zorgt ervoor dat het bouwverkeer minder conflictpunten heeft met het overige verkeer. Dit komt doordat het bouwverkeer geen lus hoeft te maken via de ETW Polstraat naar de Langestraat. Daarbij zorgt een rechtstreekse aansluiting voor één conflictpunt minder met fietsverkeer. De bestaande fietsoversteek van ETW Polstraat naar GOW Polstraat wordt in dit geval namelijk niet gekruist.

Bij een rechtstreekse aansluiting is de Langestraat met zowel een trekker-oplegger als een (semi)dieplader te bereiken. Laatstgenoemd voertuig is hier als maatgevend voertuig aangehouden. Zie bijlage 1 voor de rijcurve en de voertuig-specificaties. Onderstaande afbeelding geeft de tijdelijke bouw-uitrit weer, zie ook bijlage 2.

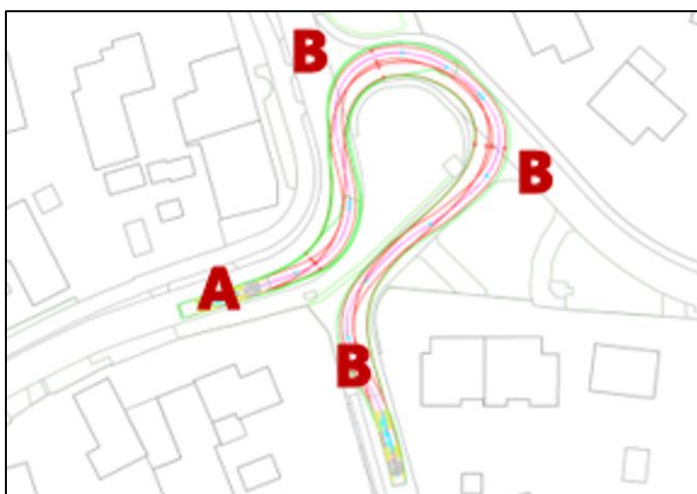


Afbeelding: schetsontwerp tijdelijke bouw-uitrit

3.2 Een verbod voor bouwverkeer via de bestaande infrastructuur

Voor de volledigheid is ook de ontsluiting voor het bouwverkeer via de ETW Polstraat en de bocht Langestraat inzichtelijk gemaakt. Praktijkervaring bij een eerdere bouwontwikkeling op de Langestraat liet zien dat vrachtverkeer hier veel moeite mee heeft. Dit blijkt ook uit de rijcurvetoets. Die laat zien dat een (semi)dieplader de bocht niet kan maken.

Een trekker oplegger kan de bocht wel maken. Belangrijk aandachtspunt is het zicht op het overige/ tegemoetkomende verkeer. Wanneer bouwverkeer via de huidige verkeersstructuur naar de Langestraat rijdt moeten bestuurders op een vroeg moment kunnen waarnemen of er geen verkeer komt uit andere richtingen voor het maken van de beweging. Onderstaande figuur laat zien wanneer de bestuurder (locatie A) moet waarnemen of verkeer uit andere richtingen komt (locaties B). Gelet op de benodigde tijd om vanaf de GOW Polstraat naar de ETW Polstraat en Langestraat te rijden, is het nagenoeg niet realistisch om eventueel tegemoetkomend verkeer tijdig waar te nemen.



Figuur 2: zichtpunten

3.3 De bouw-uitrit is alleen voor bouwverkeer

Om de verkeersveiligheid zoveel als mogelijk te garanderen is het wenselijk om tijdens de bouwwerkzaamheden het bouwverkeer zoveel als mogelijk te scheiden van het reguliere verkeer. De bouw-uitrit is daarom uitsluitend bedoeld voor het bouwverkeer. Het reguliere verkeer rijdt via de ETW Polstraat naar de Langestraat en vice versa.

Advies is om de bouw-uitrit fysiek af te sluiten op de momenten dat er geen bouwverkeer rijdt. Hiervoor is een verkeersbesluit vereist.

3.4 De bouw-uitrit is in klinkerverharding

Voor de bouw-uitrit van de GOW Polstraat naar Langestraat uit in klinkerverharding. Met klinkerverharding wordt het bouwverkeer enerzijds een veilige verbinding geboden naar de Langestraat. Anderzijds blijft bij een goed toegepaste klinkerverharding het beheer en onderhoud voldoende gewaarborgd.

Toepassing van half-verharding of bijv. stelcon-platen is gelet op het gebruik door zwaar bouwverkeer niet wenselijk. De breedte van de doorsteek is bepaald op basis van het maatgevende voertuig, een (semi)dieplader.

3.5 Kosten tijdelijke bouw-uitrit

De kosten voor de tijdelijke bouw-uitrit zijn geraamd op € 4.567,- (excl. BTW).

