Verkenning Bovenkamp II (V2)

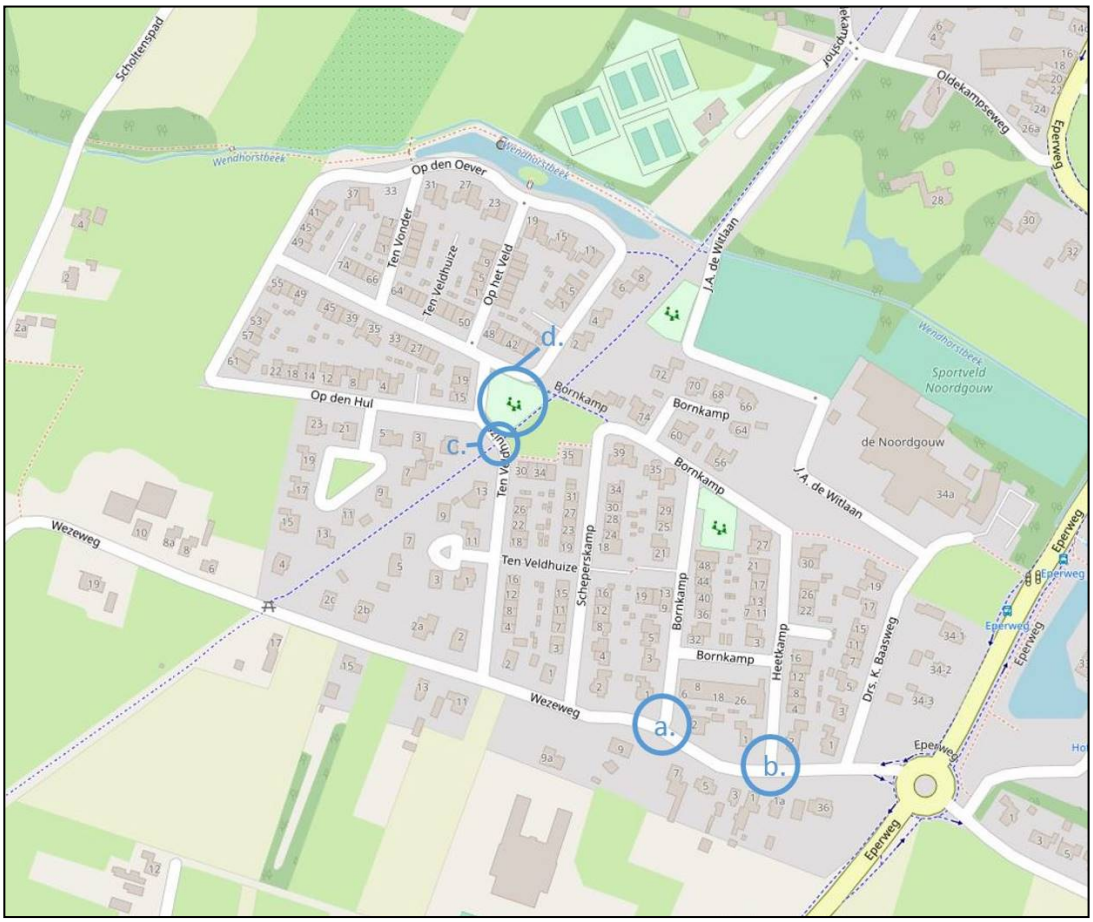
1 Inleiding

Deze huidige versie (versie 2) van deze memo is geschreven naar aanleiding van vragen uit de gemeenteraad. De eerste versie van dit document is geschreven naar aanleiding van een bewonersavond voor de bewoners van Bovenkamp II (BKII).
Deze bewonersavond is gehouden in de context van Bovenkamp III (BKIII). Naast de toekomstige situatie zijn er zorgen geuit over een aantal al bestaande verkeerssituaties. De punten welke direct invloed kunnen hebben op de verkeersveiligheid worden kort in deze memo besproken.
De voornaamste twee verschillen tussen versie 1 en versie 2 van dit document is de aanwezigheid van vragen uit de gemeenteraad en een ruwe schatting van kosten van de verscheidene verkeersmaatregelen die genomen kunnen worden.

