

Verkeersadvies Vaart Noordzijde 85 Nieuw-Amsterdam

Notitie

Documentnummer: N01-D01-31092193-sws2
 Status en datum: definitief/01 18 december 2019
 Auteur: ing. S. Wennemers
 Opdrachtgever: BJZ.nu

Inleiding

BJZ.nu werkt aan een bestemmingsplanwijziging voor het perceel 'Vaart Noordzijde 85 in Nieuw-Amsterdam'. Het planvoornemen voor het perceel bestaat uit het de realisatie van tien woningen en een appartementencomplex op de locatie waar nu nog een garage is gevestigd.

In het ontwerpplan hebben de tien woningen een verkeersontsluiting op de Snikke en ontsluit het appartementencomplex op de Vaart Noordzijde. BJZ.nu heeft Roelofs Advies en Ontwerp BV gevraagd verkeerskundig advies te geven over de ontsluiting van het appartementencomplex.

Planbeschrijving

Het ontwerpplan van het appartementencomplex (zie naastliggende figuur 1) voorziet in een ruimtelijk programma met 8 appartementen en twee penthouses. Het voorgenomen parkeerterrein van het appartementencomplex kent twee verkeersontsluitingen op de Vaart Noordzijde. De westelijke ontsluiting ligt nagenoeg in het verlengde van de aansluiting op de Zijtak Oostzijde (brug over Vaart) en de andere ontsluiting is gesitueerd aan de oostzijde van het appartementencomplex (zie figuur 3).

Het voornemen is om éénrichtingsregime in te stellen op de twee ontsluitingen, waarmee één ingang en één uitgang ontstaat. De Vaart Noordzijde (zie figuur 2) is gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg 50 km/uur, met daarbij ter hoogte van het plangebied, aan de noordzijde een vrijliggend fietspad voor twee richtingen.



Figuur 1 Ontwerpplan



Figuur 2 Vaart Noordzijde vanuit oostelijke richting (links) en westelijke richting (rechts)

Verkeersadvies

Verkeersgebruik

Om een oordeel te kunnen vormen over de verkeersontsluiting van het appartementencomplex is inzicht in het gebruik noodzakelijk. Met behulp van het ruimteprogramma en de meest recente kencijfers voor verkeersgeneratie (CROW, ASVV2012) is de te verwachten verkeersgeneratie berekend. Hierbij zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- appartementen: hoofdgroep wonen, type: koop, etage, midden (gemiddelde kencijfer);
- penthouses: hoofdgroep wonen, type: koop, etage, duur (gemiddelde kencijfer);
- stedelijkheidsgraad weinig stedelijk, ligging in rest bebouwde kom;

Uit de berekening met bovenstaande uitgangspunten volgt voor een gemiddelde weekdag (maandag t/m zondag) de volgende verkeersgeneratie:

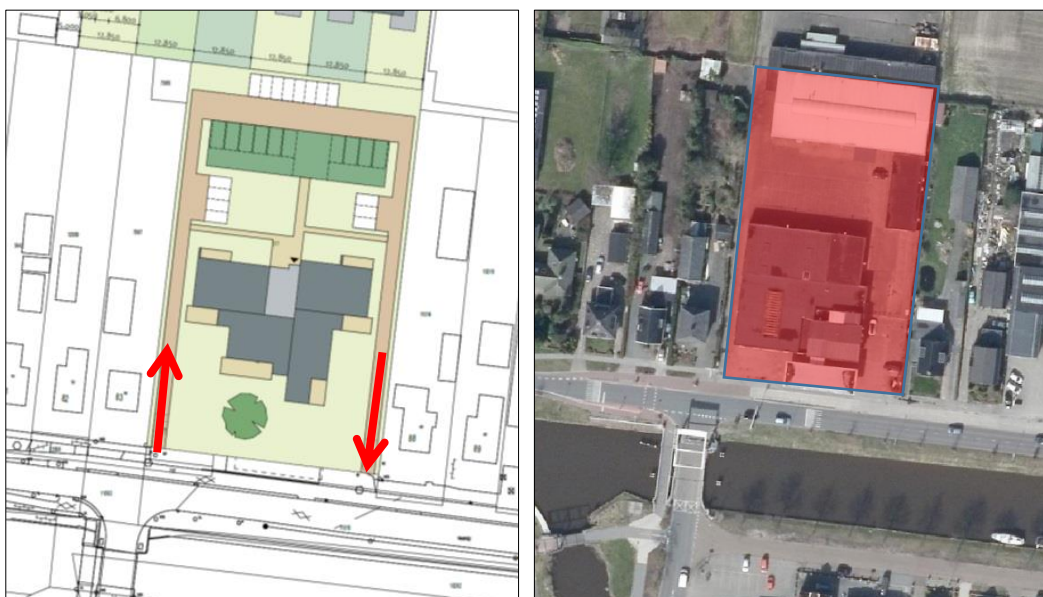
- 8 appartementen * 6,0 = 48,0 mvt/etmaal
- 2 penthouses * 7,4 = 14,8 mvt/etmaal +
- totale verkeersgeneratie = 62,8 mvt/etmaal

Op basis van het uitgangspunt met éénrichtingsverkeer gaat het dus dagelijks om circa 30 ingaande voertuigen en 30 uitgaande voertuigen. Dit zijn bewoners, bezoekers, maar ook beroepsverkeer zoals bezorgbusjes of een vuilniswagen.

Ook het huidige ruimteprogramma met tankstation en autogarage heeft een (planologische) verkeersgeneratie. Hoewel de garage/tankstation al enige tijd gesloten zijn, is het aannemelijk dat er dagelijks gemiddeld meer dan 30 voertuigen naar het tankstation en/of de garage reden en ook weer vertrokken. Uitgaande van deze stelling, leidt nieuwbouw van het appartementencomplex op de planlocatie per saldo tot minder verkeer en dus een verbetering van de verkeerssituatie.

Verkeersontsluiting

Zoals hiervoor al beschreven kent het appartementencomplex één ontsluiting voor ingaand verkeer en één ontsluiting voor uitgaand verkeer (zie figuur 3). Verkeerskundig gezien is de aanbeveling om de westelijke ontsluiting aan te wijzen voor ingaand verkeer en het uitgaande verkeer via de oostelijke ontsluiting te laten rijden.



Figuur 3 Ontsluiting plangebied

Belangrijkste argument is dat de westelijke aansluiting is gesitueerd op het kruispunt waar de Zijtak Oostzijde (met ophaalbrug) aansluit op de Vaart Noordzijde. Het overige verkeer komt en gaat dus van/naar drie richtingen. Dit komt de overzichtelijkheid niet ten goede. Bij de oostelijke ontsluiting komt en gaat het verkeer slechts uit twee richtingen. Doordat de verkeerstromen bij de westelijke ontsluiting complexer zijn, is het logischer om hier juist de reguliere rijbaan af te rijden, in plaats van op te rijden. Dit komt ook de verkeersveiligheid ten goede.

Een ander belangrijk argument is de aanwezigheid van de verkeerslichten op het kruispunt Vaart Noordzijde – Zijtak Oostzijde. De verkeerslichten zijn enkel in werking wanneer de ophaalbrug is afgesloten voor gemotoriseerd verkeer. Wanneer uitgaand verkeer via de westelijke ontsluiting zou rijden, zou op deze ontsluitingsweg ook een extra verkeerslicht geplaatst moeten worden, wat dan de nodige financiële investeringen met zich meebrengt. Wanneer uitgaand verkeer via de oostelijke ontsluiting rijdt, is deze investering niet nodig. Uitgaand verkeer kan hierbij ook te allen tijde in oostelijke richting vertrekken. Dit heeft ook in geval van calamiteiten een voordeel, omdat dit ook de route is voor hulpdiensten. In geval van calamiteiten en een brugafsluiting kunnen hulpdiensten de ontsluiting voor uitgaand verkeer ook inrijden.

