

LOOP-/FIETSROUTE AZC

VOOR INFORMATIE

: Vincent van Zuijlen

INLEIDING

In december 2015 is een principebesluit genomen om een AZC te realiseren op het toekomstige bedrijventerrein De Zegge VII te Raalte. Eén van de nader uit te werken punten was de looproute tussen het AZC en het centrum van Raalte. In de periode januari t/m maart 2016 heeft het gemeentelijk projectteam samen met een werkgroep uit de samenleving de (on)mogelijkheden voor een route verkend. Daarbij is geconstateerd dat er ook naar een fietsroute gekeken moet worden, vandaar dat nu gesproken wordt over een loop- en fietsroute.

Het gemeentelijk projectteam bracht een advies uit ten aanzien van de loop-/fietsroute, wat gebaseerd is op de input vanuit de werkgroep en intern en extern verkeerskundig advies. Het college neemt dit advies over.

Besluit

1. De route langs de oostzijde van het kanaal met een doorsteek vanaf de Overkampsweg als voorkeursroute te benoemen (route 3) en deze zodanig in te richten dat deze op veilige wijze kan worden gebruikt door voetgangers en fietsers
2. De ingang (toegang) van het AZC-terrein aan de zuidzijde te realiseren
3. Een gelijkvloerse oversteek in de Overkampsweg aan te leggen, die veilig is ingericht met een plateau, middengeleider en verlichting (zie bijlage schetsontwerp aansluiting Overkampsweg)

PROCES

In december 2015 zijn omwonenden van de potentiële looproutes en aanliggende bedrijven per brief uitgenodigd om deel te nemen aan de werkgroep loop-/fietsroute. Daarnaast zijn er algemene bekendmakingen geweest via website/media. De werkgroep bestaat uit ca. 20 personen in een gemêleerde samenstelling (ondernemers De Zegge, bewoners De Zegge, bewoners Kanaaldijk, bewoners buitengebied, bewoners Raalte Zuid).

Er zijn 2 werkgroepbijeenkomsten geweest. Van de bijeenkomsten zijn verslagen opgesteld die ter goedkeuring aan de werkgroep zijn voorgelegd.

De eerste bijeenkomst is vooral gebruikt om alle mogelijke routes in beeld te brengen en voor- en nadelen van de verschillende routes in beeld te brengen. Op basis daarvan heeft het gemeentelijk projectteam een eerste voorstel gemaakt, dat in de tweede bijeenkomst gepresenteerd en besproken is. Bij bespreking van dit voorstel bleek dat er veel verschillende meningen zijn over de loop- en fietsroute. Iedereen is het er over eens dat er een logische, verkeersveilige en sociaal veilige route moet komen. De wijze waarop dit kan/moet, daar verschillen de meningen over. Ook ten aanzien van het punt sociale veiligheid bleek er geen duidelijke voorkeur te zijn voor een bepaalde route.

Samen met de werkgroep is de conclusie getrokken dat mensen maar beperkt te 'sturen' zijn naar een bepaalde route. Bewoners van het azc zijn vrij een eigen route te kiezen. De opgave is om een route in te richten voor voetgangers en fietsers die ook daadwerkelijk gebruikt wordt. Er moet dus niet alleen rekening worden gehouden met welke route objectief of gevoelsmatig gezien het meest

wenselijk is, maar ook met de vraag welke route mensen geneigd zijn te nemen als zij van het azc naar het centrum van Raalte lopen of fietsen.

Er is geen oplossing gevonden waarvoor unaniem draagvlak is. Het gemeentelijk projectteam heeft daarom besloten dat zij een advies aan het gemeentebestuur uitbrengt, wat gebaseerd is op de meningen in de werkgroep, een ambtelijk verkeerskundig advies en een extern verkeerskundig advies. Deze 3 onderdelen zijn als bijlagen bij dit voorstel gevoegd, zodat het gemeentebestuur deze kan betrekken in haar eigen afweging.

De mening van de werkgroep is zo goed mogelijk weergegeven in een notitie, waarbij is aangegeven of het meerderheids- of minderheidsstandpunten betreft. Deze notitie met de weergave vanuit de werkgroep is vooraf ter goedkeuring aan de werkgroep voorgelegd.

De werkgroep is in de gelegenheid gesteld om een reactie te geven op het (eind)voorstel van het gemeentelijk projectteam. Hierop zijn 3 reacties gegeven, die ook als bijlage bij dit voorstel zijn gevoegd. Voor het gemeentelijk projectteam leidden die niet tot een wijziging van het voorstel.

