

Deelrapport 3 – Oplossingsrichtingen conflictsituaties – nieuwe locatie Julianaschool te Rhoon

mei 2025

1 Inhoud

1. Samenvatting	3
2. Inleiding.....	5
2.1 Aanleiding	5
3. Uitgangspunten.....	7
3.1 Werkwijze	7
4 Conflictpunten beschrijven	9
4.1 <i>Conflictpunten horend bij beide locaties</i>	11
4.2 <i>Conflictpunt horend bij locatie Sportlaan</i>	19
4.3 <i>Conflictpunten horend bij locatie Rivierweg</i>	20
5 Maatregelen voor conflictpunten die niet/deels voldoen	27
5.1 Maatregelen en kostenindicatie.....	29
6 Conclusie	49

1. Samenvatting

Aanleiding en doel

De gemeente Albrandswaard onderzoekt twee mogelijke locaties voor de nieuwbouw van de Julianaschool: de Sportlaan en de hoek Rivierweg/Rhoonse Baan. Voor een onderbouwde keuze is aanvullend verkeersonderzoek uitgevoerd. Dit derde deelrapport richt zich op de analyse van verkeerskundige conflictpunten op de schoolroutes.

Werkwijze

Op basis van eerder onderzoek zijn 15 verkeerskundige conflictpunten geanalyseerd. Deze zijn beoordeeld op basis van verkeersintensiteit, wegcategorie (GOW30, GOW50, ETW30), en inrichting ten opzichte van CROW-richtlijnen en het Wegencategoriseringsplan 2040. Per conflictpunt is een risicocategorie toegekend (1 = laag, 3 = hoog). Op basis daarvan zijn op kruispuntniveau indien nodig mitigerende maatregelen voorgesteld, verdeeld in 'minimaal' en 'ideaal'.

Belangrijkste bevindingen

- Veel conflictpunten voldoen deels of niet aan de richtlijnen, vooral door ontbrekende of onduidelijke oversteekvoorzieningen en onvoldoende fietsinfrastructuur op wegvakniveau.
- Locatie Rivierweg kent meer conflictpunten met een hoog risiconiveau (categorie 3), o.a. bij de kruisingen Rivierweg – Rijdsdijk, Rivierweg – Nijverheidsweg en Rivierweg – Groene Kruisweg.
- Voor locatie Sportlaan is met name het kruispunt Rijdsdijk – De Gaarde relevant, met een verhoogd risico door kruisend verkeer en gemengd gebruik zonder duidelijke fietsvoorzieningen.

Maatregelen en kosten

- Voor meerdere conflictpunten worden kleinere ingrepen geadviseerd (bijv. verwijderen van stopstrepen, aanpassing voorrangsregeling).
- Grotere maatregelen variëren van aanleggen van middengeleiders tot volledige herinrichting van kruispunten.
- De haalbaarheid van ideale oplossingen is niet altijd gegarandeerd vanwege ruimtelijke beperkingen en afhankelijkheid van andere projecten (zoals woningbouwontwikkeling De Omloop).

Op locatie(s) van toepassing	Conflictnummer	Naam conflictpunt	Kosteninschatting
Beide locaties	2/2	Viaductweg/Rijsdijk	€ 1.000,-
Beide locaties	5/8	Rhoonse Baan/Rivierweg	€ 120.000,-
Beide locaties	6/9	Rhoonse Baan/Nijverheidsweg	€ 55.000,-
Beide locaties	7/13	Stationsstraat/Viaductweg	€ -
Beide locaties	8/14	Stationsstraat/Dorpsdijk	€ 1.000,-
Sportlaan	4	Rijsdijk/Gaarde	€ -
Rivierweg	4	Rijsdijk/Tijsdjesdijk	€ 1.000,-
Rivierweg	5	Rijsdijk/Rivierweg	€ 330.000,-
Rivierweg	6	Rivierweg/Nijverheidsweg	€ PM
Rivierweg	7	Nijverheidsweg/aansluiting LTC Rhon	€ PM
Rivierweg	12	Stationsstraat/Molendijk	€ 17.000,-

Sportlaan

Kosten ingrepen	€ 177.000,-
-----------------	-------------

Rivierweg

Kosten ingrepen	€ 525.000,- (ex. PM)
-----------------	----------------------

Advies

Bij de locatiekeuze moet verkeersveiligheid een zwaarwegende factor zijn. De locatie Sportlaan kent minder hoge-risicoconflictpunten en vereist relatief minder en goedkopere ingrepen om aan de richtlijnen te voldoen. Voor locatie Rivierweg is een grotere (financiële en civieltechnische) inspanning nodig om een veilige schoolroute te realiseren.

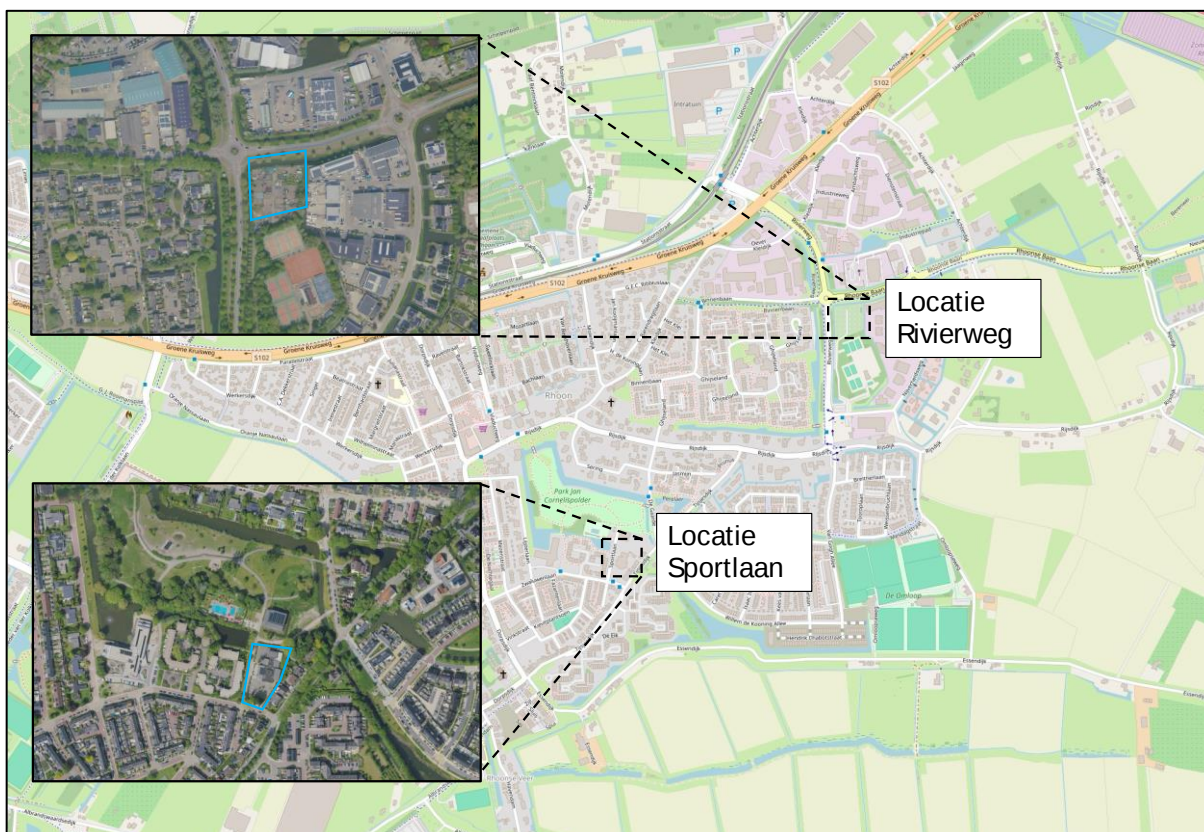
2. Inleiding

2.1 Aanleiding

Voor de Julianaschool in Rhoon wordt door de gemeente Albrandswaard gezocht naar een nieuwe locatie. Hiervoor zijn twee locaties in beeld: de Sportlaan en de hoek van de Rivierweg en Rhoonse Baan. Op de beoogde locatie aan de Sportlaan is al een school aanwezig, wat een dependance is van de huidige Julianaschool aan de Julianastraat.

Er is al eerder verkeersonderzoek gedaan om deze twee locaties af te wegen. Dit heeft niet tot bestuurlijke besluitvorming geleid. De gemeenteraad heeft behoefte aan extra informatie voor de besluitvorming. Daarvoor wordt in deze rapportage verdiepend en aanvullend onderzoek uitgewerkt. Deze rapportage is onderdeel van een breder onderzoek, waarin naast de onderbouwing van de parkeeropgave en de verkeersgeneratie voor de nieuwe schoollocatie ook de verkeersveiligheidssituatie op netwerkniveau wordt getoetst. In dit deelrapport komen we tot een nadere analyse van de conflictpunten komende uit deelrapport 2 en worden indien nodig oplossingsrichtingen voorgesteld.