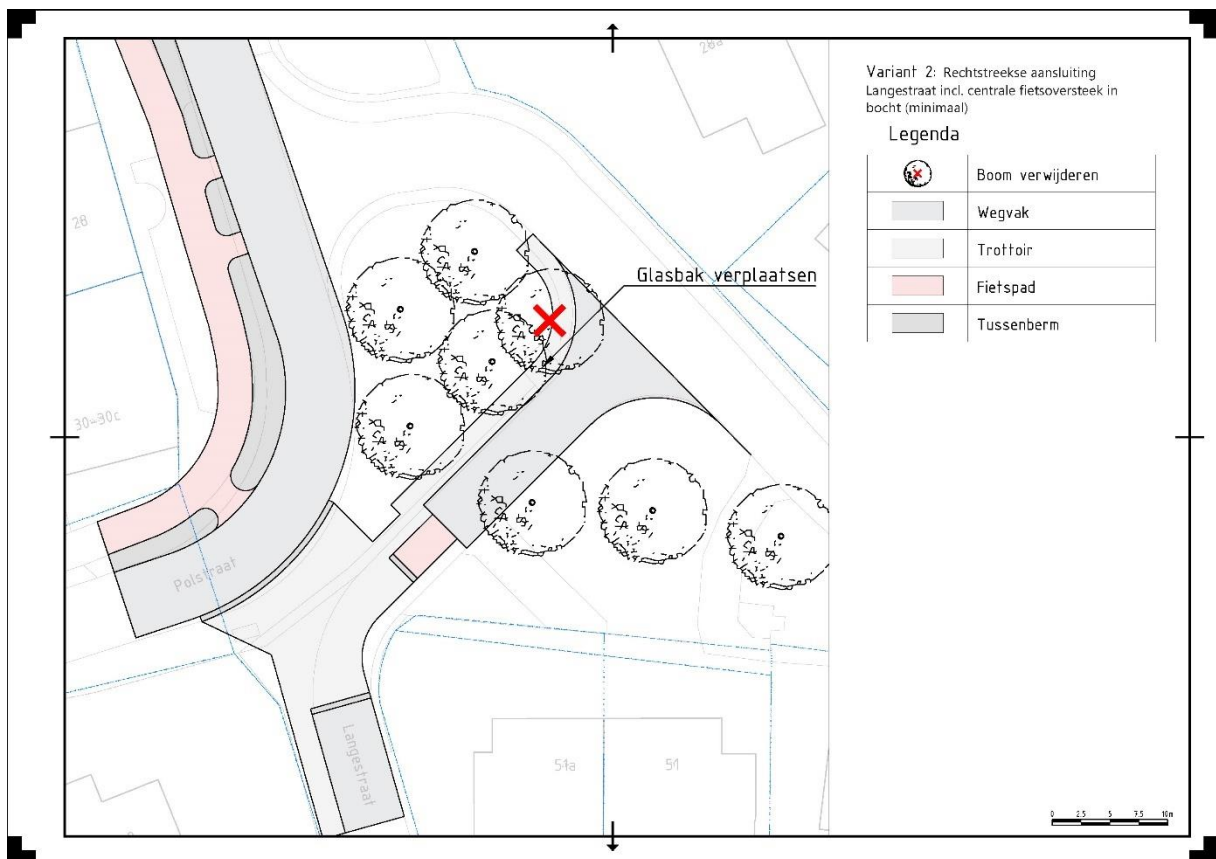
4 Toelichting advies definitieve situatie

Er zijn altijd veel varianten mogelijk. Waarbij per variant soms op kleine onderdelen weer varianten mogelijk zijn. Het verkeersonderzoek richt zich daarom op maximaal drie varianten, te weten:

- Variant 1: bochtverbreding Langestraat incl. centrale fietsoversteek in bocht
- Variant 2: rechtstreekse aansluiting Langestraat op Polstraat-Kortestraat incl. centrale fietsoversteek in bocht (minimaal)
- Variant 3: rechtstreekse aansluiting Langestraat op Polstraat-Kortestraat incl. centrale fietsoversteek in bocht en bochtverbreding Polstraat-Kortestraat optimaal)

De varianten zijn uitgewerkt in een schetsontwerp inclusief een globale raming. Een omschrijving per variant is terug te lezen in hoofdstuk 5. De afweging van de varianten staat in hoofdstuk 6.

Zoals te lezen valt in hoofdstuk 2 is het advies om variant 2 toe te passen. Deze variant ziet er als volgt uit:



Afbeelding: variant 2

Het advies voor variant 2 is tot stand gekomen op basis van de informatie uit deze hoofdstukken. Hieronder wordt per advies een toelichting gegeven.

4.1 Ontsluit de Langestraat rechtstreeks met uitritconstructie op de Polstraat-Kortestraat

Uit de afweging van de verschillende varianten komt naar voren dat de variant met rechtstreekse aansluiting de best toepasbare variant is. Deze variant draagt bij aan de verbetering van de verkeersveiligheid voor zowel fietsverkeer, voetgangers en gemotoriseerd verkeer.

Variante 1 faciliteert met een bredere bocht het verkeer meer om elkaar conflictvrij te passeren. Die variant draagt echter onvoldoende bij aan de verbetering van het zicht in de bocht waardoor dit knelpunt blijft bestaan.

Variante 2 biedt een goede en verkeersveilige oplossing. Een eventuele toename van doorgaand verkeer op de Langestraat door de rechtstreekse aansluiting ligt niet in de lijn der verwachting. Ten opzichte van de bestaande structuur is er zeer beperkte sprake van winst in afstand. De nieuwe uitritconstructie heeft daarnaast een snelheid remmend en daarmee ontmoedigend karakter voor eventueel doorgaand verkeer.

Variante 3 biedt net als variante 2 een goede oplossing voor de gesignaleerde knelpunten. De relatief ingrijpende reconstructie van de gehele situatie is echter vanuit verkeerstechnisch – en veiligheidsoogpunt niet noodzakelijk. Er is allereerst sprake van een beperkte hoeveelheid fietsverkeer. Deze intensiteit vereist niet per definitie een volwaardige opstelruimte. De geboden opstelruimte uit variante 2 volstaat daarin voldoende. Verder laat een ongevalanalyse van deze locatie geen bijzonderheden zien. Tot slot is op te merken dat variante 3 mogelijk sprake is van een reconstructie in de zin van de wet geluidhinder. Om vast te stellen of hier daadwerkelijk sprake van is, is aanvullend onderzoek nodig.

De kosten hebben in de basis geen onderdeel uitgemaakt van de afweging. Wel is te stellen dat er bij variante 3 sprake is van een fors hogere investering. Variante 1 en 2 zijn qua kosten slechts beperkt onderscheidend.

4.2 Een nieuwe fietsoversteek centraal in de bocht Polstraat-Kortestraat

Een fietsoversteek van de Langestraat naar het twee richtingen fietspad aan de GOW Polstraat zorgt ervoor dat fietsers meer zicht hebben op het verkeer vanuit beide rijrichtingen. Met name het zicht op het verkeer vanuit de Polstraat verbetert hierdoor.

Bij variante 2 is geen volwaardige opstelruimte beschikbaar voor fietsverkeer dat vanaf de noordzijde oversteekt richting de Langestraat. Door de relatief beperkte intensiteit fietsverkeer wordt dit vanuit verkeersveiligheid ook niet noodzakelijk geacht.

