



gemeente  
**Zuidplas**

# Ontwerpkeuzes Bredeweg

Op basis van onder andere de inbreng van omwonenden maakten we een zorgvuldige afweging in bepaalde keuzes voor de inrichting van de Bredeweg. Zo wordt de snelheid 30 km per uur en we maken van de Bredeweg een voorrangsweg. In principe wijken we niet meer af van deze keuzes. In deze folder leggen we uit waarom we voor deze inrichting kiezen.

*April 2024*



## **Snelheid 30 km/h**

In de nieuwe situatie verlagen we de snelheid naar 30 km/h vanaf de fietsoversteek en dat geldt voor de hele Bredeweg in de bebouwde kom. Deze snelheidslimiet passen we ook toe op de Moerkapelse Zijde.

Door het toepassen van betonstraatstenen en plateaus bij kruisingen wordt een straatbeeld gecreëerd dat beter past bij een 30 km/h snelheid. In de huidige situatie zijn deze plateau's op de kruisingen van de Bredeweg met de Zuidplasstraat en de Ambachtstraat al aanwezig. Bij de kruising Bredeweg met de Julianastraat is dat niet het geval. Hier komt in de nieuwe situatie geen verhoogd plateau maar wel een vlak met gele betonstraatstenen. Zo ontstaan er geen extra trillingen. Na de aanleg van de nieuwe Bredeweg plaatsen we een snelheidsdisplay, al dan niet met een smiley, en gaan we de snelheid ook monitoren. Wordt er dan te vaak te hard gereden dan volgen er mogelijk snelheidscontroles door de politie.

## Bredeweg wordt voorrangsweg

In de huidige situatie heeft rechts voorrang. Het komt regelmatig voor dat verkeer op de Bredeweg geen voorrang verleent. Ook als de snelheid naar 30 km/h wordt verlaagd, is dit risico nog steeds aanwezig. Een veiligere oplossing is dan ook, zoals in het voorlopig ontwerp stond, van de Bredeweg een voorrangsweg te maken. We hebben hierop veel kritische reacties gekregen van bewoners. Veel mensen zijn bang dat verkeer alsnog hard rijdt en het oversteken van de Bredeweg lastig wordt. Samen met het ingenieursbureau keken we daarom nogmaals zorgvuldig naar de voorrangssituatie van de Bredeweg.

Hierbij legden we de zorgen van de bewoners, de landelijke richtlijnen Duurzaam Veilig, de verkeersveiligheid en de totale doorstroming in heel Moerkapelle naast elkaar. Dit alles zorgt ervoor dat in het aangepaste Voorlopig Ontwerp de Bredeweg toch een voorrangsweg wordt. Op de volgende pagina leest u meer over de principes van Duurzaam Veilig over dit punt.

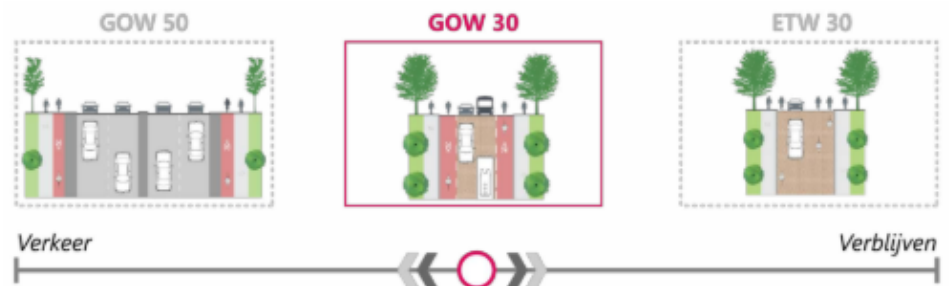


## Theorie: Noodzaak aan verkeer én verblijven, behoefte aan ‘Het nieuwe 30’

De principes van Duurzaam Veilig zijn leidend in het wegontwerp in Nederland. In deze richtlijnen wordt op gebiedsontsluitingswegen (GOW-50) de verkeersfunctie belangrijker gevonden en op erftoegangswegen (ETW-30) de verblijfsfunctie. Erftoegangswegen ontsluiten woningen en verblijfsfuncties, terwijl gebiedsontsluitingswegen erftoegangswegen verbinden. De maximumsnelheid op erftoegangswegen is vaak 30 km/h en op gebiedsontsluitingswegen 50 km/h. Onderscheid tussen gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen is noodzakelijk, beide hebben een andere inrichting van de weg nodig.

