

AMBTELIJK VERKEERSKUNDIG ADVIES LOOP- EN FIETSROUTE AZC

Datum : 18 maart 2016

Aan : Projectteam AZC

Kopie aan :

Van : Matthijs Koops

Onderwerp : AZC, verkeerskundig advies loop- en fietsroute

Op verzoek van het projectteam AZC is een verkeerskundig advies opgesteld inzake de loop- en fietsroute van het AZC naar het centrum van Raalte. Dit verkeerskundig advies richt zich op het gedeelte tussen de beoogde AZC-locatie op De Zegge VII en het kruispunt (rotonde) Acacialaan – Elzenlaan. Het vervolg van de routes voor de voetganger en fietser vanaf dit kruispunt wordt niet verder beschreven. Vanaf hier is het minder voorspelbaar welke routes men gaat nemen en er is daarop ook minder te sturen. Vanaf dit punt wordt de aanwezige infrastructuur van voldoende kwaliteit beschouwd om vlot en veilig de bestemmingen te bereiken, zowel te voet als met de fiets.

In het navolgende wordt nader ingegaan op de volgende onderdelen van de route:

1. oversteekvoorziening voor fietsers en voetgangers bij de Overkampsweg
2. fietsroute
3. looproute
4. locatie van de hoofdingang

Bij een bestaand AZC zijn ervaringen over de verkeersdynamiek opgevraagd. Deze ervaringen zijn meegenomen in dit advies.

1. Oversteeklocatie Overkampsweg

De Overkampsweg moet overgestoken worden door fietsers en voetgangers aangezien er voor langzaam verkeer geen infrastructuur aanwezig is aan de oostzijde van de Overkampsweg. De verkeersintensiteit op de Overkampsweg bedraagt circa 5.300 motorvoertuigen per etmaal. Het aandeel vrachtverkeer (middelzwaar en zwaar verkeer) bedraagt 15,6%

Ter vergelijking met andere invalswegen:

- Burg. Kerssemakersstraat: circa 4.800 mvt/etmaal (% vrachtverkeer niet bekend);
- Westdorplan: 4.800 – 6.700 mvt/etmaal (14% respectievelijk 10% vrachtverkeer);
- Acacialaan: 5.200 mvt/etmaal (5% vrachtverkeer).

Bij een dergelijke verkeersbelasting kunnen voetgangers en fietsers gelijkvloers oversteken. Er zijn namelijk voldoende hiaten in de verkeersstroom aanwezig, waardoor er voldoende gelegenheid is om tussen het gemotoriseerd verkeer door over te kunnen steken.

Vormgeving oversteekplaats

Gezien het aantal opvangplaatsen in het AZC is het aannemelijk dat de Overkampsweg intensief overgestoken zal worden. Doorgaans worden intensief gebruikte oversteekpunten beveiligd met een snelheidsremmende voorziening. De meest gangbare en verkeersveilige maatregel is een plateau. Geadviseerd wordt daarom de oversteek te beveiligen met een plateau.

Naast de snelheidsremmende werking wordt met een plateau de oversteeksituatie goed gemarkeerd. Bijkomend voordeel is dat de rijsnelheid in de bocht van de Overkampsweg wordt gereduceerd. Met enige regelmaat komen in deze bocht namelijk eenzijdige ongevallen voor omdat te hard door de bocht wordt gereden.

De helling van het talud van het plateau moet in principe worden afgestemd op de wettelijk geldende snelheid (60 km/u). De vormgeving van het talud op een invalsweg voor een bedrijventerrein vraagt echter speciale aandacht. Het talud van het reeds aanwezige plateau op de Overkampsweg, bij de huidige entree van het bedrijventerrein, kan als voorbeeld dienen.