4.3 Een fietsdoorsteek van de Langestraat naar de ETW Polstraat

Voor fietsverkeer blijft daarmee de rechtstreekse verbindingen tussen de Langestraat en de ETW Polstraat in stand. Door het creëren van een rechtstreekse aansluiting kan de bocht naar de ETW Polstraat komen te vervallen. De aansluiting richting de ETW Polstraat is in deze variant daarom vorm gegeven als fietsdoorsteek.

4.4 Een voetpad langs de hele Langestraat

Voetgangers krijgen met dit nieuwe voetpad een eigen en vooral veilige voorziening. Het voetpad komt in de Langestraat aan de westzijde te liggen en loopt over de uitritconstructie door richting de aansluiting op de ETW Polstraat. Het nieuwe gedeelte sluit aan op de bestaande voorziening die al aanwezig is in de Langestraat.

4.5 Verbetering zicht Langestraat door aanpassing/verwijdering haag

In de huidige situatie is sprake van slecht zicht. Dit wordt veroorzaakt door de aanwezigheid van een hoge haag op perceel Langestraat 51a. Aanpassing of zelfs het geheel verwijderen van de haag draagt in zowel de tijdelijke als definitieve situatie bij aan een verbeterd zicht en daarmee verkeersveiligheid.

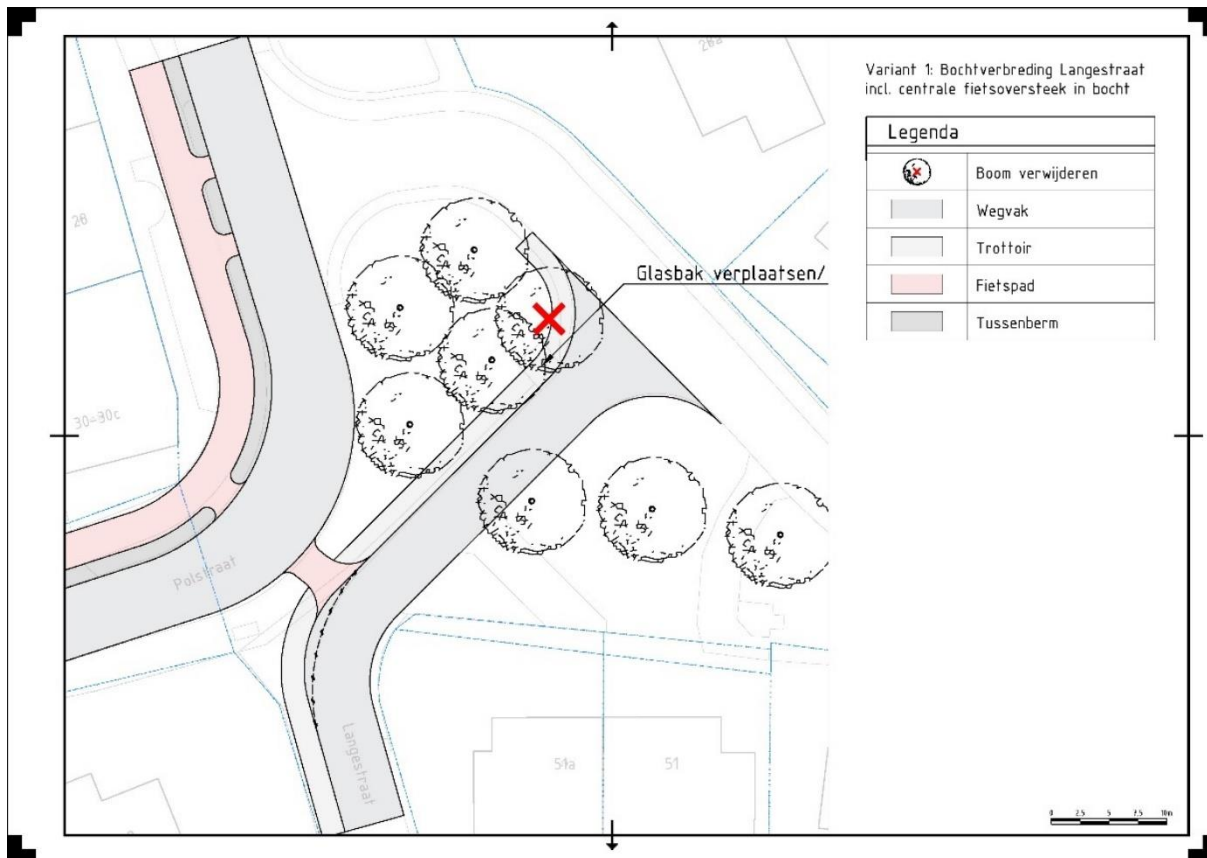
Advies is daarom om het gesprek aan te gaan met de bewoners van Langestraat 51a. In het gesprek is aan te sturen op een gezamenlijke verantwoordelijkheid voor het creëren van een verkeersveilige situatie.

5 Beschrijving varianten definitieve situatie

Voor de definitieve situatie is in dit onderzoek ingezet op drie varianten. Hieronder is per variant een omschrijving te lezen. Bij de omschrijving is tevens een ontwerptoelichting op de gemaakte keuzes opgenomen.

5.1 Variant 1 Bochtverbreding Langestraat

Deze variant voorziet in een verbreding van de bocht in de Langestraat en het realiseren een voetpad aan de noordzijde van de rijbaan. Tevens realiseren we in deze variant een fietsoversteek in de bocht. Zie bijlage 3.



Afbeelding: Variant 1

Ontwerptoelichting

Bochtverbreding Langestraat

Dit zorgt ervoor dat de rijbaan voldoende breed is voor een auto in combinatie met een bestelbus of een enkele trekker-oplegger. De bochtverbreding gaat in combinatie met het verbreden van het profiel aan de noordkant van woning 51a. Dit zorgt voor een grotere passeerruimte waardoor verkeersdeelnemers elkaar op een veiligere manier kunnen passeren.

