

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0)570 666 222
F +31 (0)570 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

Den Haag
Verheeskade 197
2521 DD Den Haag

Eindhoven
Flight Forum 92-94
5657 DC Eindhoven

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

Wissing

Verkeerskundige beoordeling ontsluiting RWZI terrein Sassenheim

Datum
Kenmerk
Eerste versie

10 juli 2013
WIS019/Kmc/0082

1 Inleiding

De gemeente Teylingen is samen met Wissing Stedenbouw bezig met een onderzoek naar de mogelijkheden om woningbouw te plegen op de RWZI-locatie te Sassenheim. Een impressie van de locatie is weergegeven in figuur 1.1.



Figuur 1.1: Situering van de RWZI-locatie

Door Goudappel Coffeng BV is een quick scan uitgevoerd naar de mogelijke ontsluitingsroutes voor het verkeer van en naar de RWZI locatie. Daarbij is onder andere de ontsluiting

ting via het bestaande parkeerterrein onderzocht waarbij het noodzakelijk is om een brug over de Wasbeek aan te leggen. Daarbij is aangegeven dat het parkeerterrein daarbij wel opnieuw ingericht dient te worden om een duidelijke en herkenbare route te creëren naar het RWZI-terrein. Deze quick scan is beschreven in de notitie met het kenmerk WIS013/Kmc/0078 d.d. 27 maart 2013.

Door Wiissing is een schetsontwerp opgesteld voor de nieuwe ontsluitingsroute via het parkeerterrein. De beoordeling op hoofdlijnen is hierna weergegeven.

2 Huidige indeling van het parkeerterrein

De huidige indeling van het parkeerterrein is weergegeven in figuur 2.1. In de huidige situatie is er sprake van een parkeerterrein waarvan verder geen doorgaand verkeer gebruik maakt. Het aanwezige verkeer is allemaal (parkerend) bestemmingsverkeer voor de sporthal.



Figuur 2.1: Impressie van de huidige inrichting van het parkeerterrein

3 Voorgenomen nieuwe situatie

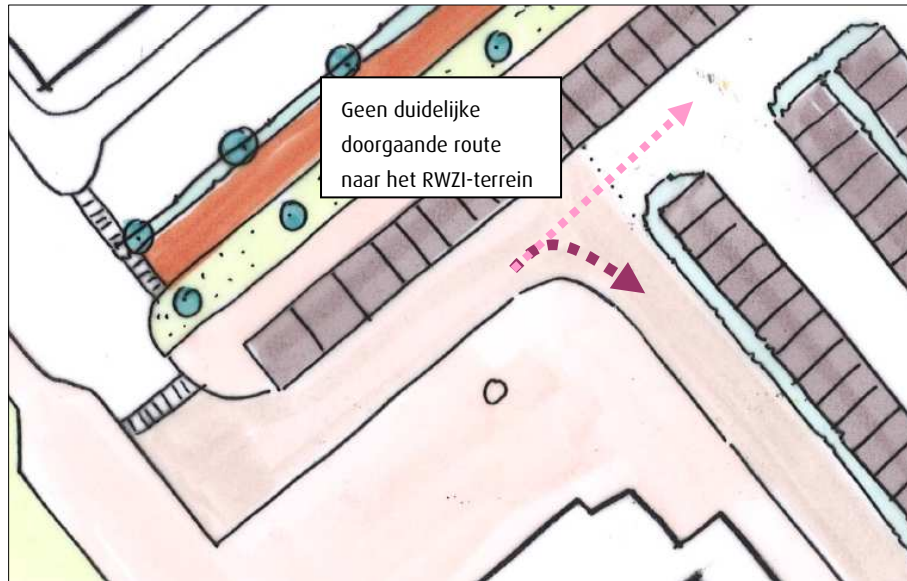
In Figuur 3.1 is een impressie weergegeven van de voorgenomen nieuwe situatie van de ontsluiting van de RWZI-locatie en het parkeerterrein. Hierna is ingegaan op een aantal aandachtspunten bij het ontwerp.



