

Memo

Onderwerp:

Advies verkeer Paviljoen Hanzezicht

Kampen,

9 april 2021

Projectomschrijving:

Advisering verkeer Paviljoen Hanzezicht

Van:

M. Bentum

Aan:

Bart-Jan Gardebroek

Aanleiding

Aan de noordelijke oever van IJssel, nabij de Stadsbrug te Kampen is een stadstrand gelegen. Bij mooi weer komen veel mensen uit Kampen, IJsselmuiden en omgeving naar deze locatie voor zwem- en zonrecreatie. Nu is het initiatief gestart om op de betreffende locatie strandpaviljoen Hanzezicht te realiseren.

De gemeente Kampen heeft aangegeven dat zij ten aanzien van het initiatief een aantal aandachtspunten en zorgen hebben. Een deel van deze zorgen heeft betrekking op de verkeersveiligheid rond de planlocatie. De aandachtspunten zijn hieronder samengevat opgesomd;

- ▲ De gemeente geeft aan te twifelen of het aantal te realiseren parkeerplaatsen (conform tekening) voldoende is en heeft zorgen over de gevolgen voor zoekverkeer.
- ▲ De gemeente is van mening dat de voorgestelde ontsluiting van het parkeerterrein op de Ir. B.P.G. van Diggelenkade onvoldoende verkeersveilig is.
- ▲ De gemeente is van mening dat voor fietsverkeer geen geschikte, verkeersveilige route beschikbaar is om van en naar het stadsstrand te komen.

In voorliggende memo en bijgevoegde tekening zullen we ingaan op verkeersmaatregelen waarmee de bovengenoemde zorgen worden weggenomen.

Huidige situatie

De locatie ligt aan de IJssel en is bereikbaar via de Ir. B.P.G. van Diggelenkade. De Ir. B.P.G. van Diggelenkade vormt de verbinding tussen de Frieseweg richting Genemuiden en de Ramspolbrug en aan de andere zijde de Spoorkade en Zwolseweg richting de Stadsbrug en Zwolle. Het is daarmee onderdeel van een bovenlokale, doorgaande route en is ook als dusdanig gecategoriseerd (50 km/u). In de bocht richting de Frieseweg is de komgrens geplaatst, de Frieseweg is een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom (80 km/u). Opvallend is dat de komgrens zeer minimaal is uitgevoerd, behalve de bebording is minimaal aandacht besteed aan de overgang. Sterker, vlak voor het inrijden van de kom wordt de weg breder en wordt een derde rijstrook toegevoegd.

Vlak na de bocht wijzigt de rijstrook in een voorsorteerstrook, bedoeld voor het kruispunt bij de Stadsbrug. Ter hoogte van het begin van de voorsorteerstrook start aan de rechterzijde van de weg een parkeerhaven, hierop staat onder andere een informatiebord met

overzichtskaart. Direct daarna de toegang tot een pad bestaande uit grasbetontegels en een grasveld. Getuige de onderbreking van de asmarkering betreft deze situatie een uitrit. Op dit deel van de Ir. B.P.G. van Diggelenkade ligt aan de zijde van de woningen een parallelweg. Deze parallelweg is tevens de fietsverbinding tussen de fietsstrook op de Spoorkade en het fietspad langs de Frieseweg. De scheiding tussen de parallelbaan en de hoofdrijbaan bestaat uit een betonnen band. Ter hoogte van Ir. B.P.G. van Diggelenkade is deze betonnen band onderbroken door een lage band, bedoeld als uitrit.

Zoals reeds benoemd gaat de Ir. B.P.G. van Diggelenkade over in de Spoorkade. Op de Spoorkade zijn aan weerszijden fietsstroken aanwezig. De fietsstrook aan de zijde van de IJssel sluit aan op het solitaire fietspad vanuit de richting Frieseweg en het fietspad aan de andere zijde sluit aan op de parallelweg. De Spoorkade is ook de benaming van de zijstraat in de richting van de Baan. De aansluiting daarvan is net na de bocht in de Ir. B.P.G. van Diggelenkade gelegen.

