



Memo

nummer 260866-03
datum 18 mei 2015
aan P.F. Bassa Gemeente Zaltbommel
van William Jacobs Antea Group
Anton van Osta Antea Group
kopie Martijn Stabel Antea Group
project Verkeersonderzoek en ontwerp Beersteeg
projectnummer 260866
betreft Verkeerskundige onderbouwing fietsbewegingen Beersteeg - Albert Heijn

Het voormalig kassengebied tussen de Beersteeg, Bloemkeshof en Steenweg wordt ontwikkeld met een plan voor het realiseren van 28 woningen. In dit kader is een informatieavond georganiseerd waaruit twee verkeerskundige aandachtspunten naar voren zijn gekomen:

- De bewoners twijfelen over de verkeersveiligheid van de aansluiting Beersteeg met de Steenweg;
- Het éénrichting fietspad tussen de Beersteeg en de AH wordt naar verwachting in twee richtingen bereden, omdat fietsers op korte afstand niet twee keer de Steenweg gaan oversteken.

De gemeente heeft vanuit een eerder verkeerskundig onderzoek naar de verkeerskundige consequenties van de woningbouwontwikkeling een onderzoek uit laten voeren door Movares. Dit onderzoek in combinatie met de gemeentelijke bevindingen is verwoord in deze notitie. Daarnaast wordt de vertaalslag gemaakt voor de mogelijkheden voor een verkeerskundig ontwerp van een twee richtingenfietspad tussen de Beersteeg en de Gamerschedijk en de bijbehorende aanpassingen. Het ontwerp voor de nieuwe situatie is weergegeven op tekening 260866-S-0-01 (zie bijlage).

Aansluiting Beersteeg - Steenweg

In 2007 heeft AGV Movares een rapport opgesteld om te bezien wat de gevolgen van 200 nieuwe woningen aan de Beersteeg zijn. Dit onderzoek heeft als uitgangspunt gediend voor de beoordeling van de capaciteit en doorstroming van de kruising Beersteeg-Steenweg. De conclusies uit het rapport waren als volgt:

1. de bereikbaarheid en doorstroming zijn goed. De wachttijden op de kruising Beersteeg-Steenweg zijn vrij kort, waardoor de kruising niet geregeld hoeft te worden door verkeerslichten.
2. de verkeersveiligheid verdient nadere aandacht. Een belangrijk element wat betreft verkeersveiligheid is het oprijzicht voor verkeer vanuit Beersteeg. Het oprijzicht is het zicht dat noodzakelijk is om vanuit stilstand een weg te kunnen oversteken of oprijden. De aanwezige bomen ontnemen het zicht op het verkeer op de Steenweg. Een voertuig komend vanuit Beersteeg moet vrijwel doorrijden tot aan het fietspad om een voertuig van rechts op de Steenweg te zien. Gezien de ligging van de bomen wordt niet voldaan aan het oprijzicht. Voor de verkeersveiligheid is dit ongunstig.

Inmiddels zijn de plannen gewijzigd en worden er naar verwachting 28 woningen gerealiseerd. Ook kan het terrein bij het rioolgemaal volgens het bestemmingsplan voor parkeren ingericht worden (ongeveer 80 parkeerplaatsen). Op de locatie van de voormalige gemeentewerf zijn al eerder 75 extra parkeerplaatsen gemaakt (van 60 pp naar 135 pp). Voorstaande betekent een andere uitgangssituatie dan de genoemde 200 woningen en daarmee ook een andere verkeersproductie.

Nadere onderbouwing capaciteit en doorstroming

Oude uitgangssituatie: 200 woningen.

Op basis van CROW gegevens heeft een gemiddelde (rij)woning 7 verkeersbewegingen per etmaal.

Bij een plan voor 200 woningen betekent dit dus **1.400 mvt/etmaal** extra.

Nieuwe uitgangssituatie: 28 woningen, 75 extra parkeerplaatsen en een parkeerterrein van 80 nieuwe parkeerplaatsen.