Voetpad over de gehele lengte van de Langestraat

Aan de westzijde van de Langestraat ligt in de huidige situatie een flexibele strook. De flexibele strook functioneert als voetpaden parkeerstrook. In het ontwerp is de strook doorgetrokken tot aan de ETW Polstraat. Het doortrekken biedt voetgangers een rechtstreekse verbinding met de Polstraat ETW. Ter hoogte van de aansluiting kunnen voetgangers veilig de straat oversteken.

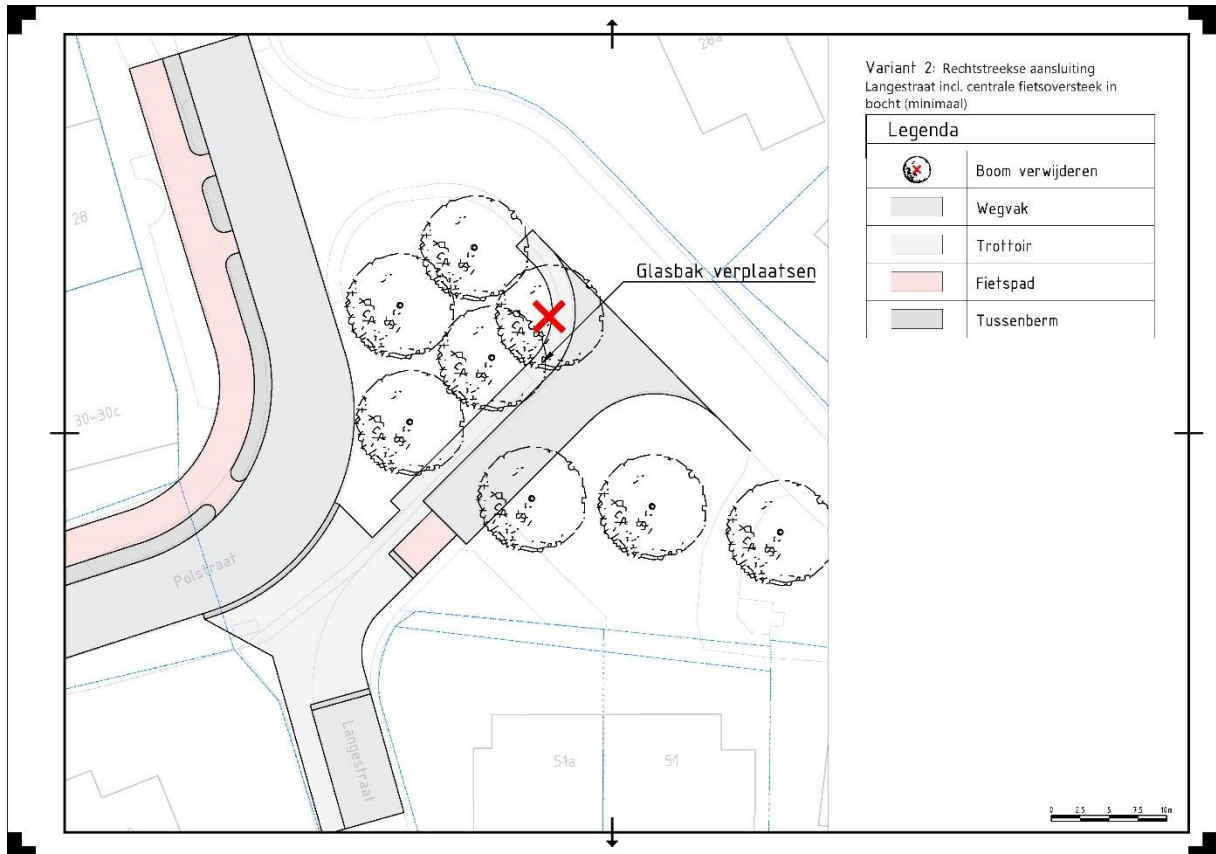
Fietsoversteek

Een fietsoversteek van de Langestraat naar het twee richtingen fietspad aan de GOW Polstraat zorgt ervoor dat fietsers uit de Langestraat volledig vrij zicht hebben op het verkeer vanuit beide rijrichtingen. Met name het zicht

op het verkeer vanuit de Polstraat verbetert hierdoor. Fietsverkeer dat vanaf de GOW Polstraat oversteekt richting de Langestraat heeft ook een beter zicht op het verkeer uit de Polstraat. Wel moet fietsverkeer over de schouder kijken om verkeer uit de Kortestraat waar te nemen.

5.2 Variant 2 Rechtstreekse aansluiting Langestraat op Polstraat-Kortestraat

Deze variant voorziet in een rechtstreekse aansluiting van de Langestraat op de Polstraat-Kortestraat. Net als bij variant 1 ook hier een centrale fietsoversteek in de bocht. Tussen de Langestraat en de ETW Polstraat komt een fietsdoorsteek te liggen. Fietsverkeer behoudt op die manier de directe relatie. Voor voetgangers is een voetpad aan de westzijde van de Langestraat aangelegd.



Afbeelding: Variant 2

Ontwerptoelichting

Uitritconstructie Langestraat

In dit ontwerp sluit de Langestraat direct aan op de GOW Polstraat. Om een duidelijke voorrangssituatie te creëren is de aansluiting uitgevoerd met een uitritconstructie. Dit versterkt de overgang in het snelheidsregime van 50km/uur naar 30 km/uur.

Fietsoversteek

Idem variant 1.

Fietsdoorsteek richting ETW Polstraat

Voor fietsverkeer blijft daarmee de rechtstreekse verbindingen tussen de Langestraat en de ETW Polstraat in stand. Door het creëren van een rechtstreekse aansluiting kan de bocht naar de ETW Polstraat komen te vervallen. De aansluiting richting de ETW Polstraat is in deze variant daarom vorm gegeven als fietsdoorsteek. In de nadere uitwerking van het schetsontwerp moet aandacht zijn voor het voorkomen van oneigenlijk gebruik van de fietsdoorsteek door gemotoriseerd verkeer.

Voetpad doorzetten

Idem variant 1, met toevoeging dat het voetpad over van de uitrustconstructie loopt.

