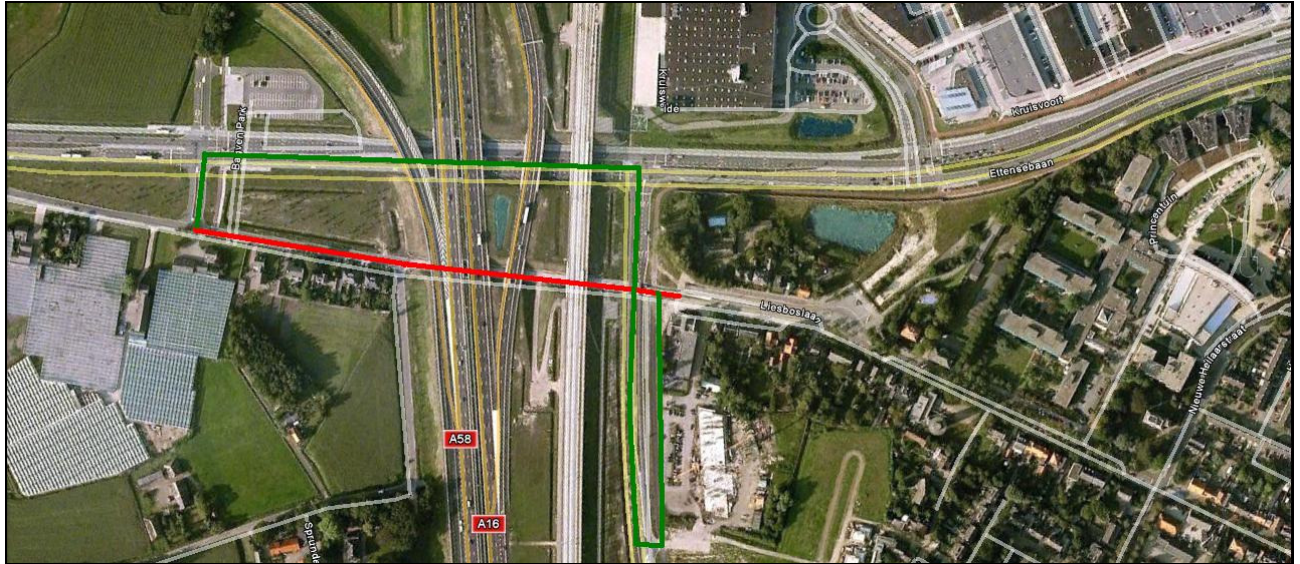


Project. 094-09B Liesboslaan, Breda



Situatie

Probleemstelling.

De gemeente Breda heeft VVN Afd. Breda gevraagd om een advies over de verkeerssituatie Liesboslaan - Princenhagelaan te Breda. In het verleden hebben zich hier een aantal letselongevallen voorgedaan waardoor de gemeente genoodzaakt was dit kruispunt te sluiten in afwachting van nadere maatregelen. Deze zijn nu op de tekentafel gemaakt. De gemeente Breda had graag een deskundig advies van VVN in deze.

- De achterliggende gedachte van de aanvullende maatregelen is om het kruispunt beter zichtbaar te maken (met de hagen). De zogenaamde polderblindheid te verkomen.
- De naderingssnelheid op de Liesboslaan beperken d.m.v. aanleg verkeersdrempels.
- Voorrangssituatie benadrukken met bebording.
- Op de Liesboslaan komen nog 2 drempels om de totale snelheid hier te verlagen.

Locatieonderzoek en overige verkeersgegevens.

De Princenhagelaan in Breda is een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom van de gemeente Breda. De Princenhagelaan is een voorrangsweg met een toegestane rijnsnelheid van maximaal 70 km/uur. De Princenhagelaan bestaat uit twee éénstrooks rijbanen gescheiden door een middenberm van ca. 4,50 m1 breed. Tractoren en (brom)fietsverkeer zijn niet toegestaan op de hoofdrijbaan. Aan de oostzijde van de Princenhagelaan is een parallelweg aanwezig die ten noorden van de Liesboslaan overgaat in een eenzijdig tweerichtingen fietspad. In de berm van de Princenhagelaan is een doorgaande laanbeplanting van bomen aanwezig.

De Liesboslaan kruist de Princenhagelaan momenteel als een fietsoversteekplaats. Door middel van betonblokken wordt de doorgang voor het autoverkeer fysiek onmogelijk gemaakt. In het verleden was het tot eind oktober 2008 een volledige kruising voor alleen 'rechtdoorgaand' verkeer. Afslaan op deze kruising was middels bebording verboden. De Liesboslaan (oostzijde) zelf is een 30 km zone. Dit wordt door middel van een wegbelijning in combinatie met een verhoogde oversteekplaats (VOP) aangegeven. De inrichting van de Liesboslaan vanaf de huidige oversteekplaats over een lengte van ca. 160 m1 met parallelwegen is niet geheel in de geest van de inrichtingseisen voor een 30 km weg uitgevoerd.