In de huidige situatie is op de voorziene locatie voor het strandpaviljoen reeds een stadsstrand aanwezig. In het zomerseizoen is de locatie zeer populair onder inwoners van Kampen, IJsselmuiden en omgeving (zie afbeelding 1). Zij komen lopend, fietsend of met de auto naar het strand toe en maken daarbij gebruik van de huidige mogelijkheden. Fietsen worden veelal geparkeerd tegen het hekwerk langs het fietspad naast de Ir. B.P.G. van Diggelenkade, op het fietspad op de dijk of op het binnendijks gelegen grasveld. Bezoekers die met de auto komen parkeren voornamelijk op hetzelfde binnendijks gelegen grasveld of in de omgeving, bijvoorbeeld nabij het station.



Afbeelding 1. Stadsstrand Kampen

Afbeelding 2 geeft een weergave van het gebruik van de huidige situatie (d.d. 31 maart 2021). Hieruit blijkt dat de afgelopen jaren op natuurlijke wijze een situatie omtrent parkeren en verkeer is ontstaan rondom het stadsstrand.



Afbeelding 2. Situatie stadsstrand Kampen d.d. 31 maart 2021

Toekomstige situatie

De initiatiefnemer is voornemens om aan de noordelijke oever van de IJssel het Strandpaviljoen Hanzezicht te starten. Met de komst van Strandpaviljoen wordt geïnvesteerd in de locatie en wordt bijvoorbeeld voorzien in parkeerplaatsen, een fietsenstalling en afvalcontainers. Waarmee ook invulling wordt geboden aan een situatie die natuurlijk is ontstaan over de recente jaren. Daarnaast wordt een hek om het paviljoen geplaatst maar blijft het gedurende de openingstijden gratis toegankelijk. Naast het huidige gebruik wordt dus kwaliteit in de vorm van een strandpaviljoen toegevoegd waarmee ook het toezicht, onderhoud, gastvrijheid en aanbod verbeteren.

Een cruciaal verschil tussen de huidige situatie en de toekomstige situatie is de realisatie van formele parkeerplaatsen en fietsenstalling op het grasveld binnendijks. In de huidige situatie is parkeren nabij het stadsstrand niet formeel geregeld. In de praktijk wordt echter geparkeerd op het grasveld binnendijks en worden fietsen gestald langs het hekwerk en op het fietspad. Het is echter niet gereguleerd en levert daardoor regelmatig hinder op voor passanten. Nu een strandpaviljoen wordt gerealiseerd is de bedoeling om het parkeren en fietsparkeren te formaliseren. Zo wordt het grasveld verhard en worden gehandicapten parkeerplaatsen, een laad- en losplaats, fietsenstallingen en een locatie voor vuilcontainers gerealiseerd.

Onderstaand wordt ingegaan op de drie zaken waarover de gemeente hun zorgen heeft geuit. Voor ieder van de zorgen zijn maatregelen ontwikkeld om een veilige verkeerssituatie te waarborgen. De verkeersmaatregelen zijn tevens uitgewerkt in een ontwerp-tekening, deze is als bijlage meegezonden.

Parkeren

Ten opzichte van de huidige situatie verandert in de praktijk dat een horecagelegenheid wordt geopend naast het reeds aanwezige stadsstrand. Het terrein is reeds in gebruik als strand en zal dat ook blijven, in dit geval wordt een horecagelegenheid van circa 345 m² toegevoegd. Daarbij hoort vanzelfsprekend een verkeer aantrekkende werking en parkeerbehoefte. In de nota parkeernormen van de gemeente Kampen (2020) wordt ingegaan op de parkeernormen die komen kijken bij het ontwikkelen van een bestemming. Hiervoor zijn de functie van de te ontwikkelen gelegenheid en gebiedsbepaling twee leidende uitgangspunten.

De te ontwikkelen gelegenheid is zoals gezegd een horecagelegenheid met een omvang van 345m². De ontwikkellocatie ligt net op de grens van het gebied "schil centrum" met "rest bebouwde kom". Dit zorgt voor een cruciaal verschil in de parkeerbehoefte behorende bij de functie. Voor "Schil Centrum" geldt namelijk een norm van 5 parkeerplaatsen per 100 m² bvo en dus in totaal 17,25 (18 afgerond). Dit terwijl bij "rest bebouwde kom" het resultaat 20,7 is (21 afgerond). Deze parkeerbehoefte wordt toegevoegd aan de huidige parkeerbehoefte als gevolg van het stadsstrand.

