

Memo

Onderwerp: Verkeersadvies
Chalmotweg, Kampen

Kampen,
23 september 2020

Projectomschrijving:
Verkeerskundige analyse
Chalmotweg Kampen

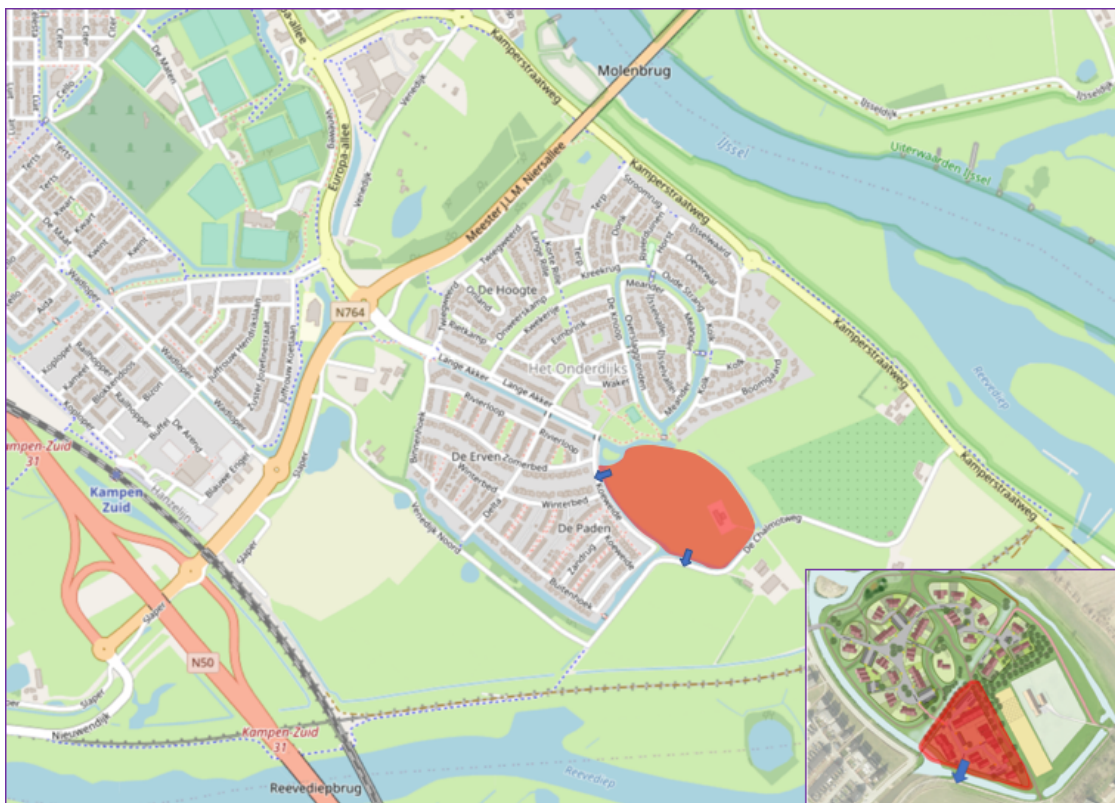
Van:
J. Hendriks
J. Mazier

Aan:
R. Hartgers

1. Inleiding

Aanleiding

De Terpen is een nieuwe Wijk in Het Onderdijks in Kampen, gesitueerd ten oosten van de Koeweide. De wijk is opgedeeld in vijf verschillende buurten, waarvan vier van de buurten ontsluiten richting de Lange Akker en één daarvan (Het Boerenerf) ontsluit op De Chalmotweg. Het totale plan behelst 91 woningen, waarvan 29 op Het Boerenerf (rood gearceerd deel in de inzet op afbeelding 1).



Afbeelding 1: Situering nieuwe woonwijk De Terpen inclusief ontsluiting

Fietsverkeer van en naar De Terpen zal hoofdzakelijk intern worden afgewikkeld (niet via de Chalmotweg) en gericht zijn op de stad.

Zienswijze

Op het ontwerp-uitwerkingsplan 'Het Onderdijs 2013, 4e uitwerking De Terpen', is een zienswijze ingediend. Hierin wordt onder punt 5 gesteld dat:

"Een verkeerskundige motivering over het gebruik van de Chalmotweg als wijkontsluiting ontbreekt. Onduidelijk is of voldaan wordt aan de voorkeursgrenswaarde voor aanliggende woningen".