2 Punten ingebracht door de bewoners van BKII

Tijdens de hierboven benoemde bewonersavond zijn een viertal punten genoemd betreffende de verkeersveiligheid van BKII. Bewoners gaven het volgende aan (zie ook figuur 1):

a. Slecht zicht op verkeer vanaf de Wezeweg gekeken vanaf de Bornkamp op kruispunt Bornkamp-Wezeweg;
b. Slecht zicht op verkeer vanaf de Wezeweg gekeken vanaf de Heetkamp op kruispunt Heetkamp-Wezeweg;
c. Het kruispunt Ten Veldhuize-Fietspad Oude Spoorbaan wordt als onveilig ervaren;
d. De speeltuin, bewoners vinden de situatie onoverzichtelijk en hebben zorgen vanwege hun kinderen die daar spelen.



Figuur 1 Bovenkamp I en Bovenkamp II, respectievelijk ten zuidoosten en ten noordwesten van het fietspad (blauwe stippellijn). De cirkels met letters geven de knelpunten van de bewoners aan (bron kaart: (OpenStreetMap, 2023)*)*

2.1 Beschrijving van de wijk

Bovenkamp I (BKI) en BKII vormen samen de wijk Bovenkamp. Momenteel loopt een traject naar een uitbreiding van de wijk door het gedeelte BKIII toe te voegen. De wijk in zijn huidige vorm bestaat volledig uit erftoegangswegen met een maximumsnelheid van 30 km/uur en wordt doorsneden door het Fietspad Oude Spoorbaan. De gehele wijk wordt ontsloten via de Wezeweg. Vanaf de Wezeweg rijdt het meeste verkeer richting de Eperweg. Verkeer uit BKII moet door BKI om op de Wezeweg te komen. Tussen BKI en BKII is één verbinding voor wegverkeer, de Ten Velhuize. Behalve woningen, staat de middelbare school De Noordgouw in de Bovenkamp. Voor kinderen zijn er meerdere speeltuinen in de wijk (zie figuur 1).

3 Knelpuntenanalyse

In deze knelpuntenanalyse wordt gekeken naar de snelheden op de Bovenkamp en de verbindingen met de Wezeweg. Verder worden de geregistreerde ongevallen meegenomen.

3.1 Snelheden in de wijk

Bewoners gaven aan een hoge snelheid te ervaren. De gereden snelheden in de wijk zijn daarom onderzocht. Voor het onderzoeken van de snelheden is gebruikt gemaakt van Via.Stat en de snelheidsgegevens uit oktober 2022.

3.1.1 Snelheden binnen de wijk

Zowel in BKI als BKII geldt dat de gemiddelde snelheid tussen de 25 km/u en 30 km/u ligt. Verder is gekeken naar de V85, de V85 geeft de snelheid aan die 85% van het verkeer niet overschrijdt, dit gegeven wordt verkeerskundig veel gebruikt.

De V85 ligt grotendeels tussen de 20 km/u en 30 km/u. De hoogst gemeten V85 is 34 km/u op een wegvak van Op den Oever. Dit wordt gezien als een acceptabele snelheid.



Figuur 2 snelheden in oktober 2022 zoals weergegeven in Via.Stat (bron: Via.Stat)

Uit het bovenstaande kan worden geconcludeerd dat er geen snelheidsproblemen zijn in de Bovenkamp, ondanks de ervaringen van snelheden ver boven de 30 km/u door bewoners.

3.1.2 Snelheden Wezeweg

Binnen de bebouwde kom geldt een snelheid van 30 km/u. De gemiddeld gereden snelheid op de Wezeweg is ongeveer 30 km/u. De V85 ligt rond de 40 km/u bij een aantal aansluitingen op Bovenkamp.