In de huidige situatie parkeren bezoekers van het stadsstrand hun auto op het grasveld binnendijks, bereikbaar van de Ir. B.P.G. Diggelenkade. Dadelijk wordt verharding aangebracht op dit terrein. De kwaliteitsverbetering van deze locatie heeft echter wel gevolgen. Het dijklichaam en de omliggende vrijwaringsruimte mogen namelijk niet verhard worden, in de praktijk wordt hierdoor de te gebruiken ruimte voor bijvoorbeeld parkeren kleiner. Uit de schetsontwerpen bleek dat ruimte is voor maximaal 17 parkeerplaatsen, een aantal fietsenstallingen en vuilcontainers. Echter, daarbij wordt alle ruimte benut en worden ook parkeerplaatsen gerealiseerd direct ter hoogte van de uitrit en hebben alle parkeerplaatsen de afmeting 2,5 x 5 meter.

Het is duidelijk niet mogelijk om de volledige parkeerbehoefte van het strandpaviljoen en de reeds bestaande parkeerbehoefte van het stadsstrand in te vullen op dit terrein. Hierdoor bestaat het risico dat veel zoekverkeer ontstaat en de in- en uitrit van het parkeerterrein veel gebruikt wordt door bezoekers die tevergeefs gaan zoeken naar een beschikbare parkeerplaats.

De ontwikkellocatie ligt op loopafstand (250 meter) van de parkeerterreinen bij het station. De looproute tussen die parkeerterreinen en het stadsstrand is uitstekend uitgerust met een voetgangersoversteekplaats met VRI. De parkeerruimte bij het station is ruim en wordt veelal gebruikt door reizigers (forenzen), bezoekers van de binnenstad en werkenden in de binnenstad van Kampen. Het voornaamste gebruik is voornamelijk gericht op de momenten dat men winkelt (koopavond en zaterdagmiddag) en werkt (werkdagen overdag). Het strandpaviljoen is juist gericht op momenten die gebruikt worden om te recreëren ofwel ter ontspanning. Bijvoorbeeld werkdagavonden, middagen en avonden in het weekend en vakantieperiodes. Deze momenten conflicteren niet met het huidige gebruik van de parkeergelegenheid bij het station en zodoende kan dubbelgebruik van dat parkeerterrein gestimuleerd worden.

Daarom wordt de parkeerruimte bij het station ingezet voor het opvangen van de parkeerbehoefte behorende bij het stadsstrand en het strandpaviljoen. Bezoekers van het stadsstrand en paviljoen worden actief verwezen naar de parkeerplaatsen bij het station. De ontwikkelaar draagt hier zorg voor door die boodschap op te nemen in hun communicatie, bijvoorbeeld via de website en mail. Daarnaast wordt parkeerverwijzing aangebracht op de toeleidende wegen. Hiermee worden verkeersbewegingen naar het parkeerterrein zoveel mogelijk voorkomen en wordt gepoogd zoekverkeer dat teleurgesteld het parkeerterrein in- en uitrijdt zoveel mogelijk tegen te gaan. Dit omwille van de verkeersveiligheid.

Het grasveld binnendijks wordt ingericht voor het opvangen van parkeerruimte voor mindervaliden en een laad- en losgelegenheid, met veel ruimte voor fietsparkeren en ruimte

voor containers (zie afbeelding 4). Het parkeren van bezoekers gaat in zijn volledigheid plaats vinden op de parkeerterreinen bij het station.



Afbeelding 4. Inrichtingstekening parkeerterrein.

Uitrit parkeerterrein

In de beschouwing van de huidige situatie hebben we gezien dat het grasveld op dezelfde locatie als waar het parkeerterrein gepland is, reeds gebruikt wordt om te parkeren. Ook de uitrit is formeel aanwezig, zo is te zien aan de onderbroken asmarkering. Deze uitrit is in principe bedoeld voor toegang tot het grasbetonpad en daarnaast wordt het parkeren op het grasveld praktisch gedoogd.

Nu echter formele parkeergelegenheid wordt gerealiseerd is het wenselijk om deze situatie op een zo veilige mogelijke wijze in te richten. Zoals de gemeente terecht aan heeft gegeven is het verwachtingspatroon van weggebruikers momenteel niet dusdanig dat ze een uitrit verwachten, ondanks dat deze nu toch al aanwezig is. Dit verwachtingspatroon heeft voornamelijk te maken met het gedrag van de weggebruiker, ingegeven door de wegingdeling die ze zien. Ten opzichte van buiten de bebouwde kom, op de Frieseweg, zien ze bij het oprijden van de Ir. B.P.G. van Diggelenkade een bredere rijbaan en de mogelijkheid om in te halen. Dit leidt tot een (te) hoge snelheid van het verkeer en potentieel gevaar bij het uitrijden van het parkeerterrein.