Vraagstelling

De gemeente Kampen heeft de huidige verkeersintensiteit van de Chalmotweg in beeld gebracht door middel van een verkeerstelling. Daarnaast is aan de hand van type woning, verkeersgeneratie en verdeling van het verkeer richting N764 en N763 een aanname gedaan over de verkeersintensiteit op de Chalmotweg wanneer de woonwijk De Terpen gerealiseerd is. Gevraagd wordt enerzijds een analyse uit te voeren naar de verkeersintensiteiten en anderzijds een antwoord op de volgende vragen:

- ▲ Is De Chalmotweg qua dwarsprofiel en inrichting verkeerskundig geschikt om dit toekomstige verkeer op een veilige wijze af te wikkelen.
- ▲ Zo nee, welke kleinschalige maatregelen zijn er op de Chalmotweg nodig (bijv. passeerhavens) om alsnog een goede en veilige afwikkeling van de nieuwe ontsluiting over de Chalmotweg te creëren, en waar?

2. Analyse verkeersintensiteiten

Verkeerstelling huidige situatie

Van 11 januari tot en met 3 februari 2020 is een verkeerstelling uitgevoerd op het deel van de Chalmotweg tegenover de Buitenhoek door middel van een slangtelling.



Afbeelding 2: Situering slangtelling Chalmotweg

De verkeerstelling heeft zowel verkeersintensiteiten, snelheden als lengteklassen gegenereerd. Dit heeft geresulteerd in de volgende resultaten:

Werkdag gemiddelde : 322 motorvoertuigen per etmaal

Aandeel richting de N763 : 48% (156 voertuigen)

Aandeel richting de N764 : 52% (168 voertuigen)

Aandeel vrachtverkeer : 7,8%

Snelheid gemiddeld : 51 km/uur

V85 : 62 km/uur (snelheid die door 85% niet wordt overschreden)

Verkeersgeneratie Deelgebied Het Boerenerf

De verkeersgeneratie van Het Boerenerf is gebaseerd op het woningbouwprogramma en de kencijfers uit publicatie 381 van het CROW. Hierbij is gewerkt met de kenmerken 'gemiddelde waarde, matig stedelijk, rest bebouwde kom'. In tabel 1 zijn de resultaten hiervan weergegeven.

Soort	Aantal	verkeersgeneratie	totaal
Sociale huur, appartement	8	3,6 mvt/etm.	28,8
Sociale huur, rijwoning	2	4,9 mvt/etm	9,8
Koop, etage woning 60-120m2	4	5,6 mvt/etm	22,4
Koop, etage woning <60m2	2	4,9 mvt/etm	9,8
Koop, hoekwoning	1	7,1 mvt/etm	7,1
Koop, tussenwoning	3	7,1 mvt/etm	21,3
Koop, vrijstaand	4	8,2 mvt/etm	32,8
Koop, wal-serre-hoekwoning	2	7,1 mvt/etm	14,2
Koop, wal-serre-tussenwoning	3	7,1 mvt/etm	21,3
Totaal	29		168 mvt/etm

Tabel 1: Verkeersgeneratie Het Boerenerf o.b.v. CROW publicatie 381

Uit de verkeersgeneratie blijkt dat de toename op de Chalmotweg 168 motorvoertuigen per etmaal bedraagt. In een eerder door Aerius opgesteld rapport wordt gesteld dat 68% (114 voertuigen) van het verkeer vanaf Het Boerenerf richting de N764 wordt afgewikkeld en 32% (54 motorvoertuigen) richting de N763. Voorgaande houdt in dat de verkeersintensiteiten op de Chalmotweg vanaf de ontsluiting van het Boerenerf 436 mvt/etm (322 + 114) richting N764 bedraagt en 376 mvt/etm (322 + 54) richting N763.

Prognose

Ten behoeve voor de op te stellen geluidsberekeningen dient ten aanzien van de verkeerscijfers een prognose te worden gedaan voor het planjaar 2030. Voor deze prognose wordt uitgegaan van de huidige situatie (in dit geval de beschikbare verkeerstelling, aangevuld met de verkeersgeneratie uit Het Boerenerf) Dit betekent een etmaalintensiteit van 436 mvt/etm richting N764 en 376 mvt/etm richting N763.