De V85 geeft aan dat de maximumsnelheid op de Wezeweg dusdanig veel wordt overschreden dat maatregelen zouden kunnen wenselijk zijn. Maatregelen om de snelheid te verlagen komen ook ten goede bij de ervaring van slecht uitzicht op een

aantal kruispunten. Dergelijke maatregelen kunnen genomen worden met de kruisingen van de Wezeweg met de Drs. K. Baasweg, de Heetkamp en de Bornkamp.

3.2 Verkeersongevallen

Bij het bekijken van de verkeersongevallen worden de ongevallen gebruikt die zijn geregistreerd door de politie vanaf 2014.

Er zijn een tweetal ongevallen geregistreerd, één op Op den Hul en één op de Wezeweg. Dit waren ongevallen met uitsluitend materiele schade.

Uit de bovenstaande gegevens wordt de conclusie getrokken dat de Bovenkamp geen specifiek onveilige locaties kent qua verkeersveiligheid.



Figuur 3 ongevallen tussen 1 januari 2014 en 9 juli 2023, zoals weergegeven in Via.stat (bron: Via.Stat)

3.2.1 Ongeregistreerde verkeersongevallen.

Niet alle verkeersongevallen worden geregistreerd. Het is bekend dat er enkele ongevallen hebben plaatsgevonden op het kruispunt Ten Veldhuize-Oude Spoorbaan waarvan één na 9 juli 2023.

3.3 Conclusie snelheid en ongevallen

Alhoewel bewoners hoge snelheden ervaren blijkt dat wanneer naar de snelheidsgegevens gekeken wordt, men zich binnen de wijk houdt aan de maximumsnelheid. Op de Wezeweg zou het wenselijk kunnen zijn om maatregelen te treffen welke de snelheid verlagen. Dit zou indirect ten goede komen aan de ervaring van slechte uitzicht op een aantal kruisingen.
Buiten de gereden snelheden, hadden bewoners andere punten betreffende verkeer in BKII. Deze worden in het volgende hoofdstuk behandeld.

4 Nadere analyse op de punten ingebracht door bewoners van BKII

In dit hoofdstuk worden de vier punten die de bewoners hebben ingebracht beschreven, met hierop de gemeentelijke reactie.

4.1 Kruispunt Bornkamp-Wezeweg

V. Bewoners ervaren slecht zicht wanneer van de Bornkamp de Wezeweg op wordt gereden. Zie bijlage 1 voor foto’s van de situatie.

A. De uitzichtsituatie op de Bornkamp is acceptabel. Het is een gelijkwaardig kruispunt waar verkeer van rechts voorrang geniet. De hagen verminderen gedeeltelijk het zicht. Wanneer men de tijd neemt met oprijden is er voldoende zicht op aankomend verkeer.

4.2 Kruispunt Heetkamp-Wezeweg

V. Bewoners ervaren slecht zicht wanneer van de Heetkamp de Wezeweg op wordt gereden. Zie bijlage 2 voor foto's van de situatie.

A. Ook bij de verkeerssituatie op de Heetkamp is er sprake van een gelijkwaardig kruispunt, waarbij verkeer van rechts voorrang heeft. Het kruispunt is zo vormgegeven dat dit goed zichtbaar is. Het uitzicht vanaf de Heetkamp naar de Wezeweg is minder dan bij oprijden dan op de Bornkamp.
Het onveiligheidsgevoel van zowel de Heetkamp als de Bornkamp kan verklaard worden door de V85 op de Wezeweg van 40 km/u. Een snelheidsremmende maatregel op de Wezeweg kan dan ook als wenselijk worden gezien.