Het doel van dit deelrapport is om per conflictpunt een risico-inschatting te maken en, indien van toepassing, mitigerende maatregelen voor te stellen.



2.2 Leeswijzer

Dit deelrapport maakt onderdeel uit van het bredere verkeerskundige onderzoek naar de mogelijke nieuwbouwlocaties voor de Julianaschool in Rhoon. In dit derde deelrapport ligt de focus op de verkeerskundige conflictpunten die zich bevinden op de potentiële schoolroutes naar de twee onderzochte locaties: de Sportlaan en de hoek Rivierweg/Rhoonse Baan.

De opbouw van het rapport is als volgt:

- **Hoofdstuk 3** beschrijft de gehanteerde uitgangspunten en de toegepaste werkwijze voor de analyse van de conflictpunten. Hierbij wordt onder andere uitgelegd hoe de risicocategorieën zijn bepaald.
- **Hoofdstuk 4** bevat een inventarisatie en toelichting op de geselecteerde conflictpunten, onderverdeeld naar locatie. Per punt wordt de huidige situatie in kaart gebracht en voorzien van relevante inrichtingskenmerken.
- **Hoofdstuk 5** toetst of de conflictpunten voldoen aan de geldende richtlijnen (zoals CROW en het Wegencategoriseringsplan Albrandswaard 2040) en beschrijft, indien van toepassing, bijbehorende maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren.
- **Hoofdstuk 6** bevat een overzicht van voorgestelde maatregelen per conflictpunt, onderverdeeld in 'minimale' en 'ideale' oplossingen. Hierbij wordt ook een kosteninschatting gegeven en worden opmerkingen gemaakt over uitvoerbaarheid en samenhang met andere projecten.
- **Hoofdstuk 7** bevat de conclusie en afweging tussen beide locaties op basis van de verkeerskundige risico's en de benodigde maatregelen.

Deze leeswijzer helpt de lezer om gericht informatie te vinden en inzicht te krijgen in hoe de analyse is opgebouwd en welke argumenten ten grondslag liggen aan de voorgestelde oplossingsrichtingen.

2.3 Definities

ETW30 (Erftoegangsweg 30): Een rustige straat in een woonwijk met een verblijfsfunctie, waar auto's, fietsers en voetgangers samen de weg gebruiken. De maximumsnelheid is 30 km/u.

GOW30 (Gebiedsontsluitingsweg 30): Een weg die buurten of wijken met elkaar verbindt, met een verlaagde snelheid van 30 km/u vanwege de verkeersveiligheid (beperkte ruimte voor gescheiden verkeerstromen) of omdat de weg een verkeers- en een verblijfsfunctie heeft.

GOW50 (Gebiedsontsluitingsweg 50): Een belangrijke verbinding tussen gebieden waar de nadruk ligt op doorstroming van gemotoriseerd verkeer, met een maximumsnelheid van 50 km/u en vaak gescheiden fietsinfrastructuur.

VRI (Verkeersregelinstallatie): Een installatie, zoals verkeerslichten, die het verkeer op kruispunten of oversteekplaatsen regelt om doorstroming en veiligheid te bevorderen.

3. Uitgangspunten

We hanteren in deze rapportage voor de analyse van de conflictpunten een aantal uitgangspunten:

- 1) De schoolfietsroutes zijn bepaald vanaf het midden van iedere buurt richting de beoogde schoollocatie.
- 2) Een conflictpunt is een plek waar een schoolroute in aanraking komt met een gebiedsontsluitingsweg (30 of 50 km/u). Hierin maken we onderscheid tussen een 'kruisend' conflict en een 'ontmoetend' conflict.
- 3) Om de risico's van de conflictpunten te kunnen wegen, gebruiken we de categorieënverdeling uit de netwerkanalyse van Mobycon (deelrapport 2).
- 4) Bij het beoordelen van de conflictpunten worden relevante CROW-richtlijnen¹ en het Wegencategoriseringsplan 2040 uit het Mobiliteitsplan Albrandswaard (2025) aangehouden.
- 5) Om de risico's van de conflictpunten te verkleinen, doen we voorstellen voor maatregelen op 'minimaal' en 'ideaal' niveau.
- 6) De financiering en uitvoering van de maatregelen die we in deze rapportage adviseren, kunnen niet direct en/of volledig worden toegerekend aan de nieuwbouwlocatie Julianaschool.
- 7) De kosten zijn een inschatting en gebaseerd op landelijke kengetallen², indien beschikbaar. Er vindt in deze fase geen nadere toets plaats op civieltechnische haalbaarheid en/of inpassing.

3.1 Werkwijze

In 'Deelrapport 2 Netwerkanalyse schoolroutes – nieuwe locatie Julianaschool te Rhoon (Mobycon, 2025)' zijn op netwerkniveau conflictpunten bepaald. Deze conflictpunten vormen een bepaald risico op een schoolroute. Het ene conflictpunt heeft een hoger risico dan het andere en daarom zijn deze onderverdeeld in drie categorieën, oplopend qua risicogrootte. Toegestane maximumsnelheid en verkeersintensiteit spelen hierin een rol.

- Categorie 1: een conflict met een GOW30;
- Categorie 2: een conflict met een GOW50 met een intensiteit van minder dan 5.000 motorvoertuigen per etmaal;
- Categorie 3: een conflict met een GOW50 met een intensiteit van meer dan 5.000 motorvoertuigen per etmaal.

Per conflictpunt doen we een toets op inrichtingskernmerken (CROW en Wegencategoriseringsplan Albrandswaard 2040. Hiermee beoordelen we of een conflictpunt wel, deels of niet aan de geldende richtlijnen voldoet.

Om de risico's op de conflictpunten te verkleinen, stellen we indien mogelijk maatregelen voor die de verkeersveiligheid verbeteren. We maken daarbij onderscheid in 'minimale' en 'ideale' maatregelen.

¹ CROW is één van de partijen die ervoor zorgt dat in Nederland de infrastructuur, de openbare ruimte en het verkeer en vervoer goed geregeld is.

² [Kostenkengetallen menukaart regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen \(2025-2030\), derde tranche Investeringsimpuls Verkeersveiligheid | Publicatie | Investeringsimpuls Verkeersveiligheid](#)

Conform CROW publicatie 315 – Basiskkenmerken Wegontwerp geldt er voor kruispunten geen ideale of minimale inrichting. Niet alle typen kruispunten en aansluitingen komen bij alle wegcategorieën voor of zijn vanuit verkeersveiligheid gewenst. Er zal dan ook getoetst worden of de voorkeursoplossing in de huidige situatie aanwezig is.

Een ‘minimale’ maatregel is een maatregel die ten minste moet worden genomen om de verkeersveiligheid te verbeteren. Over het algemeen zijn de kosten lager en de uitvoerbaarheid eenvoudiger. Bij een ‘ideale’ maatregel passen we de situatie zodanig aan dat deze volledig voldoet aan de geldende inrichtingskenmerken. We vallen terug op een ‘minimale’ maatregel als we op voorhand kunnen inschatten dat een ‘ideale’ maatregel niet uitvoerbaar is.

Hoewel we streven naar een zo verkeersveilig mogelijk Albrandswaard, is het niet altijd realistisch om een vergaande of dure ingreep te doen als het risico op het conflictpunt relatief laag is. Op basis van noodzaak, uitvoerbaarheid en kosten doen we een maatregelvoorstel. Op die manier zorgen we ervoor dat de voorgestelde maatregel passend is bij de schaal en aard van het risico op het conflictpunt.

4 Conflictpunten beschrijven

In dit hoofdstuk gaan we in op de conflictpunten uit ‘Deelrapport 2 Netwerkanalyse schoolroutes – nieuwe locatie Julianaschool te Rhoon (Mobycon, 2025)’. Tabel 1 beschrijft om welke wegcategorieën het gaat conform het Wegencategoriseringsplan Albrandswaard 2040, wat het type conflict is, hoe de huidige situatie eruit ziet en tot welke risicocategorie deze behoort. Vervolgens zetten we dat per conflict nog uitgebreider uiteen en gaan we in op wat opvalt aan de inrichting van het conflictpunt.