In het verkeersmodel van de gemeente Kampen wordt ten aanzien van de prognose i het planjaar 2030 uitgegaan van een autonome groei van het verkeer inclusief vaststaande ruimtelijke ontwikkelingen (zoals bijvoorbeeld woongebied Reeve). Hieruit blijkt dat de toename van het verkeer op de Chalmotweg in 2030 50 procent bedraagt ten opzichte van het basisjaar 2016. Voorgaande houdt in dat voor de prognose van de etmaalintensiteit op de Chalmotweg wordt uitgegaan van een groei van 36 procent.

Voorgaande houdt in dat voor het planjaar 2030 wordt uitgegaan van een verkeersintensiteiten op de Chalmotweg vanaf de ontsluiting van het Boerenerf van 593 mvt/etm richting N764 en 511 mvt/etm richting N763.

Analyse verkeersgegevens

De Chalmotweg is een weg gelegen buiten de bebouwde kom met een maximum snelheid van 60 km/uur. Door de gemeente Kampen is de weg gecategoriseerd als ErfToegangsWeg (ETW). De huidige verkeersintensiteiten passen bij de huidige inrichting en functie van de weg als plattelandsweg. Ook de (beperkte) toename als gevolg van de verkeersgeneratie uit Het Boerenerf (evenals de verkeersintensiteiten in het planjaar 2030) past hierbinnen. Dit komt overeen met een ETW-type II (CROW Handboek Wegontwerp 2013 – ErfToegangswegen).

3. Beschrijving weginrichting, CROW-richtlijnen en analyse

De Chalmotweg kent een rijbaanbreedte van circa 4,3 meter. Deze breedte bestaat uit een rijloper in asfalt van 3 meter met aan weerszijden een 65 centimeter brede betonstrook als uitwijkstrook.



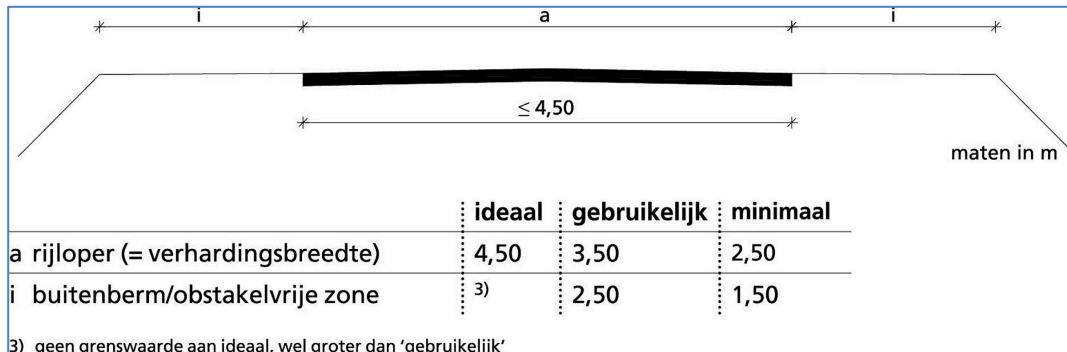
Afbeelding 4: Weginrichting Chalmotweg

CROW

In het handboek wegontwerp 2013 – Erftoegangswegen wordt het een en ander vermeld over de categorie ETW-type II met betrekking tot het dwarsprofiel. Aansluitend volgen enkele relevante aspecten van het dwarsprofiel conform CROW ETW-type II:

- ▲ *Voor erftoegangswegen buiten de bebouwde kom is alleen een ideale inrichting benoemd; een minimale inrichting zoals bij gebiedsontsluitingswegen en regionale stroomwegen ontbreekt. Voor een aantal ontwerpelementen worden een standaardmaatvoering en een bandbreedte gegeven. De bandbreedte geeft de ontwerper ruimte voor een integraal ontwerp dat rekening houdt met randvoorwaarden en uitgangspunten vanuit andere disciplines (zoals ruimtelijke inpassing en milieueisen). Als van de standaardmaatvoering wordt afgeweken door de bandbreedte toe te passen, dan moet worden getoetst of het totale wegontwerp nog voldoet aan de basiskwaliteit. Dit geldt zeker, wanneer voor meerdere ontwerpelementen van de bandbreedte gebruik wordt gemaakt.*
- ▲ *Het dwarsprofiel (verhardingsbreedte) van een erftoegangsweg is afhankelijk van de intensiteit en de samenstelling van het gemotoriseerde (langzaam) verkeer en van het aantal fietsers. De verhardingsbreedte kan variëren van 2,50 meter (breedte afgestemd op één vrachtauto of landbouwvoertuig) tot 6,00 meter (breedte afgestemd op maatgevende ontmoeting van fiets-vrachtauto-fiets).*

- ▲ **Breedte rijloper:** Het (zelfrijdende) landbouwwerktuig is maatgevend. De breedte van de rijloper wordt bepaald door de spoorbreedte van de trekker-opleggercombinatie of het (zelfrijdende) landbouwwerktuig vermeerderd met de vetergang bij maximaal 60 km/h. De standaardbreedte van de rijloper is 3,50 meter.