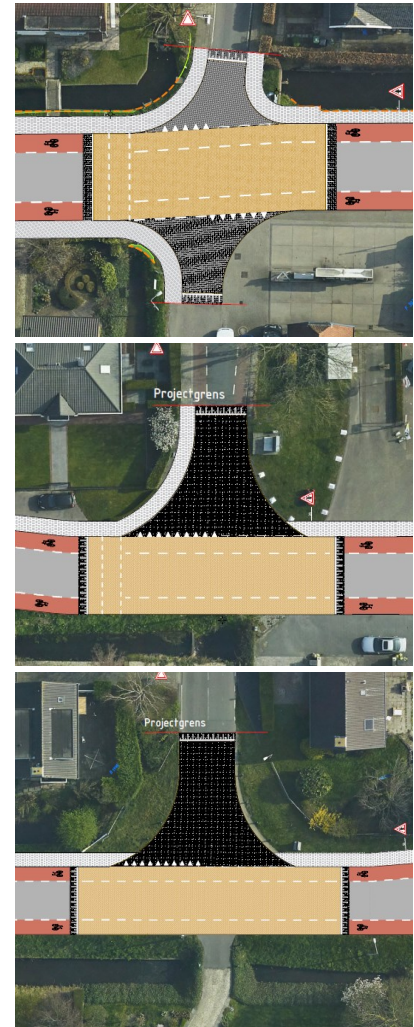
In de praktijk blijkt de strikte scheiding tussen gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen niet altijd voldoende. Wegen dwars door dorpen kunnen een verblijfsfunctie hebben, terwijl ze tegelijkertijd meerdere kernen met elkaar verbinden en dus ook een verkeersfunctie hebben. Daarom is een ‘tussencategorie’ nodig, namelijk de gebiedsontsluitingsweg met een 30 km/h snelheid: de GOW-30. Een GOW-30 is altijd een compromis. Kiezen voor óf verblijven óf verkeer leidt tot een erftoegangsweg of gebiedsontsluitingsweg met 30 respectievelijk 50 km/h. Bij een dubbele functie is de GOW-30 mogelijk een uitkomst. Bij de GOW-30 spelen aspecten zoals veiligheid, leefbaarheid, maar ook netwerkfunctie en intensiteiten een rol. Zo heeft een GOW-30 een vorm van voorrang ten opzichte van zijwegen (uitritten, voorrangskruispunten) vanwege de gewenste doorstroming en een GOW-30 heeft altijd fietsvoorzieningen.

Lees meer over de GOW-30 op <https://www.verkeerskunde.nl/VK3GOW30>



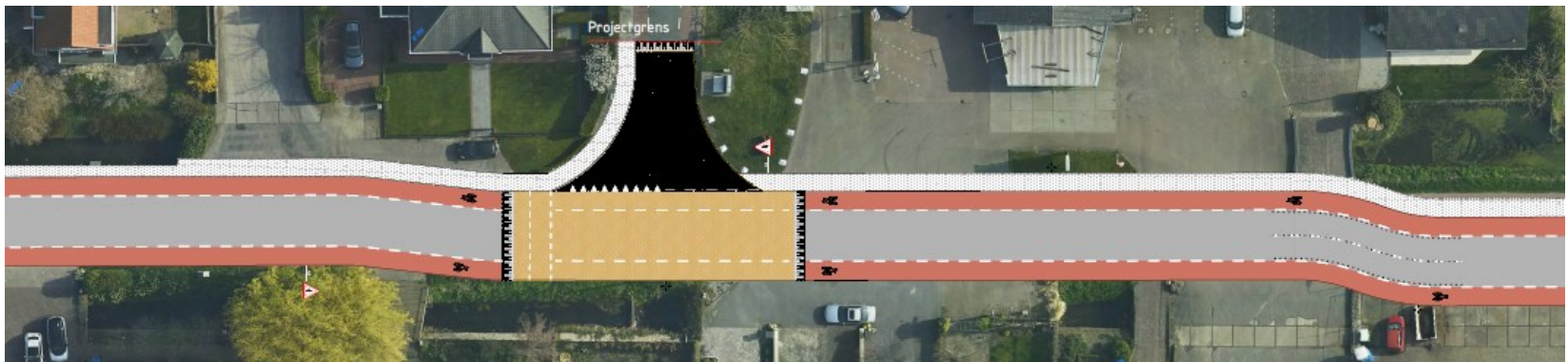
## Doorstroming en wachttijden

Bewoners maakten zich zorgen om de doorstroming en de wachttijden op de zijstraten als de Bredeweg voorrang krijgt. Met de verkeersstellingen uit september 2023 zijn diverse kruispuntberekeningen tijdens de ochtend- en avondspits gemaakt om de wachttijden te bepalen. De berekeningen tonen aan dat de gemiddelde wachttijd voor de zijstraten (Julianastraat, Zuidplasstraat etc.) in het spitsuur onder de 15 seconde ligt. De wachttijden zijn nog steeds acceptabel als de voorrangssituatie wijzigt. Voor het totale beeld is ook een robuustheidscheck gevoerd. Zelfs wanneer de verkeersaantallen 50% groeien, zijn volgens de richtlijnen de wachttijden nog acceptabel. In overleg met de betreffende wethouders geven zij daarom aan achter deze ontwerpkeuze te staan.