De beschikbare verkeersgegevens over deze locatie zijn zeer summier. In de periode 1-1-2006 t/m heden hebben 29 ongevallen gevonden. Hiervan zijn er 8 met letsel. Bij 26 ongevallen was de oorzaak geen voorrang verlenen. Opvallend is dat het laatst bekende ongeval op 29-9-2008 heeft plaatsgevonden, zodat er in 2009 nog geen aanrijdingen zijn geregistreerd. Dit betekent dat in een periode van ca. 20 maanden deze ongevallen hebben plaatsgevonden. Sinds de afsluiting van de 'oversteekmogelijkheid' voor auto's hebben hier nagenoeg geen ongevallen meer plaatsgevonden.

In de periode maart – augustus 2008 heeft op de Liesboslaan (oostelijke kant) een smiley gestaan. De V85 is 45 km/uur en de Vgem is 39,2 km/uur. Verder heeft in juni 2007 een telkast gestaan op de Liesboslaan (westzijde) tussen de Princenhagelaan en Sprundelsebaan. De V85 is hier 56 km/uur. Het werkdaggemiddelde was 1925 mvt's.

Op de Princenhagelaan tussen Rithsestraat en Zuidelijke Rondweg was in april/mei 2008 weekdaggemiddelde 12.392 mvt's. Volgens de verkeersprognoses voor dit wegvak moet gerekend worden op ruim 14.000 mvt's in 2020. Het werkdaggemiddelde zal ongetwijfeld nog hoger zijn.



Situatie oversteekplaats.



Situatie Liesboslaan



Conclusies en aanbevelingen.

Na afsluiting van de kruising van de Princenhagelaan voor het autoverkeer is het ongevallenbeeld hier aanzienlijk verbeterd en is er geen enkel ongeval meer geregistreerd. Louter uit oogpunt van de 'objectieve' verkeersveiligheid is het weer openstellen voor alle verkeer dan ook sterk af te raden. De vormgeving van de kruising is vanwege de te smalle middenberm (4,50 m) zodanig, dat het autoverkeer in één keer moet oversteken. De oversteeklengte is daardoor ca. 14 m en het oversteken is bij de verwachte verkeersintensiteiten (ca. 14.500 mvt's) niet goed mogelijk. Zeker in de spitsuren is dit zonder verhoogde risico's op ongevallen niet mogelijk. Daarbij komt nog dat de toegestane rijnsnelheid op de Princenhagelaan 70 km/uur is. Bovendien wordt het autoverkeer op de Princenhagelaan in de noordelijke richting afgeleid door de verkeersregelininstallatie op het kruispunt Ettensebaan - Princenhagelaan. De invloed van de HSL zal naar mijn verwachting minder spelen, gelet op de hoge snelheid van deze trein. Binnen enkele seconden is deze trein weer uit het zicht voor het verkeer op en nabij deze kruisingen.

Onder druk van de bewoners van het buitengebied heeft een wethouder in het verleden de toezegging moeten doen, dat een goede verbinding mogelijk blijft tussen het buitengebied en Princenhagen. In het tracébesluit van de HSL - A16 zijn deze afspraken met de dorpsraden vastgelegd.

Voor het woord 'goede' verbinding zijn meerdere kwalificaties en interpretaties mogelijk. Maar dat mag zeker niet ten koste gaan van het creëren van een zeer onveilige verkeerssituatie. En dat is hier wel het geval. Er zijn voor deze oversteek door het autoverkeer voldoende aanvaardbare alternatieven beschikbaar. Princenhage is vanuit westelijke richting op meerdere wijze te bereiken, via de kruising nabij het hotel Princenhage, de Mastbosweg en de Heilaarstraat. De omrijfactor valt mee en is bij een afstand van bv. 2,5 km maximaal 20%. Voor het fietsverkeer verandert er niets.

Indien de gemeente Breda onverhoopt toch (moet?) besluiten tot openstelling mag dit alleen door het plaatsen van een verkeersregelininstallatie (VRI), met een 'zachte' koppeling met het kruispunt Ettensebaan – Princenhagelaan. Dus buiten de spits als solitaire VRI alleen op aanvaag van verkeer op de Liesboslaan en tijdens de spits binnen de verkeerslichtenregeling op het kruispunt met de Ettensebaan. Het is in dit geval ook zinvol dat op basis van intensiteitcriteria (methode Slop) de noodzaak voor het plaatsen van verkeerslichten te toetsen. Bij de methode Slop is het criterium te lange wachttijden op de zijwegen voor het autoverkeer. Deze berekening zou ook wel eens de noodzaak kunnen aantonen vanuit het intensiteitcriteria

De gemeente Breda heeft een ontwerp gemaakt voor aanpassing van de kruising bij een openstelling voor alle verkeer. Bij het toepassen van een verkeersregelininstallatie zijn naar mijn opvatting geen aanvullende dan de gebruikelijke maatregelen voor geregelde kruispunten noodzakelijk.

