

**WONEN AAN DE
NIEUWE OEVERS
VAN KAMPEN**

Reevedelta



MOBILITEITSPLAN REEVEDELTA

**Gemeente Kampen
9 april 2024**

Mobiliteitsplan Reevedelta

Datum: 9 april 2024

Status: Definitief
R. Schultz, BonoTraffics

Auteur(s): M. Rozema, BonoTraffics
R. Hartgers, Kampen

Inleiding

Tot 2030 worden in het gebied tussen Kampen, de IJssel, het Reevediep en het Drontermeer ongeveer 3600 nieuwe woningen gebouwd. De gemeente Kampen en verschillende partners werken aan de gebiedsvisie voor dit gebied: Reevedelta. Deze visie moet een versnelde woningbouw mogelijk maken. Uniek aan Reevedelta is de ligging van een relatief nieuw bovenregionaal treinstation, Kampen-Zuid, midden in het plangebied. Dit mobiliteitsplan is er daarom op gericht om het aantal ritten met de privé-auto tot een minimum te beperken.

STOMP: Stappen, Trappen, OV, MaaS, Privé-auto

In dit mobiliteitsplan voor Reevedelta wordt inhoudelijk op alle mobiliteitsfacetten ingegaan. Er worden vooruitstrevende keuzes gemaakt die het STOMP-principe maximaal toepassen.

De voetganger staat in Reevedelta op één. Elke reis begint en eindigt immers te voet. De verblijfskwaliteit speelt een cruciale rol in het maken van levendige plekken in Reevedelta.

Ook fietsers krijgen een belangrijke plek in Reevedelta. De structuren in de wijk zijn toegespitst op voetgangers en fietsers. Optimalisatie van bestaande fietsstructuren en de aanleg van nieuwe lokale en regionale routes zorgen voor een optimale bereikbaarheid met de fiets.

In Kampen is het openbaar vervoer al goed geregeld. De stad beschikt over twee treinstations en meerdere buslijnen. Vooral

treinstation Kampen-Zuid biedt unieke kansen voor Reevedelta. Ook zijn er kansen met betrekking tot busverbindingen.

Kampen-Zuid zal gaan functioneren als regionale mobiliteitshub, waarin het treinstation centraal staat. Om het aantal ritten met een privé-auto zoveel mogelijk te beperken moeten praktische alternatieven geboden worden in de vorm van deelmobiliteit. Nog voordat de woningen worden opgeleverd moet de deelmobiliteit gefaciliteerd zijn. Hierbij gaat het met name om deelauto's en deelfietsen. Ook binnen de wijken zullen (kleinere) hubs worden gerealiseerd, waar functies zoveel mogelijk worden geclusterd.

Als laatste in de hiërarchie komt in Reevedelta de privé-auto. De autostructuur is ondergeschikt aan de fietsstructuur. Dat betekent dat fietsroutes aantrekkelijker en directer zijn dan autoroutes. Bovendien zullen er geen doorgaande autoverbindingen door de wijken lopen.

Voor parkeren worden er binnen het effectgebied van het station parkeernormen gehanteerd die horen bij een centrum en goede OV-voorziening. Er wordt maximaal één parkeerplek per woning op eigen terrein of dicht bij de woning aangelegd, met meer parkeercapaciteit voor bijvoorbeeld bezoekers aan de randen van het gebied. Parkeren zal met name plaatsvinden in parkeerkoffers. Hiermee blijven de woonstraten vrij van geparkeerde auto's en is de leefbaarheid optimaal.

In dit mobiliteitsplan worden bovenstaande principes verder uitgewerkt.

Integraal mobiliteitsplan

Een goed mobiliteitsplan voor Reevedelta kan zich niet alleen beperken tot de verkeersruimte. Er moet juist integraal gekeken worden naar de openbare ruimte. Water en groen zijn de dragers van Reevedelta en vormen de basis voor de inrichting van de openbare ruimte.

Klimaatrobuust

Tegelijk speelt ook de klimaatverandering. De openbare ruimte moet klimaatrobuust en milieubewust worden ingericht. Dat leidt tot eisen voor de aanleg, waarbij bijvoorbeeld zo weinig mogelijk stikstof vrij mag komen. Nog belangrijker is de inrichting van de openbare ruimte zelf. Deze moet toekomstbestendig zijn. Dat betekent dat er rekening gehouden moet worden met hele natte en hele droge perioden. Hemelwater wordt zoveel mogelijk opgevangen en geborgen aan de oppervlakte. Het aanwezige groen vangt ook water op en gebruikt het opgeslagen water in drogere perioden. Reevedelta blijft daarmee in warme perioden koeler.

Voor de weginrichting specifiek betekent dit dat hemelwater niet per definitie wordt afgevoerd via kolken naar het riool. Waar mogelijk worden banden verlaagd om het hemelwater direct van de weg in de berm te laten stromen.

Verkeersveilig

Ook ten aanzien van verkeersveiligheid spelen bepaalde ontwikkelingen. In Reevedelta wordt gekozen voor gebiedsontsluitingswegen 30 km/u, (GOW30). In mei 2023 heeft kennisplatform CROW een handreiking uitgebracht ten aanzien van de inrichting van GOW30 wegen. Bij de toepassing van deze wegcategorie in Reevedelta wordt deze handreiking als leidraad gebruikt.

Bestaande visies, plannen en beleidsdocumenten

Regionale woningbouwopgave

De plannen voor Reevedelta zijn in een stroomversnelling gekomen door de ambities vanuit het MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Zwolle en Omstreken en de daaraan gekoppelde Verstedelijkingsstrategie Regio Zwolle. In de regio ligt de opgave om tot 2040 zo'n 50.000 nieuwe woningen te bouwen. De uitdaging ligt daarbij met name in het klimaatadaptief verstedelijken. Kampen-Zuid is één van de kansrijke ontwikkelgebieden uit de Verstedelijkings-strategie.

Het doel van MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Zwolle en omstreken is het faciliteren van de verstedelijkingsopgave Regio Zwolle met behoud van de bereikbaarheid door in te zetten op de regionale mobiliteitstransitie. de ambitie is dat de verstedelijking niet tot een toename van het autogebruik mag leiden.

Om het doel te bereiken zijn in het MIRT verschillende opgaven benoemd:

Wonen (versterken van nabijheid)

- Inbreiden en bouwen op multimodaal ontsloten locaties;
- Functiemenging (wonen, werken en voorzieningen);
- Lage parkeernormen voor ontwikkelgebieden;
- Inzetten op knooppuntontwikkeling rondom OV-knopen.

Voor Kampen opgenomen maatregelen

- Realisatie regionale mobiliteitshub station Kampen-Zuid;
- Treinverbinding Zwolle – Kampen – Almere: verdubbeling van de frequentie van 2 naar 4 sprinters per uur, dus een betere aansluiting op de intercity's in Zwolle (25 naar 10 minuten overstaptijd);
- Doorfietsroutes Dronten – Kampen en Kampen – Zwolle, via station Kampen-Zuid.

Bovenstaande opgaven zijn onderdeel van dit mobiliteitsplan.

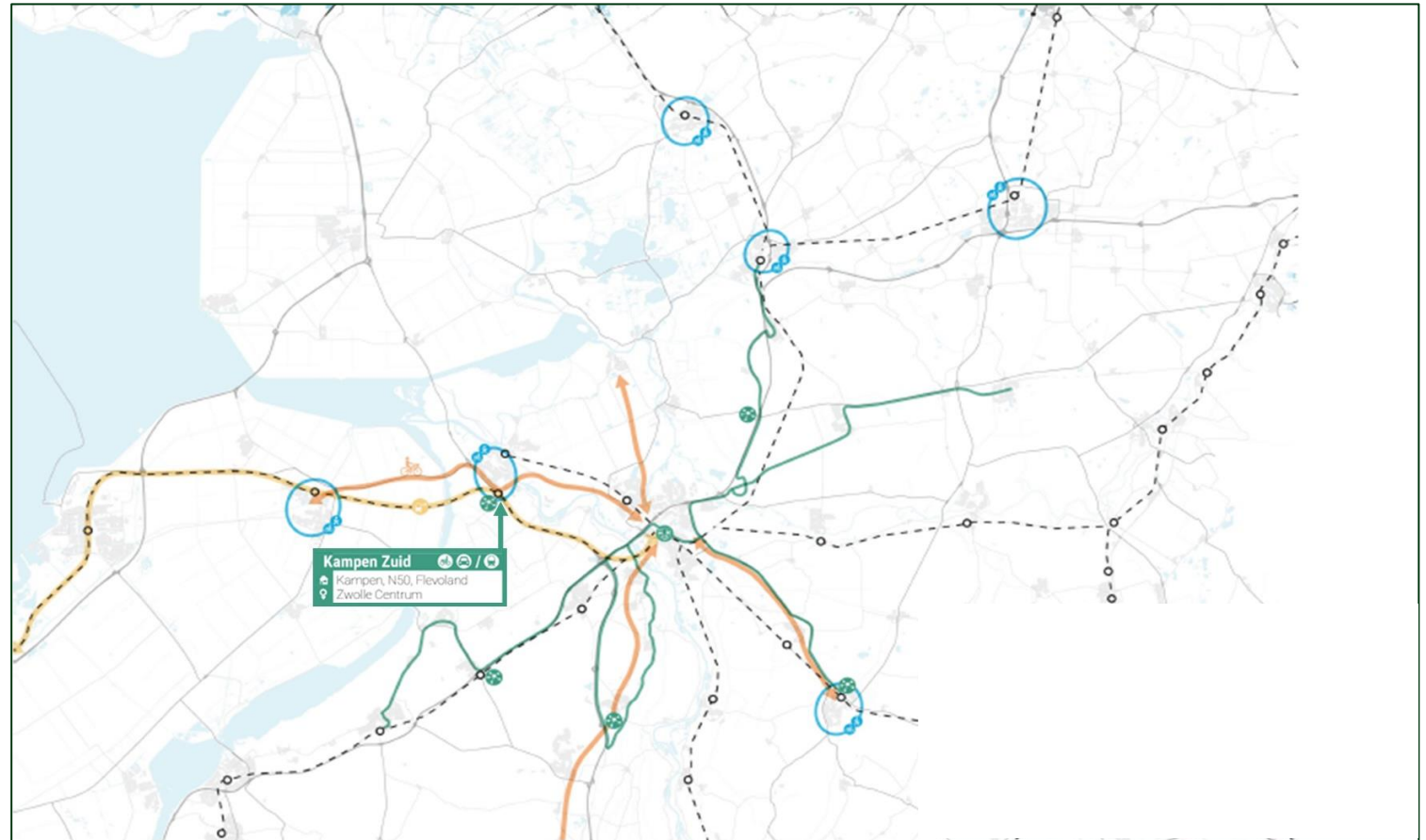
MIRT Maatregelenpakket Regionale Mobiliteitstransitie (regio)

Hoofdonderdelen MIRT-onderzoek

- Verbeteren bereikbaarheid stations
- Hubs (regio en Zwolle)
- Verbeteren OV via hubs naar Zwolle
- Doorfietsroutes

Concrete ambitie voor Kampen

- Doorfietsroute Zwolle – Kampen (via regionale hub Kampen-Zuid) – Dronten (– Lelystad)
- Regionale mobiliteitshub Reevedelta
- Verbeteren aansluiting station Kampen Zuid op intercity's in Zwolle

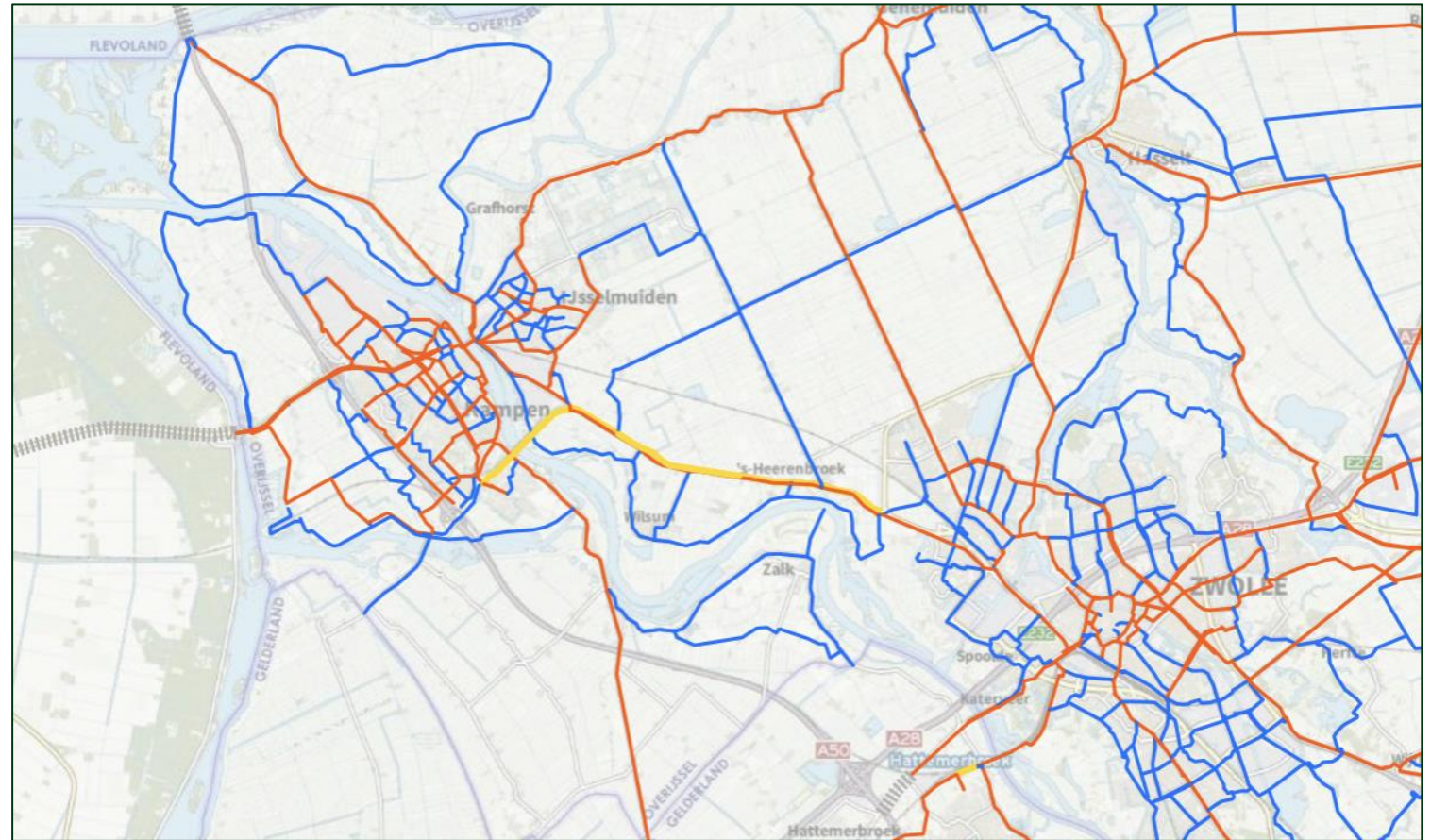


Bestaande visies, plannen en beleidsdocumenten

Provinciaal beleid

In het door Provinciale Staten vastgestelde Koersdocument Fiets is de ontwikkelrichting weergegeven om het fietsen verder te stimuleren. Eén van de instrumenten hiervoor is de hierin geïntroduceerde Fietskroon. De Fietskroon kent drie aandachtsgebieden voor fietsstimulering: infrastructuur, de fiets en de mens (gedrag). Deze onderwerpen worden zowel afzonderlijk als in samenhang beschouwd. De provincie zet in het Koersdocument Fiets in op afstanden tot 15 kilometer. Op deze afstanden ziet de provincie de belangrijkste rol weggelegd voor de fiets. Het Kernnet Fiets is samen met de gemeenten ontwikkeld en bestaat uit regionale hoofdroutes tussen kernen en functies, aangevuld met lokale hoofdroutes. Het kaartbeeld 'Kernnet Fiets' is dit voorjaar geactualiseerd en dient als basis voor de uitwerking van het fietsnetwerk voor de gemeente Kampen.