Tabel 1: Alle conflictpunten met bijbehorende wegcategorieën, type kruispunt, type conflict en risicocategorie

Conflictpunt	Wegcategorieën	Situatie	Type conflict	Categorie
Dorpsdijk – Rijsdijk	ETW30-GOW30	Voorrangskruispunt	Ontmoetend	1
Viaductweg – Rijsdijk	GOW30-GOW30	Voorrangskruispunt	Ontmoetend	1
Rijsdijk – Kleidijk - Sering	GOW30-ETW30-ETW30	Voorrangskruispunt	Ontmoetend	1
Rhoonse Baan – Rivierweg	GOW50-GOW50	Rotonde	Kruisend	3
Rhoonse Baan - Nijverheidsweg	GOW50-GOW50	Rotonde	Kruisend	1
Stationsstraat – Viaductweg	ETW30-GOW30	Uitritconstructie	Ontmoetend	1
Stationsstraat - Dorpsdijk	GOW50-ETW30	Voorrangskruispunt	Ontmoetend	1
Schroeder van der Kolklaan - Oranje Nassaulaan	GOW50-GOW30	Voorrangskruispunt	Kruisend/ontmoetend	3
Rijsdijk – De Gaarde	GOW30-ETW30	Voorrangskruispunt	Kruisend	1
Rijsdijk - Tijsjesdijk	GOW30-ETW30	Voorrangskruispunt	Ontmoetend	1
Rijsdijk - Rivierweg	GOW30-GOW50	Voorrangskruispunt	Kruisend/ontmoetend	2
Rivierweg – Nijverheidsweg	GOW50-GOW30	Voorrangskruispunt	Kruisend/ontmoetend	3
Nijverheidsweg – aansluiting LTC	GOW30	Uitritconstructie	Ontmoetend	1

Rivierweg – Groene Kruisweg	GOW50-GOW50 ³	Verkeersregelinstallatie	Kruisend	3
Rivierweg – Achterdijk	GOW50-ETW30	Vorrangskruispunt	Kruisend/ontmoetend	2
Stationsstraat – Molendijk	GOW30-ETW30	Vorrangskruispunt	Ontmoetend	1

³ Groene Kruisweg is een GOW80 buiten de bebouwde kom met ter hoogte van de van de kruispunten een toegestane snelheid van 50 km/u.

4.1 Conflictpunten horend bij beide locaties

Conflictpunt 1	
Locatie	Dorpsdijk – Rijsdijk
Type conflict	Ontmoetend
Wegsoort conflict	GOW30 – ETW30
Hoort bij locatie	Sportlaan en Rivierweg
Huidige oplossing	Vorrangskruispunt



Algemene inrichtingsopmerkingen:

Dit conflictpunt bestaat uit de Dorpsdijk (deels ETW30 en deels GOW30) en de Rijsdijk (GOW30). Het kruispunt is ingericht als voorrangskruispunt op een verhoogd (geel) plateau. Dit plateau is ingericht in elementenverharding en aan de tak van de Rijsdijk bevindt zich een voetgangersoversteekplaats (VOP). Op het plateau zijn middengeleiders aanwezig die er onder andere voor zorgen dat de rijrichtingen gescheiden zijn en in twee fasen kan worden overgestoken op de voetgangersoversteekplaats. Het kruispunt is vrij 'ruim opgezet' omdat de route onderdeel uitmaakt van bus- en bevoorradingsroutes.

De Dorpsdijk (GOW30) en Rijsdijk (GOW30) zijn voorzien van (smalle) fietsstroken. Beide wegen hebben momenteel onvoldoende inrichtingskenmerken van een goed ingerichte GOW30.

Conflictpunt 2	
Locatie	Viaductweg - Rijsdijk
Type conflict	Ontmoetend
Wegsoort conflict	GOW30 - GOW30
Hoort bij locatie:	Sportlaan en Rivierweg
Huidige oplossing	Vorrangskruispunt



Algemene inrichtingsopmerkingen:

Het kruispunt tussen de Rijsdijk (GOW30) en de Viaductweg (GOW30) is uitgevoerd op een verhoogd (geel) plateau. De Viaductweg is ondergeschikt aan de Rijsdijk en dit is met een stopstreep geregeld. Beide takken van de Rijsdijk zijn op het plateau voorzien van een voetgangersoversteekplaats. Op beide oversteekplaatsen ontbreekt de middengeleider, waardoor niet in twee fases kan worden overgestoken. De Rijsdijk en de Viaductweg zijn beide voorzien van (smalle) fiets(suggestie)sstroken.

Conflictpunt 3	
Locatie	Rijsdijk – Kleidijk
Type conflict	Ontmoetend
Wegsoort conflict	GOW30 – ETW30
Hoort bij locatie:	Rivierweg
Huidige oplossing	Voorrangskruispunt



Algemene inrichtingsopmerkingen:

De Rijsdijk (GOW30) en de Kleidijk (ETW30) sluiten op elkaar aan op een verhoogd (geel) plateau. Op het plateau is de voorrang is met haaiantanden geregeld, waardoor de Kleidijk ondergeschikt is aan de Rijsdijk. Het plateau is relatief lang en ook de Sering sluit via dit plateau ondergeschikt (stopstreep) aan op de Rijsdijk. De fietssuggestiestroken worden niet over de kruising doorgetrokken. Op de westelijke tak van de Rijsdijk bevindt zich een voetgangersoversteekplaats zonder middengeleider. Op het plateau zijn ook een aantal parkeerplaatsen aanwezig en bestaat er een 'short cut' tussen de Kleidijk en Rijsdijk, die aangesloten worden met uitritconstructies.

Conflictpunt 5/8	
Locatie	Rivierweg – Binnenbaan – Rhoonse Baan
Type conflict	Kruisend
Wegsoort conflict	GOW50 – ETW30 – GOW50
Hoort bij locatie:	Sportlaan en Rivierweg
Huidige oplossing	Rotonde met vrijliggende (brom)fietspaden



Algemene inrichtingsopmerkingen:

De Rivierweg (GOW50), Binnenbaan (ETW30) en Rhoonse Baan (GOW50) kruisen elkaar met een rotonde. Langs de Rivierweg is aan de westkant een vrijliggend tweerichtings-(brom)fietspad gelegen. De Rhoonse Baan is aan de zuidkant voorzien van dezelfde (brom)fietsvoorziening. De zuidkant van de Binnenbaan is voorzien van een onverplicht fietspad.

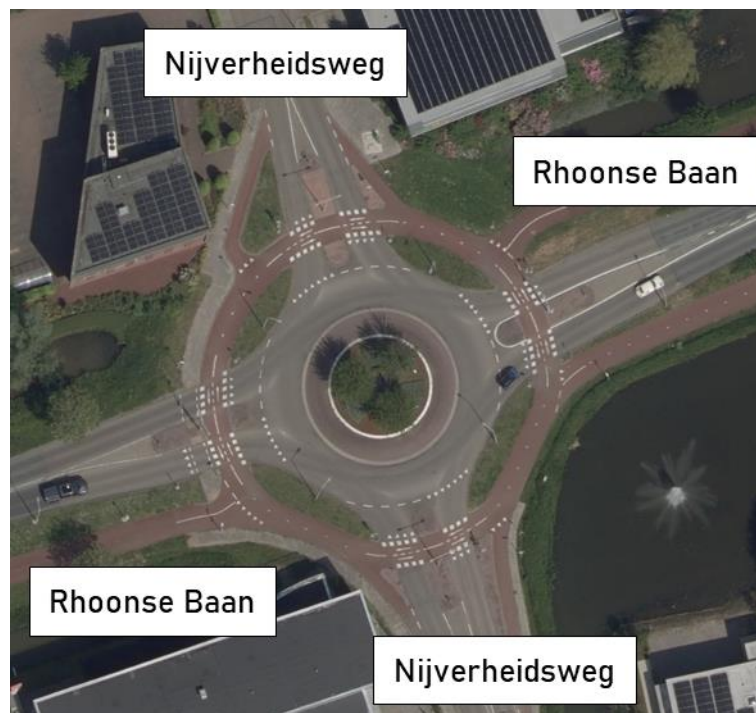
De vrijliggende tweerichtings-(brom)fietspaden kruisen de rotondetakken van de Binnenbaan en de Rivierweg (zuidzijde). Er is op beide takken een middengeleider aanwezig, zodat in twee fasen kan worden overgestoken. (Brom)fietsverkeer heeft op beide takken voorrang op het gemotoriseerde verkeer. Er is geen sprake van verhoogde (brom)fietsoversteken die voorzien zijn van plateau-markering.

Er is ook geen voorziening voor voetgangers aanwezig om de rijbanen te kruisen. De oostelijke en noordelijke tak van de rotonde (Rivierweg en Rhoonse Baan) hebben geen kruisend (brom)fietsverkeer en ook geen kruisende voetgangers. (Brom)fietsers kunnen in tegenstelling tot het overige gemotoriseerde verkeer dus niet volledig rond de rotonde rijden. Ook is er nog blokmarkering te zien van een (brom)fietsvoorziening uit het verleden. Deze heeft geen waarde of functie in de huidige inrichting.

Voor brom- en snorfietsers is het verboden om gebruik te maken van het onverplichte fietspad, parallel aan de Binnenbaan. Zij dienen gebruik te maken van de rijbaan van de Binnenbaan. Er ontbreekt een voorziening voor snor- en bromfietsverkeer om het vrijliggende (brom)fietspad te bereiken, waardoor zij genooddaakt zijn om vanaf het

(brom)fietspad dezelfde op en afrit van de rotonde te gebruiken als het overige gemotoriseerde verkeer.