5.3 Variant 3: Rechtstreekse aansluiting Langestraat op Polstraat-Kortestraat (optimaal)

Idem variant 2, echter geoptimaliseerd door fietsverkeer een volwaardige opstelruimte te bieden aan de noordzijde van de Polstraat. Deze volwaardige opstelruimte is mogelijk door een bochtverbreding toe te passen.



Afbeelding: Variant 3

Ontwerptoelichting

Uitrustconstructie Langestraat

Idem variant 2.

Verplaatsing aansluiting ETW Polstraat incl. uitrustconstructie

In variant 3 is de aansluiting van de ETW Polstraat verplaatst naar het zuiden. Tevens is de aansluiting vormgegeven als uitrustconstructie.

Het verleggen deze aansluiting zorgt voor een verbeterd zicht op het verkeer op de GOW Polstraat. Dit geldt voor het opkomend verkeer uit de GOW Polstraat maar ook voor verkeer opgesteld op de uitrustconstructie ETW Polstraat. Bestuurders nemen op deze manier in een oogopslag de gehele verkeerssituatie waar.

Fietsoversteek

Deze variant geeft meer ruimte aan de fietser door toepassing van een bochtverbreding op de GOW Polstraat en Kortestraat. Door de GOW Polstraat op te schuiven naar het oosten krijgt de fietser ca. 2 meter opstelruimte bij de fietsoversteek aan het twee richtingenfietspad. Dit zorgt ervoor dat doorgaand fietsverkeer niet wordt gehinderd door verkeer dat opgesteld staat om over te steken. Bijkomend voordeel is dat verkeer uit de Kortestraat goed waarneembaar is zonder dat fietsverkeer over de schouder hoeft te kijken.

Fietsdoorsteek richting ETW Polstraat

Voor fietsverkeer blijft daarmee de rechtstreekse verbindingen tussen de Langestraat en de ETW Polstraat in stand. Door het creëren van een rechtstreekse aansluiting kan de bocht naar de ETW Polstraat komen te vervallen. De aansluiting richting de ETW Polstraat is in deze variant daarom vorm gegeven als fietsdoorsteek.

Voetpad doorzetten

Idem variant 1, met toevoeging dat het voetpad over van de uitritconstructie loopt.

Aanpassen in-uitrit woning 51a

Doordat de verbinding van de Langestraat naar de Polstraat in deze variant uitsluitend bedoeld is voor langzaam verkeer, is verplaatsing van de uitrit van deze woning noodzakelijk. De nieuwe aansluiting is haaks voorzien op de Polstraat.

Meer groen minder verharding

Door het verplaatsen van de inrit ETW Polstraat en de directe aansluiting van de Langestraat ontstaat er meer ruimte voor groen.

6 Afweging varianten definitieve situatie inclusief raming

De ontwerpen zijn beoordeeld op vijf onderdelen:

- Ruimtelijke inpasbaarheid
- Verkeersveiligheid algemeen
- Verkeersveiligheid fiets
- Afwikkeling/doorstroming
- Bomen/groen

In dit hoofdstuk zijn de varianten ook van een raming voorzien. De kosten hebben in de basis geen onderdeel uitgemaakt van de inhoudelijke afweging.

6.1 Raming en afweging variant 1

Kostenraming

De kosten voor variant 1 zijn geraamd op: € 67.550,-

Afweging

In de afwegingstabel zijn de onderdelen gecategoriseerd met goed, matig en slecht. Respectievelijk zijn dit groen, oranje, rood.

Ruimtelijke inpasbaarheid	Verkeersveiligheid algemeen	Verkeersveiligheid fiets	Afwikkeling/doorstroming	Bomen/ groen
Geen grondaankoop nodig	Extra fietsoversteek voor een directe verbinding met Langestraat	Extra fietsoversteek met beter zicht naar GOW Polstraat en Kortestraat	Met behoud van de lus naar de Langestraat minder kans op doorgaand verkeer richting Maasdijk	Kap van 1 boom **
Alle type voertuigen tot en met een trekker-oplegger kunnen de bocht nemen	Voetgangers hebben eigen verkeersruimte in de Langestraat met aanleg van het voetpad	Extra opstelruimte fietsers in Langestraat		
Groot verkeer van GOW Polstraat naar Langestraat moet in de bocht van GOW Polstraat zien of er geen verkeer uit de Kortestraat, ETW Polstraat en Langestraat komt.	Verkeer kan gebruik maken van het voetpad in de bocht van de Langestraat	Zicht in bocht Langestraat blijft slecht *		
	Zicht in bocht Langestraat blijft slecht *			

*: Het zicht is te verbeteren door de haag op perceel Langestraat 51a te verwijderen dan wel aan te passen/verlagen.

** : Uit een ontvangen uitsnede van het bomenbeheeroverzicht van de gemeente blijkt dat alle essen op het middengebied de ziekte essentaksterfte hebben. Hierdoor hebben zij een verwachte levensduur van 1-5 jaar.

6.2 Raming en afweging variant 2

Kostenraming

De kosten voor variant 2 zijn geraamd op: € 80.250,-

Afweging

In de afwegingstabel zijn de onderdelen gecategoriseerd met goed, matig en slecht. Respectievelijk zijn dit groen, oranje, rood.

Ruimtelijke inpasbaarheid	Verkeersveiligheid algemeen	Verkeersveiligheid fiets	Afwikking/ doorstroming	Bomen/ groen
Geen grondaankoop nodig	Extra fietsoversteek voor een directe verbinding met Langestraat	Extra fietsoversteek met beter zicht naar GOW Polstraat en Kortestraat	Met een extra aansluiting op GOW Polstraat kan meer verkeer afgewikkeld worden	Kap van 1 boom **
Alle type voertuigen tot en met een trekker-oplegger kunnen de bocht nemen	Slecht zicht in bocht Langestraat opgelost voor autoverkeer	Zicht in bocht Langestraat blijft voor fietsverkeer slecht *	Directe aansluiting Langestraat zorgt voor een extra aansluiting en mogelijk conflictpunt	
	Voetgangers hebben eigen verkeersruimte in de Langestraat met aanleg van het voetpad	Fietsoversteek kent een beperkte opstelruimte	Verhoogde kans op doorgaand verkeer vanaf Polstraat richting Maasdijk	
	Verkeer uit Langestraat heeft beter zicht op verkeer in Kortestraat en GOW Polstraat	Mogelijke hinder door opgesteld fietsverkeer bij nieuwe fietsoversteek		
	Voetgangers hebben voorrang tov het overige verkeer door de uitritconstructie			

*: Het zicht is te verbeteren door de haag op perceel Langestraat 51a te verwijderen dan wel aan te passen/verlagen.