Provinciaal spelen belangrijke ontwikkelingen met betrekking tot versnelde woningbouw, doorfietsroutes en hubontwikkeling. In alle drie ontwikkelingen speelt Reevedelta en in het bijzonder station Kampen-Zuid een rol. De doorfietsroutes Kampen – Zwolle en Kampen – Dronten komen bij elkaar op station Kampen-Zuid, dat één van de vijf pilotlocaties is voor de provinciale mobiliteitshubs.



Uitsnede van het huidige provinciale Kernnet Fiets (geodataoverijssel.nl)

Bestaande visies, plannen en beleidsdocumenten

Gemeentelijk beleid

Fietsplan Kampen

Kampen en IJsselmuiden lenen zich prima om zich per fiets te verplaatsen. Beide kernen hebben een fijnmazig fietsnetwerk met aantrekkelijke, comfortabele en directe fietsroutes vanuit de wijken richting de binnenstad, stations, voorzieningen, het buitengebied en de omliggende kernen. De afstand van de ene kant van de stad naar de andere is goed te doen met de fiets. De binnenstad met diverse voorzieningen ligt centraal en is vanuit de wijken en IJsselmuiden vlot te bereiken met de fiets. Het fietsgebruik ligt in beide kernen daardoor al hoog. De fiets is dan ook het voornaamste vervoermiddel voor de bewoners in de stad en het dorp IJsselmuiden.

De fiets dient ook als belangrijk middel om de gemeente Kampen bereikbaar, leefbaar, veilig, gezond en economisch vitaal te houden. De gemeente wil het fietsen om die reden graag nog verder stimuleren en faciliteren. Om dit te bereiken beschikt de gemeente over een nieuw Fietsplan voor de gemeente Kampen met als titel 'Fietsen met Ruimte voor elkaar'. Hierin staan een vijftal koerslijnen die de gemeente de komende jaren nader wil uitwerken en realiseren, te weten:

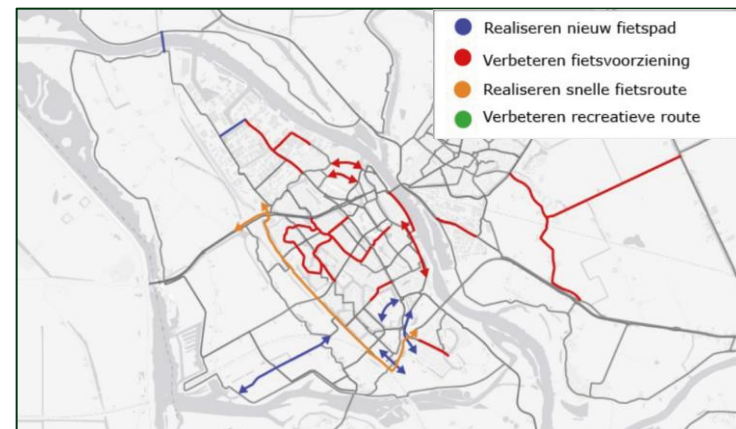
- Realisatie toekomst vast en compleet netwerk (verbreden en aanleg fietspaden)
- Realisatie Veilig fietsnetwerk (aankpak verkeersonveilige locaties)
- Toepassing van STOMP als leidende principe bij ruimtelijke ontwikkelingen, met daarbij als eerste de focus op het lopen (Stappen), fietsen (Trappen), Openbaar vervoer, deelvervoer (Maas) en als laatste de Privé-auto
- Fietsen is voor iedereen (inclusieve samenleving; iedereen is waardevol)
- Veilig stallen en overstappen (o.a. investeren in goede fietsparkeervoorzieningen in de binnenstad, bij voorzieningen en bij openbaar vervoer knooppunten).

In het Fietsplan komt de ontwikkeling van Reevedelta sterk naar voren. Veel nieuwe verbindingen en bestaande knelpunten die daarin worden genoemd hebben een relatie met de gebiedsontwikkeling:

- Doorfietsroutes* Zwolle – Kampen en Dronten – Kampen
- Verbinding Bovenbroeksweg – Reeve
- Verbinding Stationskwartier – Reeve
- Station Kampen Zuid/Reevedelta – Centrum
- Knoop Lange Akker – Mr. J.L.M. Niersallee (N764), in samenhang met het ongelijkvloers kruisen van de Europa-Allee voor voetgangers en fietsers

- Stationskwartier – Sportpark De Maten – Kamperstraatweg
- Optimalisatie Lange Akker
- Bovendien wordt in het Fietsplan aangestuurd op het gebruik van de deelfiets (OV-fiets), hub-vorming, specifieke maatvoering van fietsinfra, bromfietzers naar de rijbaan en voldoende stallingsplekken. Dit zijn dan ook uitgangspunten voor Reevedelta.

**In het Fietsplan is gebruik gemaakt van de term 'Snelle Fietsroute'. Deze benaming sluit niet goed aan bij de vormgeving en het gebruik van de route binnen de stad en is daarom vervangen door de term Doorfietsroute.*



Optimalisatie fietsstructuur Kampen (Fietsplan)

Bestaande visies, plannen en beleidsdocumenten

Gemeentelijk beleid

Nota Parkeernormen

Parkeernormen worden gehanteerd om bij bouwplannen of wijzigingen in het gebruik de behoefte van het benodigde aantal parkeerplaatsen te bepalen. Het uitgangspunt is dat bij de ontwikkeling van een plan het aantal benodigde parkeerplaatsen binnen het plangebied wordt gerealiseerd. Hiermee wordt er voor gezorgd dat parkeerdruk een minimale impact heeft op omliggende gebieden. De ervaring leert echter dat de parkeernormen vaak ter discussie staan in het krachtenspel tussen de gemeente en de initiatiefnemer, vooral bij ruimtelijke ontwikkelingen in de binnenstad van Kampen. Het college van B&W heeft mede om die reden in augustus 2020 de Nota Parkeernormen geactualiseerd. Hierin is voor de gemeente Kampen op een heldere en systematische wijze vastgelegd welk parkeernorm per type ontwikkeling moet worden gehanteerd, welke parkeereisen worden gesteld aan (her)ontwikkelingen en onder welke voorwaarden vrijstelling voor deze eisen kan worden verleend.

Gemeentelijk verkeers- en vervoersplan

Kampen wil graag een bereikbare gemeente zijn met een integraal vervoerssysteem voor alle gebruikers: voetganger, fiets, bus/trein en auto. De basis is een samenhangend stelsel van rechtstreekse en aantrekkelijke looproutes, veilig en snelle fietsverbindingen, hoogwaardig openbaar vervoer en een autonetwerk met voldoende capaciteit. In de binnenstad van Kampen ligt de aandacht voornamelijk bij fiets- en voetgangers, van en naar de regio is het gebruik van openbaar vervoer het alternatief voor gebruik van de auto.

Het huidige GVVP (Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan) van de gemeente Kampen is in 2010 vastgesteld. In dit GVVP worden de hoofdlijnen van het verkeersbeleid in de gemeente Kampen benoemd en wordt in verschillende deelrapporten ingegaan op onder andere wegcategorisering, verkeersveiligheid, ruimtelijke en verkeerskundige ontwikkelingen. Inmiddels is een groot deel van de opgaven uitgevoerd en is het beleidsplan redelijk gedateerd. Vanaf 2024 wordt daarom gestart met de uitwerking van een nieuw Mobiliteitsplan voor de hele gemeente Kampen.

Welkom in de Reevedelta

Het in 2019 opgeleverde Reevediep is onderdeel van het landelijke project Ruimte voor de Rivier, ten behoeve van de waterveiligheid en ruimtelijke kwaliteit. Naast waterveiligheid heeft Kampen er een prachtig stuk natuur bij gekregen. Het Reevediep is één van de kaders voor het gebied Reevedelta, hoofdzakelijk bestaand uit zeven deelgebieden. In vier van deze deelgebieden worden in totaal nog tot 3600 nieuwe woningen gerealiseerd: Reeve I, Reeve II, Venekwartier en Oeverwal. Reeve krijgt als dorp een ruim opgezet karakter. Ook in Oeverwal zal de dichtheid lager liggen. Het Venekwartier wordt in het verlengde van het Stationskwartier ontwikkeld als centrumgebied van Reevedelta.

In de ontwikkeling van Reevedelta staat de regionale mobiliteitshub Kampen-Zuid centraal. De verdichting van het Stationskwartier en de hoge dichtheid in het Venekwartier, met uitstekende verbindingen voor fietsers en voetgangers naar het station, past binnen de verstedelijkingsstrategie. Meer wandelen en fietsen, minder autorijden: de ruimtelijke kwaliteit staat in Reevedelta voorop.



Gebiedsindeling Reevedelta (Concept Gebiedsvisie)

Stappen

Bewegen

Een reis begint met een eerste stap uit de voordeur. Hoe de reis zich daarna ontwikkelt, hangt af van de bestemming en het doel van de reis. Reevedelta wordt een gebied waarin alle voorzieningen en woningen eenvoudig bereikbaar zijn voor voetgangers.

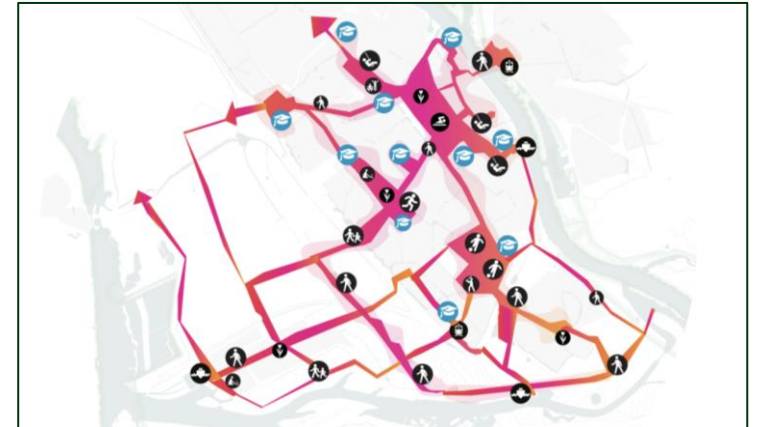
Het is hierbij van groot belang dat routes direct, veilig en comfortabel zijn. De voorzieningen zijn breed genoeg voor alle gebruikers. In Reevedelta beschikken alle wegen minimaal aan één zijde over een voetgangersvoorziening, met uitzondering van de leefstraten. Voetgangers maken daar gebruik van een gedeeld profiel, waarin het stappen leidend is. Ook langs de hoofdstructuur voor de auto hoeft niet per definitie een trottoir te liggen, als de routes op een andere, directere manier gefaciliteerd kunnen worden. Voetgangersvoorzieningen kunnen wel gemakkelijk gecombineerd worden met fietsvoorzieningen, omdat het ook voor fietsers wenselijk is dat routes zo direct mogelijk zijn. Er moet wel duidelijk onderscheid gemaakt worden tussen de twee, met name langs de belangrijkste fietsroutes, om ongewenste en potentieel gevaarlijke situaties te voorkomen.

Voetpaden bevinden zich waar mogelijk in het groen, zodat wandelen in de wijk zelf mogelijk en aantrekkelijk is. De voetpaden kunnen een informeel karakter hebben om in het groen te passen, maar zullen wel toegankelijk moeten zijn voor gebruikers van bijvoorbeeld rolstoelen en kinderwagens.

Verblijven

Een voetganger is niet altijd in beweging. Juist ook verblijven en ontmoeten is belangrijk voor de leefkwaliteit en vindt meestal plaats op het 'domein' van de voetganger.

Voetgangersvoorzieningen moeten dan ook niet enkel gezien worden als wegvakken en kruispunten, waarop net als bij autowegen gestroomd en uitgewisseld wordt. De voorzieningen zijn juist met elkaar verbonden verblijfsgebieden, met interessante bestemmingen en aantrekkelijke ontmoetingsplekken centraal. De afbeelding rechts geeft hiervan een impressie.



Voetgangersvoorzieningen als een netwerk van verblijfsgebieden (Concept Gebiedsvisie)



De voetganger centraal in de straat (Concept Gebiedsvisie)

Trappen

Fietsplan

In de stad Kampen heeft de fiets nu al een prominente plek in het verkeerssysteem. Op veel plekken heeft de fiets letterlijk voorrang op de auto. Veel verbindingen zijn bovendien directer en stallingen staan dicht bij voorzieningen dan parkeerplaatsen. Het is altijd aantrekkelijk om de fiets te pakken in Kampen.

Bovenstaande wordt geconcludeerd in het recent opgestelde Fietsplan. Het Fietsplan laat ook zien dat er op veel plekken ook winst te behalen valt. De ontwikkeling van Reevedelta biedt kansen om de fietsstructuur in Kampen nog verder te optimaliseren. Verplaatsingen moeten immers aantrekkelijker zijn met de fiets dan met de auto.

Doorfietsroute Zwolle-Kampen-Dronten

De provincies Overijssel en Flevoland delen de ambitie om een doorfietsroute te realiseren tussen Zwolle en Kampen en tussen Kampen en Dronten, en in het verlengde Lelystad. Binnen Kampen zal deze doorfietsroute langs en door de bestaande en toekomstige wijken in Kampen-Zuid lopen, parallel aan de Mr. J.L.M. Niersallee (N764) en de N50. De route wordt verweven

met de mobiliteitshub Kampen-Zuid, rondom het reeds bestaande treinstation. Zo wordt een lokale en regionale fietsroute gecreëerd van hoge kwaliteit en met veel potentie. Bovendien wordt de doorfietsroute verbonden met de lokale fietsverbindingen richting het centrum, de wijken en het industrieterrein. De doorfietsroute wordt gedimensioneerd naar de richtlijnen van de provincie. Binnen de stad wordt langs de fietsroute voorzien in een voetpad.