Het gebruik van de parkeerplaatsen in de huidige situatie is laag tot zeer laag. Het parkeerterrein Beersteeg is gratis en er geldt geen tijdsduurbepanking waardoor het aantrekkelijk is dat het vooral gebruikt wordt door parkeerders die wat langer willen staan. Om inzicht te geven in de verkeersproductie van de parkeerplaatsen wordt uitgegaan van een worst case scenario. Dit betekent een toekomstige volle bezetting, waarbij elke parkeerplaats 2x bezet is (dus 2x 100% bezettingsgraad). Elke auto betekent 2 verkeersbewegingen.

Het parkeerterrein bij het rioolgemaal ligt verder van de binnenstad; uitgangspunt hierbij is 1x per dag een volle (100%) bezetting.

Berekening:

- 28 woningen * 7 = 196 mvt/etmaal

- 75 reeds gerealiseerde extra parkeerplaatsen: 75 * 2 auto's * 2 ritten = 300 mvt/etmaal

- 80 toekomstige parkeerplaatsen * 1 auto * 2 ritten = 160 mvt/etmaal

In totaal betekent de nieuwe uitgangssituatie een toename van **656 mvt/etmaal**.

Conclusie capaciteit en doorstroming:

De plannen volgens de nieuwe uitgangssituatie genereren dus minder dan 50% van het eerder berekende aantal verkeersbewegingen in de oorspronkelijke plannen. Aangezien bij de oude aantallen al geen sprake was problemen in bereikbaarheid en doorstroming op de kruising Beersteeg-Steenweg, is dat voor de nieuwe situatie zeker niet het geval.

Verkeersveiligheid

Door de ontwikkeling van de 28 woningen en de aansluiting van de langzaam verkeerroutes van de bestaande wijk op de nieuw te ontwikkelen locatie wordt de Beersteeg wel drukker bereden dan in de huidige situatie. Dit vergt aandacht voor de verkeersveiligheid voor zowel automobilisten als fietsers, onder andere op de kruising Beersteeg-Steenweg. Uit informatie van de gemeente en tijdens de schouw ter plaatse, is onder meer het uitzicht vanuit de Beersteeg op verkeer op de Steenweg als problematisch benoemd. In de gemeentelijke notitie van zijn twee mogelijkheden voor oplossingen beschreven:

- Het verleggen van de as van het kruispunt Beersteeg - Steenweg in de richting van de Marten van Rossumsingel;
- Het kappen van de eerste boom op de Steenweg.

Het toepassen van een asverspringing biedt geen oplossing voor het probleem. Het probleem wordt hierdoor verschoven naar het kruispunt Steenweg - Marten van Rossumsingel. De tweede oplossing, het kappen van de boom, biedt wel een directe oplossing voor het uitzichtprobleem en is een relatief kleine ingreep.

Ten aanzien van de voorrangregeling is de Beersteeg ondergeschikt aan de Steenweg, wat niet verandert met de voorliggende plannen. Uit gemeentelijk beleid blijkt dat met de komst van de woningen, de Beersteeg als 30 km/h zone wordt aangewezen. Bij een dergelijke situatie zijn er 2 mogelijkheden voor vormgeving van de kruising: geregelde voorrang met haaiantanden en een inritconstructie. Deze laatste oplossing versterkt de duidelijkheid voor het in-/uit rijden van de 30 km/h zone. Daarnaast remt een inritconstructie de snelheid van het autoverkeer, waarmee een kleinere kans op conflicten met het fietsverkeer ontstaat. Tot slot wordt met een inritconstructie een veilige passage voor fietsers langs de Steenweg geboden. Bij haaiantanden bestaat de voorkeur om een tussenopstelruimte tussen rijbaan en fietspad te creëren, hetgeen fysiek niet mogelijk is vanwege hoogteverschillen.

Geadviseerd wordt om voor deze aansluiting te kiezen voor een inritconstructie; aandachtspunt voor de verdere uitwerking is de lager gelegen Beersteeg en de niveauverschillen die dit en de inritconstructie met zich meebrengen. Een optie om dit soepeler te laten verlopen is het langer doortrekken van de inritconstructie richting de Beersteeg.