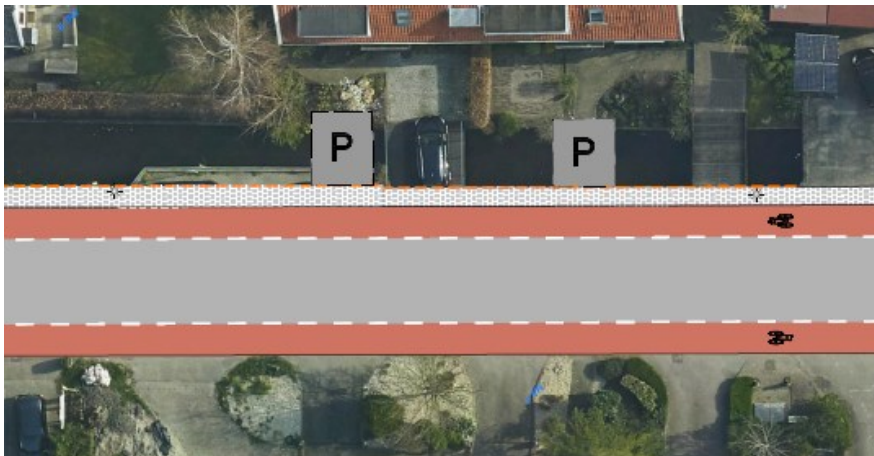
## Stoep aan één kant van de weg

We ontvingen veel kritiek op de verspringende stoepen. In het aangepaste ontwerp liggen daarom de stoepen nu aan één kant van de Bredeweg. Daarmee is het oversteken van de Bredeweg voor voetgangers niet meer noodzakelijk. Er is wel een uitzondering. Tussen de Julianastraat en de Zuidplasstraat zijn beperkingen (technisch, financieel, akkoord Hoogheemraadschap) waardoor het niet mogelijk is hier een volledige stoep te maken.



## Komgrens

Op het ontwerp van de komgrens en de fietsoversteek waren nauwelijks opmerkingen. Er is een klein risico dat fietsers eerder oversteken naar het tweerichtingsfietspad buiten de komgrens en tegen het verkeer in rijden. Dit is echter nauwelijks te voorkomen en aanvullende maatregelen in het ontwerp gaan ook daar niet het gewenste gedrag opleveren.



## Parkeerbrug Bredeweg 15 en 19

Voor Bredeweg 15 verdwijnen twee parkeerplaatsen als we de stoep daar aan willen leggen. Als oplossing onderzoeken we of een parkeerbrug voor huisnummers 15 en 19 financieel haalbaar is.

## **Gevolgen file A12 op Bredeweg**

Een veel gehoorde opmerking tijdens de informatieavond voor de bewoners is dat heel Moerkapelle en dus ook de Bredeweg vaststaat als er file staat op de A12 richting Den Haag. Dit zorgt voor flink wat overlast, verkeersonveiligheid en slechte bereikbaarheid voor bewoners van Moerkapelle. Gelukkig komt dit niet wekelijks voor. We snappen de zorgen en klachten. Helaas ligt de oplossing voor dit probleem niet in de aanpassing van de Bredeweg. Dit zou regionaal met andere partijen opgelost moeten worden.





## Fietsstroken in plaats van fietsuggestiestroken

In de nieuwe situatie komen fietsstroken waarop men niet mag stil staan, parkeren of mag laden en lossen. In de huidige situatie mag dit wel. Dit zorgt vooral voor fietsers voor onveilige verkeerssituaties. Deze fietsstroken zijn te herkennen aan de fietsmarkering op het rode asfalt. We voeren binnenkort met een aantal bedrijven een gesprek over de fietsstroken en het verbod op stilstaan, parkeren en laden en lossen. We willen met deze bedrijven tot een haalbare oplossing komen voor hun logistiek.



### Huidige situatie: fietsuggestiestroken

- ✓ Smalle rode stroken
- ✓ Toegestaan voor gemotoriseerd verkeer stil te staan, te parkeren of te laden en te lossen

### Nieuwe situatie: fietsstroken

- ✓ Bredere, rode stroken en een afbeelding van een fiets
- ✓ Verboden voor gemotoriseerd verkeer stil te staan, te parkeren of te laden en te lossen

## Aanpassing brug richting Dorpsstraat

Op dit moment gaat al het verkeer (auto's, vrachtwagens, fietsers en voetgangers) over de bestaande brug richting de Dorpsstraat. Om de verkeersveiligheid te verbeteren, realiseren we aan één kant van de brug een stoep van 1 meter breed. Dat is net voldoende voor bijvoorbeeld een kinderwagen of rollator.

Omdat aan één kant de stoep vervalt is er meer ruimte voor auto's om elkaar te passeren. Op de brug worden de fietsstroken doorgetrokken. Autoverkeer moet zich dan aanpassen aan de fietsers.

Voor de verkeersveiligheid onderzoeken we nog of een eenvoudige voetgangersbrug naast de huidige brug mogelijk is.