Verkeersafwikkeling

Ook vanuit de verkeersafwikkeling heeft het meerwaarde om op het kruispunt met de Zijtak Oostzijde juist af te rijden (richting appartementencomplex), in plaats van de reguliere rijbaan op te rijden. Extra oprijdend verkeer zorgt voor een grotere belastingsgraad op het kruispunt. De grootst belemmerende factor in de verkeersafwikkeling nabij het appartementencomplex zijn de verkeerslichten op het kruispunt Vaart Noordzijde – Zijtak Oostzijde. Dit is echter een autonoom gegeven. Wanneer de verkeerslichten in werking zijn, is het appartementencomplex tijdelijk niet bereikbaar voor arriverend verkeer, indien voorgaande aanbeveling voor de wijze van ontsluiting wordt gevolgd. Het aantal brugopeningen per etmaal is echter beperkt.

Uit een wegvaktelling¹ volgt dat er in de huidige situatie (2019) circa 7.000 mvt/werkdag over de Vaart Noordzijde ter hoogte van het plangebied rijden. Uit een globale berekening volgens de Methode Harders (wachttijdberekening) volgt voor de uitrit een gemiddelde wachttijd van <15 seconden, wat als 'bijna geen wachttijd' gekwantificeerd wordt. Gezien de te verwachten intensiteiten zorgt het in- en uitgaand verkeer van het appartementencomplex niet tot problemen met de verkeersafwikkeling.

Zoals bij de uitwerking van het thema 'verkeersgeneratie' verder al gesteld, is het aannemelijk dat de hoeveelheid verkeer van/naar het perceel juist afneemt ten opzichte van de situatie met tankstation/garage. Daarnaast volgt uit het gemeentelijk Verkeersmodel voor de Vaart Noordzijde een prognose van 6.400 mvt/werkdag voor het peiljaar 2030. Dit betekent dus ook een verbetering ten opzichte van de huidige (planologische) situatie.

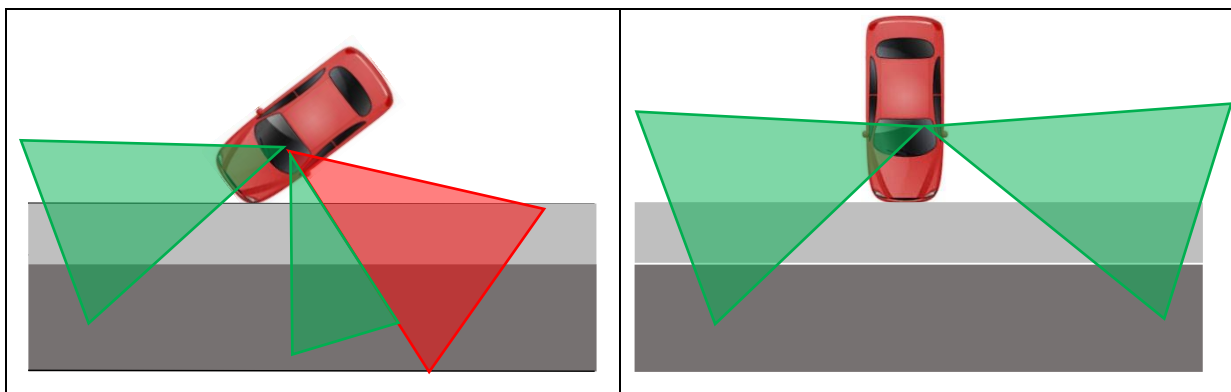
Verkeersveiligheid

Om de verkeersveiligheid te waarborgen vormt het aspect 'zicht' het belangrijkste aandachtspunt. Ingaand verkeer richting het appartementencomplex heeft goed zicht op alle verkeerstromen gemotoriseerd- en fietsverkeer. Fietsverkeer langs de Vaart Noordzijde in oostelijke richting moet vlak voor de brug oversteken en voorrang verlenen aan het gemotoriseerd verkeer. Hierdoor is het niet mogelijk dat er tegelijk een auto vanuit westelijke richting naar het appartementencomplex rijdt en er op dat moment ook een fietser in oostelijke richting fietst.