4.3 Kruispunt Ten Veldhuize-Fietspad

Het kruispunt Ten Veldhuize-Fietspad Oude Spoorbaan (zie figuur 4) voldoet aan de inrichtingsrichtlijnen zoals gesteld in het ASVV2021. De fietsers dienen hier voorrang te verlenen aan het gemotoriseerd verkeer. Dit is doormiddel van bebording en markering aangegeven.
Zoals in figuur 4 is te zien ontneemt de heg het zicht van fietsers op verkeer van rechts. Het is wenselijk om deze haag aan te passen (verlagen, verplanten of verwijderen) om het zicht van en op fietsers te verbeteren



Figuur 4 kruispunt Fietspad Oude Spoorbaan-Ten Veldhuize

4.4 Speeltuin BKII

Er is aangegeven door de bewoners dat de speeltuin zorgen baart. Dit heeft onder andere met de zichtbaarheid op kinderen te maken.
Op erftoegangswegen met een maximumsnelheid van 30 km/uur binnen de bebouwde kom kan het verwacht worden dat kinderen de straat op lopen. Daarbij is er in de wijk bijna alleen bestemmingsverkeer. Bewoners zijn op de hoogte van de locatie van de speeltuin en dienen hier extra rekening mee te houden. Tussen de speeltuin en de weg ligt een voetpad van ~2,7 meter breed. Kinderen kunnen dus niet in één keer de weg op lopen. Een voetpad van ~2,7 meter is breder dan wordt voorgeschreven door de richtlijnen. Extra maatregelen worden vanuit verkeerskundig oogpunt niet nodig geacht. Echter is de beleving anders en is er daarom de wens om de ingang te verplaatsen naar de andere zijde van de speeltuin.

4.5 Een blik op wijkniveau met de realisatie van BKIII

De realisatie van BKIII zorgt ervoor dat de straten in BKII drukker worden. De intensiteit geeft echter geen reden tot zorgen.
Verkeerskundig gezien heeft het voordelen om één hoofdroute te creëren richting BKIII. Verkeer uit toekomstig BKIII wordt zo geconcentreerd op één tracé, waardoor hier extra maatregelen genomen kunnen worden. De hoofdroute ligt op Op den Hul-Op den Oever. Door de huidige inrichting van deze weg zijn hier al relatief weinig oversteekbewegingen ten opzichte van de Ten Veldhuize.

Deze hoofdroute heeft positieve effecten voor de speeltuin. Door de genoemde straten een hoofdroute te maken, krijgt maar één kant van de speeltuin een hogere

verkeersintensiteit. Het sturen van verkeer naar de Op de Hul kan doormiddel van uitritconstructies op de locaties weergegeven in figuur 5. Deze uitritconstructies hebben een tweede functie als verhoogde voetgangersoversteek. Hierdoor ontstaat een nog veiligere oversteekvoorziening richting de speeltuin. Verder verlaagd dit de snelheid voor het verkeer op de Ten Veldhuize en maakt het deze route minder aantrekkelijk.



Figuur 5 Kaart met locatie voor potentiële maatregelen en de verwachte toegangs-wegen vanuit BKIII

Een uitritconstructie kan ook worden toegepast aan weerszijde van de noordelijke toegangsweg vanuit BKIII. Door deze route minder aantrekkelijk te maken, wordt verkeer binnen BKIII al richting Op den Hul geleid.
Omdat de route Ten Veldhuize niet wordt afgesloten blijft hier wel een verbinding mogelijk. Hier ligt een lange rechtstand. Voorgesteld wordt om een snelheidsremmer te plaatsen ter hoogte van Ten Vonder.
Daarnaast ontbreken in de huidige situatie enkele oversteekgelegenheden, weergegeven met een blauwe cirkel in figuur 5. Het zuidelijke en noordelijke deel van BKII zijn onvoldoende met elkaar verbonden, vanuit een voetgangersperspectief. Idealiter worden voetpaden doorgetrokken bij elke kruising op de Ten Veldhuize. Voetgangersverbindingen dienen ook te worden gerealiseerd tussen BKII en BKIII.