Conflictpunt 6/9	
Locatie	Rhoonse Baan – Nijverheidsweg
Type conflict	Kruisend
Wegsoort conflict	GOW50 – GOW30
Hoort bij locatie:	Sportlaan en Rivierweg
Huidige oplossing	Rotonde met vrijliggende (brom)fietspaden



Algemene inrichtingsopmerkingen:

De Nijverheidsweg (Industriegebied en GOW30) en de Rhoonse Baan (GOW50) kruisen elkaar met een rotonde. De Rhoonse Baan is op de oostelijke tak van de rotonde voorzien van twee vrijliggende (brom)fietspaden, zowel aan de noordkant als aan de zuidkant van de rijbaan. De westelijke tak heeft deze voorziening alleen aan de zuidkant van de rijbaan. De Nijverheidsweg heeft geen (brom)fietsvoorzieningen, waardoor (brom)fietsverkeer gebruik dient te maken van de rijbaan.

Alle takken van de rotonde worden gekruist door de vrijliggende tweerichtings-(brom)fietspaden. (Brom)fietsers hebben hier voorrang op het overige gemotoriseerde verkeer. Ook zijn alle takken voorzien van middengeleiders, zodat in twee fasen kan worden overgestoken. Er is geen sprake van verhoogde (brom)fietsoversteken met plateaumarkering. Op de westelijke tak van de Rhoonse Baan is een voorziening aanwezig voor voetgangers. Deze is uitgevoerd met kanalisatiesmarkering en haaiantanden.

Op de Nijverheidsweg is voor beide takken geen rugdekking aanwezig om (brom)fietsers te beschermen bij het invoegen op de rijbaan. Zowel de noordelijke als de zuidelijke tak van de Nijverheidsweg heeft momenteel onvoldoende inrichtingskenmerken van een goed ingerichte GOW30.

Conflictpunt 7/13	
Locatie	Stationsstraat - Viaductweg
Type conflict	Ontmoetend
Wegsoort conflict	ETW30 – GOW30
Hoort bij locatie:	Sportlaan en Rivierweg
Huidige oplossing	Uitritconstructie



Algemene inrichtingsopmerkingen:

De Stationsstraat (deels ETW30 en deels GOW30) en de Viaductweg (GOW30) kruisen elkaar met een uitritconstructie. De westelijke tak van de Stationsstraat is daarmee ondergeschikt aan de bocht tussen de Viaductweg en de oostelijke tak van de Stationsstraat. Op de tak van de Viaductweg bevindt zich een voetgangersoversteekplaats op een verhoogd (geel) plateau. Het is een oversteek zonder middengeleider. Ook voor links afslaand fietsverkeer vanaf de oostelijke tak van de Stationsstraat is geen middengeleider aanwezig, waardoor niet in twee fasen kan worden overgestoken.

Zowel op de oostelijke tak van de Stationsstraat als op de Viaductweg zijn (smalle) fietsstroken aanwezig. Beide wegen hebben momenteel onvoldoende inrichtingskenmerken van een goed ingerichte GOW30.

Conflictpunt 8/14	
Locatie	Stationsstraat - Dorpsdijk
Type conflict	Ontmoetend
Wegsoort conflict	GOW50 – ETW30 – ETW30
Hoort bij locatie:	Sportlaan en Rivierweg
Huidige oplossing	Vorrangskruispunt

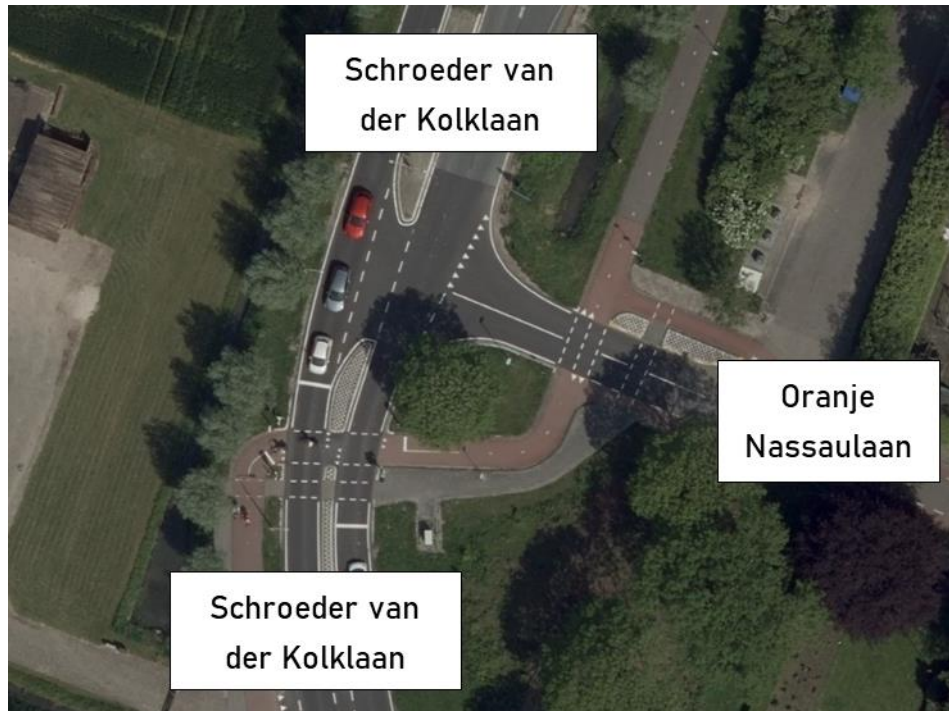


Algemene inrichtingsopmerkingen:

De Dorpsdijk (ETW30) en de Stationsstraat (deels GOW50 en deels ETW30) komen samen op een voorrangskruispunt. De Dorpsdijk is ondergeschikt aan de Stationsstraat, wat met haaiantanden is geregeld. Het voorrangskruispunt ligt op een verhoogd plateau en is uitgevoerd in gele elementenverharding. Op het plateau is ook een voetgangersoversteekplaats aanwezig. Er is geen middengeleider aanwezig, waardoor gefaseerd oversteken niet mogelijk is.

De westelijke tak van het kruispunt (Stationsstraat, GOW50) is voorzien van fietsstroken. Het wegvak is niet optimaal ingericht als GOW50.

Conflictpunten 9/15	
Locatie	Schroeder van der Kolklaan – Oranje Nassaulaan
Type conflict	Kruisend/ontmoetend
Wegsoort conflict	GOW50 en GOW30
Hoort bij locatie	Sportlaan en Rivierweg
Huidige oplossing	VRI en voorrangskruispunt



Algemene inrichtingsopmerkingen:

In dit conflictpunt zitten twee conflicten. Een (brom)fiets- en voetgangersoversteek over de Schroeder van der Kolklaan (GOW50) én een (brom)fiets- en voetgangersoversteek over de Oranje Nassaulaan (GOW30). De oversteek over de Schroeder van der Kolklaan is door verkeerslichten geregeld en de rijbaan is met een middenberm gescheiden. Hoewel de opstelruimte in de middenberm beperkt is, biedt deze bescherming aan (brom)fietsers en voetgangers bij het maken van de oversteek. De oversteek op de Oranje Nassaulaan is uitgevoerd zonder middenberm en uit de voorrang. Overstekend verkeer kan hierdoor niet in twee fases oversteken en er is geen beschermende opstelruimte. Het tweerichting(brom)fietspad gaat hier over naar gemengd gebruik op de Oranje Nassaulaan. Hiervoor is de rijbaan voorzien van (smalle) fietsstroken. De Oranje Nassaulaan heeft momenteel onvoldoende inrichtingskenmerken van een goed ingerichte GOW30.

4.2 Conflictpunt horend bij locatie Sportlaan

Conflictpunt 4	
Locatie	Rijsdijk – De Gaarde – Ghijseland
Type conflict	Kruisend
Wegsoort conflict	GOW30 – ETW30 – ETW30
Hoort bij locatie:	Sportlaan
Huidige oplossing	Vorrangskruispunt



Algemene inrichtingsopmerkingen:

De Rijsdijk (GOW30), de Gaarde (ETW30) en Ghijseland (ETW30) kruisen elkaar met een voorrangskruispunt. Het kruispunt ligt op een verhoogd plateau dat is uitgevoerd in gele elementenverharding. Ghijseland en De Gaarde zijn ondergeschikt aan de Rijsdijk en dit is geregeld met haaiantanden. Alle takken van het kruispunt zijn voorzien van een niet-gefaseerde voetgangersoversteek. Er kan dus niet in twee fasen worden overgestoken.

Zowel de Gaarde als Ghijseland hebben gemengd gebruik zonder fietsvoorzieningen. De Rijsdijk is voorzien van (smalle) fietssuggestiestroken en heeft momenteel onvoldoende inrichtingskenmerken van een goed ingerichte GOW30.