Indien besloten wordt de kruising alleen als oversteekplaats voor het fietsverkeer te handhaven is het zinvol enige aanpassingen door te voeren:

- De voorziene verkeersdrempels op de Liesboslaan kunnen achterwege blijven.
- Dit geldt ook voor de kruisingsvlak markeringen op de rijbaan de Princenhagelaan.
- Wel is het zinvol in de aanrijrichting op de rijbaan de zg. bliksemschichten aan te brengen om de zichtbaarheid van de oversteekplaats te verbeteren.
- Ook is gewenst om de verkeersborden (J23) op de Princenhagelaan te plaatsen, evt. in combinatie met voorwaarschuwingsborden.
- Het aanbrengen van groenblijvende blokhagen (bv. hulst) op de middenberm is zeker een verbetering. Niet alleen voor de zichtbaarheid van de oversteekplaats, maar vooral voor de verbetering van de subjectieve verkeersveiligheid voor de wachtende fietsers op de middenberm.
- De aan te brengen blokhagen in de zijbermen, zouden niet voor de oversteek, maar na de oversteekplaats moeten worden aangebracht en meer body moeten krijgen.
- Ook de laatste boom aan weerszijde van de Princenhagelaan voor de oversteekplaats zou kunnen worden verwijderd en verplant vlak na de oversteekplaats.
- Tot slot is het zeer zinvol de toegestane rij snelheid van 70 km/uur op de Princenhagelaan ter hoogte van de fietsoversteekplaats terug te brengen tot 50 km/uur.

Verkeerssituatie Liesboslaan te Princenhage. Het plan voor het aanpassen de kruising Liesboslaan – Princenhagelaan gaat uit de aanleg van twee verkeersdrempels. Uit de ontvangen correspondentie en enquête van de Dorpsraad blijkt dat men twijfels heeft bij de genomen 30 km maatregelen op de Liesboslaan en men van oordeel is dat er te hard wordt gereden. Ook in de huidige situatie. Deze twee verkeersdrempels kan men daarom beter (in overleg met de dorpsraad) aanbrengen in de bebouwde omgeving van de Liesboslaan.

Ruud Hora,
Verkeerskundig consulent VVN
Januari 2010.

Aanvullende rapportage Project. 094-09B Liesboslaan, Breda

In mijn rapportage heb ik aangegeven het kruispunt niet voor alle verkeer meer open te stellen en als men niet onder de afspraak kan uitkomen dan een VRI plaatsen. Mijn advies om een verkeerregelinstantie te plaatsen met een 'zachte' koppeling was mede gebaseerd op de verkeersintensiteiten op de Liesboslaan van ca. 2000 mvt's/etmaal in beide richtingen . Bij een cyclustijd van 120 sec. op het kruispunt Ettensebaan – Princenhagelaan betekent dit een maximale groentijd voor de Liesboslaan van 10 à 12 sec.

Reactie gemeente Breda op dit advies van VVN m.b.t. de verkeerslichten is:

'De gemeente Breda heeft gerekend aan een VRI en het is niet mogelijk een VRI te plaatsen. Het is onmogelijk om een VRI op dit kruispunt te plaatsen. Het VRI kruispunt met de Ettensebaan ligt erg dichtbij de Liesboslaan (75m). Bij plaatsing van een nieuwe VRI zal de opstelstrook vanaf het noorden te kort uitgevoerd kunnen worden. Het verkeer komende vanaf het noorden zal het kruispunt met de Ettensebaan blokkeren wanneer ze voor een VRI op de Liesboslaan moeten wachten. Dit is deels op te lossen door de VRI's aan elkaar te koppelen (ze kunnen dan met elkaar "praten"). Het blijkt echter dat de cyclustijd van het kruispunt Ettensebaan dan te hoog wordt (De cyclustijd is de tijd die nodig is om alle richtingen op het kruispunt voldoende 'groen licht' te geven. Deze tijd mag niet te hoog worden omdat dan lange wachtrijen en wachttijden gaan ontstaan). Dit betekent weer dat mensen sluiproutes zullen gaan kiezen (over de Liesboslaan). Dit veroorzaakt weer meer verkeersdruk op wegen waar we het niet willen. Daarnaast is een grote reconstructie van het kruispunt nodig omdat de opstelstroken op de Princenhagelaan voor het verkeer vanaf het zuiden moeten worden verlengd tot voorbij de Liesboslaan'.