4.5.1 Conclusie van een blik op wijkniveau

Er zijn een aantal mogelijkheden waarmee BKII in de huidige en toekomstige situatie (nog) verkeersveiliger kan worden gemaakt.
In de huidige situatie kan dit door oversteekgelegenheden te realiseren tussen het noorden en zuiden van BKII en door verkeersmaatregelen in een lange rechtstand.
Bij realisatie van BKIII kan een hoofdroute worden gecreëerd door BKII om het verkeer van BKIII daar te concentreren.

5 Schatting kosten

In dit hoofdstuk wordt een ruwe schatting gemaakt van de verwachte kosten van de verkeermaatregen in BKII en BKI die worden geadviseerd bij de bouw van BKIII. Kosten van de verkeersmaatregelen die in het bouwgebied van BKIII liggen, worden niet

meegenomen. Hetzelfde geldt voor potentiële voetgangersdoorsteken tussen BKII en BKIII. De verdeling van de kosten wordt in een later stadium uitgewerkt.

5.1 Schatting kosten verkeersmaatregelen in BKII

In figuur 5 staan de locaties en de aantallen van de potentiële verkeersmaatregelen voor BKII. Verder wordt een potentiële maatregel bij de haag bij de speeltuin en het fietspad meegenomen. Hieronder volgen een ruwe schatting van de kosten:

Maatregel	**Aantal**	**Schatting kosten per stuk**	**Schatting totale kosten per maatregel**
Oversteekgelegenheid	2	€1500	€3000
Uitritconstructie	2	€25.000	€50.000
Snelheidsremmer met oversteekgelegenheid	1	€25.000	€25.000
Verkeersplateau	1	€50.000	€50.000
Verlagen/verplanten/verwijderen haag bij fietspad	1	€1500	€1500
	Schatting totale kosten:		€129.500

Tabel 1 schatting van de kosten van de potentiële verkeersmaatregelen in BKII bij de realisatie van BKIII

5.2 Schatting kosten verkeersmaatregelen bij de Wezeweg

Snelheidsmaatregelen op de Wezeweg kunnen als wenselijk worden gezien. Binnen de bebouwde kom zijn momenteel drie kruisingen met BKI waar geen verkeersplateau ligt.

Maatregel	**Aantal**	**Schatting kosten per stuk**	**Schatting totale kosten per maatregel**
Verkeersplateau	3	€50.000	€150.000

Tabel 2 schatting van de kosten van de potentiële verkeersmaatregelen op de kruisingen tussen de wijk Bovenkamp en de Wezeweg

5.2.1 Totaal schatting kosten

De schatting van de kosten voor maatregelen in BKII en aan de Wezeweg komen bij elkaar opgesteld uit op: €279.500,-.

5.3 Potentiële subsidies

Vanuit het Rijk loopt momenteel de Investeringsplan Verkeersveiligheid SPV[1]. De eerste twee tranches zijn momenteel beëindigd. Bij deze subsidie kan een bijdrage worden aangevraagd voor een maximum van 50%. Eind 2023 wordt meer bekend over de derde tranche. In de eerste en tweede tranche is subsidie verleend voor drempels en verkeersplateaus op erftoegangswegen (Rijksoverheid, 2023). Het is aannemelijk dat de derde tranche ook subsidie geeft voor drempels en verkeersplateaus op erftoegangswegen.
Vanuit de Provincie Gelderland lopen geen subsidies voor dergelijke werkzaamheden (Provincie Gelderland, 2023).

[1] Strategisch Plan Verkeersveiligheid

5.4 Vragen uit de Gemeenteraad

De Gemeenteraad heeft naar aanleiding van bijeenkomsten tussen haar en bewoners van BKI, BKII en de Elburgerweg verscheidene vragen gesteld. Deze worden hieronder behandeld.

V. Welke mogelijkheden zijn er voor vrij liggende fietspaden langs de Ten Veldhuize (tussen Wezeweg en spoorbaan)? Is dit ook wenselijk?