Beoogde doorfietsroutes tussen Zwolle – Kampen en Kampen – Dronten (-Lelystad)

Trappen

Ongelijkvloers kruisen Niersallee

De Mr. J.L.M. Niersallee (N764) is een provinciale weg tussen Zwolle en de N50. De weg doorsnijdt de huidige en toekomstige wijken van Kampen. Aan de noordzijde ligt de bestaande stad, het Stationskwartier en station Kampen-Zuid, aan de zuidzijde liggen het Onderdijs en de toekomstige wijken Venekwartier en Oeverwal. Gezien de barrièrewerking van de weg, de (huidige) snelheidslimiet van 80 km/u en de belangrijke gebiedsontsluitende functie van de weg is een ongelijkvloerse kruising voor voetgangers en fietsers noodzakelijk.

Deze verbinding, waarvoor een tunnel met halfverdiepte ligging de meeste potentie heeft, is onderdeel van de doorfietsroute en verbindt het stationsgebied met de nieuwe wijken. De tunnel wordt zo vormgegeven dat het hoogteverschil minimaal is. Hiervoor is het gewenst dat de N764 tussen de rotondes met de N50 en de Sprinter/Wadloper wordt opgetild. Er moet aandacht zijn voor de sociale veiligheid en daarvoor is het van belang dat er voldoende licht en lucht komt tussen de rijbanen van de Mr. J.L.M. Niersallee.

De nieuwe verbinding stimuleert het fietsgebruik en zorgt voor een lager aandeel autoverplaatsingen.



De nieuwe verbinding voor langzaam verkeer (lichtere pijl) is een noodzakelijke aanvulling op de twee bestaande verbindingen.

Trappen

Verbinden Kampen Zuidwest-Centrum

Op dit moment is de rotonde Europa-Allee – Kamperstraatweg een knelpunt in de verkeersstructuur. Met name in de spitsen ontstaat er regelmatig congestie door de combinatie van grote fiets-, voetganger- en autostromen. Het fietsverkeer heeft vooral een relatie met de Pieter Zandt school. Daarnaast is er een grote voetgangersstroom tussen de Pieter Zandt school en het Hoornbeeck College, door de busvoorzieningen op het binnenterrein van de Pieter Zandt school. Autoverkeer kruist deze voet- en fietsstromen, waardoor tijdens de spitsuren congestie ontstaat in alle richtingen. Het is vanuit het STOMP-principe positief dat fietsers voorrang hebben op de rotonde, maar op lange termijn kan dit wel tot nog grotere congestie leiden. Het is daarom nodig om deze stromen zoveel mogelijk te ontvlechten.

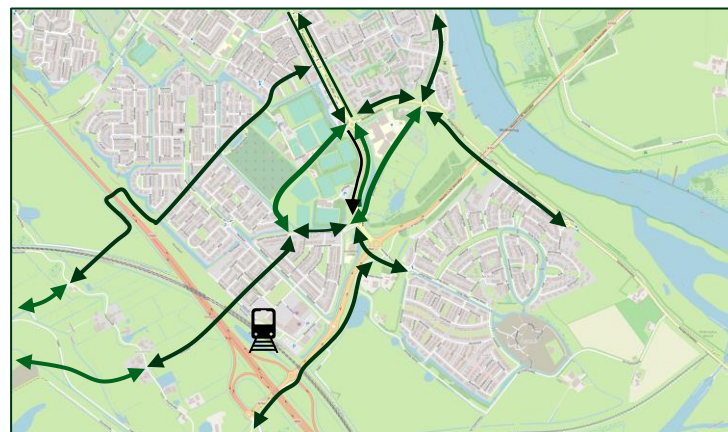
De fietsstructuur loopt nu aan de westzijde van de Europa-Allee en gaat na de rotonde over op eenrichtingsfietspaden aan weerszijden van de weg. Dat betekent dat fietsverkeer vanuit station Kampen-Zuid, Stationskwartier, Onderdijs en in de toekomst Reeve, Venekwartier en Oeverwal over moet steken bij de rotonde. Er zijn twee maatregelen voorzien waarmee de verkeersstromen kunnen worden ontvlochten.

Er wordt een nieuwe fietstunnel of -brug aangelegd tussen de Venedijk en de westzijde van de Europa-Allee. Deze verbinding moet logisch aansluiten op de structuur, uitgaande van de

meest gebruikte routes. De verbinding zorgt voor een hoogwaardige, directe en aantrekkelijke fietsroute tussen zuidwestelijk Kampen en het centrum.

Aanvullend wordt het profiel van de Europa-Allee met eenrichtingsfietspaden aan weerszijden doorgetrokken tot aan de rotonde met de Willem Hendrik Zwartallee.

Een andere belangrijke verbinding wordt gemaakt tussen Reeve, (sportpark) De Maten en het centrum. Deze verbinding loopt dwars door het bestaande sportpark en sluit aan op de rotonde met de Kamperstraatweg aan de noordzijde en de fietstunnel bij station Kampen-Zuid aan de zuidzijde. Deze verbinding past bij de ontwikkeling van het relatief besloten sportpark tot een openbaar, recreatief sportpark.



Bestaande (donker) en nieuwe (licht) fietsverbindingen tussen zuidwest Kampen en het centrum

Fietsknoop N764/Lange Akker

Onderdeel van de doorfietsroute is de verbinding over de Molenbrug en de Venedijk Noord. De route kruist hier de Lange Akker, de voornaamste ontsluitingsweg voor het Onderdijs. Een ongelijkvloerse kruising is ook hier wenselijk. Met name de fietsintensiteiten zullen toenemen. Voor het verbeteren van de verkeersveiligheid en kwaliteit van de snelle fietsroute is het wenselijk dat landbouwverkeer langs de Mr. J.L.M. Niersallee (N764) tussen de Europa-allee en de Slaper gebruik gaat maken van de hoofdrijbaan in plaats van de parallelweg.

Profielen

Voor de verschillende typen fietsverbindingen zijn profielen ontwikkeld. Globaal worden de volgende maten als uitgangspunt gehanteerd:

- Doorfietsroutes: 4 meter
- Regionale fietsroutes: 3,5 meter
- Lokale fietsroutes: 3 meter
- Voetpaden: minimaal 2,0 meter

De uitgewerkte profielen zijn bijgevoegd als bijlage 2.

Trappen



Complete fietsstructuur Reevedelta 2030 (Gebiedsvisie Reevedelta)

Openbaar vervoer

Regionale mobiliteitshub

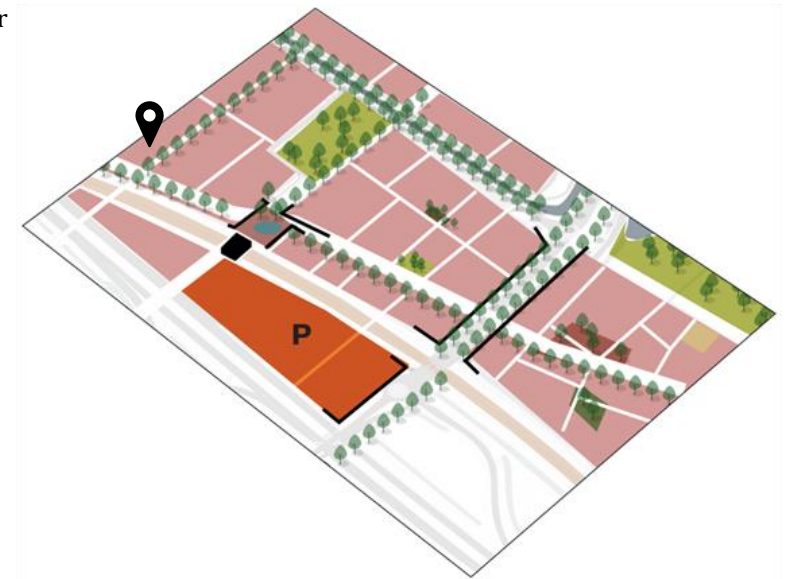
Kampen beschikt al over een goed netwerk van openbaar vervoer, met twee treinstations en verschillende buslijnen. Kampen-Zuid biedt als bestaand treinstation ideale kansen voor Reevedelta. Rondom het station, dat als regionale mobiliteitshub zal fungeren, komen alle verkeersstromen samen. In het gebied is vooral de bereikbaarheid voor fietsers en voetgangers van groot belang, maar ook (de overstap op) openbaar vervoer krijgt veel aandacht. Verplaatsingen met privéauto's moeten immers zoveel mogelijk beperkt worden.

Het huidige busstation ligt aan de oostzijde van het spoor, tussen het stationsgebouw en de P+R in. Deze positie is niet ideaal. Bus- en autoverkeer moet gebruik maken van de Blauwe Engel en kruist in de toekomst het fietsverkeer vanaf de ongelijkvloerse kruising met de Mr. J.L.M. Niersallee (N764). Er wordt daarom verkend op welke manier een busstation en Park and Go aan de westzijde van het station, tussen het spoor en de N50, vormgegeven kan worden. Het is hierbij belangrijk dat er een gedragen en toekomstbestendig alternatief wordt ontworpen voor de bestaande toerit naar de N50 richting het noorden.

Ook is het, gezien de sociale veiligheid en het stadsaanzicht, zeer gewenst om op deze locatie verdere functies en voorzieningen te ontwikkelen die gedurende het hele etmaal voor reuring en sociaal toezicht zorgen.

De variant met een geoptimaliseerde éézijdig ontsloten P+R locatie, zoals dat ook nu het geval is, wordt eveneens meegenomen in de verkenning en planvorming.

De regionale mobiliteitshub wordt in een later hoofdstuk nader toegelicht.



Schematische weergave van een P+R aan de westzijde van het station en de ruimte die dat biedt voor andere functies (Concept Gebiedsvisie)

Openbaar vervoer

Spoornetwerk

Het is allereerst van groot belang dat de treinverbindingen geoptimaliseerd worden. Met name de overstap op station Zwolle is niet ideaal en daarmee niet aantrekkelijk. De mogelijkheden om een frequentieverdubbeling of intercitystopte te faciliteren moeten nader worden onderzocht.

Door een betere treinverbinding wordt station Kampen-Zuid ook regionaal aantrekkelijker. De P+R krijgt daarmee een belangrijkere functie, waar ook overstappers op trein en bus zullen parkeren. De autonoom toekomstig benodigde capaciteit van zo'n 300-330 parkeerplaatsen (NS) is daarmee naar verwachting niet meer afdoende.

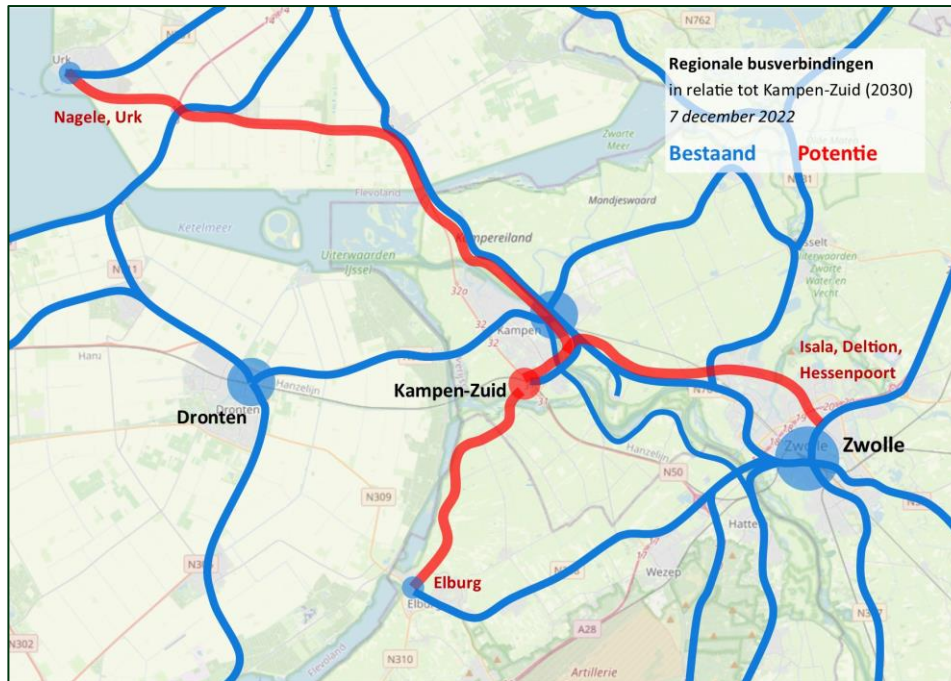


Het bovenregionale spoornetwerk rond Kampen-Zuid

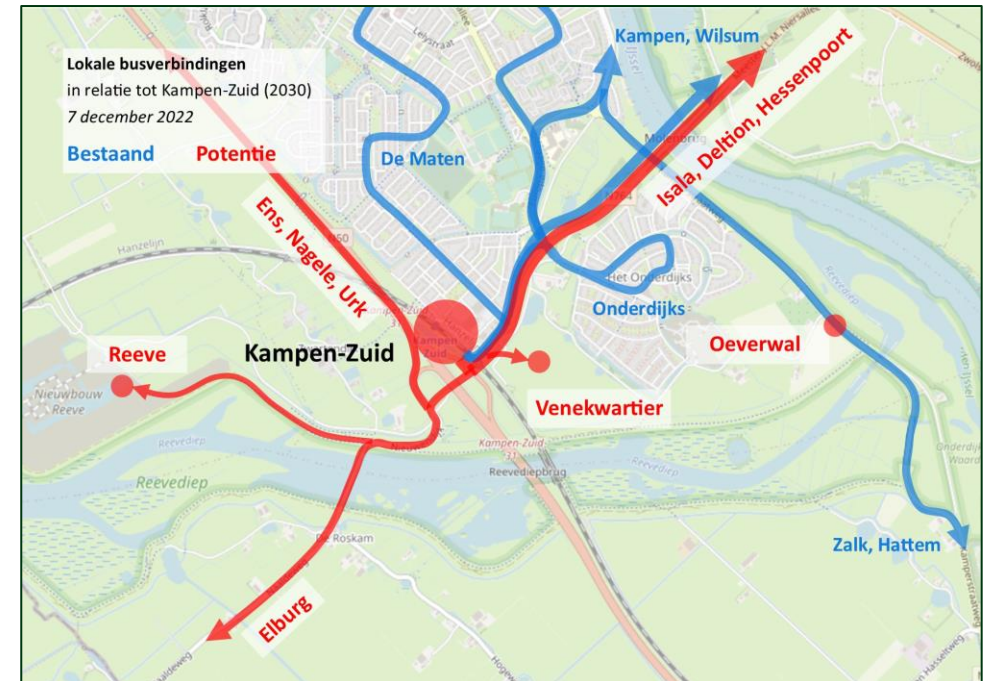
Openbaar vervoer

Busnetwerk

Ook in lokale en regionale buslijnen liggen kansen. Het uitbreiden of toevoegen van stadslijnen door Reevedelta maakt het gebruik van openbaar vervoer fors aantrekkelijker, zeker voor reizigers die slechter ter been zijn. Bovendien moeten regionale verbindingen naar bijvoorbeeld het Zwolse industrieterrein Hessenpoort en het Isala Ziekenhuis worden onderzocht. Dit is van nog groter belang wanneer de optimalisatie van de spoorverbinding niet mogelijk blijkt.