Figuur 3.1: Impressie van de voorgenomen nieuwe situatie

Duidelijk herkenbare hoofdroute naar het RWZI terrein

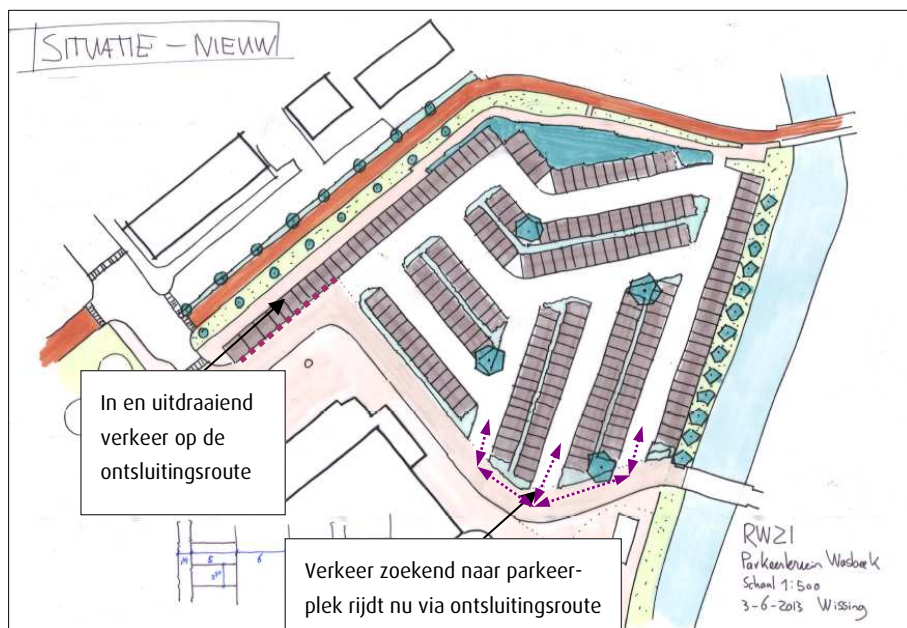
Om de RWZI-locatie op een logische manier bereikbaar te maken is het wenselijk om ontsluitingsweg een eigen uitstraling te geven en geen onderdeel te laten zijn van het parkeerterrein. De weggebruiker dient een duidelijke hoofdroute te kunnen onderscheiden. In de voorgenomen situatie loopt de weg voor de sporthal langs en is het verkeer in beginsel geneigd om rechtdoor te rijden het parkeerterrein op, en niet rechtsaf te slaan. In figuur 3.2 is dit aspect weergegeven.



Figuur 3.2: Locatie waar het verkeer mogelijk geneigd is om het parkeerterrein op te rijden

Parkeren in combinatie met doorgaand verkeer

Voor een zo veilig mogelijke verkeersafwikkeling is het wenselijk om het in- en uitsteken van parkeervakken en het zoekende parkeerkeer over het terrein zo veel mogelijk te scheiden van het verkeer op de doorgaande route van en naar de RWZI locatie. In figuur 3.3 zijn deze aandachtspunten weergegeven. Voor het zoekende verkeer is het wenselijk om dit roulatie op het parkeerterrein zelf mogelijk te maken. Dit zou kunnen door de weg en parkeerterrein te scheiden en een aantal parkeervakken aan de uiteinden op te offeren. Dit gaat echter wel ten koste van de totale parkeercapaciteit.



Figuur 3.3: Conflicten met verkeer parkeerterrein

Routing fietsverkeer

De fietsoversteek bij het uiteinde van het parkeerterrein sluit aan op een plateau. De snelheid van het verkeer is hier naar verwachting laag en de omvang van de verkeersstromen is beperkt. Deze aansluiting van het fietspad wijzigt niet ten opzichte van de huidige situatie. Wel komt er in de plansituatie iets meer verkeer als gevolg van het RWZI terrein. De totale verkeersstroom blijft naar verwachting beperkt en er geen groot knelpunt te verwachten ten aanzien van de verkeersveiligheid voor het fietsverkeer op deze locatie. De wenselijke maximale verkeersintensiteiten voor een 30 km/u weg (waar mening van autoverkeer en fietsverkeer gewenst is) worden in deze situatie niet overschreden.

Evenwijdig aan de Zandsloot is een fietspad gepland aan de zijde van het parkeerterrein. Ter hoogte van de brug dient de nieuwe verbdingweg dit fietspad te kruisen. Belangrijk is dat voor alle weggebruikers duidelijk zichtbaar moet zijn dat er sprake is van een fietsoversteek. Daarbij is het ook van belang dat het zicht niet wordt belemmerd door de te steile hellingen in het wegdek of het fietspad (in verband met de brug over de Zandsloot). Hier dient bij de nadere uitwerking rekening mee gehouden te worden.

Maatvoering

Voor de parkeervakken is een breedte van 2,40 m aangehouden en een diepte van 5,00 m. De rijbaanbreedte van de parkeerweg bedraagt daarbij 6,0 m. Deze maatvoering komt overeen met de huidige situatie en het parkeercomfort zal op basis van de maatvoering niet verslechteren.

Inmiddels zijn wel nieuwe NEN normen beschikbaar (NEN2443 van maart 2013). Deze normen schrijven een ruimtere afmeting van de parkeervakken en parkeerwegen voor. Wanneer uitgegaan wordt van deze nieuwe normen zal het parkeercomfort verbeteren, maar gaat dit ten koste van de capaciteit van het parkeerterrein.

4 Oplossingsrichtingen

Aangegeven is dat het belangrijk is om een herkenbare hoofdroute te creëren en het in en uitdraaien van parkeervakken op de hoofdroute te beperken.

Door het toepassen van een inritconstructie bij alle aansluitingen van het parkeerterrein langs de doorgaande route, kan het parkeerterrein optisch worden gescheiden van de doorgaande route naar het RWZI terrein. Tevens is het voor gebruikers van het parkeerterrein een extra attentie wanneer ze het parkeerterrein verlaten en is ook de voorrangssituatie duidelijk geregeld.