4.3 Conflictpunten horend bij locatie Rivierweg

Conflictpunt 4	
Locatie	Rijsdijk – Tijsjesdijk
Type conflict	Ontmoetend
Wegsoort conflict	GOW30 – ETW30 (fietsstraat)
Hoort bij locatie:	Rivierweg
Huidige oplossing	Vorrangskruispunt



Algemene inrichtingsopmerkingen:

De Rijsdijk (GOW30) en de Tijsjesdijk (ETW30, toekomstige fietsstraat) komen in de huidige situatie samen op een voorrangskruispunt. Het kruispunt ligt op een verhoogd plateau dat is uitgevoerd in gele elementenverharding. De voorrang is geregeld met een stopstreep en maakt de Tijsjesdijk ondergeschikt aan de Rijsdijk. Er is op alle drie de takken van het kruispunt beperkte ruimte voor voetgangers. Op de westelijke tak van de Rijsdijk is een VOP aanwezig.

De Rijsdijk is voorzien van (smalle) fiets(suggestie)stroken en heeft momenteel onvoldoende inrichtingskenmerken van een goed ingerichte GOW30.

Conflictpunt 5	
Locatie	Rijsdijk – Rivierweg – Van Gogh Allee – (Rijsdijk)
Type conflict	Kruisend/ontmoetend
Wegsoort conflict	GOW30 – GOW50 – ETW30 - fietspad
Hoort bij locatie:	Rivierweg
Huidige oplossing	Vorrangskruispunt



Algemene inrichtingsopmerkingen:

De Rijsdijk (GOW30 en toekomstig fietspad), Rivierweg (GOW50) en Van Gogh Allee (ETW30) komen samen op een voorrangskruispunt. De Van Gogh Allee is ondergeschikt aan de hoofdstroom van verkeer (Rivierweg – Rijsdijk). Vanaf de westelijke tak van de Rijsdijk gezien gaan de fietsstroken over in vrijliggende (brom)fietspaden. Ter hoogte van deze overgang liggen aan beide zijden witte afscheidingsbanden. Het kruispunt zelf kent in totaal vijf (brom)fietsoversteken. Hiervan zijn er drie gefaseerd en in twee richtingen te berijden. De opstelruimte in de middenberm is in alle gevallen beperkt. Twee oversteken zijn niet-gefaseerd. Op de oostelijke tak van de Rijsdijk heeft de (brom)fietsster voorrang. Op alle andere fietsoversteken heeft het overige gemotoriseerde verkeer voorrang.

De Rivierweg beschikt aan de westzijde over een vrijliggend tweerichtings-(brom)fietspad. De oostzijde heeft diezelfde voorziening, maar is slechts in één richting te gebruiken. Ook de Van Gogh Allee heeft (voor een gedeelte) aan weerszijden vrijliggende (brom)fietsvoorzieningen. Deze zijn beide in één richting te gebruiken.

Er zijn voor de voetganger geen oversteekvoorzieningen aanwezig. Op de zuidwestelijke tak van de Rijsdijk bevindt zich een buurtbushalte, die op de rijbaan halteert.

In de zuidwestelijke oksel van de Rijsdijk en de Van Gogh Allee bevindt zich een parallelstructuur, waar enkele erven op worden ontsloten. Er is een significant hoogteverschil aanwezig tussen het kruispunt en deze parallelstructuur.

Conflictpunt 6	
Locatie	Rivierweg – Nijverheidsweg
Type conflict	Kruisend/ontmoetend
Wegsoort conflict	GOW50 – GOW30
Hoort bij locatie:	Rivierweg
Huidige oplossing	Voorrangskruispunt



Algemene inrichtingsopmerkingen:

De Rivierweg (GOW50) en de Nijverheidsweg (GOW30) sluiten op elkaar aan met een voorrangskruispunt. Aan weerszijden van de aantakking bevindt zich een éénrichtings-(brom)fietsoversteek. Beide oversteeken zijn voorzien van middengeleiders om in twee fasen over te kunnen steken. Het overige gemotoriseerd verkeer heeft voorrang op het (brom)fietsverkeer. De zuidelijke tak van de Rivierweg heeft aan weerszijden een (brom)fietsvoorziening. Ten westen van de rijbaan ligt een tweerichtings-(brom)fietspad. Aan de oostkant ligt dezelfde voorziening, maar is slechts in één richting te gebruiken en loopt niet verder dan de Nijverheidsweg.

Het ontbreekt voor (brom)fietzers aan een goede voorziening om vanaf de oostkant van de Rivierweg naar de westkant over te steken. Daarvoor moet eerst (ook zonder voorziening) de Nijverheidsweg worden gekruist.

Bij de meest zuidelijke oversteek is ook een voetgangersoversteekplaats aanwezig. Ook hier kan door de middengeleider gefaseerd worden overgestoken. Voetgangers hebben hier wél voorrang op het gemotoriseerde verkeer, wat tegengesteld is aan de situatie voor (brom)fietsverkeer.

Verder ontbreekt het aan goede rugdekking voor (brom)fietzers bij het invoegen op de Nijverheidsweg. De Nijverheidsweg beschikt niet over fietsvoorzieningen en heeft momenteel onvoldoende inrichtingskenmerken van een goed ingerichte GOW30.

Conflictpunt 7	
Locatie	Nijverheidsweg – aansluiting parkeerplaats LTC
Type conflict	Ontmoetend
Wegsoort conflict	GOW30 – ETW30
Hoort bij locatie:	Rivierweg
Huidige oplossing	Gelijkvloers met uitritconstructie



Algemene inrichtingsopmerkingen:

Het parkeerterrein van LTC sluit met een uitritconstructie aan op de Nijverheidsweg (GOW30). Op de Nijverheidsweg zijn momenteel geen fietsvoorzieningen aanwezig.

Conflictpunt 10	
Locatie	Rivierweg – Groene Kruisweg
Type conflict	Kruisend
Wegsoort conflict	GOW50 – GOW50
Hoort bij locatie:	Rivierweg
Huidige oplossing	Verkeersregelinstallatie



Algemene inrichtingsopmerkingen:

De Groene Kruisweg (GOW50) en de Rivierweg kruisen elkaar op een voorrangskruispunt dat door verkeerslichten is geregeld. Aan de westkant van het kruispunt bevinden zich een vrijliggend tweerichtings-(brom)fietspad en vrijliggend voetpad. Beide oversteken zijn opgenomen in dezelfde verkeerslichtenregeling. Ook is voor beide oversteken een middenberm aanwezig.

Conflictpunt 11	
Locatie	Rivierweg - Achterdijk
Type conflict	Kruisend/ontmoetend
Wegsoort conflict	GOW50 – ETW30
Hoort bij locatie:	Rivierweg
Huidige oplossing	Voorrangskruispunt



Algemene inrichtingsopmerkingen:

De Rivierweg (GOW50), De Stationsstraat (GOW30) en de Achterdijk (ETW30) komen bij elkaar op een voorrangskruispunt. De Rivierweg loopt automatisch over in de Stationsstraat en de Achterdijk sluit ondergeschikt aan op de eerstgenoemde. Dit is met haaiantanden geregeld. Er is geen uitritconstructie aanwezig. Parallel aan de Rivierweg én parallel aan de Achterdijk ligt een vrijliggend tweerichtings-(brom)fietspad. Ook deze kruist ondergeschikt de Rivierweg. Het overige gemotoriseerde verkeer heeft dus voorrang op het overstekende (brom)fietsverkeer.

Er is geen voorziening aanwezig voor afslaand (brom)fietsverkeer vanaf de Achterdijk/Rivierweg richting de Stationsstraat. Hetzelfde geldt voor afslaand (brom)fietsverkeer vanaf de Stationsstraat naar de Achterdijk.

Ook is de opstelruimte tussen de Rivierweg en het vrijliggende (brom)fietspad komend vanaf het privéperceel beperkt. Verder beschikt de zuidwestelijke tak van de Stationsstraat over (smalle) fietsstroken en voldoet onvoldoende aan de inrichtingskenmerken van een goed ingerichte GOW30.

Conflictpunt 12	
Locatie	Stationsstraat – Molendijk
Type conflict	Ontmoetend
Wegsoort conflict	GOW30 – ETW30
Hoort bij locatie:	Rivierweg
Huidige oplossing	Vorrangskruispunt



Algemene inrichtingsopmerkingen:

De Molendijk (ETW30) en de Stationsstraat (GOW30) komen samen op een voorrangskruispunt. Er is geen uitritconstructie aanwezig. De Molendijk is ondergeschikt aan de Stationsstraat, wat met haaiantanden is geregeld. Het voorrangskruispunt ligt op een verhoogd plateau en is uitgevoerd in gele elementenverharding.

De Stationsstraat is voorzien van fietsstroken. Het wegvak voldoet onvoldoende aan de inrichtingskenmerken van een goed ingerichte GOW30.