Het regionale busnetwerk rond Kampen-Zuid, inclusief potentievolle verbindingen



Het lokale busnetwerk rond Kampen-Zuid, inclusief potentievolle verbindingen

Mobility as a Service

Onderdeel van de hiërarchie in het STOMP-principe is 'MaaS': Mobility as a Service. Deze ontwikkeling streeft naar het gemakkelijk inzichtelijk en beschikbaar maken van deur-tot-deur verplaatsingen, met allerlei vervoersmiddelen. Deelmobiliteit maakt hier een belangrijk deel van uit.

In Reevedelta zijn twee soorten hubs voorzien waarin MaaS en deelmobiliteit een rol spelen, te weten regionale mobiliteitshub Kampen-zuid en meerdere wijkhubs. In Reevedelta wordt deelmobiliteit aangeboden om autogebruik efficiënter plaats te laten vinden en het aantal parkeerplaatsen in de wijk te kunnen beperken. Het gaat bij deelmobiliteit echter niet alleen om auto's. Ook moeten er, met name rond het station, voldoende deelfietsen gefaciliteerd worden. Bij voorkeur is dit de OV-fiets van de NS. Deze fiets is voor de reiziger herkenbaar en laagdrempelig.



De nieuwe elektrische OV-fietsen van NS worden langzaam op meer stations uitgerold. (Bright)

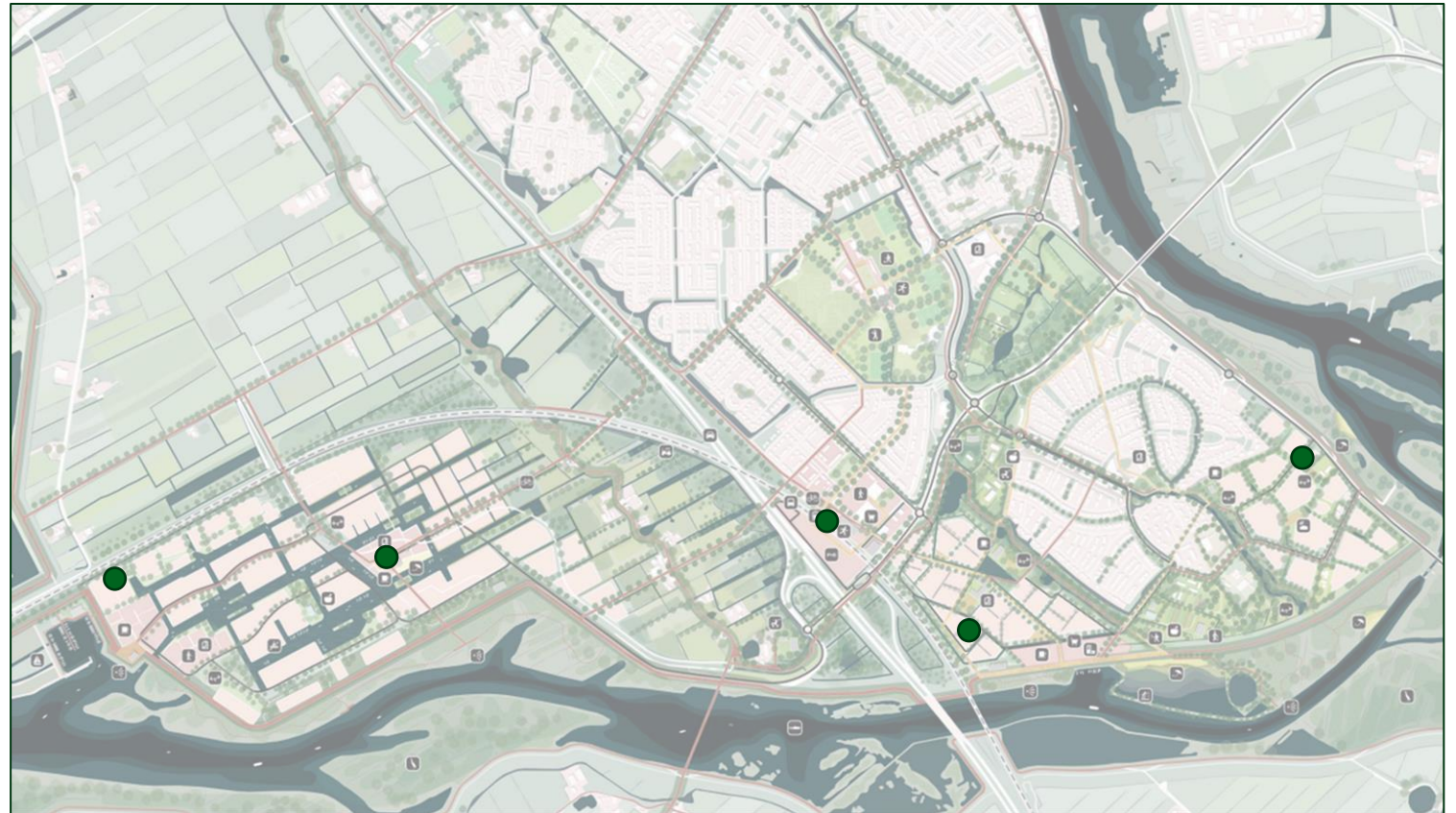


Voorbeeld van de deelauto; het concept van Greenwheels (Greenwheels)

Mobility as a Service

De deelmobiliteit moet op orde zijn vóórdat de eerste woningen worden opgeleverd. Het is dus ook zaak om in Reeve zo snel mogelijk deelmobiliteit op te zetten. Uitgaande van een regionale mobiliteitshub en drie à vier wijkhubs (Reeve, Venekwartier en mogelijk Oeverwal) moet als begin gestreefd worden naar ongeveer 3 á 5 deelauto's bij station Kampen-Zuid, 3-4 deelauto's in Reeve, 2-3 deelauto's in Venekwartier en 2 deelauto's in Oeverwal. Dit maakt een totaal van ongeveer 10-15 deelauto's in Reevedelta. Er moet goed gemonitord worden wat de behoefte is aan de deelmobiliteit, om zo snel mogelijk op te kunnen schalen wanneer dat nodig is. Anders bestaat het risico dat deelmobiliteit niet meer interessant is voor de gebruiker, die dan alsnog terugvalt op de privéauto.

Rondom de wijkhubs worden ook de voorzieningen in de wijk gesitueerd. Denk aan scholen, supermarkten, pakketkluisen en zorg. Het bundelen van de voorzieningen rondom de wijkhubs geeft de deelmobiliteit meer potentie en maakt efficiënter gebruik van parkeerplaatsen mogelijk.



Zoeklocaties wijkhubs/aanbod deelmobiliteit

Regionale mobiliteitshub

Eerder is de regionale mobiliteitshub Kampen-Zuid al aan bod gekomen. In feite fungeert station Kampen-Zuid al als hub voor de brede omgeving. Veel verschillende verkeersstromen komen er al samen. De unieke positie en omgeving van het station kan echter nog beter benut worden.

Branding speelt een belangrijke rol bij het functioneren van de hub. Provincie Overijssel werkt aan een uniforme uitstraling van de mobiliteitshubs, mede op basis van advies vanuit het ministerie. Kampen-Zuid is één van de provinciale pilot-hubs waar op korte termijn de branding al toegepast kan worden. Denk hierbij aan de vormgeving en kleurstelling van de inrichtingselementen op de hub.

De visie voor Kampen-Zuid als hub is breder dan het samenbrengen van verkeersstromen. Het gebied moet ook als aantrekkelijke bestemming en verblijfsplaats fungeren. Mede daarom is het interessant om het gemotoriseerde verkeer naar de achterkant ('tweede voorkant') van het station te verplaatsen. De voorkant van het station, zijde Stationskwartier, kan vervolgens ingericht worden voor langzaam verkeer. Er komt veel ruimte vrij voor nieuwe functies en voorzieningen.

Kampen-Zuid heeft regionale potentie. Vanuit de omliggende dorpen, maar ook als overstappunt richting bijvoorbeeld Zwolle. Parkeren in Zwolle wordt duurder en meer op afstand van het centrum gefaciliteerd, waardoor het interessanter wordt om de auto in Kampen-Zuid te parkeren en verder te reizen met de trein.

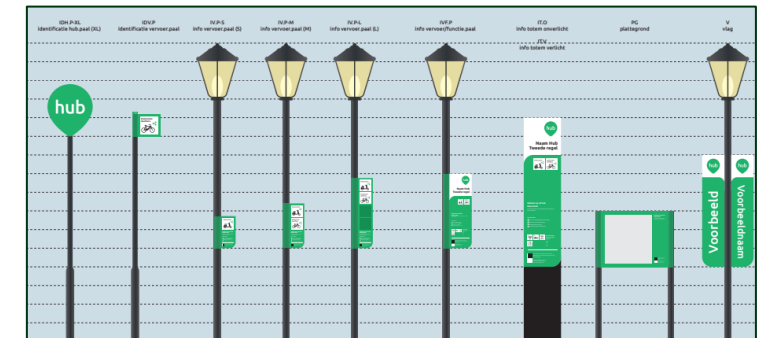
Op de hub komen veel modaliteiten samen en worden specifieke voorzieningen gefaciliteerd:

- (Bewaakte) fietsenstallingen met oplaadpunten voor elektrische fietsen, in combinatie met fietsenmaker;
- Eetgelegenheid/kiosk;
- Openbare werkplekken;
- Pakketkluizen;
- Zoeklocatie voor eventuele zorg en educatie

Belangrijk is dat de sociale veiligheid goed geborgd wordt door bijvoorbeeld (horeca)functies aan de westzijde van het station waar gedurende een langere periode van de dag beweging is.



Verkenning inrichting regionale mobiliteitshub Kampen-Zuid (Concept Gebiedsvisie)



Inrichtingselementen voor een hub (De identiteit voor hubs, Min van IenW)

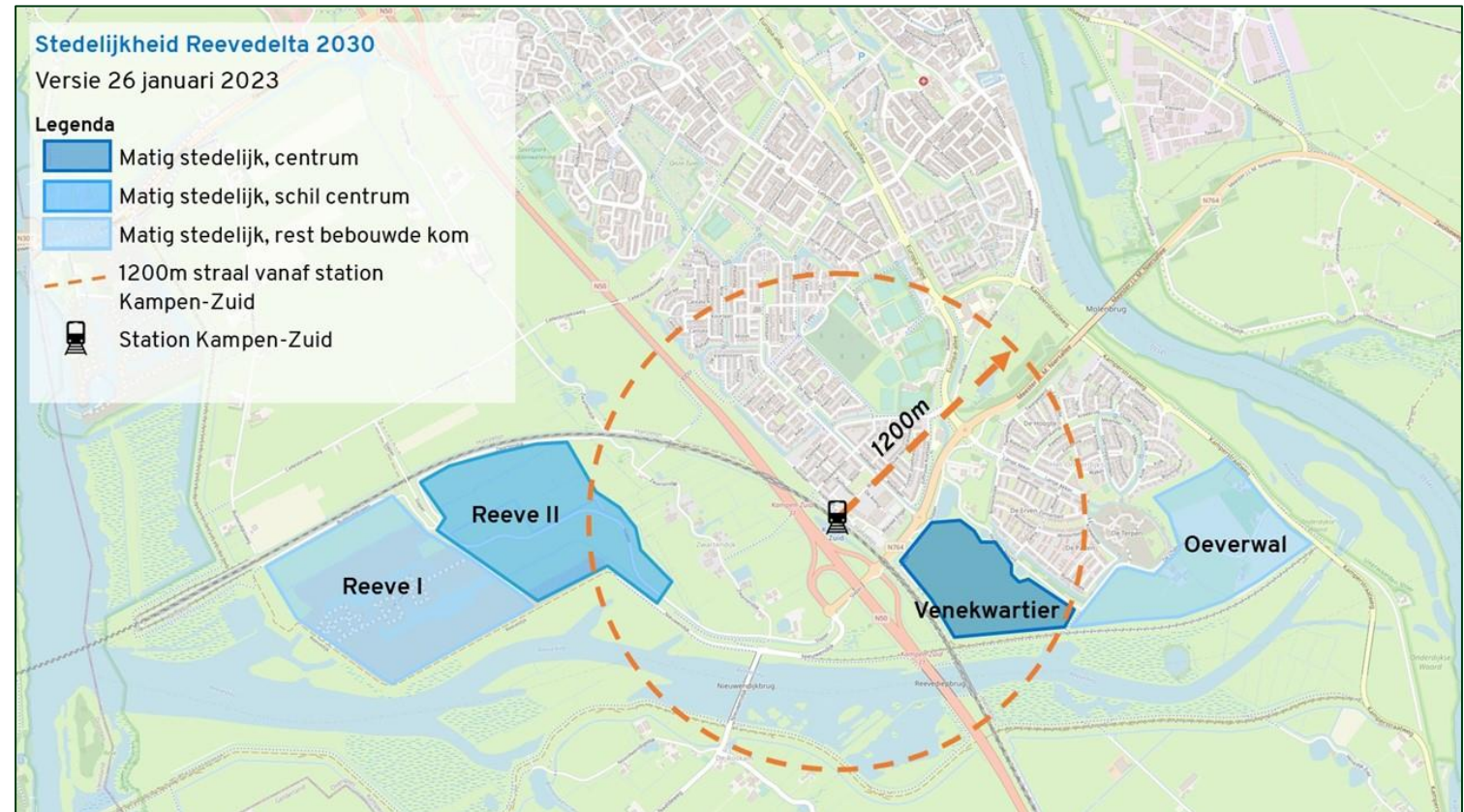
Autoverkeer

Parkeernormen en verkeersgeneratie

Hoewel er in Reevedelta naar zo weinig mogelijk autobezit en verplaatsingen met de privéauto wordt gestreefd, is het niet realistisch om de auto volledig uit Reevedelta te weren. Veel inwoners van Kampen werken in andere dorpen en steden en het autobezit ligt relatief hoog. De optimalisatie van de voorzieningen voor voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en deelmobiliteit maakt het wel mogelijk om lage parkeernormen en een lage verkeersgeneratie te hanteren.

Stationsgebied Kampen-zuid kan als multimodaal ontsloten centrum worden beschouwd. Met een veelheid aan voorzieningen in de nabijheid, waaronder supermarkten, dagwinkels, horeca en maatschappelijke voorzieningen. Rond het station wordt uitgegaan van het woonmilieu 'centrum'. Verder komen 'schil centrum' en 'rest bebouwde kom' voor in Reevedelta. Zie de afbeelding hiernaast.

Uitgangspunt voor het bepalen van de parkeerbalans is de nota parkeernormen van de gemeente Kampen.



