

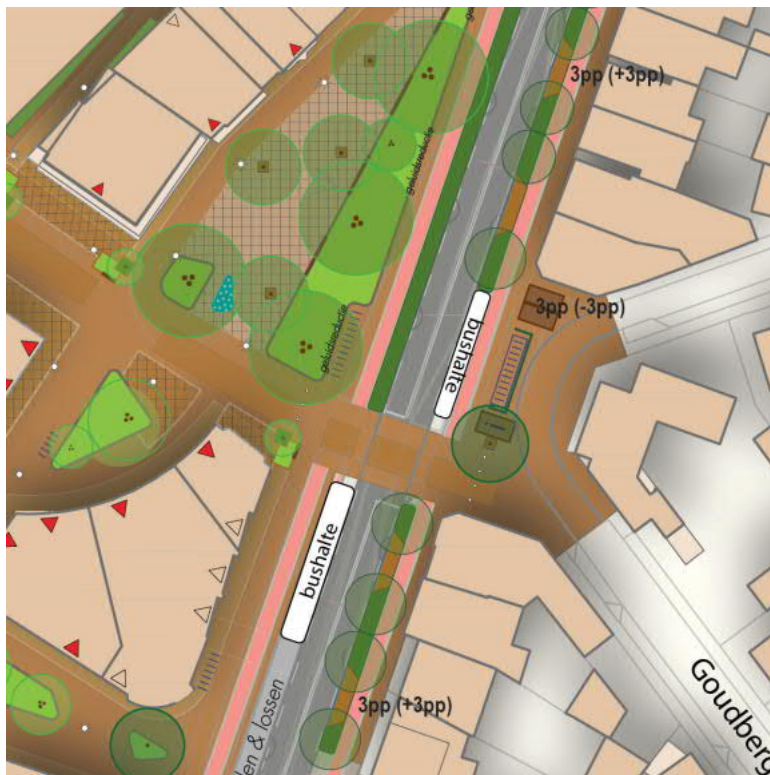
Toelichting

Betref	Oversteek Eindhovenseweg te Aalst
Ons kenmerk	2021 1028-WAL091-TOE-VKR-Oversteek EHWEG 1.0
Datum	28 oktober 2021
Behandeld door	R. Kastelijn

Inleiding

Door Kragten is het ontwerp opgesteld voor de herinrichting van het centrumplan Aalst. Onderdeel van dit ontwerp betreft de oversteek over de Eindhovenseweg (Den Hof – Emmastraat). Voorafgaand aan de oordeelsvormende raadsvergadering van het DO fase 1 van de Eindhovenseweg heeft een inspreker de oversteek bij Den Hof aan de orde gesteld. Daarnaast zijn er door de raad vragen gesteld over de vormgeving van de oversteek. In onderstaande afbeelding is de voorgestelde oversteek en de alternatieve vormgeving afgebeeld.

In deze toelichting wordt de keuze voor de huidige vormgeving voor zover het een verkeerskundige afweging is verklaard.



Figuur 1 Voorgesteld ontwerp Kragten



Figuur 2 Ingediend alternatief

Basisgegevens en uitgangspunten

Bij het opstellen van het ontwerp zijn de onderstaande uitgangspunten gehanteerd:

- De Eindhovenseweg heeft een gebiedsontsluitende functie
- De Eindhovenseweg betreft een aanrijroute voor de hulpdiensten
- De Eindhovenseweg is onderdeel van de hoogwaardig openbaar vervoer verbinding tussen Eindhoven en Valkenswaard
- De intensiteit na gereedkomen van de westparallel neemt naar verwachting af van circa 21.000 naar circa 13.500 motorvoertuigen per etmaal (circa 1350 tot 1620 motorvoertuigen per uur)
- Ter hoogte van de oversteek dient een hoogwaardig openbaar vervoer halte gerealiseerd te worden

Toelichting gemaakte keuzes

Onderstaand worden de gemaakte keuzes voor de oversteek toegelicht.

Halteplaats

De bus halteert dient na de oversteek te halteren, zodat de bus direct weg kan rijden na het halteren en niet hoeft te wachten op overstekende voetgangers. Indien voetgangers achter de bus oversteken, blokkeert de wachtende bus het zicht op de overstekende voetgangers. Bij toepassing van een verkeerslicht is het mogelijk om voetgangers veilig de Eindhovenseweg achter de bus over te laten steken.

Middengeleider

Een bus dient parallel aan de perronband te kunnen halteren om de instap voor minder validen mogelijk te maken. De ruimte tussen de instap en de band mag maximaal 5 cm bedragen. Om dit mogelijk te maken dient de bus de halte recht aan te kunnen rijden. Door de toepassing van middengeleiders is dit niet mogelijk.

Toepassing van een middengeleider gaat ten koste van de beschikbare breedte van bushaltes, trottoirs en fietspaden, waardoor fietsers en voetgangers gebruik dienen te maken van dezelfde ruimte.

De toepassing van een middengeleider maakt de oversteeklengte korter waardoor de kans op roodlichtnegatie groter wordt. Door de ligging nabij een bushalte en de te verwachten verkeersintensiteit draagt de middengeleider niet bij aan een veiligere oversteek.

Voetgangersoversteek markering (zebra)

De CROW publicatie oversteekwijzer geeft onderstaande tabel voor een voetgangersoversteek over een 50 km/h weg. De intensiteiten van het gemotoriseerde verkeer zitten op de grens tussen een verkeerslicht en een zebra.

50 km/h	Veel voetgangers	Weinig voetgangers	Nauwelijks/geen voetgangers
> 1.500 mvt/spitsuur of > 375 mvt/spitskwartier	Verkeerslicht/ Ongelijkvloers	Verkeerslicht/ Ongelijkvloers	Ongewenst
> 1.000 mvt/spitsuur of > 250 mvt/spitskwartier	Verkeerslicht/ Voorrang (zebra)*	Geen voorrang	Ongewenst
< 1.000 mvt/spitsuur en < 250 mvt/spitskwartier	Voorrang (zebra)*	Geen voorrang	Ongewenst

* Zebrapad alleen toepassen indien geen parallelle fietsoversteek (uit de voorrang) aanwezig is

Echter is een voorrangssituatie voor de voetganger (en fietser) ongewenst in verband met de prioritering voor het hoogwaardig openbaar vervoer. Zebrapaden worden niet aangebracht in combinatie met verkeerslichten aangezien dit verwarring kan opleveren in combinatie met een rood verkeerslicht.

Toepassing van zebra's dient daarnaast voorzien te worden van snelheidsverlagende maatregelen om de passeersnelheid ter hoogte van het zebrapad terug te brengen naar 30 km/h. Dit past niet bij de kenmerken van hoogwaardig openbaar vervoer.

Verkeerslichten

De prioriteit voor de oversteek komt bij het hoogwaardig openbaar vervoer te liggen, als tweede bij de voetganger en als laatste het gemotoriseerde verkeer. Zodra een bus aan komt rijden gaat een signaal naar het verkeerslicht om de bus groen licht te geven, waarna het verkeerslicht voor de voetganger op groen gaat om de Eindhovenseweg over te steken.

Het verkeerslicht zorgt tevens dat overig gemotoriseerd verkeer de halterende bus niet gaat inhalen.