Voor een overzicht van de potentiële routes en nummering van die routes wordt verwezen naar de notitie in bijlage 2.

UITGANGSPUNTEN ONTWERP LOOP-/FIETSRUTE

Deze notitie bevat enkele keuzes ten aanzien van ligging en uitvoering van de loop- en fietsroute. De volgende ontwerpuitgangspunten zijn door het projectteam vooraf als vaststaande uitgangspunten gekozen en ook zo besproken met de werkgroep:

- Daar waar nog geen verharding aanwezig is, wordt de route voorzien van een deugdelijke verharding van straatwerk (of asfalt / beton als dat kostentechnisch gunstiger is);
- De route wordt geheel voorzien van openbare verlichting, waarbij vanuit de werkgroep wel is aangegeven dit niet overdadig te doen ter voorkoming van lichthinder.

VERKEERSINTENSITEIT OVERKAMPSWEG

De oversteek van de Overkampsweg is een belangrijk bespreekpunt in de werkgroep gebleken. Verderop in deze notitie wordt hier nader op ingegaan. Een belangrijk gegeven daarbij is de verkeersintensiteit op de Overkampsweg. Deze staat hieronder vermeld, waarbij voor de beeldvorming ook andere wegen benoemd zijn.

| | |
|---------------------------------|---|
| Overkampsweg: | ca. 5.300 motorvoertuigen/etmaal |
| Burg. Kerssemakersstraat: | ca. 4.800 motorvoertuigen/etmaal |
| Westdorplaan: | ca. 4.800 tot 6.700 motorvoertuigen/etmaal (afh. van meetlocatie) |
| Acacialaan: | ca. 5.200 motorvoertuigen/etmaal |
| N35, ter hoogte van Mariënheem: | ca. 15.000 motorvoertuigen/etmaal |

Door de werkgroep is opgemerkt dat de genoemde gemeentelijke wegen niet geheel vergelijkbaar zijn. Zo geldt op deze wegen een andere snelheidslimiet en is sprake van minder vrachtverkeer.

ARGUMENTEN

1.1 Een route langs het kanaal wordt als meest verkeersveilig beschouwd.

Grofweg is de vraag of een route langs het kanaal of via het bedrijventerrein ingericht moet worden. Een route langs het kanaal heeft de voorkeur van de meerderheid van de werkgroep omdat die grotendeels (oostzijde) of geheel (westzijde) vrij is van gemotoriseerd verkeer en daardoor (verkeers)veiliger is. Deze analyse van de werkgroep delen wij.

1.2 Route aan de oostzijde van het kanaal (route 3) is korter dan een route aan de westzijde en voelt logischer.

De lengte van een route bepaalt met name voor voetgangers of deze aantrekkelijk gevonden wordt. Het gaat dan niet alleen om de werkelijke lengte, maar ook om de 'ervaren' lengte. De opgave is om de voetgangers en fietsers te 'verleiden' om langs het kanaal te gaan i.p.v. via het bedrijventerrein. Een route aan de oostzijde van het kanaal is vanwege de doorsteek door het agrarisch perceel korter en voelt logischer dan een route aan de westzijde. Bij de route aan de westzijde van het kanaal (route 5) loop je gevoelsmatig eerst van het dorp weg, waardoor deze route minder logisch voelt. Dit zou de kans vergroten dat men alsnog via het bedrijventerrein gaat lopen of fietsen. De voorkeur voor route 3 wordt door de meerderheid van de werkgroep ondersteund. Overigens kan niet worden uitgesloten dat ook andere routes worden gebruikt.

1.3 Strikt scheiden van fietsers en voetgangers is in de praktijk waarschijnlijk moeilijk haalbaar.

Voorgesteld wordt om route 3 geschikt te maken voor gecombineerd gebruik door voetgangers en fietsers. Concreet betekent dit dat het pad een breedte krijgt van ca. 3 meter.

Voor de fietser wordt route 5 (westzijde kanaal) als meest veilige gezien. Deze route is namelijk volledig vrij van gemotoriseerd verkeer en sluit goed aan op de bestaande fietsstructuur bij de rotonde Acacialaan-Elzenlaan-Aakstraat. Het is echter aannemelijk dat de fietsers uit eigen beweging ook vaak voor route 3 zullen kiezen, die aangelegd wordt voor de voetgangers. Voorgesteld wordt om hierop te anticiperen door bij aanleg al een voldoende breed pad aan te leggen. Een meerderheid van de werkgroep geeft hieraan ook de voorkeur. In de praktijk ontstaat wellicht een situatie waarbij voetgangers route 3 gebruiken en het fietsverkeer zich spreidt over routes 3 en 5.