Uitgangspunt stedelijkheid in Reevedelta

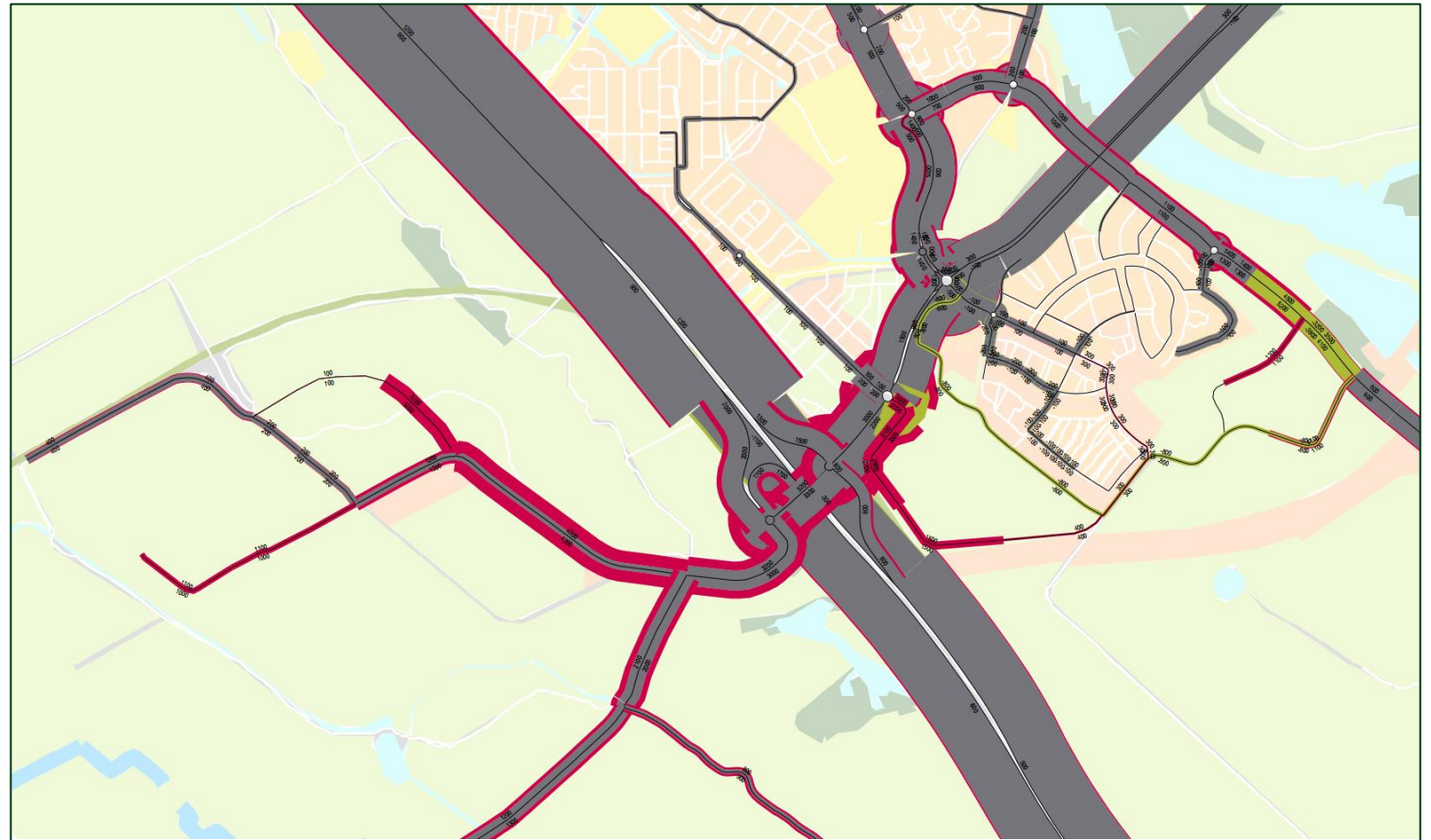
Autoverkeer

Verkeersgeneratie

Voor het bepalen van de verkeersgeneratie zijn de laagste kengetallen van het CROW gehanteerd. Gezien de maatregelen ten behoeve van de mobiliteitstransitie wordt ingeschat dat dit realistisch is. Met deze cijfers is het effect op het bestaande wegennet bepaald. Met name voor Reeve is dit ook het uitgangspunt voor de kruispuntvormen in de nieuwe structuur.

In samenwerking met Goudappel is met behulp van het Regionaal Verkeersmodel Overijssel in juli 2023 een laatste berekening gemaakt. Hierin is uitgegaan van het programma voor Reevedelta zoals voorzien op 1 juli 2023. De uitkomsten hiervan zijn leidend voor het doorrekenen van de milieukundige onderzoeken. Uit de modelberekeningen blijkt de toename van verkeer vooral een lokale opgave te zijn. Percentueel is de toename op het hoofdwegennet beperkt, zoals gevisualiseerd in de afbeelding hiernaast. Logischerwijs is de groei op de Slaper/Nieuwendijk door Reeve relatief groot. Ook op de N764 (Mr. J.L.M. Niersallee), Europa-Allee en Kamperstraatweg wordt een relatief grote toename verwacht. Met een dynamisch verkeersmodel op microniveau worden de gevolgen voor de lokale verkeers-structuur nader bepaald.

Een overzicht van intensiteiten- en verschilplots is als bijlage 4 opgenomen.



Verschilplot tussen een autonome situatie en de plansituatie in 2040

Autoverkeer

Parkeren toegepast

Met de stedelijkheid en afstand tot station Kampen-Zuid als uitgangspunt worden verschillende parkeerprincipes gebruikt in Reevedelta.

Voor alle deelgebieden, met name Venekwartier, geldt dat parkeren wordt opgelost in parkeerkoffers. Parkeren vindt daarmee op specifieke locaties plaats en verstoort het straatbeeld niet. De koffers worden zoveel mogelijk gebundeld, om het autogebruik minder aantrekkelijk te maken en de benodigde infrastructuur te beperken. De maximale loopafstand tot een parkeerkoffer is 100 meter voor de eigen auto en 250 meter voor bezoek (Nota Parkeernormen). De deelmobiliteit wordt aangeboden rond de wijkhub(s). In het Venekwartier wordt in beperkte mate geparkeerd op eigen terrein. Op eigen terrein en in de parkeerkoffers wordt maximaal 1 parkeerplaats per woning gefaciliteerd, inclusief bezoekers. De resterende capaciteit wordt gefaciliteerd rond de wijkhub(s) en aan de randen van de wijk. Voor alle parkeerkoffers geldt dat ze vanwege de ruimtelijke impact en de aantrekkelijkheid beter dicht bij een gebiedsontsluitingsweg kunnen liggen dan dicht bij de woning. Hiermee wordt het aantal autokilometers in het gebied beperkt.

Om de parkeerkoffers en zo groen mogelijke uitstraling te geven wordt aangeraden gebruik te maken van grasbetontegels. Het risico bestaat dat, bij een hoge bezetting, het gras niet goed wil groeien. Om dat risico te beperken kan gekozen worden voor een middenweg, waarbij de binnenste vakken volledig verhard zijn en de buitenste vakken met grasbetontegels. Een dergelijk principe is toegepast op het parkeerterrein van NTP in Hattem.



Parkeerkoffers in het Stationskwartier (Google Maps)



Profiel van de parkeerkoffers in Reevedelta. De uitgewerkte profielen zijn te vinden in bijlage 2.



Bij het kantoor van NTP in Hattem is een mix gebruikt van volledig en met grasbetontegels verharde parkeervakken.

Autoverkeer

Structuren

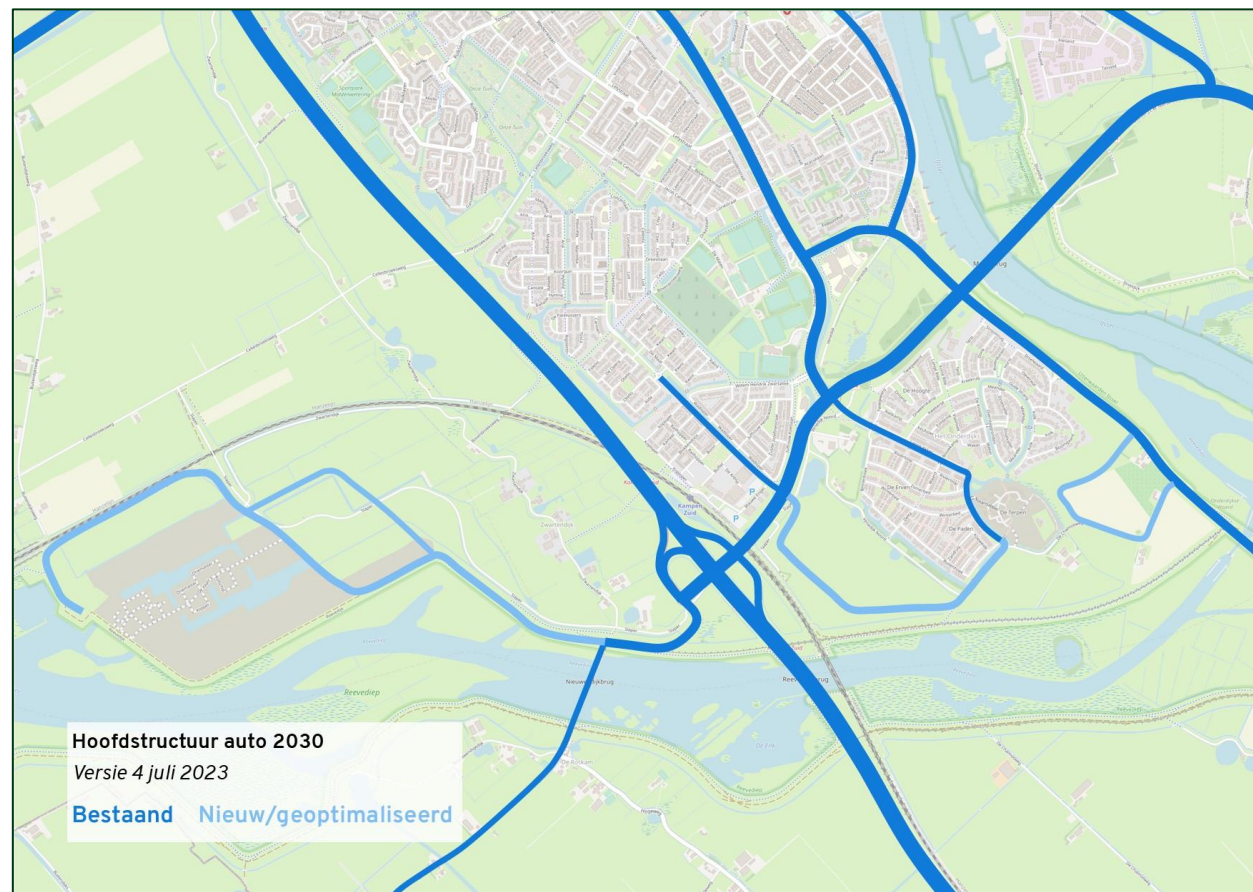
Voor de verschillende deelgebieden zijn schetsen gemaakt van de verkeersstructuren voor de verschillende vervoersmiddelen. De fietsstructuren zijn hierbij leidend. Structuren voor voetgangers lopen vaak parallel aan de fietsstructuren.

De autostructuur hangt dus af van de structuur voor langzaam verkeer en moet minder aantrekkelijk zijn. Het aantal wegen waar de auto kan en mag komen is beperkt. Voor alle deelgebieden is een hoofdstructuur aan te wijzen.

In Oeverwal is een lus voorzien waarvan beide uiteinden ontsluiten op de Kamperstraatweg.

Ook in het Venekwartier is de hoofdstructuur een lus. Deze lus bestaat voor een deel uit de bestaande infrastructuur in het Onderdijks, namelijk de Koeweide en Lange Akker. De lus takt aan de andere kant aan op de rotonde Niersallee- Wadloper. Voor het grootste deel van Venekwartier is de route door het Onderdijks alleen interessant bij stremming van de route door het Venekwartier bij bijvoorbeeld werkzaamheden. De verbinding met het Onderdijks is dan ook met name voorzien ten behoeve van een robuust netwerk.

In Reeve is een uitgebreider structuur voorzien. De reeds bestaande Nieuwendijk wordt doorgetrokken naar het dorp. Een aantal wegen in de vorm van een ruit vormt de hoofdstructuur, waarop vervolgens de buurtstraten aansluiten (ETW I & II). Een bestaande brug over het spoor bij Reeve wordt afgesloten voor autoverkeer. De brug blijft toegankelijk voor landbouwverkeer. Er wordt hiervoor een nieuwe verbinding gemaakt langs het spoor en de N50, om aan te takken bij de bestaande rotonde. Dit is weergegeven in de afbeeldingen op de volgende pagina.



De hoofdstructuur voor de auto in en rond Reevedelta. De mogelijke wijzigingen rond mobiliteitshub Kampen-Zuid zijn in deze kaart nog niet meegenomen.

Autoverkeer



De huidige wegcategorieën (hoofdstructuur) rond Reevedelta



De beoogde wegcategorieën (hoofdstructuur) in en rond Reevedelta in 2030. De categorisering van de Niersallee is nader af te wegen.

Autoverkeer

Kruispunten

In Reevedelta wordt gekozen voor specifieke kruispuntvormen om een eenduidig wegbeeld te creëren.

Fietspaden kruisen elkaar afhankelijk van de hiërarchie gelijkwaardig (dezelfde categorie) of met een voorrangskruispunt (twee of meer verschillende categorieën). Binnenwijkse fietsroutes kunnen geïntegreerd worden in de openbare ruimte (denk aan Shared Space) en kruisen daarmee gelijkwaardig.

Alle wegen die ondergeschikt zijn aan de GOW30's sluiten daarop aan met een uitritconstructie.

Als twee GOW's elkaar kruisen wordt dit geregeld met een voorrangskruispunt.

Als een uitritconstructie of voorrangskruispunt niet voldoende capaciteit biedt wordt een rotonde toegepast.

Buurtontsluitingen, woonstraten, leefstraten en parkeerontsluitingen kruisen elkaar gelijkwaardig. Wanneer de parkeerontsluiting duidelijk als zodanig te herkennen is, doordat de parkeercoffer bijvoorbeeld op minder dan 10 meter van het kruispunt ligt, wordt een uitritconstructie toegepast.

Overeenkomstig de afbeeldingen op de vorige pagina's geldt voor de ontsluiting van de deelgebieden het volgende:

Oeverwal sluit aan op de Kamperstraatweg met voorrangskruispunten.

Het **Venekwartier** sluit aan op de Niersallee (N764) bij de bestaande rotonde. Aan de andere zijde van de lus wordt aangesloten op de Koeweide. Daarmee ontstaat een T-kruispunt met de Buitenhoek.

Reeve wordt ontsloten via de aansluiting op de rotonde van de N764 en deels via bestaande infrastructuur (Nieuwendijk). Er hoeven daarvoor naar verwachting geen kruispunten aangelegd of aangepast te worden. Wel zal in de zuidoosthoek van de 'ruit' een rotonde worden aangelegd voor een veilige entree van het dorp en uitwisseling van de verschillende fietsstromen. Al het verkeer van en naar Reeve komt hier samen. Ook moet de functie van het kruispunt met de Nieuwendijkbrug herzien worden, met het oog op drukke routes voor fiets- en autoverkeer. De uitkomst hiervan kan leiden tot andere eisen aan de inrichting van het kruispunt.