** : Uit een ontvangen uitsnede van het bomenbeheeroverzicht van de gemeente blijkt dat alle essen op het middengebied de ziekte essentaksterfte hebben. Hierdoor hebben zij een verwachte levensduur van 1-5 jaar.

6.3 Afweging en raming variant 3

Kostenraming

De kosten voor variant 2 zijn geraamd op: € 186.700,-

Afweging

In de afwegingstabel zijn de onderdelen gecategoriseerd met goed, matig en slecht. Respectievelijk zijn dit groen, oranje, rood.

Ruimtelijke inpasbaarheid	Verkeersveiligheid algemeen	Verkeersveiligheid fiets	Afwikking/ doorstroming	Bomen/ groen
Geen grondaankoop nodig	Extra fietsoversteek voor en directe verbinding met Langestraat	Extra fietsoversteek met beter zicht naar GOW Polstraat en Kortestraat	Met een extra aansluiting op GOW Polstraat kan meer verkeer afgewikkeld worden	Meer ruimte voor groen
Alle type voertuigen tot en met een trekker-oplegger kunnen de bocht nemen naar de Langestraat	Slecht zicht in bocht Langestraat opgelost voor autoverkeer	Opstelruimte voor fietser bij fietsoversteek ten noorden van GOW Polstraat	Directe aansluiting Langestraat zorgt voor een extra conflictpunt	Kap vier bomen **
As verschuiving nodig op de GOW Polstraat - Korte-straat (mogelijke reconstructie in zin wet geluidhinder)	Door verleggen aansluiting ETW Polstraat meer overzicht op het totale kruispunt	Zicht in bocht Langestraat blijft voor fietsverkeer slecht *	Verhoogde kans op doorgaand verkeer vanaf Polstraat richting Maasdijk.	
	Verkeer uit Langestraat heeft beter zicht op verkeer in Kortestraat en GOW Polstraat			
	Verkeer uit ETW Polstraat heeft beter zicht op verkeer uit GOW Polstraat			

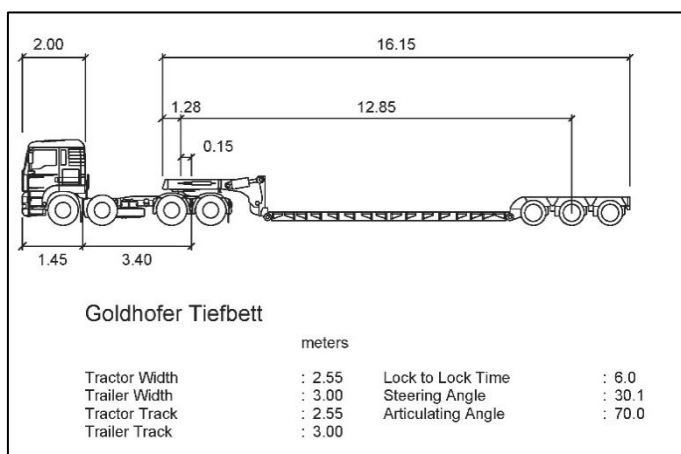
*: Het zicht is te verbeteren door de haag op perceel Langestraat 51a te verwijderen dan wel aan te passen/verlagen.

** : Uit een ontvangen uitsnede van het bomenbeheeroverzicht van de gemeente blijkt dat alle essen op het middengebied de ziekte essentaksterfte hebben. Hierdoor hebben zij een verwachte levensduur van 1-5 jaar.