5 Maatregelen voor conflictpunten die niet/deels voldoen

Op basis van de toets in dit hoofdstuk kan worden bepaald of een kruispunt volledig, deels of niet voldoet aan de inrichtingskenmerken. Voor kruispunten die deels of niet voldoen, stellen we in dit hoofdstuk minimale en ideale maatregelen voor en lichten we het beoogde effect toe. Ook is er per maatregel een (grotendeels) vergelijkbare situatie te vinden ter illustratie. Ten slotte maken we een (grove) inschatting van de benodigde investering. Kruispunten die in de huidige situatie voldoen aan de toekomstige wegcategorie, zijn weggelaten.

In tabel 2 geven we per conflictpunt aan of deze wel, deels of niet voldoet aan de geldende inrichtingskenmerken. Niet alle conflictpunten zijn even belangrijk voor beide schoollocaties en –routes. Per conflictpunt maken we een inschatting van het te verwachten gebruik en bepalen we, in combinatie met de risicocategorie de urgentie.

Tabel 2: Toets aan inrichting en bepaling urgentie van conflictpunten

Nummer Sportlaan	Nummer Rivierweg	Conflictpunt	Inrichting			Urgentieniveau		Risicocategorie
			Voldoet	Voldoet deels	Voldoet niet	Locatie Sportlaan	Locatie Rivierweg	
Beide locaties								
1	1	Dorpsdijk – Rijsdijk	X			Laag	Laag	1
2	2	Viaductweg – Rijsdijk		X		Laag	Laag	2
3	3	Rijsdijk – Kleidijk – Sering	X			Hoog	Laag	1
5	8	Rhoonse Baan – Rivierweg		X		Laag	Hoog	3
6	9	Rhoonse Baan - Nijverheidsweg		X		Laag	Laag	2

7	13	Stationsstraat – Viaductweg		X		Laag	Laag	1
8	14	Stationsstraat – Dorpsdijk		X		Laag	Laag	2
9	15	Schroeder van der Kolklaan - Oranje Nassaulaan	X			Laag	Laag	2
Alleen locatie Sportlaan								
4	-	Rijsdijk – De Gaarde		X		Hoog	-	1
Alleen locatie Rivierweg								
-	4	Rijsdijk - Tijsjesdijk		X		-	Hoog	1
-	5	Rijsdijk - Rivierweg		X		-	Hoog	3
-	6	Rivierweg – Nijverheidsweg			X	-	Hoog	3
-	7	Nijverheidsweg – aansluiting LTC		X		-	Hoog	1
-	10	Rivierweg – Groene Kruisweg	X			-	Laag	3
-	11	Rivierweg – Achterdijk	X			-	Laag	2
-	12	Stationsstraat – Molendijk		X		-	Laag	1

5.1 Maatregelen en kostenindicatie

Conflictpunt 2: Viaductweg - Rijsdijk		
Huidige situatie		
		
	Minimaal	Ideaal
Maatregel	Verwijderen stopstrepen en aanbrengen haaiantanden	Opbreken plateau, aanbrengen middengeleiders, aanbrengen voetgangersoversteekplaats

Afbeelding (voorbeeld)		
Kosten	€ 1.000,-	
Opmerkingen	Stopstrepen worden in principe alleen toegepast bij zeer slecht zicht. Daar is in deze situatie geen sprake van. Door de stopstrepen te verwijderen en haaiantanden aan te brengen, wordt de situatie op straat geloofwaardiger.	We constateren op voorhand dat de ideale situatie niet inpasbaar is. Daarnaast spelen op deze locatie ook andere belangen, zoals toegankelijkheid en oversteekbaarheid, een rol.

Conflictpunt 5/8: Rhoonse Baan - Rivierweg		
Huidige situatie		
		
	Minimaal	Ideaal
Maatregel	Geen maatregel	Aanleggen verhoogd plateau voor fietsoversteek, aanleggen oversteekvoorzieningen, faciliteren brom/snorfietser en verwijderen overbodige markering op twee takken

Afbeelding (voorbeeld)	N.v.t.	
Kosten	N.v.t.	€ 120.000,-
Opmerkingen	In de huidige situatie voldoet de rotonde aan de geldende inrichtingskenmerken. Minimale ingrepen zullen geen effect hebben indien er niet op netwerkniveau elders ook maatregelen getroffen worden.	Met deze maatregelen zorgen we ervoor dat de gereden snelheid door automobilisten lager ligt en dat de oversteek beter zichtbaar is. Hierdoor verbetert de verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers. Idealiter gaan we verder en gaat het fietspad volledig rond over de rotonde. Dit vereist echter meerdere ingrepen op netwerkniveau en naar verwachting vormt dit civieltechnisch een uitdaging.

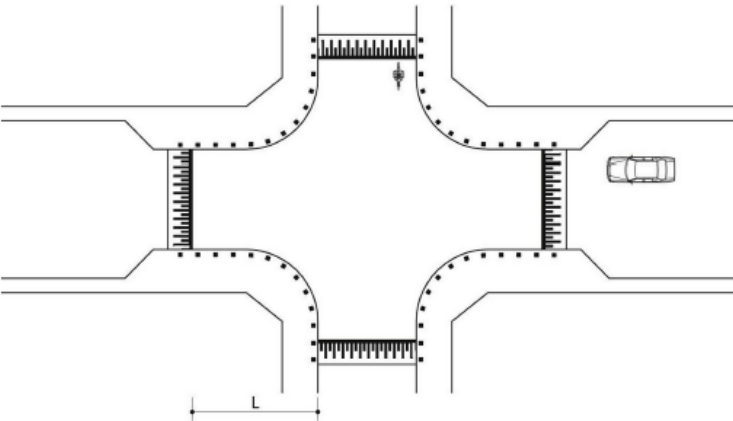
Conflictpunt 6/9: Rhoonse Baan - Nijverheidsweg		
Huidige situatie		
		
	Minimaal	Ideaal
Maatregel	Aanleggen voetgangersoversteekplaats	Aanleggen verhoogd plateau voor fietsoversteek en aanleggen oversteekvoorzieningen op één tak

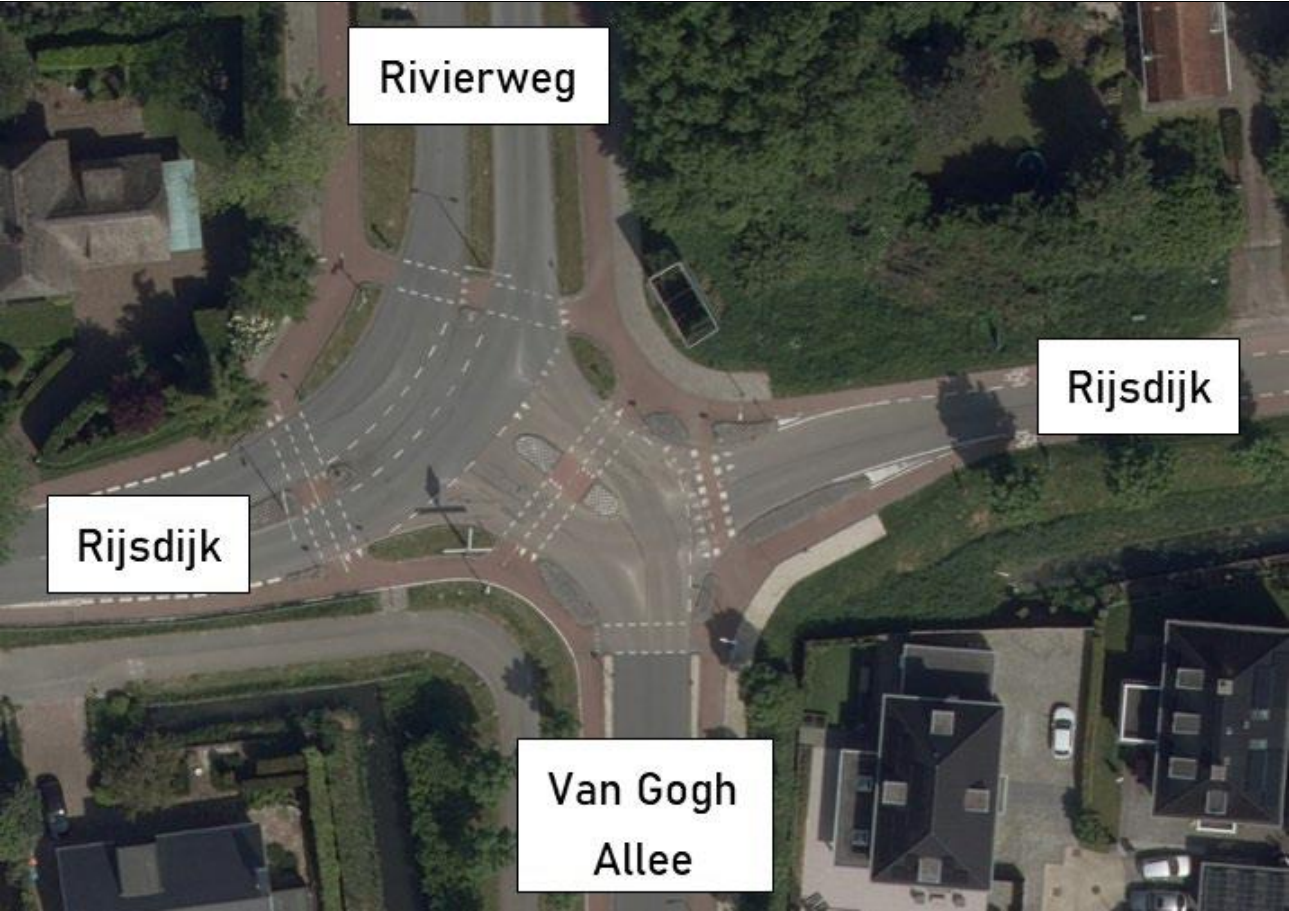
Afbeelding (voorbeeld)		
Kosten	€ 2.000,-	€ 55.000,-
Opmerkingen	Door het toevoegen van oversteekvoorzieningen op de westelijke tak, daar waar de grootste stroom te verwachten is, neemt de oversteekbaarheid en verkeersveiligheid toe voor de voetganger.	Met deze maatregelen zorgen we ervoor dat de gereden snelheid door automobilisten lager ligt en dat de oversteek beter zichtbaar is. Hierdoor verbetert de verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers.