2.1 Ingang aan de zuidzijde bevordert het gebruik van de route(s) langs het kanaal.

Zoals hiervoor is aangegeven, is het niet wenselijk dat men routes via het bedrijventerrein gaat gebruiken. Door de ingang van het AZC-terrein aan de zuidzijde te situeren kan er meer gestuurd worden op het gebruik van de voorgestelde route 3 of eventueel route 5. Een ingang aan de noordzijde zou juist het lopen of fietsen via het bedrijventerrein in de hand kunnen werken en dat is niet gewenst.

Een meerderheid van de werkgroep kiest ook voor een zuidelijke toegang, waarbij wel wordt opgemerkt dat de werkgroep een oversteek in de bocht van de Overkampsweg als onveilig beschouwd en dat men daarom een tunnel bepleit. Hierover meer bij beslispunt / voorstel 3.

3.1 Een gelijkvloerse oversteek is veilig aan te leggen.

In de werkgroep is veel gesproken over de oversteek van de Overkampsweg en de vraag of deze gelijkvloers of in de vorm van een tunnel moet worden gerealiseerd. Op basis van zowel het ambtelijke als het externe verkeerskundig advies concludeert het gemeentelijk projectteam dat een

gelijkvloerse oversteek van de Overkampsweg mogelijk is. De Overkampsweg wordt over het algemeen als een drukke weg ervaren. Dit wordt ook vanuit de werkgroep aangegeven. Op basis van verkeerstellingen blijkt echter dat er voldoende ruimte (tijd) is om de weg gelijkvloers over te steken, ook in de spits.

Het verkeerskundig adviesbureau Goudappel Coffeng heeft hier een uitgebreide analyse van gemaakt. Het bureau komt tot de conclusie dat de gemiddelde wachttijd in de spits minder dan 5 seconden is bij toepassing van een middensteunpunt (middengeleider). De oversteekbaarheid komt pas in het geding als de gemiddelde wachttijd meer dan 15 seconden bedraagt.

Het is wel wenselijk dat de oversteek goed wordt vormgegeven. Vandaar dat er voor gekozen wordt om de oversteek te voorzien van een plateau, middengeleider en verlichting.

Opgemerkt wordt dat de meerderheid van de werkgroep voorstander is van de aanleg van een tunnel. Dit wordt bij de kanttekeningen verder toegelicht.

3.2 Verkeersintensiteit en snelheid verkeer Overkampsweg maken aanvullende maatregelen noodzakelijk.

Door de werkgroep is nadrukkelijk naar voren gebracht dat de oversteek van de Overkampsweg een belangrijk aandachtspunt is in de loop-/fietsroute. Daarbij worden verschillende aspecten genoemd, zoals: de snelheid van het verkeer, de verkeersintensiteit, het grote aandeel vrachtverkeer en het feit dat veel mensen (asielzoekers) dagelijks deze oversteek zullen maken.

Op basis hiervan, maar ook op basis van de verkeerskundige adviezen stelt het gemeentelijk projectteam voor om de oversteekplek te voorzien van de volgende extra maatregelen, teneinde een veilige oversteek te creëren:

- Verhoogd plateau: zorgt voor snelheidsvermindering van het verkeer
- Middengeleider: hierdoor kan er in 2 fasen overgestoken worden, wat veiliger / makkelijker is;
- Verlichting: hierdoor wordt het verkeer beter geattendeerd op de oversteek.

Een schetsontwerp is als bijlage bijgevoegd.

KANTTEKENINGEN

1.1 Route 3 is niet geheel vrij van gemotoriseerd verkeer.

Route 3 maakt gebruik van de Kanaaldijk waar voor een deel bedrijven en woningen gevestigd zijn. Dit brengt auto- en vrachtverkeer met zich mee. Vanuit bewoners aan de Kanaaldijk wordt aangegeven dat een loop-/fietsroute gecombineerd met dit verkeer ook als onveilig beschouwd kan worden. Vanuit de werkgroep is hier ook aandacht voor gevraagd.