Bijlage 1: rijcurve en gegevens maatgevend voertuig

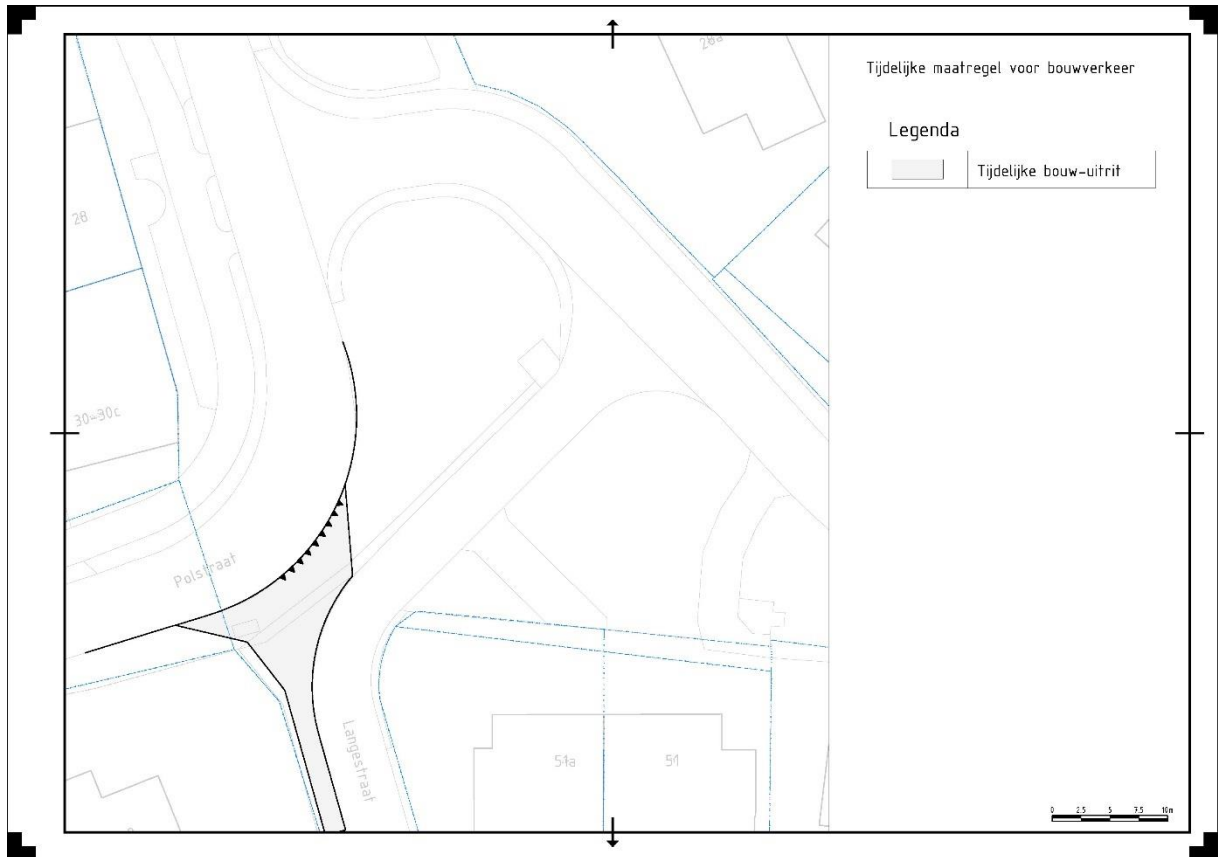


Figuur 2: rijcurve (semi)dieplader

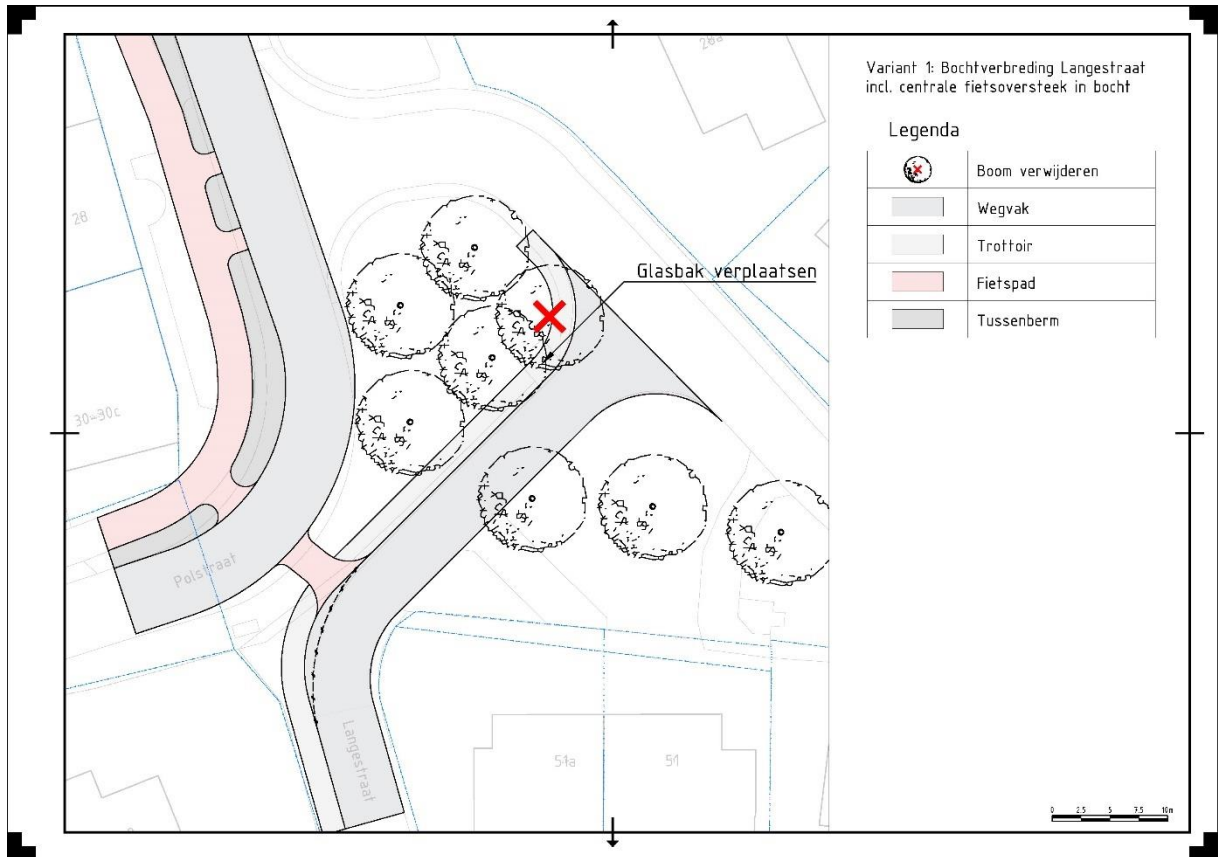


Figuur : afmetingen (semi)dieplader

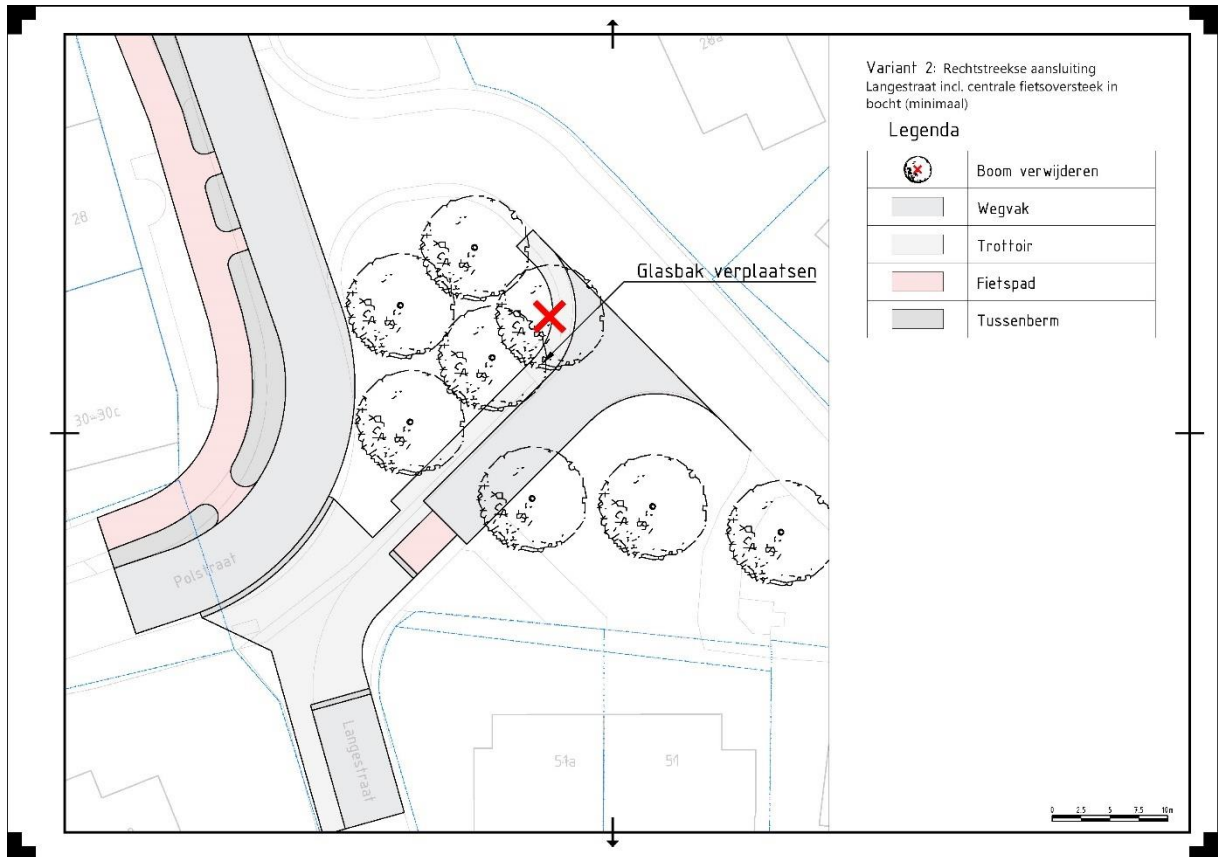