Uitritconstructie op de Oranjesingel (Google Streetview)



Carrérotone in Kampen (Google Earth)

Autoverkeer

Profielen

Voor de verschillende typen wegen zijn profielen ontwikkeld. Daarbij worden de volgende categorieën onderscheiden:

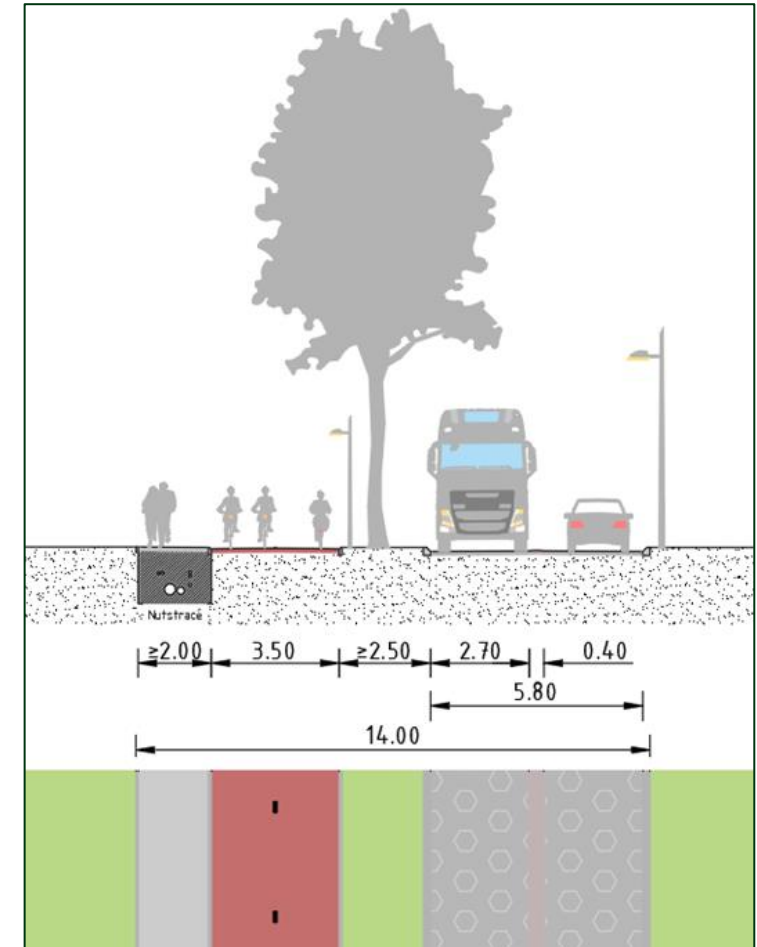
- GOW30 type I
Asfalt of elementenverharding afhankelijk van geluid, dakprofiel, vrijliggende of verhoogde aanliggende fietspaden in asfalt of beton, minimaal aan één zijde voetpaden, geen parkeren.
- GOW30 type II
Elementenverharding, dakprofiel, fietsstroken in elementenverharding, minimaal aan één zijde voetpaden, langsparkeren optioneel (op niveau voetpad).
- ETW30 type I
Elementenverharding, dakprofiel of omgekeerd dakprofiel met centrale goot, fietsers op de rijbaan, parkeren optioneel (op niveau voetpad), voetpad bij voorkeur aan beide zijden.
- ETW30 type II
Elementenverharding, omgekeerd dakprofiel met centrale goot, parkeren optioneel (op niveau voetpad), trottoir minimaal aan zijde bebouwing.

- Leefstraten
Erf-achtige uitstraling met veel groen. Auto's worden geweerd. Voor hulpdiensten wel bereikbaar. Geen aparte voorzieningen voor fietsers en voetgangers.
- Parkeerkoffers
Klinkerverharding en grasbeton waar mogelijk in de vakken waar mogelijk, rijbaan 6 meter en haakspaarvakken 5 meter, voetpad rondom, veel groen, ruimte om te spelen, zoveel mogelijk concentreren en zo min mogelijk spreiden

De uitgewerkte profielen zijn bijgevoegd als bijlage 2.

Er moet ook rekening gehouden worden met zichtlijnen en bochtstralen. De benodigde zichtlijnen verschillen per type weg. In bijlage 3 zijn alle ontwerpuitgangspunten op een rij gezet. Deze zijn gebaseerd op de richtlijnen van CROW. Dit gaat heeft onder andere betrekking op de profielen, bochtstralen en zichtlijnen.

In Reevedelta wordt zo weinig mogelijk gebruik gemaakt van snelheidsremmende elementen, zoals drempels en versmallingen. Dit komt de ruimtelijke kwaliteit niet ten goede. Op kruispunten kunnen wel plateau's worden toegepast. Bovenstaande leidt ertoe dat rechtstanden van meer dan 70 meter zoveel mogelijk worden voorkomen.



GOW30 type I



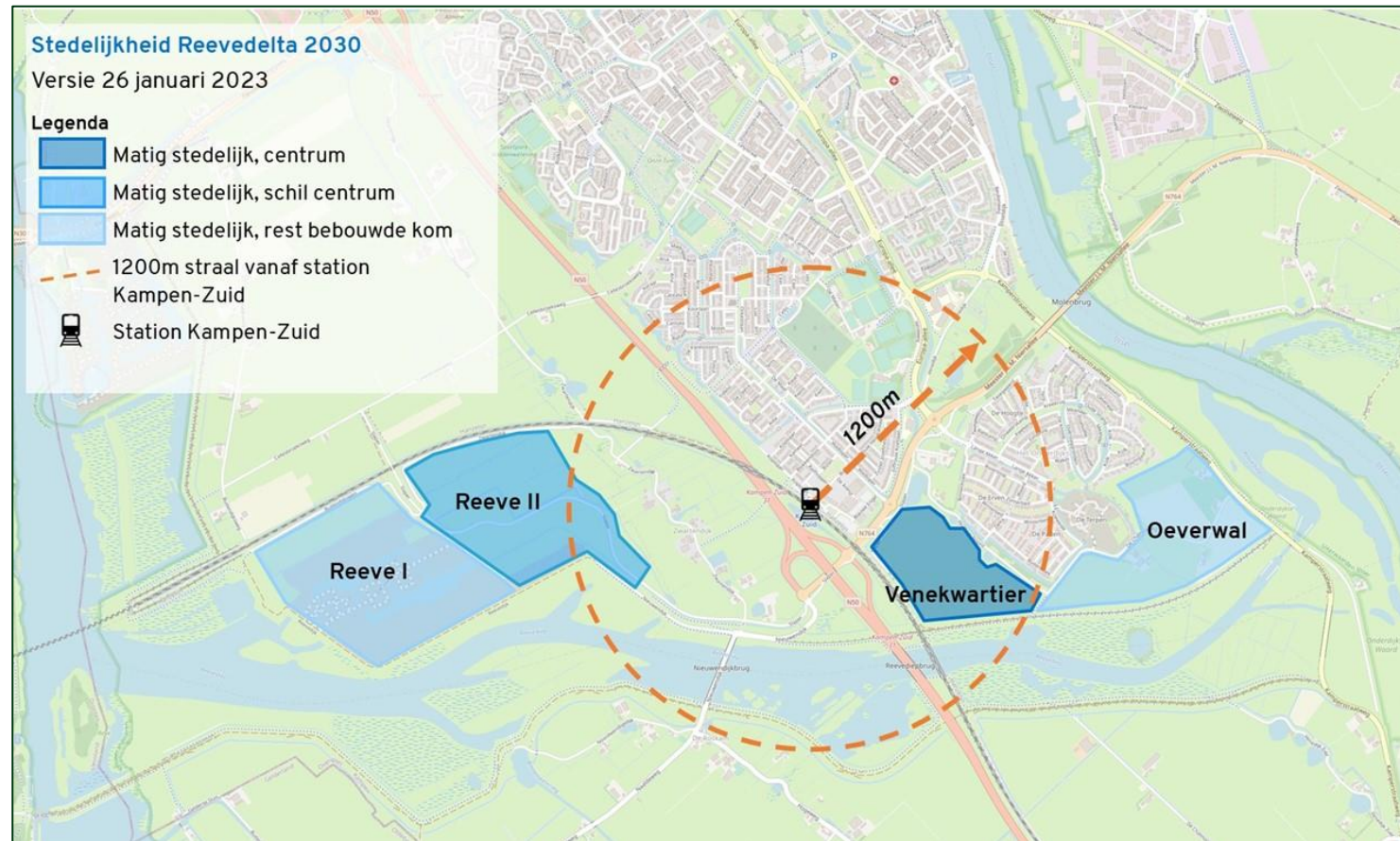
WONEN AAN DE
NIEUWE OEVERS
VAN KAMPEN

Reevedelta

Bijlage 1

Parkeernormen

Parkeernormen – Stedelijkheid en woonmilieu's



Parkeernormen - Wonen

		Venekwartier, Stationsomgeving	Reeve 2	Oeverwal		
		Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Aandeel bezoekers	Aandeel oplaadpunten
PO kavels, dure koop						
<i>Parkeernota: Koop, vrijstaand</i>						
	CROW	1,4-2,2	1,5-2,3	1,8-2,6	0,3	0,8-1,7%
	Reevedelta	1,8	1,9	2,2	0,3	1,25%
Vrijstaande woning, dure koop						
<i>Parkeernota: Koop, vrijstaand</i>						
	CROW	1,4-2,2	1,5-2,3	1,8-2,6	0,3	0,8-1,7%
	Reevedelta	1,8	1,9	2,2	0,3	1,25%
2 onder 1 kap, dure koop						
<i>Parkeernota: Koop, 2/1 kap</i>						
	CROW	1,3-2,1	1,4-2,2	1,7-2,5	0,3	0,8-1,7%
	Reevedelta	1,7	1,8	2,1	0,3	1,25%
Rijwoning, dure koop						
<i>Parkeernota: Koop, tussen/hoek</i>						
	CROW	1,1-1,9	1,3-2,1	1,5-2,3	0,3	0,3-0,5%
	Reevedelta	1,5	1,7	1,9	0,3	0,40%
Eengezinswoning, middendure koop						
<i>Parkeernota: Koop, 2/1 kap</i>						
	CROW	1,3-2,1	1,4-2,2	1,7-2,5	0,3	0,8-1,7%
	Reevedelta	1,55	1,8	2,1	0,3	1,25%
Eengezinswoning, goedkope koop						
<i>Parkeernota: Koop, tussen/hoek</i>						
	CROW	1,1-1,9	1,3-2,1	1,5-2,3	0,3	0,3-0,5%
	Reevedelta	1,4	1,7	1,9	0,3	0,40%
Appartement, dure koop						
<i>Parkeernota: Koop, appartement duur (>120 m2)</i>						
	CROW	1,2-2,0	1,3-2,1	1,6-2,4	0,3	0,8-1,7%
	Reevedelta	1,6	1,7	2	0,3	1,25%

		Venekwartier, Stationsomgeving	Reeve 2	Oeverwal		
		Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Aandeel bezoekers	Aandeel oplaadpunten
Appartement, middendure koop						
<i>Parkeernota: Koop, appartement midden (60-120 m2)</i>						
	CROW	1,0-1,8	1,2-2,0	1,4-2,2	0,3	0,3-0,5%
	Reevedelta	1,4	1,6	1,8	0,3	0,40%
Appartement, goedkope koop						
<i>Parkeernota: Koop, appartement goedkoop (<60 m2)</i>						
	CROW	0,9-1,7	1,0-1,8	1,2-2,0	0,3	0,07-0,2%
	Reevedelta	1,3	1,4	1,6	0,3	0,14%
Eengezinswoning, middendure huur						
<i>Parkeernota: Huur, huis, vrije sector (grondgebonden)</i>						
	CROW	1,1-1,9	1,3-2,1	1,5-2,3	0,3	0,3-0,5%
	Reevedelta	1,5	1,7	1,9	0,3	0,40%
Eengezinswoning, sociale huur						
<i>Parkeernota: Huur, huis, sociale huur (grondgebonden)</i>						
	CROW	0,9-1,7	1,0-1,8	1,2-2,0	0,3	0,07-0,2%
	Reevedelta	1,3	1,4	1,6	0,3	0,14%
Appartement, middendure huur						
<i>Parkeernota: Huur, appartement, midden of goedkoop (<60 m2), inclusief sociale huur</i>						
	CROW	0,7-1,5	0,8-1,6	1,0-1,8	0,3	0,3-0,5%
	Reevedelta	1,1	1,2	1,4	0,3	0,40%
Appartement, sociale huur						
<i>Parkeernota: Huur, appartement, midden of goedkoop (<60 m2), inclusief sociale huur</i>						
	CROW	0,7-1,5	0,8-1,6	1,0-1,8	0,3	0,3-0,5%
	Reevedelta	1,1	1,2	1,4	0,3	0,40%

Parkeernormen - Voorzieningen

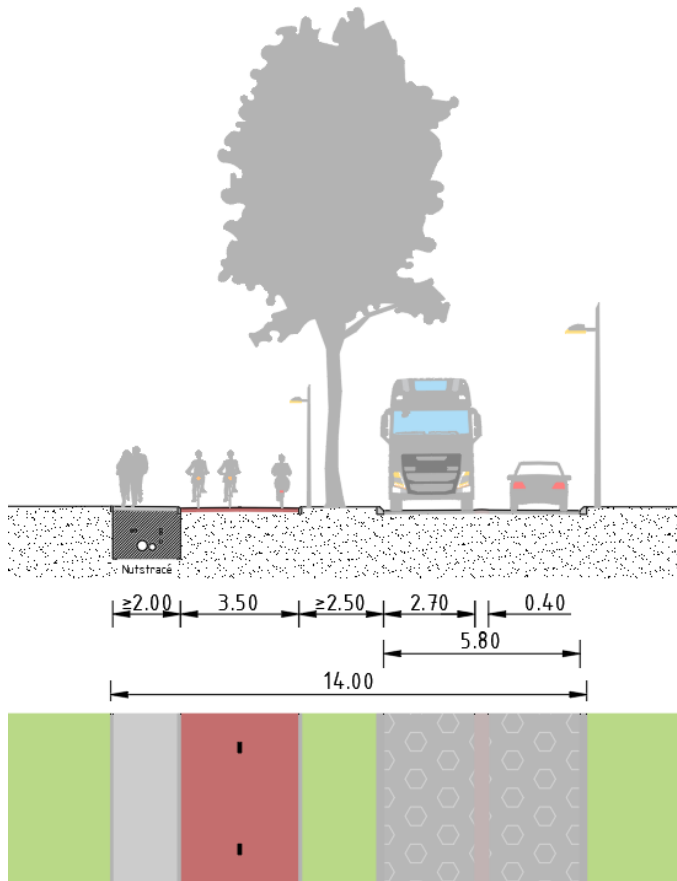
			Venekwartier, Stationsofomgeving	Reeve 2	Oeverwal, Reeve 1		
	per		Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Aandeel bezoekers	Aandeel oplaadpunten
Buurtsupermarkt	100 m2 bvo						
		CROW	0,9-2,9	1,7-3,7	2,5-4,5	89%	0-2,5%
		Reevedelta	1,9	2,7	3,5	89%	1,25%
Fullservice supermarkt	100 m2 bvo						
		CROW	2,1-4,6	3,1-5,7	4,0-6,4	93%	0-2,5%
		Reevedelta	3,35	4,4	5,2	93%	1,25%
Buurt- en dorpscentrum	100 m2 bvo						
		CROW	-	2,1-4,1	2,7-4,7	72%	0-2,5%
		Reevedelta			3,7	72%	1,25%
Bibliotheek	100 m2 bvo						
		CROW	0,2-0,7	0,5-1,0	0,9-1,4	97%	0-2,5%
		Reevedelta	0,45	0,8	1,2	97%	1,25%
Sportzaal (kleiner dan sporthal)	100 m2 bvo						
		CROW	0,9-1,4	1,7-2,2	2,5-3,0	94%	0-2,5%
		Reevedelta	1,15	2	2,8	94%	1,25%
Sportveld	hectare veld						
		CROW	13-27	13-27	13-27	95%	2,5-3,0%
		Reevedelta	20	20	20	95%	2,75%
Jachthaven	ligplaats						
		CROW	0,5-0,7	0,5-0,7	0,5-0,7	-	2,5-3,0%
		Reevedelta	0,6	0,6	0,6		2,75%
Kindertoevoert	gem. boerderij						
		CROW	0,6-5,6	1,4-6,4	2,2-7,2	97%	0-2,5%
		Reevedelta	3,1	3,9	4,7	97%	1,25%
3* Hotel	10 kamers						
		CROW	1,6-2,6	2,8-3,8	4,5-5,5	77%	2,5-3,0%
		Reevedelta	2,1	3,3	5	77%	2,75%
Café/bar/caféteria	100 m2 bvo						
		CROW	4,0-6,0	4,0-6,0	5,0-7,0	90%	0-2,5%
		Reevedelta	5	5	6	90%	1,25%
Restaurant	100 m2 bvo						
		CROW	8,0-10,0	8,0-10,0	12,0-14,0	80%	0-2,5%
		Reevedelta	9	9	13	80%	1,25%