Fietsroute richting Albert Heijn/ binnenstad

Naast autoverkeer genereren de nieuwe woningen ook extra fietsverkeer, onder meer richting de Steenweg. Een bijzonder aandachtspunt hierbij is de routing naar de binnenstad en zeker de nabij gelegen Albert Heijn. Zoals eerder benoemd bestaat de verwachting dat met name fietsverkeer naar de Albert Heijn aan de westzijde van de Steenweg blijft en dus 'tegen het verkeer' in het eenrichtingsfietspad gebruikt. Op basis van gemeentelijke informatie en informatie van bewoners blijkt dat dit nu ook al gebeurt, omdat fietsverkeer niet geneigd is op korte afstand twee keer de Steenweg over te steken. Het eventueel verbinden van de fietsinfrastructuur tussen het gebied en de Bloemkeshof/Kloosterwiel maakt de kans op grotere aantallen fietsers die dit doen groter.

Een voor de hand liggende oplossing is om het huidige fietspad tussen de Beersteeg en de Gamerschedijk te verbreden tot een tweerichtingenfietspad. Naast de mogelijkheid om fietsers op een veilige wijze te faciliteren, speelt daarbij het gegeven dat het fysiek niet mogelijk is om 'spookrijden' tegen te gaan.

Op de kruising met de Gamerschedijk kunnen fietsers kiezen tussen doorrijden naar Albert Heijn of het oversteken van de Steenweg richting binnenstad. Voor deze laatste doelgroep verandert de situatie niet noemenswaardig; zij moeten de Steenweg één keer oversteken en hebben daarbij de keuze tussen 2 kruisingen: direct vanuit de Beersteeg of ter hoogte van de Gamerschedijk.

Een belangrijke verandering is het aandachtsveld voor automobilisten die op fietsers uit twee richtingen moeten letten en voorrang moeten verlenen.

Fietsers richting de binnenstad kunnen zowel vanuit de Gamerschedijk als het tweerichtingenfietspad de Steenweg oversteken om aan de oostzijde van de Steenweg de weg te vervolgen. Voor de voetgangers is een aparte oversteek gemaakt. Voetgangers die bijvoorbeeld van het parkeerterrein vandaan komen, kunnen met de trap omhoog en dan de Steenweg oversteken.

Samenvattend zijn de plus- en minpunten van een tweerichtingen fietspad als volgt:

- + geen gevaarlijke situaties met tegemoetkomende fietsers door verbreding van het fietspad;
- + formaliseren en faciliteren van een veiligere situatie, omdat ook het oversteken van de Steenweg wordt verminderd.
- de aansluiting Gamerschedijk en (in mindere mate) Beersteeg krijgen te maken met fietsers in twee richtingen. Dit vergt meer aandacht voor autoverkeer dat voorrang moet verlenen, omdat het kan overkomen als "fietsers uit onverwachte richting."
- er is geen ruimte om het tweerichtingenfietspad door te trekken tot en met de betreffende woningrij 18-42. Het tweerichtingenfietspad is dus alleen een oplossing voor fietsers komende uit de Beersteeg en dus geen volledige oplossing voor de bewoners langs de Steenweg.

De kosten zijn niet geraamd en niet meegenomen in de overweging. Geadviseerd wordt om de oversteeksituaties met reguliere bebording en tijdelijke borden na aanleg van de voorzieningen te benadrukken. Onder deze voorwaarde is met beperkte inspanningen en kosten de huidige ongewenste situatie te voorkomen. Geadviseerd wordt om deze manier te faciliteren in de fietsinfrastructuur en duidelijkheid te scheppen voor de weggebruikers.

Aansluiting Gamerschedijk - Steenweg

Het kruispunt Steenweg - Gamerschedijk is een T kruispunt waar ook de toegang van een parallelweg naar bedrijven is aangesloten. Aan het begin van deze parallelweg ligt de toegang tot de AH. Doordat de AH hier markering heeft aangebracht die duidt op een fietsstrook, wordt deze toegang door veel fietsers als zodanig gebruikt.

In de huidige situatie ligt hier een fietsoversteek in één richting.

Bij een mogelijke keuze voor een tweerichtingenfietspad blijft de vorm van het kruispunt nagenoeg gehandhaafd.