Bijlage 2: Schetsontwerp tijdelijke maatregel bouw-uitrit



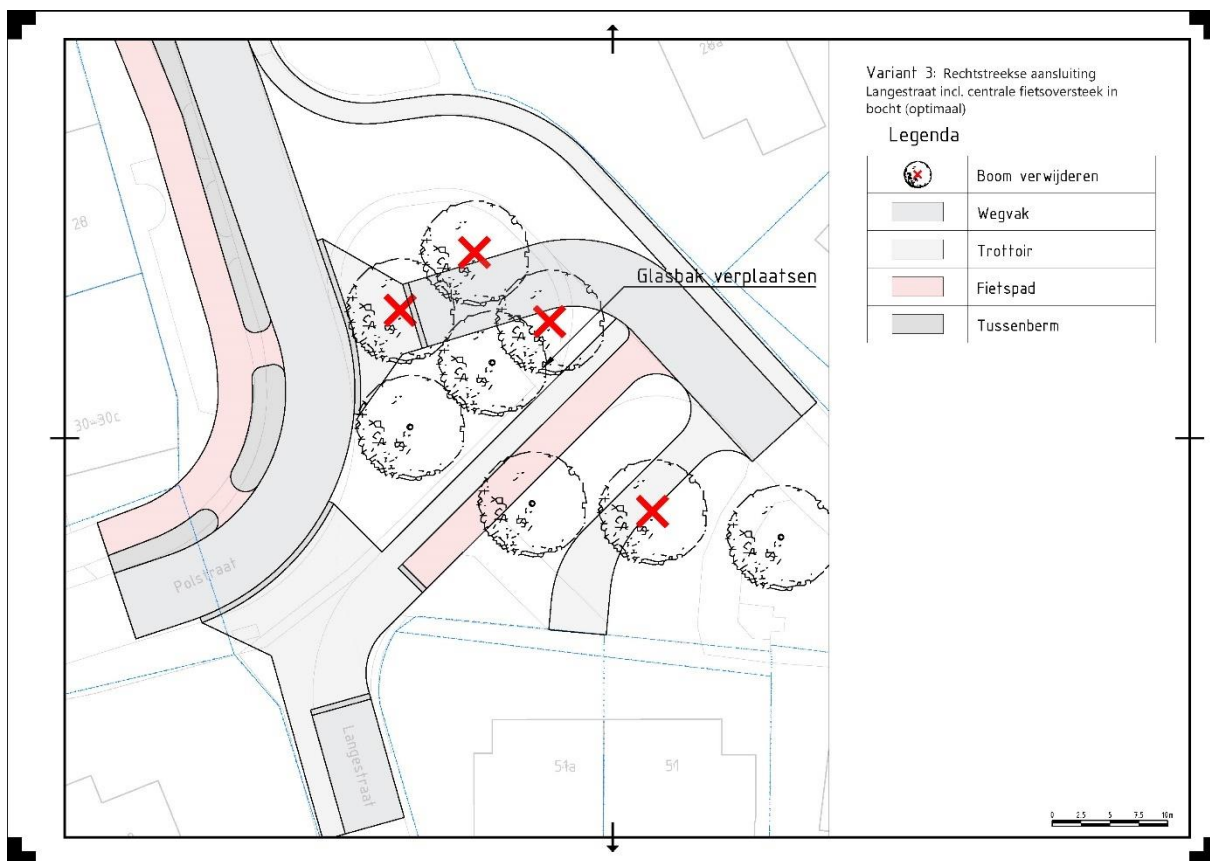
Bijlage 3 Schetsontwerp variant 1



Bijlage 4 Schetsontwerp variant 2



Bijlage 5 Schetsontwerp variant 3



Bijlage 6 Uitsnede bomenbeheer overzicht