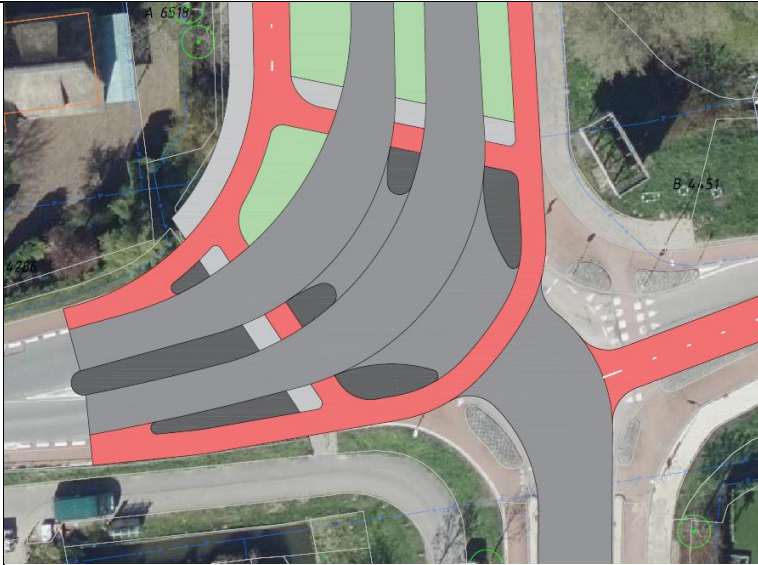
Conflictpunt 7/13: Stationsstraat - Viaductweg		
Huidige situatie		
		
	Minimaal	Ideaal
Maatregel	Geen maatregel	Aanleggen middengeleider

Afbeelding (voorbeeld)	N.v.t.	
Kosten	N.v.t.	
Opmerkingen	Het kruispunt voldoet grotendeels aan de inrichtingskenmerken en verdere (minimale) aanpassingen zijn binnen het huidige ruimtegebruik niet mogelijk.	In een ideale situatie wordt er op de Viaductweg een middengeleider aangelegd. Hiermee wordt oversteken in twee stappen mogelijk voor voetgangers. Dit verhoogt de toegankelijkheid en verkeersveiligheid. Deze aanpassing lijkt op voorhand echter niet inpasbaar.

Conflictpunt 8/14: Stationsstraat - Dorpsdijk		
Huidige situatie		
		
	Minimaal	Ideaal
Maatregel	Verwijderen voorrangsgeregeling	N.v.t.

Afbeelding (voorbeeld)		N.v.t.
Kosten	€ 1.000,-	
Opmerkingen	Met deze maatregelen wordt de weg conform de inrichtingskenmerken ingericht en is het voor weggebruikers duidelijker welk gedrag van hen verwacht wordt. Hiermee neemt de gereden snelheid af en de veiligheid toe. De voetgangersoversteekplaats blijft gehandhaafd vanwege het stationsgebied.	Met de minimale maatregel voldoet het kruispunt aan de geldende inrichtingskenmerken en is er geen voorstel voor een ideale maatregel.

Conflictpunt 5: Rijdsdijk - Rivierweg		
Huidige situatie		
		
	Minimaal	Ideaal
Maatregel	Geen maatregel	Herinrichten kruispunt

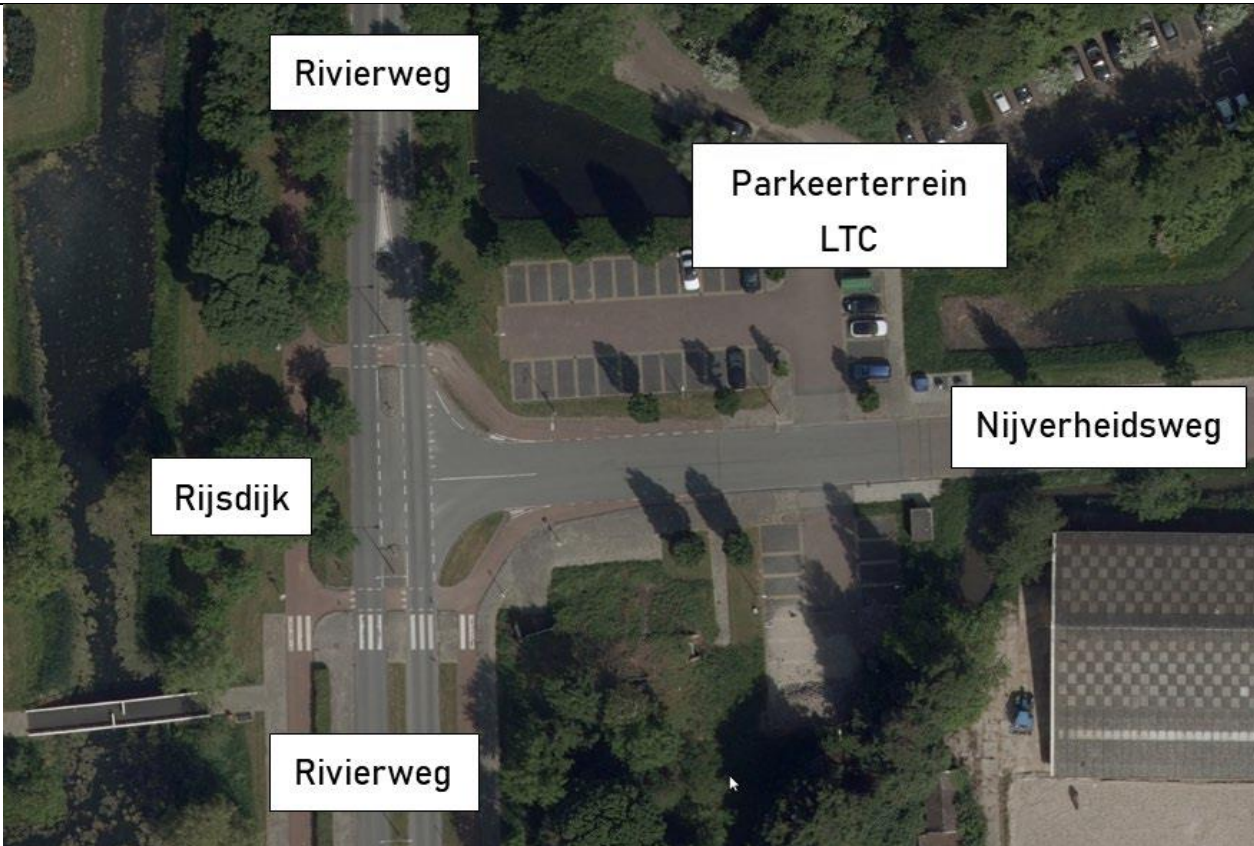
Afbeelding (voorbeeld/schets)	N.v.t.	
Kosten	N.v.t.	€ 330.000,-
Opmerkingen	Wezenlijke verbeteringen op het gebied van verkeersveiligheid zijn niet haalbaar met minimale ingrepen.	Met de voorgestelde maatregel trachten we de situatie te vereenvoudigen. Dit komt ten goede van de oversteekbaarheid, gereden snelheid en verkeersveiligheid op het kruispunt. De afbeelding hierboven is slechts een eerste schetsontwerp, die in het kader van de woningbouwontwikkeling De Omloop is gemaakt, mist detaillering en benodigd nadere uitwerking.