- ▲ Op erftoegangswegen type 2 is de verhardingsbreedte gelijk aan de breedte van de rijloper. In die situaties kunnen motor- en landbouwvoertuigen elkaar op de verharding niet passeren (ook niet bij zeer lage snelheden). Bromfietzers, fietsers en motor- of landbouwvoertuigen kunnen elkaar alleen op een veilige wijze passeren bij een lage snelheid en een goed aansluitende buitenberm. Toepassing van een erftoegangsweg type 2 met uitsluitend een rijloper van 3,50 meter is in verband met de verkeersveiligheid en het voorkomen van (ernstige) bermschade alleen acceptabel als de intensiteit lager is dan 350 à 400 motorvoertuigen per etmaal.
- ▲ Op de erftoegangswegen maken alle verkeerssoorten in beginsel gebruik van dezelfde rijbaan. De afwikkeling van (veel) fietsers op een verhardingsbreedte van circa 3,50 tot 4,50 meter kan bij relatief hoge intensiteiten niet als Duurzaam Veilig worden aangemerkt. Bovendien is volledige integratie van fietsers alleen mogelijk als de rijnsnelheid van het autoverkeer overeenkomt met de maximumsnelheid (60 km/h). Bij verkeersintensiteiten hoger dan 2.000 à 2.500 mvt/etm zijn fietsvoorzieningen noodzakelijk. Het ontwerpen van fietsvoorzieningen op erftoegangswegen is een proces waarbij evenwicht moet worden gevonden tussen veiligheid en comfort voor de fietser, beschikbare verhardingsbreedte en de verblijfsfunctie van de erftoegangsweg.

Analyse weginrichting

De rijbaanbreedte van de Chalmotweg is weliswaar over een breedte van ca. 4,3 meter verhard, maar is eveneens onderverdeeld in een relatief smalle rijloper (3 meter) met verharde kant-/uitwijkstroken. Deze onderverdeling in het dwarsprofiel komt niet overeen met richtlijnen als genoemd in het handboek wegontwerp 2013 – Erftoegangswegen bij een weg 'CROW ETW-type II'. Wel benadert de totale wegbreedte het 'ideaalbeeld' van 4,5 meter verhardingsbreedte. De kant-/uitwijkstroken voldoen wel aan de wens van een wegbreedte van in totaal meer dan 3,5 meter bij een verkeersintensiteit van boven de 350 à 400 motorvoertuigen per etmaal. Dit voorkomt (ernstige) bermschade en komt de verkeersveiligheid ten goede.

4. Aanbevelingen

Verkeersintensiteiten

De huidige verkeersintensiteiten passen bij de huidige inrichting en functie van de weg als plattelandsweg. Ook de (beperkte) toename als gevolg van de verkeersgeneratie vanuit Het Boerenerf past hierbinnen. De verkeersintensiteiten (inclusief de toename hiervan) leidt niet tot noodzakelijke aanpassingen.

Weginrichting

De verhardingsbreedte van de rijbaan voldoet, maar de onderverdeling in rijloper met kant-/uitwijkstroken komt niet overeen. De Chalmotweg komt hiermee niet geheel overeen met CROW-richtlijnen. Echter door de lage etmaalintensiteit heeft dit nooit geresulteerd in een herinrichting van de weg. Gezien de lage verkeersintensiteiten en de beperkte toename hiervan vanuit Het Boerenerf wordt aanbevolen vooralsnog geen aanpassingen te doen aan het wegprofiel. Wanneer de weg in aanmerking komt voor (groot) onderhoud wordt aanbevolen de mogelijkheid te onderzoeken de Chalmotweg in te richten conform ETW-type II met een rijbaanbreedte van 4,5 meter zonder onderverdeling.

Ten aanzien van de aansluiting van Het Boerenerf op de Chalmotweg kan worden overwogen de aansluiting als kruispuntplateau uit te voeren. Hiermee wordt niet alleen de nadruk gelegd op de gelijkwaardige aansluiting van Het Boerenerf op de Chalmotweg, maar dit zal eveneens leiden tot een reductie van de snelheid op de Chalmotweg.