			Venekwartier, Stationsofomgeving	Reeve 2	Oeverwal, Reeve 1		
	per		Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Aandeel bezoekers	Aandeel oplaadpunten
Congresgebouw	100 m2 bvo						
		CROW	4,0-7,0	5,0-8,0	6,0-11,0	99%	2,5-3,0%
		Reevedelta	5,5	6,5	8,5	99%	2,75%
Huisartsenpraktijk/centrum	behandelkamer						
		CROW	1,8-2,3	2,2-2,7	2,7-3,2	57%	0-2,5%
		Reevedelta	2,05	2,5	3	57%	1,25%
Apotheek	apothek						
		CROW	2,0-2,5	2,5-3,0	2,9-3,4	45%	0-2,5%
		Reevedelta	2,25	2,8	3,2	45%	1,25%
Tandartsenpraktijk/centrum							
		CROW	1,3-1,8	1,7-2,2	2,1-2,6	47%	0-2,5%
		Reevedelta	1,55	2	2,4	47%	1,25%
Gezondheidscentrum	behandelkamer						
		CROW	1,3-1,8	1,6-2,1	1,9-2,4	55%	0-2,5%
		Reevedelta	1,55	1,9	2,5	55%	1,25%
Religiegebouw	zitplaats						
		CROW	0,1-0,2	0,1-0,2	0,1-0,2	-	0-2,5%
		Reevedelta	0,15	0,2	0,2		1,25%
Verpleeg- en verzorgingstehuis	wooneenheden						
		CROW	0,5-0,7	0,5-0,7	0,5-0,7	60%	2,5-3,0%
		Reevedelta	0,6	0,6	0,6	60%	2,75%
Kinderdagverblijf (excl. K+R)	100 m2 bvo						
		CROW	0,9-1,1	1,1-1,3	1,3-1,5	0%	2,5-3,0%
		Reevedelta	1	1,2	1,4	0%	2,75%
Basisonderwijs (excl. K+R)	leslokaal						
		CROW	0,5-1,0	0,5-1,0	0,5-1,0	-	2,5-3,0%
		Reevedelta	0,75	0,8	0,8		2,75%

Bijlage 2

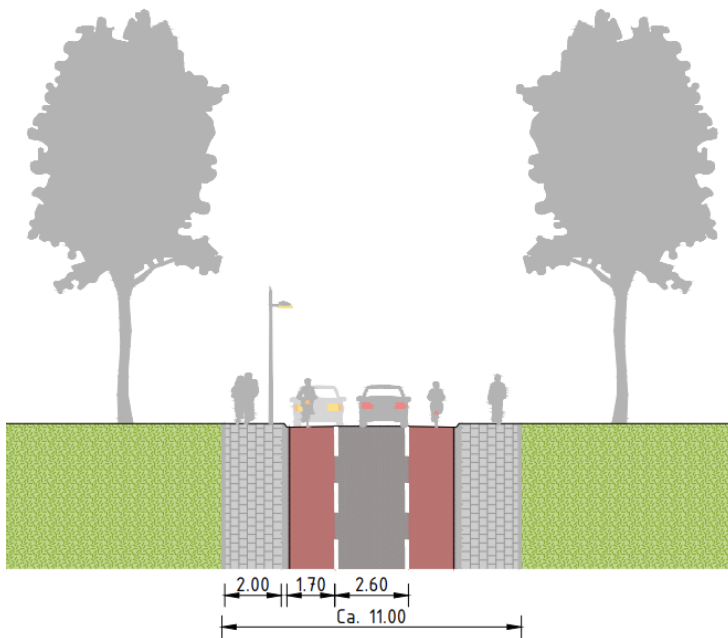
Dwarsprofielen (Concept)

GOW30 type I



- Trottoir minstens aan één zijde, afhankelijk van functies en voorzieningen langs de weg;
- Rijbaan in asfalt met witte steenslag, rabatstroken in elementen of betonprint, middenstrook bol gestraat;
- Fietspad in rood asfalt;
- Geen parkeren langs de rijbaan.

GOW30 type II – variant 1

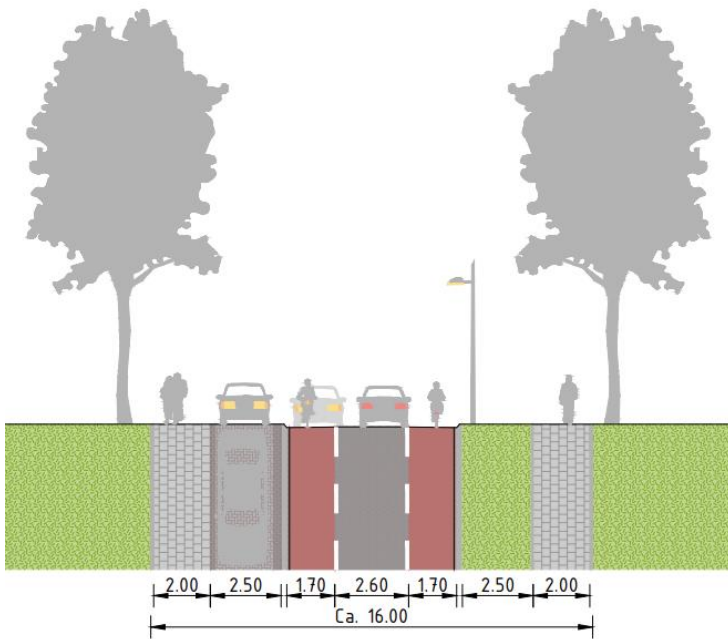


- Trottoir minstens aan één zijde, afhankelijk van functies en voorzieningen langs de weg;
- Rijbaan in elementen (eventuele uitzonderlijke gevallen: asfalt met witte steenslag), fietsstroken in rode elementen;
- Langsparkeren als uitzondering mogelijk.



Inspiratie Oostzeestraat, Kampen

GOW30 type II – variant 2

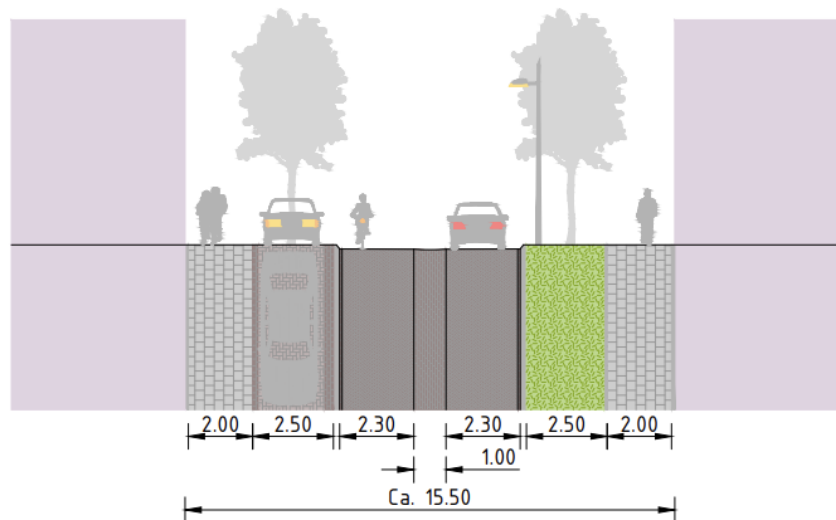


- Trottoir minstens aan één zijde, afhankelijk van functies en voorzieningen langs de weg;
- Rijbaan in elementen (eventuele uitzonderlijke gevallen: asfalt met witte steenslag), fietsstroken in rode elementen;
- Langsparkeren als uitzondering mogelijk.



ETW30 type I – variant 1

- Trottoir aan beide zijden
- Rijbaan elementenverharding, omgekeerd dakprofiel
- Langsparkeren optioneel, onderbreken met groen
- Tot 6.000 mvt/etm



ETW30 type I – variant 2

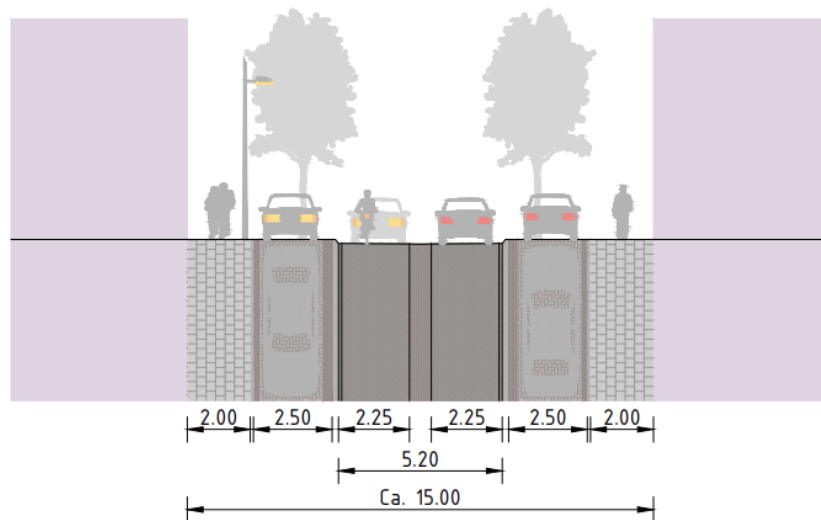
- Trottoir aan beide zijden
- Rijbaan elementenverharding
- Langsparkeren optioneel, onderbreken met groen
- Tot 6.000 mvt/etm



Inspiratie Acacialaan, Kampen

ETW30 type II – variant 1

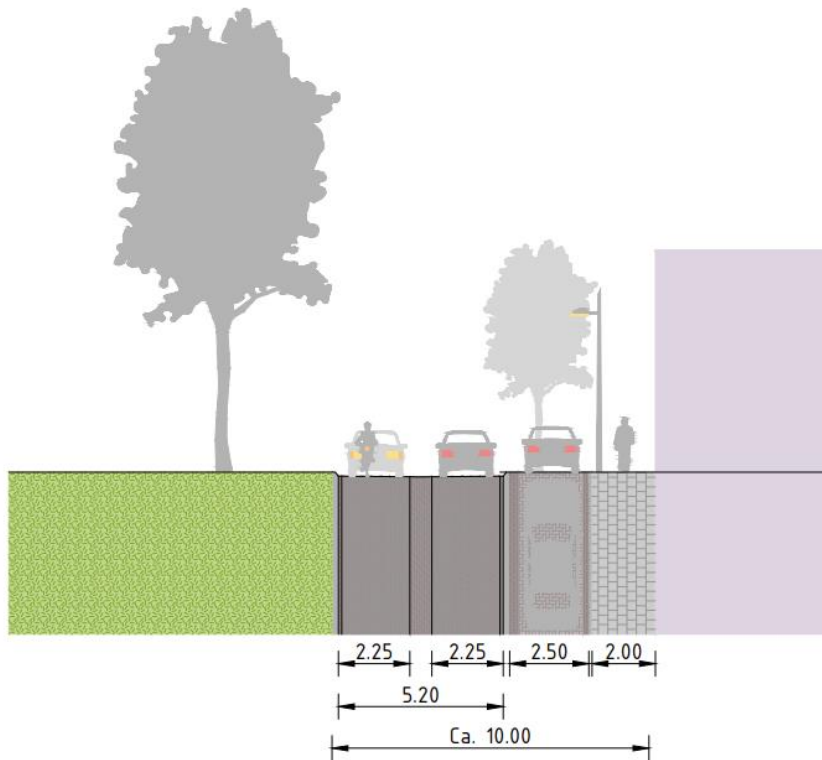
- Trottoir minimaal aan zijde bebouwing
- Rijbaan elementenverharding, omgekeerd dakprofiel
- Langsparkeren optioneel, onderbreken met groen, op niveau voetpad
- Tot 3.500 mvt/etm



Inspiratie Prinsensstraat, Kampen

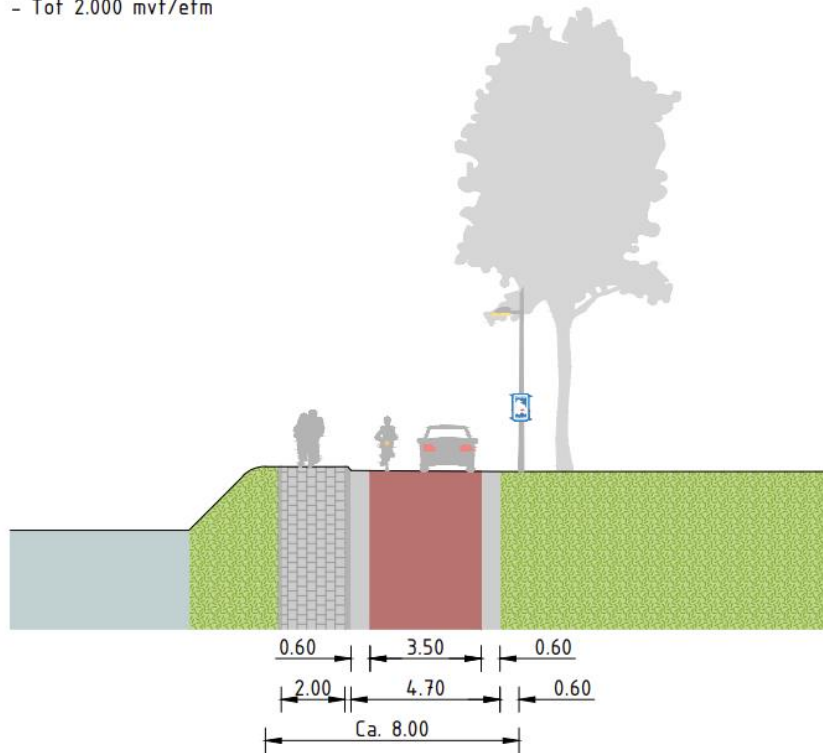
ETW30 type II – variant 2

- Trottoir minimaal aan zijde bebouwing
- Rijbaan elementenverharding, omgekeerd dakprofiel
- Langsparkeren optioneel, onderbreken met groen
- Tot 3.500 mvt/etm