De derde (middelste) rijstrook biedt ruimte om maatregelen te nemen om het verwachtingspatroon, gedrag en de snelheid van weggebruikers te beïnvloeden. Door het aanbrengen van een middengeleider, bij voorkeur fysiek verhoogd, is dit erg goed mogelijk. De mogelijkheid om in te halen wordt fysiek beperkt en een middengeleider in dergelijke situaties heeft een positief effect op het verlagen van de snelheid. Het afstropen van de middelste rijbaan heeft dit effect ook, maar in minder grote mate. Daarom heeft het de voorkeur om de fysieke middengeleider uit te voeren zoals ook aangegeven is op de bijgevoegde tekening.

De middelste rijbaan kan daarbij ook gebruikt worden als een voorsorteerstrook. Hierdoor wordt de doorstroming voor optrekkend verkeer komende vanaf de verkeerslichten niet gehinderd. Ook wordt het mogelijk om in twee fasen het parkeerterrein af te rijden. Aanvullend worden attentieborden (Let op! Uitrit) toegevoegd.

De haven bij het informatiebord langs de Ir. B.P.G. van Diggelenkade wordt nu gebruikt om te parkeren. De auto's op deze locatie ontnemen het zicht van verkeer komende vanuit de Frieseweg op de uitrit van het parkeerterrein en vice versa. De parkeerhaven wordt daarom voorzien van een parkeerverbod. Hiermee is het niet meer toegestaan om daar te parkeren maar nog wel toegestaan om stil te staan, zodat het informatiebord nog wel gebruikt kan worden. Voorheen maakte personeel van de ontwikkelaar van het strandpaviljoen gebruik van de parkeerhaven, zij zijn namelijk gevestigd aan de Ir. B.P.G. van Diggelenkade. Om te beginnen heeft het personeel de instructie gekregen om niet meer op de parkeerhaven te parkeren.

Overige verkeersmaatregelen

Een observatie van de komgrens op de Frieseweg, direct ten noordwesten van de Ir. B.P.G. van Diggelenkade leert dat voor het inrijden van de bebouwde kom het wegbeeld breder wordt. Bovendien staan de komborden op grotere afstand van de rijbaan waardoor de komovergang niet erg duidelijk is. Deze eigenschappen zorgen ervoor dat de snelheid ter hoogte van de bebouwde kom niet afneemt zoals wenselijk is maar juist toeneemt. Ook los van het project Strandpaviljoen Hanzezicht, kan deze situatie verbeterd worden door de gemeente. Om de verkeersveiligheid te verbeteren verdient het de aanbeveling om de bebouwde komgrens te accentueren. Dit kan door het aanbrengen van een middeneiland, het meer zichtbaar maken van de komborden en het aanbrengen van psycho-bremsen als inleidende markering voor de komgrens.

Oversteek fietsverkeer

De laatste zorg die de gemeente benoemt is de routing van het fietsverkeer, in de openbare ruimte en op het parkeerterrein. Op de Spoorkade is inderdaad weinig ruimte om een volledige fietsoversteek te realiseren. Aangezien de fietsstrook overgaat in de parallelweg langs de Ir. B.P.G. van Diggelenkade is het aannemelijk dat fietsers daarlangs de route vervolgen. Ook is daar meer ruimte om een fietsoversteek te realiseren.

Mede door het realiseren van een rijbaanscheiding tussen de beide richtingen wordt een oversteek in twee fasen gerealiseerd voor fietsers. Zo kunnen fietsers op veilige wijze oversteken. Mede voor de bescherming van de fietsers op het rustpunt halverwege, wordt de

middengeleider verhoogd uitgevoerd. Zo ontstaat ook een fysiek beschermde ruimte voor fietsers. Om bovengenoemde mogelijk te maken is het noodzakelijk om de betonband tussen de parallelbaan en de hoofdrijbaan over een klein gedeelte te doorbreken en het straatwerk op het juiste niveau te brengen.

Ten slotte wordt attentiebebording aangebracht waarmee de fietsoversteek wordt aangeduid. Voor de route terug richting de Stadsbrug is het de bedoeling om de taludopgang te gebruiken om op het fietspad over de dijk te komen. Dit wordt gefaciliteerd doormiddel van een trap tussen het parkeerterrein en het fietspad op de dijk, de trap wordt voorzien van fietsgoten.