Naast de noodzakelijke blok- en asmarkering en bebording (zie eerdere tekst) wordt geadviseerd om de fietsoversteek in een rode kleur aan te geven. De markering moet vervolgens logisch aansluiten op het terrein van de AH.

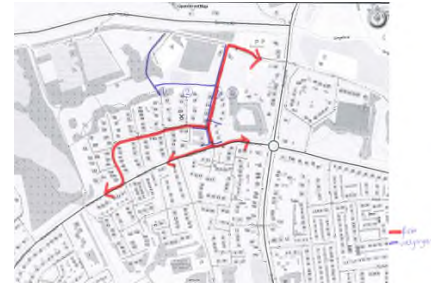
Het voorstel voor de gehele vormgeving van tweerichtingenfietspad en -oversteek is weergegeven op tekening, 260866-S-O-01 (zie bijlage).

Naast het fietspad blijft het voetpad gehandhaafd. De vormgeving van het voetpad wordt afgestemd en beperkt aangepast aan de nieuwe situatie met de nieuwe fietsoversteek van/naar de AH. Op deze wijze wordt op deze kruising de situatie voor zowel de fietsers als de voetgangers van veilige en duidelijke oversteekplaatsen voorzien.

Langzaam verkeer van en naar het plangebied

De woningen in het plangebied dienen aangesloten te worden op de bestaande langzaam verkeer routes. Dit voorkomt een geïsoleerde ligging van het gebied.

De wijze waarop de bestaande fiets- en voetpaden aangesloten worden op het nieuw te ontwikkelen gebied kan op verschillende manieren. De gemeente Zaltbommel heeft eerder in verkennende zin een aantal potentiële aansluitmogelijkheden in beeld gebracht, die in de hiernaast staande figuur zijn afgebeeld en omcirkeld.



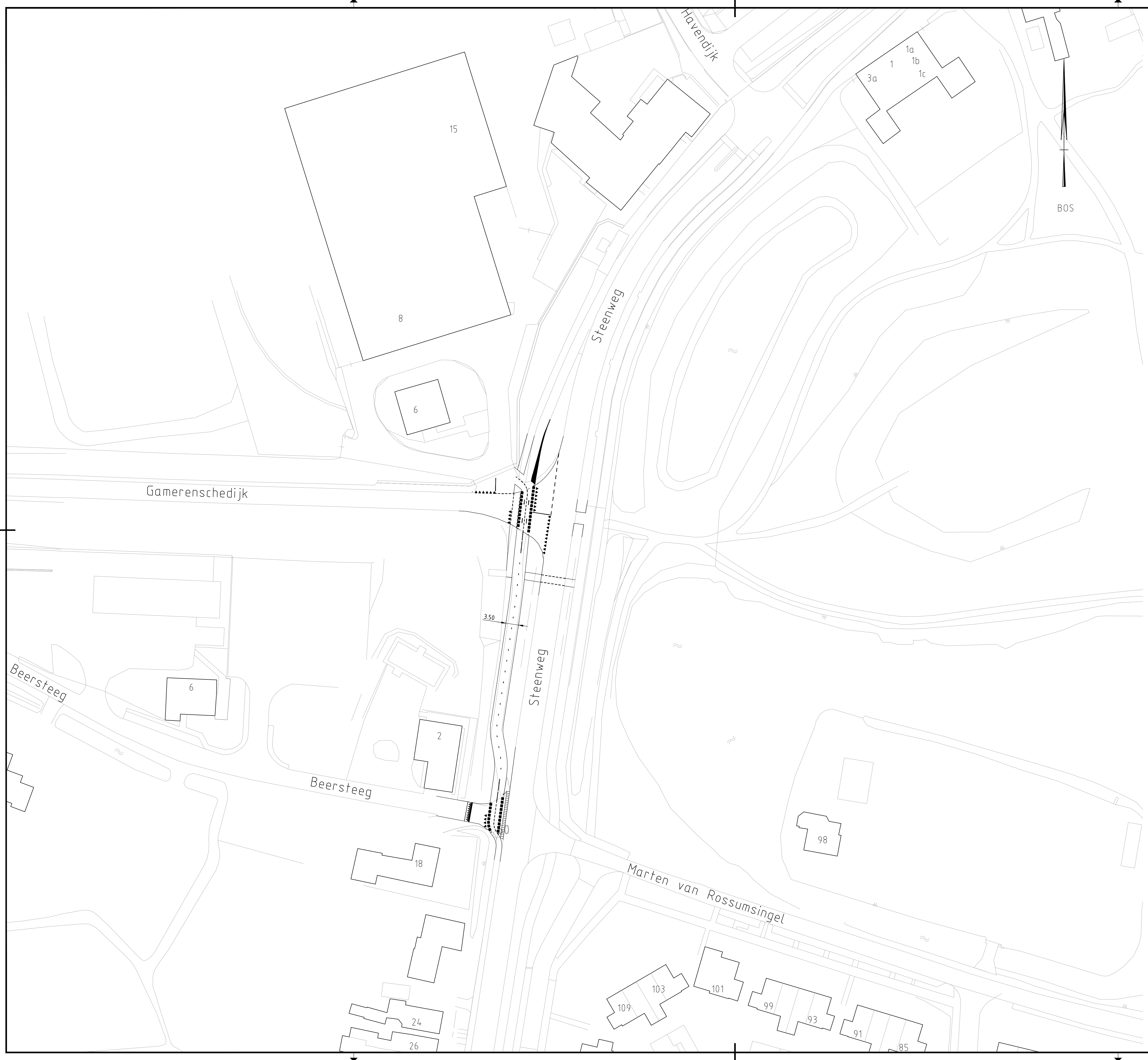
Als naar de structuur van het studiegebied en de aansluitende Beersteeg (noord) en Bloemkeshof wordt gekeken, is een fijnmazige ontsluiting met 4 takken wenselijk, maar met minder kan ook worden volstaan. Ook de inpassing in de omgeving en het draagvlak vanuit de bevolking zijn aspecten die een rol spelen bij deze keuzebepaling. Dit leidt tot het volgende advies:

- Verbinding A: tussen westzijde bestaand gebied en westzijde studiegebied; via de nieuw aan te leggen woonstraat wordt de verbinding gelegd van/naar de Beersteeg.
- Verbinding B: oost-west verbinding tussen de westzijde van het bestaande gebied en de oostzijde van het studiegebied. Voor een aantal richtingen is dit een directe, meer doorgaande verbinding door de licht diagonale ligging in het gebied. Voor fietsers en voetgangers biedt dit ook mogelijkheden voor het maken van een route door een groene omgeving.

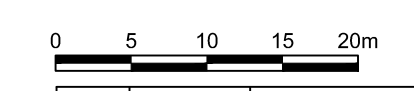


De twee verbindingen zorgen voor een complete ontsluiting van het studiegebied. Afhankelijk van praktijkervaringen kan te zijner tijd gekozen worden voor 1 of 2 doorsteken in zuidelijke richting naar het Bloemkeshof. Vanwege ruimtelijke aspecten is hier voornamelijk niet voor gekozen. De routes A en B liggen in een open gebied en/of gebied met voldoende sociale controle. Voor beide verbindingen geldt dat deze uitgevoerd moeten worden in een tweekerichtingsfietspad en een ernaast gelegen voetpad. Dit schept duidelijkheid richting de doelgroepen en biedt mogelijkheden voor (onderlinge) sociale controle.

18 mei 2015, Antea Group B.V.



Bestaande situatie
 Ontwerp



CO	15-09-2014	CONCEPT		M.B.
Nr	Datum	Wijziging		Tek

Opdrachtgever Gemeente Zaltbommel	Tekenaar M. Bouwens	Schaal 1:500
Projectomschrijving Beersteeg bestemmingsplan en onderzoek Woonlinie	Projectleider A. van Osta	Formaat A1
Tekeningomschrijving Schetsontwerp Situatie	Status CONCEPT	Bladin bladen 1 IN 1
Tekeningnummer 260866-S-0-01	www.anteagroup.nl	Wijz. nr. CO