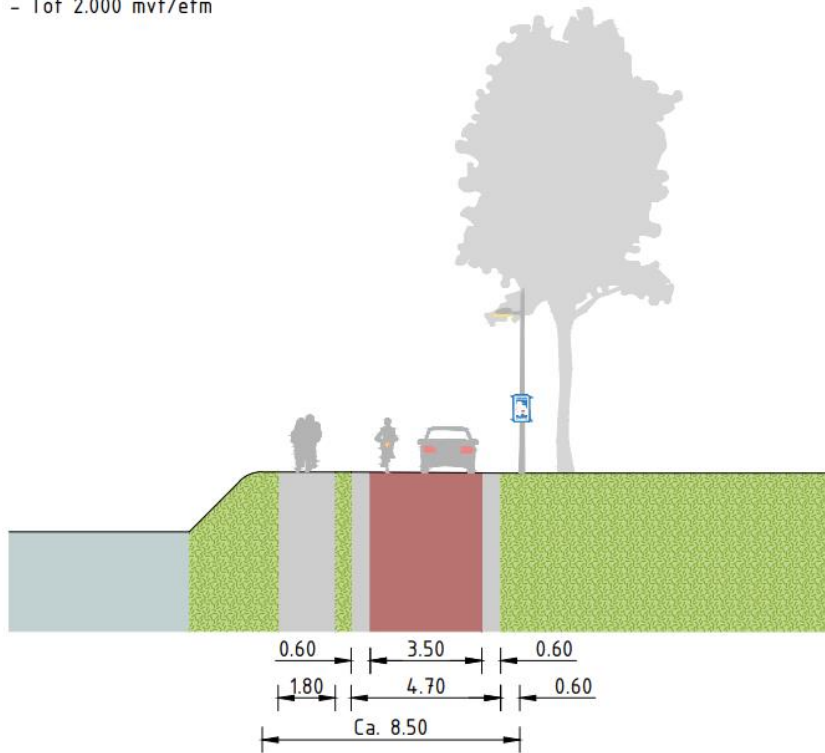
Fietsstraat – variant 1

- Specifiek voor De Chalmotweg
- Exacte ligging voetpad nader bepalen
- Rijbaan rood asfalt, rabatstroken beton(print)
- Geen parkeren
- Tot 2.000 mvt/etm



Fietsstraat – variant 2

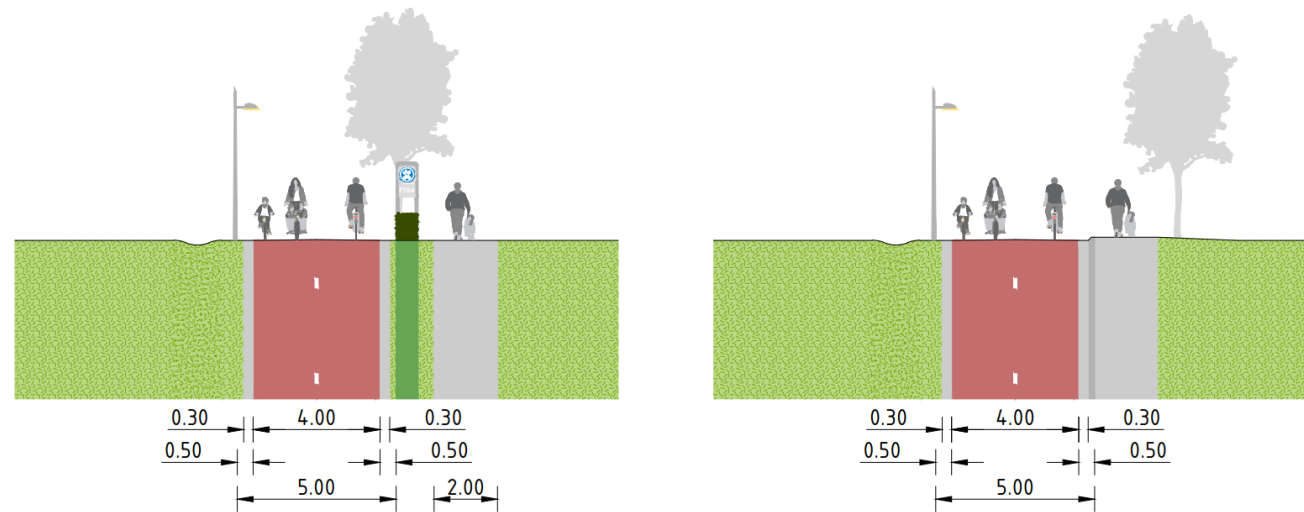
- Specifiek voor De Chalmotweg
- Exacte ligging voetpad nader bepalen
- Rijbaan rood asfalt, rabatstroken beton(print)
- Geen parkeren
- Tot 2.000 mvt/etm



De Chalmotweg, Kampen

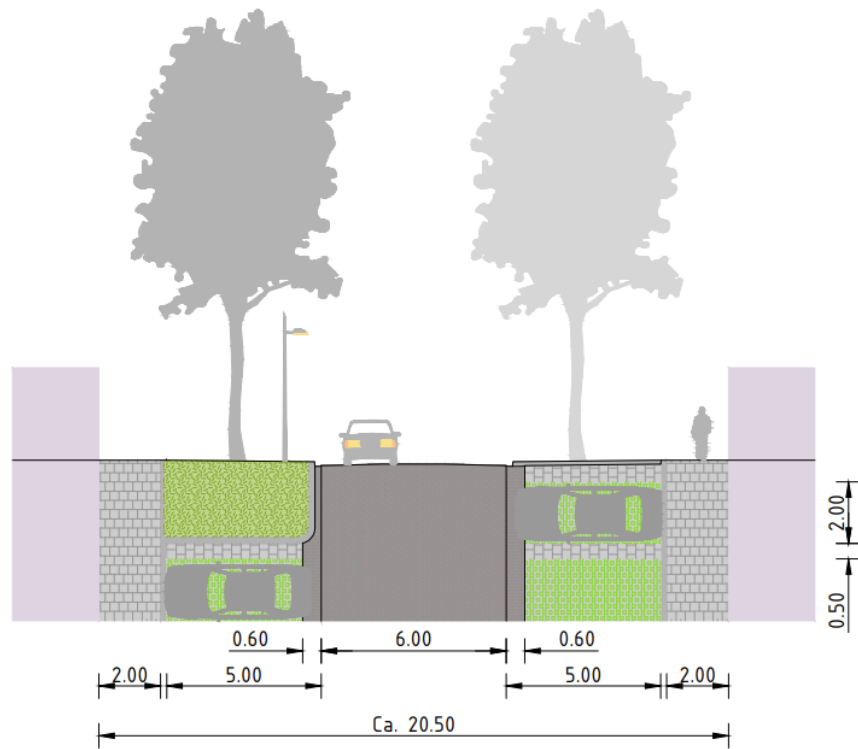
Doorfietsroute

- Rood asfalt binnen de kom, bij voorkeur ook buiten de kom
- Betonstroken kunnen ook vervangen worden door kantmarkering (binnen de 4m)
- Fietssymbolen nader te ontwikkelen (zoals bij F35)
- Trottoir afhankelijk van aanliggende functies



Parkeerkoffers

- Zoveel mogelijk groen, ook voor speelkwaliteit
- Uitstapstrook tussen grasbetontegels
- Laatste parkeervakken 2,80m breed dmv bredere uitstapstrook



Bijlage 3

Ontwerptechnische uitgangspunten

Ontwerptechnische uitgangspunten

Voetpaden

	Breedte (m)	Afstand tot GOW30 (m)	Vorrang op GOW30
Trottoir	$\geq 2,00$	≥ 1	Ja, mits parallel aan fietsoversteek
Trottoir bij voorziening*	$\geq 2,50$	≥ 1	Ja, mits parallel aan fietsoversteek
Wandelpad	$\geq 1,80$	≥ 5	In principe niet

In voetpaden worden zo weinig mogelijk rechte hoeken toegepast om olifantenpaadjes te voorkomen (in groene omgeving) en ten behoeve van de ruimtelijke kwaliteit en gebruikskwaliteit (in stedelijke omgeving). Voetpaden worden gescheiden van een GOW30 middels een groenstrook.

*Verzorgingstehuis, wijkhub etc.

Ontwerptechnische uitgangspunten

Fietspaden

	Breedte (m)	Bochtstraal wegvak (m)	Bochtstraal kruispunt met ander fietspad (m)	Bochtstraal kruispunt met autoverkeer (m)
Doorfietspad (twee richtingen)	4,00-4,50	≥ 20	5	5
Regionaal fietspad (twee richtingen)	3,50	≥ 15	5	5
Lokaal fietspad (twee richtingen)	3,00-3,50	≥ 10	3-5	3-5
Fietsstraat (autoverkeer twee richtingen)	0,60/3,50/0,60 of 0,50/2,00/0,50/2,00/0,50*	≥ 20	5	6
Vrijliggend fietspad langs GOW30 type I	2,50 (tweezijdige éénrichtingspaden) 3,50 (éénzijdig tweerichtingspad)	Afhankelijk van GOW30	5	5
Fietsstrook op GOW30 type II	1,70 (rijbaan 2,60)	Afhankelijk van GOW30	5	6
Regionale fietspaden worden voorzien van kantmarkering. Alle tweerichtingsfietspaden worden voorzien van 0,30-2,70 asmarkering. Solitaire fietsoversteken hebben altijd voorrang op autoverkeer, ook op de GOW30's.				
*Afhankelijk van indeling rabatstroken/rijstroken				

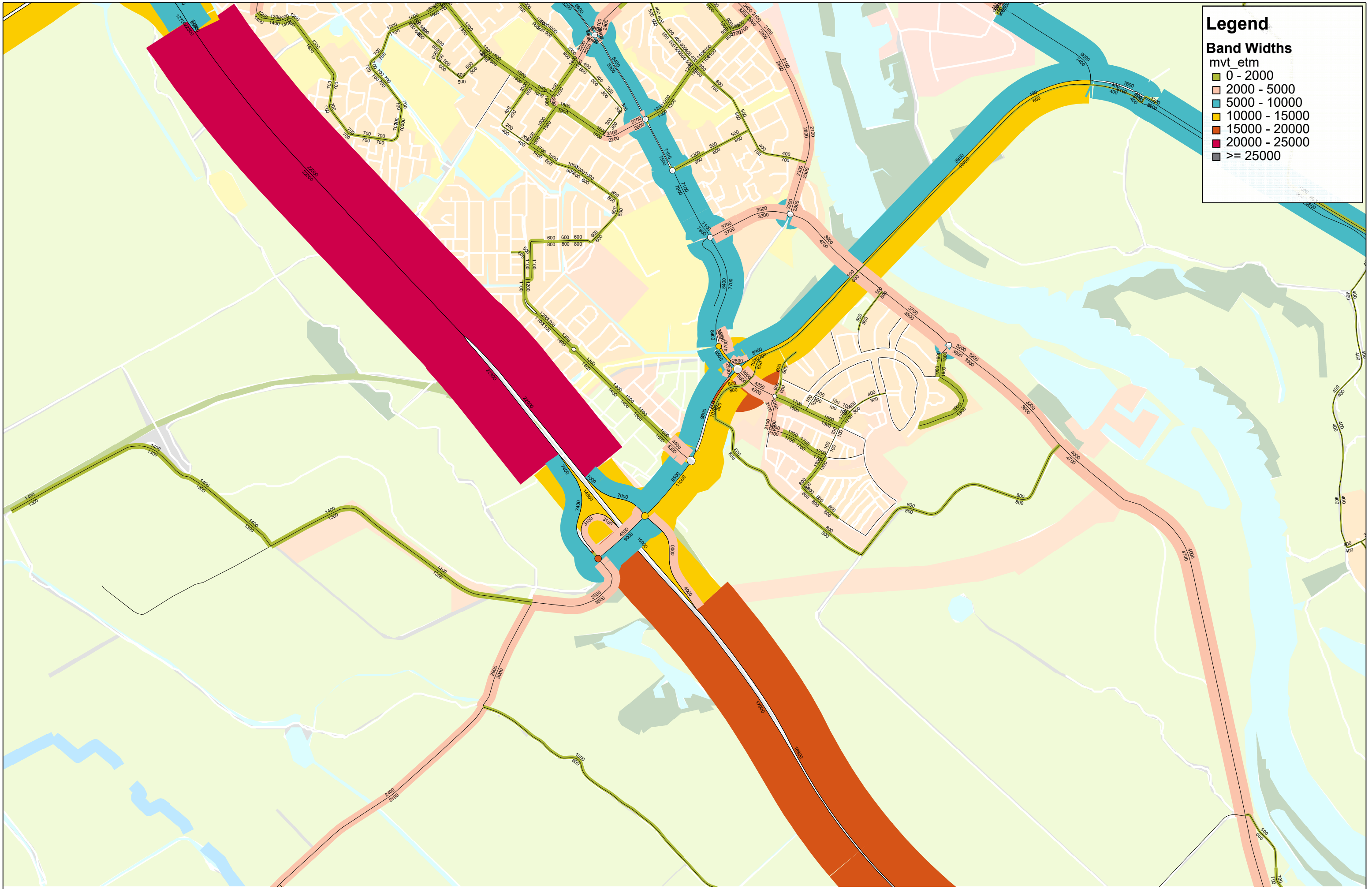
Ontwerptechnische uitgangspunten

Wegen

	Breedte rijbaan (m)	Bochtstraal wegvak (m)	Bochtstraal kruispunt (m)	Zicht vanaf ondergeschikte weg op 5m afstand (m)	Lengte rechtstand (m)
GOW30 type I	5,80	50-70	6-10	≥ 75	
GOW30 type II	1,70/2,60/1,70	30-50	6-10	≥ 75	
ETW30 type I	2,30/1,00/2,30 of 5,20	16-20	6	≥ 35	≤ 70
ETW30 type II	5,20	16-20	6	≥ 35	≤ 70
<i>Leefstraten</i>	4,00	10-15	6		≤ 50

Bijlage 4

Verkeersgeneratie



Legend

Band Widths

mvt_etm

0 - 2000

2000 - 5000

5000 - 10000

10000 - 15000

15000 - 20000

20000 - 25000

>= 25000