A. In het verkeer zijn een aantal categorieën wegen gedefinieerd: de erftoegangsweg, de gebiedsontsluitingsweg en de stroomwegen. Voor de inrichting van de verschillende wegcategorieën zijn richtlijnen opgesteld, zo is elke categorie herkenbaar voor de weggebruiker.
De Ten Veldhuize valt in de categorie 'erftoegangsweg.' Op erftoegangswegen vallen zaken als fietsers op straat en oversteekbewegingen binnen het verwachtingspatroon. De richtlijnen geven aan dat vrijliggende fietspaden niet in het beeld passen van een erftoegangsweg. Het is dus niet wenselijk een gedeelte vrijliggend fietspad aan te leggen aangezien dit niet past bij de weginrichting. Buiten de richtlijnen is het vanuit de verkeersveiligheid niet nodig om een vrijliggend fietspad aan te leggen. Daar komt bij dat een vrijliggend fietspad ten koste gaat van openbaar groen.

V. Welke maatregelen zijn er mogelijk om de veiligheid rondom de speeltuin te verhogen? Welke kosten zijn hier mee gemoeid? Denk hierbij aan een hek of heg voor de opening die naar de weg gekeerd is.

A. Antwoord op deze vraag staat onder het kopje '4.4 Speeltuin BKII.'

V. Is het eventueel mogelijk om de speeltuin te verplaatsen?

A. Gezien de aanwezige ruimte in de omgeving is het niet mogelijk om de speeltuin naar een nog betere locatie te verplaatsen. Verder wordt de huidige locatie van de speeltuin als veilig geacht, zoals beschreven onder het kopje '4.4 Speeltuin BKII.'

V. Welke snelheid verlagende maatregelen kunnen er worden genomen?

A. De snelheidsremmende maatregelen die genomen kunnen worden in BKII bij de bouw van BKIII zijn opgenomen in figuur 5. In dezelfde figuur zijn de al aanwezige snelheidsremmers weergegeven. De te nemen maatregelen die overwogen kunnen worden in de huidige situatie staan in het kopje '4.5.1 Conclusie van een blik op wijkniveau.'

V. Welke maatregelen kunnen genomen worden om de kruising met de spoorbaan veiliger te maken? Bijvoorbeeld weghalen groen of het vergroten van het plateau.

A. Antwoord op deze vraag staat onder het kopje '4.3 kruising Ten Veldhuize-Fietspad.'

6 Conclusie Memo verkenning BKII

De zichtlijnen op de kruisingen Bornkamp-Wezeweg en Heetkamp-Wezeweg zijn voldoende. Omdat de V85 op de Wezeweg is hoger is dan wenselijk, kan het worden aanbevolen om op de Wezeweg maatregelen te nemen.
De speeltuin voldoet wanneer naar de huidige situatie wordt gekeken. Wanneer naar de situatie wordt gekeken op wijkniveau met BKIII erbij, dan kan het als waardevol worden gezien om verkeer via één route door BKII te leiden.

Bibliografie

DagNL. (2023). *Memo verkennning verkeersontsluiting uitbreidingsplan Bovenkamp III Heerde.* Steenwijk: Buro Noord.

Provincie Gelderland. (2023). *Subsidies*. Opgehaald van gelderland.nl: https://www.gelderland.nl/subsidies

Rijksoverheid. (2023). *Regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen tweede tranche (2022-2023)*. Opgehaald van investeringsimpulsspv.nl: https://investeringsimpulsspv.nl/investeringsimpuls-tweede-tranche/

Bijlage 1









Alle foto’s op deze pagina zijn gemaakt door de gemeente in 2023, behalve de foto rechtsonder, deze komt uit 2022 en is opgehaald uit StreetSmart

Bijlage 2







Alle foto’s op deze pagina zijn gemaakt door de gemeente in 2023