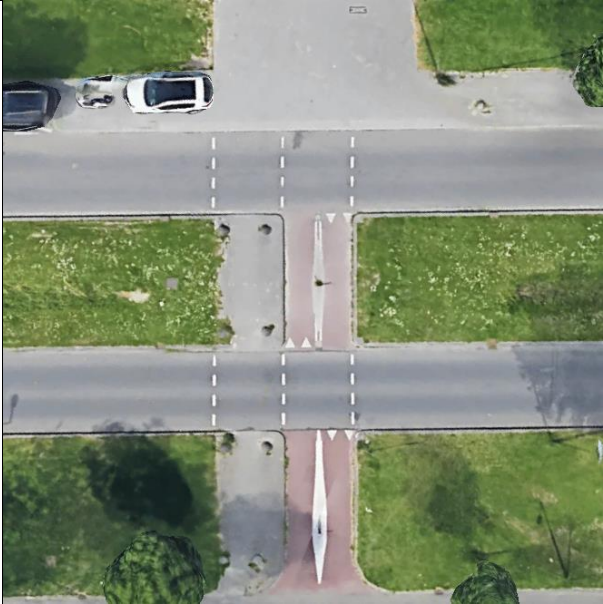
Conflictpunt 4: Rijsdijk - Tijsjesdijk		
Huidige situatie		
		
	Minimaal	Ideaal
Maatregel	Geen maatregel	Opbreken plateau en aanbrengen middengeleiders.

Afbeelding (voorbeeld)	N.v.t.	
Kosten		
Opmerkingen	N.v.t.	We constateren op voorhand dat de ideale situatie niet inpasbaar is vanwege ruimtegebrek. Het opbreken van het plateau draagt bij aan de herkenbaarheid van de verkeerssituatie en daarmee de verkeersveiligheid.

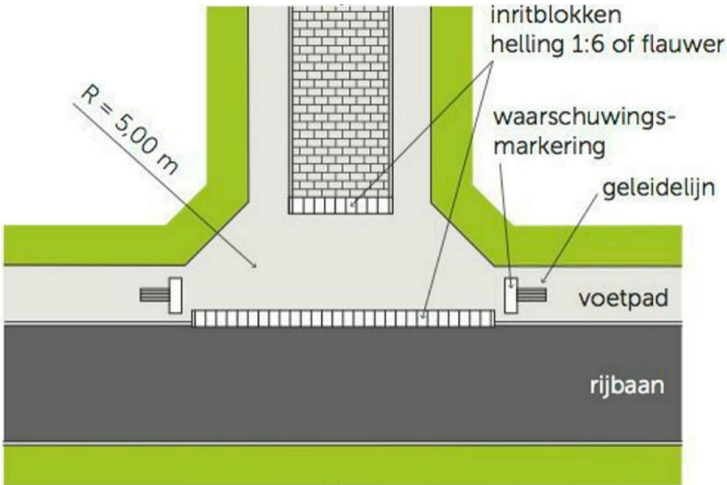
Conflictpunt 4: Rijsdijk - Tijsjesdijk		
Huidige situatie		
 An aerial photograph showing a road intersection. A road runs vertically through the center, labeled 'Tijsjesdijk' at the bottom. Two other roads branch off horizontally from this central road, both labeled 'Rijsdijk'. The area is surrounded by green trees and some buildings. A white car is visible on the right 'Rijsdijk' road. A mouse cursor is pointing at the intersection of the central road and the right 'Rijsdijk' road.		
	Minimaal	Ideaal
Maatregel	Verwijderen stopstrepen en aanbrengen haaiantanden	Opbreken plateau en aanbrengen middengeleiders

Afbeelding (voorbeeld)		
Kosten	€ 1.000,-	
Opmerkingen	Stopstrepen worden in principe alleen toegepast bij zeer slecht zicht. Daar is in deze situatie geen sprake van. Door de stopstrepen te verwijderen en haaiantanden aan te brengen, wordt de situatie op straat geloofwaardiger.	We constateren op voorhand dat de ideale situatie niet inpasbaar is vanwege ruimtegebrek. Het opbreken van het plateau draagt bij aan de herkenbaarheid van de verkeerssituatie en daarmee de verkeersveiligheid.

Conflictpunt 6: Rivierweg - Nijverheidsweg		
Huidige situatie		
		
	Minimaal	Ideaal
Maatregel	Verwijderen voetgangersoversteekplaats	Herinrichten kruispunt

Afbeelding		N.v.t.
Kosten	€ 1.000,-	PM
Opmerkingen	Door het verwijderen van de voetgangersoversteekplaats wordt de voorrangssituatie gelijk met die van de fietser. Daarnaast zorgt een voetgangersoversteekplaats op een gebiedsontsluitingsweg voor een verkeersveiligheidsrisico.	In de huidige situatie is met minimale ingrepen weinig te bereiken. Wanneer een eenrichtingsfietspad aan de oostzijde van de Rivierweg aangelegd wordt en de kruising Rivierweg – Nijverheidsweg hier op aangepast wordt, ontstaat een logische route richting de Rhoonse Baan/Groene Kruisweg. Hiermee wordt het spookfietsen op de kruising Rivierweg – Rijdsdijk – Van Gogh Allee ontmoedigd en neemt de verkeersveiligheid toe. Binnen de woningbouwontwikkeling De Omloop worden hier ook schetsen voor opgesteld.

Conflictpunt 12: Stationsstraat - Molendijk		
Huidige situatie		
		
	Minimaal	Ideaal
Maatregel	Geen maatregel	Uitritconstructie

Afbeelding	N.v.t.	
Kosten	N.v.t.	€ 17.000,-
Opmerkingen	De huidige inrichting voldoet aan de geldende inrichtingskenmerken.	Met deze maatregel wordt de positie van de voetganger verbeterd. Deze heeft namelijk voorrang. Daarnaast functioneert een uitritconstructie als snelheidsremmende maatregel, wat een positief effect heeft op de verkeersveiligheid.

Oplossingen voor ontbrekende schakels in het netwerk

Er zijn in deelrapport 2 enkele alternatieve routes opgenomen die het netwerk voor langzaam verkeer verbeteren, of het aantal conflictpunten op de schoolroutes verminderen. Dit zijn de route(s) door het park (locatie Sportlaan) en de verbinding tussen de Rhoonse Baan en de locatie Rivierweg. Hiervoor zijn diverse inrichtingsmogelijkheden die om verdere verkeerskundige en civieltechnische uitwerking vragen. In dit rapport gaan we hier niet verder op in.

6 Conclusie

Uit het verkeerskundige onderzoek naar de mogelijke nieuwe locaties van de Julianaschool in Rhoon – de Sportlaan en de hoek Rivierweg/Rhoonse Baan – blijkt dat beide locaties worden ontsloten via routes waarop zich meerdere verkeerskundige conflictpunten bevinden. Deze conflictpunten zijn geanalyseerd op basis van hun locatie in het netwerk, hun inrichting volgens CROW-richtlijnen en het Wegencategoriseringsplan Albrandswaard 2040, en hun verwachte gebruik als onderdeel van een schoolroute. Daarbij is gekeken naar onder meer kruispunttype, oversteekvoorzieningen, snelheidsregimes en de aanwezigheid van fiets- en voetgangersfaciliteiten.

De analyse laat zien dat geen van beide locaties volledig vrij is van verkeerskundige conflictpunten. Wel zijn er verschillen in aard en omvang. De locatie Rivierweg kent meer conflictpunten die in risicocategorie 3 vallen, wat betekent dat ze conflicten vormen met wegen met hogere snelheden (GOW50) en intensiteiten (>5.000 mvt/etmaal). Deze punten zijn doorgaans complexer van aard en moeilijker aan te passen zonder ingrijpende maatregelen. De locatie Sportlaan heeft vooral te maken met conflictpunten binnen risicocategorie 1 en 2, waar over het algemeen eenvoudiger en kostenefficiënter maatregelen kunnen worden getroffen.

Voor alle conflictpunten die niet of slechts gedeeltelijk voldoen aan de inrichtingskenmerken zijn maatregelen voorgesteld, waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen een ‘minimale’ en een ‘ideale’ oplossing. De minimale maatregelen betreffen veelal kleinere aanpassingen, zoals het verwijderen van stopstrepen of het aanbrengen van haaiantanden, met beperkte kosten. Ideale maatregelen omvatten daarentegen volledige herinrichting van kruispunten, aanleg van middengeleiders of verhoogde plateaus, en hebben als doel de verbetering van de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers. De kosten hiervan variëren sterk en zijn in sommige gevallen afhankelijk van of gekoppeld aan bredere ontwikkelingen, zoals woningbouwprojecten.

Hoewel er bij beide locaties sprake is van bestaande veiligheidsrisico's, laat het rapport zien dat de locatie Rivierweg – in de huidige situatie – meer verkeerskundige conflictpunten kent met een hoger risicoprofiel en complexere inpassingsvraagstukken. Tegelijkertijd biedt de Sportlaanlocatie mogelijkheden voor relatief eenvoudig te realiseren verbetermaatregelen die bijdragen aan een veilige schoolroute.

De uiteindelijke locatiekeuze vraagt om een integrale afweging, waarbij naast verkeersveiligheid ook andere relevante beleidsmatige, ruimtelijke, financiële en onderwijskundige aspecten betrokken dienen te worden. Dit onderzoek levert hiervoor de verkeerskundige onderbouwing.