Overwogen moet worden om dit bestaande plateau te verwijderen bij aanleg van een nieuwe plateau ter hoogte van het AZC. In het verleden zijn drempels juist verwijderd uit de Overkampsweg om deze route aantrekkelijk(er) te maken voor vrachtverkeer. Vanuit dat oogpunt is het niet wenselijk om een extra plateau in deze route te realiseren. Het verwijderen van het bestaande plateau kan ter compensatie dienen van het nieuwe plateau bij de ingang van het AZC.

Gezien de vrij intensieve oversteek is het gewenst de oversteek naast het plateau extra te beveiligen door de oversteeklengte te beperken. Dit kan door de weg op het plateau te versmallen tot 1 rijstrook of door de aanleg van een middengeleider (min. 3 meter breed).

Aangezien een versmalling leidt tot een sterkere snelheidsremming en minder kostbaar is dan een middengeleider wordt geadviseerd een versmalling toe te passen. Bovendien is een dergelijke maatregel passender voor een 60 km/u weg. Middengeleiders worden in principe alleen toegepast op 50 en 80 km/u-wegen.

Daarnaast wordt geadviseerd het plateau te voorzien van verlichting om de opvallendheid van het plateau / oversteekpunt te waarborgen.

Optie verplaatsen komgrens

De huidige toegestane snelheid op de Overkampsweg bedraagt 60 km/uur. Deze kan teruggebracht worden tot 50 km/uur door het verplaatsen van de komgrens. Dit ligt alleen voor de hand als er gevoelsmatig sprake is van een bebouwde kom. Anders wordt er alsnog harder gereden. Hiervoor zijn objectieve criteria van het CROW beschikbaar, namelijk het afstandscriterium en het bebouwingscriterium.

Als de bebouwing verder ligt dan 25 meter uit de as van de Overkampsweg of de bebouwingsdichtheid langs de weg is minder dan 50%, dan is er geen sprake van een bebouwde kom. Vooralsnog laat het zich aanzien dat het AZC verder van de weg komt te liggen dan 25 meter. Het verplaatsen van de komgrens wordt in dat geval niet geadviseerd.

Mocht echter wel voldaan worden aan beide criteria dan is het wel wenselijk de komgrens bij te stellen.

Optie tunnel of brug als oversteekplaats

Ten aanzien van een brug of tunnel om een oversteek te realiseren wordt opgemerkt dat het niet gebruikelijk is om dit soort voorzieningen aan te leggen bij de genoemde verkeersintensiteit en bij 60 km/uur-wegen. Ook de toekomstige ontwikkeling van De Zegge VII zal niet zoveel extra verkeer en fietsers / voetgangers genereren wat een brug of tunnel rechtvaardigt.