Het reconstructieplan van de gemeente Breda bestaat momenteel uit:

- Aanvullende maatregelen om het kruispunt beter zichtbaar te maken (met de hagen). De zogenaamde polderblindheid te voorkomen.
- De naderingssnelheid op de Liesboslaan beperken d.m.v. aanleg verkeersdrempels.
- Voorrangssituatie benadrukken met bebording.
- Op de Liesboslaan 2 drempels aanbrengen om de totale snelheid hier te verlagen.

Van een "third best" wil ik niet spreken, maar als de dorpsraden vasthouden aan de gemaakte afspraken dan is een beperkte reconstructie van de kruising noodzakelijk. De zichtbaarheid van de kruising voor het verkeer op de Princenhagelaan is buitengewoon slecht. Ook het verwachtingspatroon van het autoverkeer is niet aanwezig voor een onlogisch gelegen voorrangskruising op dit soort wegen. Bovendien wordt het verkeer in noordelijke richting afgeleid door de verkeerregelinstantie op de Ettensebaan en de schreeuwende reclame van IKEA. De te treffen verkeersmaatregelen zullen zich daarom eerder moeten richten op de Princenhagelaan dan op de Liesboslaan.

Uitgangspunt van de reconstructie moet zijn dat het autoverkeer in twee keer de Princenhagelaan kan oversteken. De oversteek voor vrachtverkeer moet worden verboden. Het komt er op neer dat de middenberm wordt verbreed naar ca. 6,50 m1 door de beide rijbanen te versmallen naar een breedte van 3,60 m1. De kruising zelf moet worden uitgevoerd als een 'stopkruising'. Een en ander is op bijgaande schets aangegeven.

Samengevat zou de reconstructie naar mijn mening moeten inhouden:

- het verbreden van de middenberm tot minimaal 6,50;
- het versmallen van de beide rijbanen m.b.v. trottoirbanden (type RWS band 11,5/22,5x13x100) tot 3,60 m1. Deze banden kunnen worden verlijmd en evt. om en om zwart/wit worden geschilderd);

- het maken van een 'stop' kruising door het plaatsen van bord B7 op de Liesboslaan. (voorstel gemeente Breda). Alhoewel de zichtbaarheid hier ruim voldoende is, wordt het kruisende verkeer min of meer gedwongen in twee keer over te steken;
- de voorziene verkeersdrempels op de Liesboslaan kunnen achterwege blijven;
- op de Liesboslaan tussen de parallelweg en de Sprundelsebaan dient vrachtverkeer worden verboden;
- het versmallen van beide rijbanen tot minimaal 3,50 m1 en de ontstane ruimte opvullen met grof riviergrind;
- de bestaande kantlijnen (zijde middenberm) aansluiten op de gelijkde RWS banden;
- De kruisingsvlakmarkeringen op de rijbaan de Princenhagelaan kunnen achterwege blijven indien niet noodzakelijk als gevolg van filevorming kruispunt Ettensebaan – Princenhagelaan. Kanalisatiestrepen aanbrengen heeft de voorkeur;
- Ook is het veel zinvoller in de aanrijrichting op de rijbaan de zg. bliksemschichten aan te brengen om de zichtbaarheid van de kruising te verbeteren. Niet gebruikelijk voor dit soort wegen, maar ik denk wel zeer gewenst;
- Ook is gewenst om voorwaarschuwingsborden (J8) op de Princenhagelaan te plaatsen, evt. in combinatie met borden J18/J19;
- Het aanbrengen van groenblijvende blokhagen (bv. hulst) op de middenberm is zeker een verbetering. Niet alleen voor de zichtbaarheid van de kruising, maar vooral voor de verbetering van de subjectieve verkeersveiligheid voor het kruisende verkeer m.b.t. de fietsers op de middenberm;
- De aan te brengen blokhagen in de zijbermen, zouden niet voor de oversteek, maar na de oversteekplaats moeten worden aangebracht en meer body moeten krijgen;
- Ook de laatste boom aan weerszijde van de Princenhagelaan voor de oversteekplaats zou kunnen worden verwijderd en verplant vlak na de oversteekplaats;
- Tot slot is het zeer zinvol de toegestane rij snelheid van 70 km/uur op de Princenhagelaan ter hoogte van de kruising met de Princenhagelaan terug te brengen tot 50 km/uur. Bij de Ettensebaan moet het verkeer toch afremmen.

Oisterwijk, 11 januari 2010
 Ruud Hora, verkeerskundig consulent VVN