We hebben hier begrip voor. Alles afwegende vinden wij route 3 toch de meest voor de hand liggende. De verkeersintensiteit is op dit wegvak van de Kanaaldijk vrij laag, zeker ten opzichte van andere wegen op het bedrijventerrein. Extra voetgangers en fietsers hoeven niet direct een probleem te geven. Voorgesteld wordt om de situatie te monitoren. Indien blijkt dat zich onveilige (verkeers)situaties voordoen, dan kan in samenspraak met bewoners en bedrijven alsnog bekeken worden of er voor dit wegvak verbetermaatregelen nodig en mogelijk zijn.

In dit verband is vanuit (een deel van) de werkgroep de optie aangedragen om een extra (tijdelijke) brug aan te leggen over het kanaal, daar waar de bebouwing aan de Kanaaldijk begint. Hierdoor kunnen fietsers en voetgangers zich verspreiden over de oost- en westzijde van het kanaal. Het projectteam is er niet van overtuigd dat dit daadwerkelijk tot grote spreiding leidt. Na afweging van nut, noodzaak en kosten is deze maatregel niet opgenomen in het plan.

2.1 Bij een zuidelijke ontsluiting ontstaat een oversteek in de bocht Overkampsweg die minder veilig is.

Bij een zuidelijke toegang tot het AZC-terrein komt de oversteek van de Overkampsweg in de bocht van deze weg te liggen. Dit is minder gunstig voor het uitzicht / overzicht van zowel de fietser/voetganger als de automobilist. Bovendien wordt er in deze bocht nog vrij hard gereden, geeft de werkgroep aan. Een noordelijke ontsluiting en oversteek van de Overkampsweg scoort beter op het punt uitzicht / overzicht.

Dit nadeel van de zuidelijke ontsluiting kan opgelost worden door een goede oplossing voor de oversteek. Hierover meer bij beslispunt / voorstel 3.

3.1 Meerderheid werkgroep pleit voor de aanleg van een tunnel t.b.v. de oversteek Overkampsweg
Vanuit oogpunt verkeersveiligheid is de meerderheid van de werkgroep voorstander van een tunnel onder de Overkampsweg. Ook geeft de werkgroep aan dat de tunnel een belangrijk sturingsinstrument is om de voetgangers en fietsers in de richting van het kanaal te sturen. Dit verkleint de kans sterk dat men via het bedrijventerrein gaat lopen of fietsen.

Op basis van de volgende argumenten gaan wij op dit punt niet mee met de meerderheid van de werkgroep:

- Gelijkvloerse oversteek kan veilig aangelegd worden (zie verkeerskundige adviezen)
- Aanleg tunnel vraagt een grote investering van maatschappelijk geld. Op dit moment moeten we ervan uitgaan dat de aanleg van een tunnel 1 à 1,5 miljoen euro kost (raming op basis van globale gegevens). Een gelijkvloerse oversteek wordt ingeschat op ca. € 100.000. (voor een meer gedetailleerde raming van de tunnel is nadere uitwerking nodig)
- Een tunnel lijkt een verkeersveilige oplossing te zijn, maar is dat in deze situatie waarschijnlijk niet. Het is maar de vraag of de tunnel door iedereen gebruikt gaat worden. De wachttijd om de Overkampsweg over te kunnen steken is beperkt en de ervaring leert dat mensen het gebruik van een tunnel vermijden indien dat mogelijk is. In deze situatie kan men de Overkampsweg alsnog vrij eenvoudig oversteken en daar is dan geen gelijkvloerse voorziening voor aangelegd. Binnen onze eigen gemeente hebben we het voorbeeld van de tunnel in Mariënheem, waar weinig gebruik van gemaakt wordt, terwijl de verkeersintensiteit ca. 3 keer zo hoog is. (opgemerkt wordt dat de uitvoering van deze tunnel met trappen ook niet ideaal is, maar het is toch een duidelijk signaal).
Zie ook hoofdstuk 5 van het extern verkeerskundig advies van Goudappel Coffeng ten aanzien van het onderwerp tunnel.
- Tunnel wordt over het algemeen als sociaal onveilig beschouwd.

BIJLAGEN

1. Kaart voorgestelde route 3
2. Opbrengst werkgroep loop- en fietsroute d.d. 17-03-2016 (incl. verslaglegging bijeenkomsten)
3. Ambtelijk verkeerskundig advies d.d. 18-03-2016
4. Extern verkeerskundig advies (door Goudappel Coffeng) d.d. 13-03-2016
5. Schetsontwerp aansluiting toegangsweg en oversteek voetgangers/fietsers d.d. 12-04-2016
6. Reacties uit werkgroep op eindvoorstel gemeentelijk projectteam (3 st.)