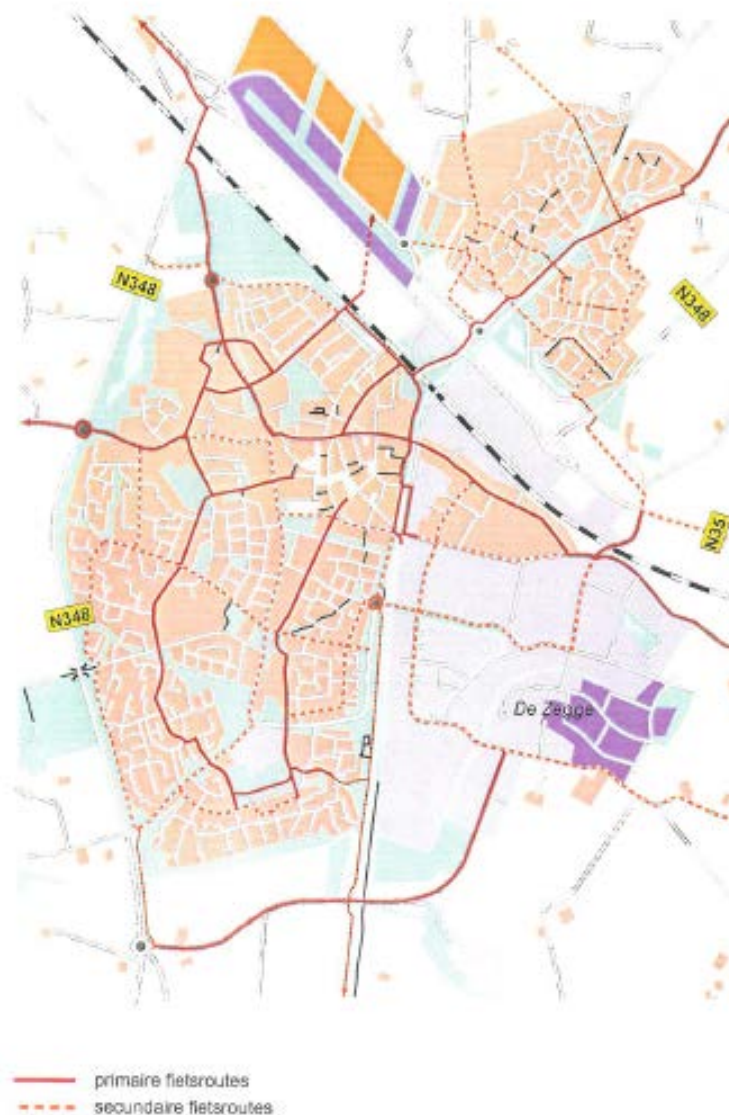
Bovendien is de kans aanwezig dat men niet de moeite neemt om de brug of tunnel te gebruiken en dat men alsnog besluit om de Overkampsweg gelijkvloers over te steken. Zeker bij een brug is dit erg aannemelijk.

2. Fietsroute

Op AZC-locaties elders blijkt dat velen al snel zullen leren fietsen en op vrij korte termijn in het bezit zullen zijn van een fiets. De verwachting is dat dat ook zal gelden voor de locatie in Raalte aangezien de AZC vrij ver gelegen is van het centrum van het dorp. De afstand tot het voetgangersgebied in het centrum bedraagt circa 2.500 m voor de kortste route.

Na de oversteek kan men met de fiets gebruik maken van de aanwezige (fiets)infrastructuur. Men kan hier gebruik maken van het vrijliggende fietspad langs de Overkampsweg richting de Heesweg of richting het kanaal. De fietsinfrastructurele voorzieningen, zijn voldoende op orde. De route richting het kanaal wordt echter als het veiligst beoordeeld aangezien men dan tot de rotonde conflictvrij van gemotoriseerd verkeer het kruispunt Acacialaan – Elzenlaan kan bereiken. Deze route maakt onderdeel uit van het primaire fietsnetwerk (zie onderstaande afbeelding).

PRIMAIRE EN SECUNDAIRE FIETSRUTES KERN RAALTE



De route over het bedrijventerrein is minder wenselijk omdat de combinatie van fietsers en zwaar verkeer leidt tot meer onveilige situaties door de grote dode hoek van het zware verkeer, verschil in massa en snelheid. Daarnaast wordt er van uit gegaan dat velen, zeker in het begin, niet goed de fiets onder controle hebben omdat velen nog fietsen zullen moeten leren. Aanbevolen wordt dat men in het AZC via voorlichting de veiligste route aan zal geven.

Het is moeilijk te voorspellen hoeveel fietsritten er extra te verwachten zijn t.g.v. het AZC en op welke wijze deze ritten zich verdelen over het wegennet. Op voorhand is het aannemelijk dat de huidige