¹ Bron: telpunt 19_41, Vaart Noordzijde t.h.v. nr. 138, gemeente Emmen

Voor uitgaand verkeer is het wel belangrijk dat de zichthoeken in beide richtingen groot genoeg zijn om het verkeer op de rijbaan en het fietspad tijdig waar te nemen. Indien in praktijk blijkt dat vertrekkend verkeer met hoge snelheid de Vaart Noordzijde oprijdt, kan overwogen worden een snelheidsremmende en attentie verhogende gummy drempel te plaatsen.

Ten opzichte van de huidige (planologische) situatie verbeterd het zicht op het overige verkeer. Vertrekkende voertuigen bij het tankstation rijden veelal 'schuin' de rijbaan op, waardoor er een veiligheidsrisico ontstaat met mogelijk fietsers in de dode hoek (zie principe in figuur 4). In de plansituatie zijn de ontsluitingen voor in- en uitgaand verkeer haaks vormgegeven, waarmee een betere zichtsituatie ontstaat ten opzichte van de huidige (planologische) situatie.



Figuur 4 zichtsituatie vertrekken tankstation (links) en appartementencomplex (rechts)

Ook 'herkenbaarheid' speelt vanuit de verkeersveiligheid een belangrijke rol. Het is van belang dat het voor arriverend verkeer vanaf de Vaart Noorzijde duidelijk is welke ontsluiting als ingang gebruikt moet worden. Dit voorkomt onverwachte rembewegingen op de Vaart Noordzijde. Een ander aandachtspunt vanuit is dat (brom)fietsers op basis van de kortste route waarschijnlijk wel gebruik maken van beide ontsluitingsmogelijkheden. Gezien de beperkte hoeveelheden verkeer en met de juiste vormgeving, brengt dit geen grote veiligheidsrisico's met zich mee.

Aanbevolen wordt om zowel de ontsluiting voor ingaand- als uitgaand verkeer 3,5 m breed te maken. Met deze breedte kunnen (incidentele) vrachtoertuigen en hulpdiensten ongehinderd gebruik maken van beide ontsluitingen. Daarnaast is er met 3,5 m voldoende breedte voor de gebruikerscombinatie personenauto/fietser.

Wanneer de verkeerslichten op de Vaart Noordzijde in werking zijn (bij brugopening) dienen voertuigen formeel achter de stopstreep te wachten. Dit geldt dus ook voor verkeer naar het appartementencomplex. In praktijk bestaat de kans dat auto's richting het appartementencomplex (achterlangs andere wachtende voertuigen om) toch voorbij de stopstreep rijden. Dit brengt veiligheidsrisico's met zich mee. Aanbevolen wordt om hierover met de toekomstige bewoners (als hoofdgebruikers) afspraken over te maken.

Conclusie & aanbevelingen

Op basis van voorgaande notitie is de conclusie dat de situatie met appartementencomplex de verkeerssituatie verbeterd ten opzichte van de (planologische) huidige situatie met tankstation en garage. Wel geldt hierbij dat er een circulatie moet worden toegepast waarbij ingaand verkeer gebruik maakt van de westelijke ontsluiting en uitgaand verkeer via de oostelijke ontsluiting rijdt.

Verder wordt aanbevolen om de benoemde verkeerskundige aandachtspunten mee te nemen bij de verdere planontwikkeling voor het perceel 'Vaart Noordzijde 85 in Nieuw-Amsterdam'.