fietsinfrastructuur voldoende is uitgerust op de extra fietsritten. Dat geldt in ieder geval voor het fietspad langs de Overkampsweg. Dit fietspad wordt gebruikt door circa 130 fietsers per gemiddelde werkdag. Enige voorbehoud moet worden gemaakt voor het fietspad langs de westzijde van het kanaal. Dit tweerichtingen fietspad wordt door gemiddeld circa 580 fietsers per werkdag gebruikt. Dit fietspad is 3 meter breed. Bij voorkeur komt de belasting van een fietspad met een dergelijke breedte niet boven de 150 fietsers per uur (ontleend aan de Ontwerpwijzer fiets van het CROW). Een telling heeft aangetoond dat de intensiteit in de ochtendspits tijdens werkdagen circa 120 fietsers per uur bedraagt. Het kan zijn dat de belasting van het fietspad boven de voorkeursbelasting uit zal komen t.g.v. de extra fietsritten vanuit het AZC. Een onmiddellijke verbreding van het fietspad ligt echter niet voor de hand, en wordt daarom ook niet geadviseerd, om de volgende redenen:

- Het betreft een voorkeur, er kan afgeweken worden;
- Het staat niet op voorhand vast dat de extra belasting van het fietspad tot (verkeersveiligheids)problemen leidt;
- Een verbreding van het fietspad brengt hoge kosten met zich mee en het AZC is tijdelijk;
- Het is aannemelijk dat het fietsverkeer van het AZC pas op gang komt na de ochtendspits en na de ochtendspits heeft het fietspad nog voldoende overcapaciteit.

Mochten er zich toch onoverkomelijke problemen voordoen is het raadzaam alsnog de (financiële) mogelijkheid open te houden om het fietspad te verbreden.

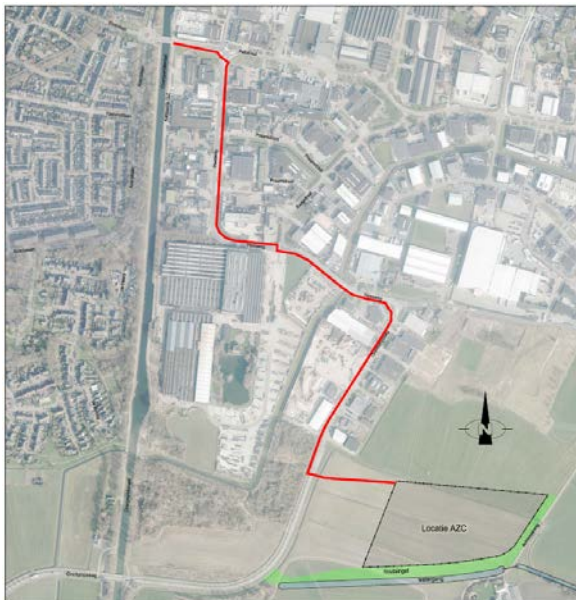
3. Looproute

De huidige infrastructuur voor voetgangers vanaf het oversteekpunt Overkampsweg voldoet niet op alle punten. Zo ontbreekt een voetgangersvoorziening langs de Overkampsweg.

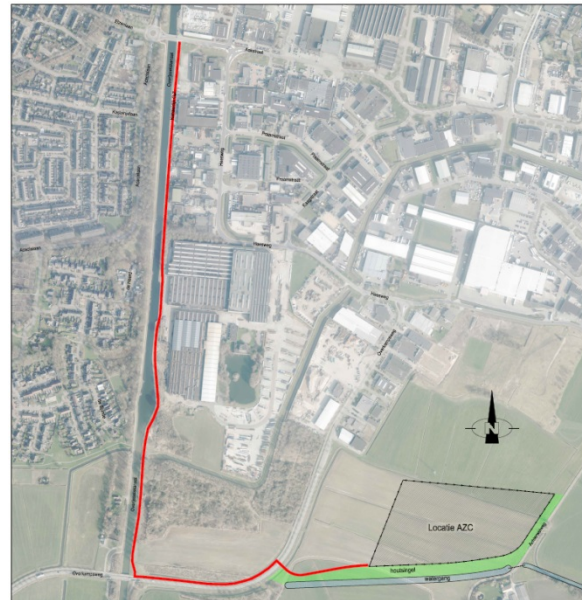
Als er geen voorziening wordt aangelegd voor voetgangers zullen de voetgangers de keus hebben uit 2 routes:

- Lopen via het bedrijventerrein;
- Lopen langs het kanaal.

Voor de looproute geldt dat men geneigd zal zijn de kortste route te kiezen (meer dan bij de fietsroute). De lengte van de route via het bedrijventerrein bedraagt ca. 1600m. Langs het kanaal bedraagt de route ca. 1800m.



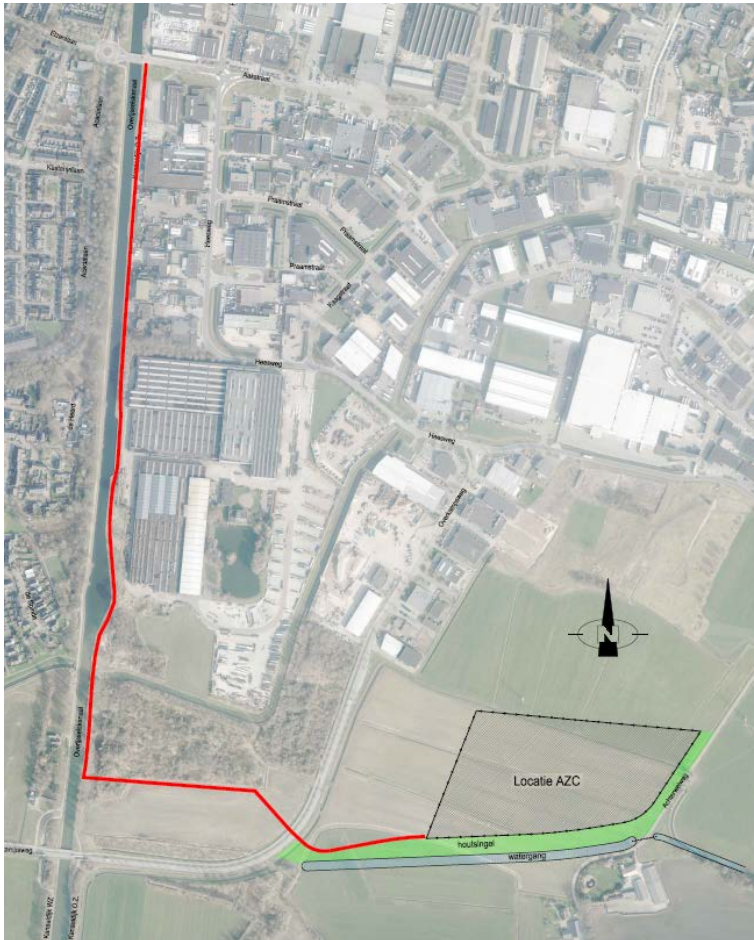
Looproute bedrijventerrein (circa 1600 meter)



Looproute kanaal (circa 1800 meter)

Gevoelsmatig zal het logischer zijn om naar de bebouwing van het bedrijventerrein te lopen. Deze route is ook het kortst. De verwachting is dat het merendeel zal kiezen voor de route over het bedrijventerrein indien er geen verdere voorzieningen worden aangelegd of maatregelen worden genomen.

Vanuit verkeersveilig oogpunt is het wenselijk dat voetgangers zo min mogelijk in conflict komt met gemotoriseerd verkeer. De route langs het kanaal verdient vanuit dit oogpunt de voorkeur. Geadviseerd wordt om deze looproute te verkorten door een doorsteek te maken naar het kanaal. Hierdoor voelt de route logischer en wordt de loopafstand met circa 100 meter verkort.



Voorstel looproute met doorsteek naar kanaal (circa 1700 meter)

Inrichting voetpad

Aandacht moet worden geschonken aan het aantrekkelijk maken van deze route. Verlichting, voldoende breedte van het pad en voldoende zicht op het pad zijn hierbij belangrijke elementen. Geadviseerd wordt een minimale breedte aan te houden van 1,50 meter en daar waar mogelijk groen te verwijderen dat het zicht op het pad ontnemt. Om duidelijk te maken dat er een verschil is in looproute en fietsroute wordt voorgesteld aan het begin van het pad een 'sluisje' te plaatsen.

Inrichting gedeelte Kanaalstraat Oostzijde ter hoogte van woningen en bedrijven

Een verkeersstelling heeft uitgewezen dat circa 260 mvt/etmaal gebruik maken van de Kanaaldijk Oostzijde waarvan circa 55 vrachtwagens. Vanuit verkeersveilig oogpunt is het gewenst een voetpad aan te brengen langs de Kanaalstraat Oostzijde tussen de brug over het kanaal (Aakstraat) en het straatje dat een doorsteek vormt naar de Heesweg.

Het ligt voor de hand dit voetpad aan te sluiten op het trottoir van de brug. Dit betekent dat het voetpad aan de zijde van het kanaal zal komen te liggen. Aangezien de Kanaalstraat Oostzijde een vrij smalle weg is (circa 4 meter) wordt de berm tussen weg en kanaal geregeld gebruikt voor het uitwijken van motorvoertuigen. Binnen de beschikbare ruimte zal er dus uitwijkruimte benodigd zijn over het voetpad. De verwachte frequentie waarin dit plaats zal vinden is dusdanig beperkt dat dit vanuit verkeersveiligheidsoogpunt als acceptabel wordt ingeschat. Het ligt voor de hand een trottoir aan te brengen die bij uitwijken ook eenvoudig gebruikt kan worden door motorvoertuigen. Hierbij kan worden gedacht aan een overrijdbare trottoirband en voldoende draagkrachtig verhardingsmateriaal voor het voetpad. Geadviseerd wordt eveneens een maximale snelheid van 30 km/u in te stellen op dit wegvak van de Kanaalstraat Oostzijde.

Aansluiting op bestaande infrastructuur bij Aakstraat

De looproute sluit bij de Aakstraat aan op het trottoir van de brug over het kanaal. Via dit trottoir kan men richting de rotonde Acacialaan-Elzenlaan lopen. Deze rotonde is niet geheel voorzien van oversteekplekken voor voetgangers. Geadviseerd wordt om deze wel aan te leggen.

Alsnog lopen via het bedrijventerrein

Het is afwachten of de aanleg van het nieuwe pad naar het kanaal geheel voorkomt dat een deel van de voetgangers over het bedrijventerrein zal lopen.

Loopt alsnog een deel van de voetgangers via het bedrijventerrein, dan is beperkt gebruik van het fietspad langs de Overkampsweg acceptabel omdat er hier weinig fietsverkeer is. Langs de Heesweg is men echter genoodzaakt om over de rijbaan of door de berm te lopen. Het is noodzakelijk hier een trottoir aan te leggen indien blijkt er toch via het bedrijventerrein gelopen gaat worden.

Geadviseerd wordt om te monitoren welke routes gebruikt gaan worden en op basis van de ervaringen eventueel aanvullende maatregelen te nemen.

4. Locatie ingang AZC

Er wordt in dit advies vanuit gegaan dat het AZC omheind wordt met een hekwerk en dat er op 2 plekken een ingang komt, namelijk 1 hoofdingang en 1 calamiteiteningang.

De locatie van de hoofdingang bepaald waar men het terrein binnenkomt en verlaat. Daarbij wordt er wel vanuit gegaan dat de calamiteiteningang normaliter is afgesloten. Het heeft de voorkeur om de hoofdingang te realiseren aan de zuidzijde van het AZC-terrein. Hierdoor ontstaat namelijk de meest logische aansluiting op de voorgestelde fietsroute en looproute en wordt het minder aantrekkelijk om alsnog via het bedrijventerrein te lopen of te fietsen.