

Betreft Benadering toekomstige intensiteiten Nieuwe Kennedylaan

Ons kenmerk

Datum 21 november 2012

Behandeld door Dhr. R. van den Waardenberg

Het bepalen van de toekomstige situaties bij nieuw aan te leggen infrastructuur vraagt om uitgebreide studies ten aanzien van routing e.d. Om toch een uitspraak te kunnen doen over hoeveel verkeer er zal rijden is afgesproken om het aantal voertuigbewegingen theoretisch te bepalen.

Aantal motorvoertuigbewegingen woningen

We gaan bij deze benadering van het volgende uit:

- Aantal motorvoertuigbewegingen per woning per weekdagemaal word bepaald uit CROW publicatie 317
- Gemeente Beek heeft een woonmilieutype van 'centrum-dorps'
- Het gemiddeld aantal motorvoertuigbewegingen per woning per weekdagemaal 6,3 bedraagt.

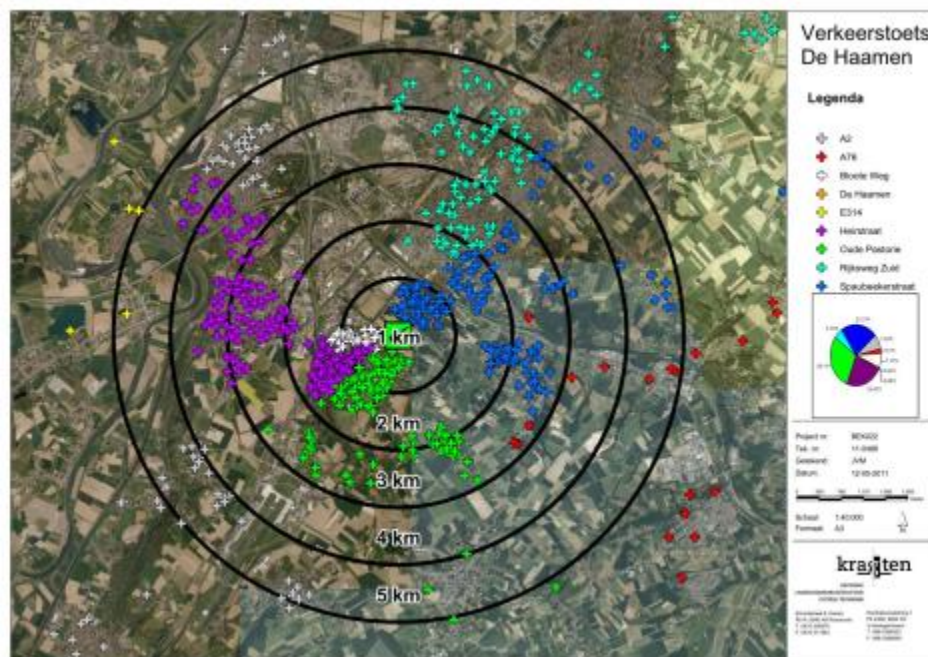
Het noordoostelijke gedeelte van het centrum e.o. van Beek zal naar verwachting gebruik gaan maken van de Nieuwe Kennedylaan. Zeker als de Weg Langs de Carmel berijdbaar wordt voor gemotoriseerd verkeer. Het aantal woningen binnen het kader bedraagt: 635 woningen.



Uitgaande van gemiddeld 6,3 voertuigbewegingen per etmaal genereert dit: 4.000 motorvoertuigen per etmaal voor de woningen binnen het gebied. Dit houdt in dat het gehele kader dus gebruikt maakt van de Nieuwe Kennedylaan.

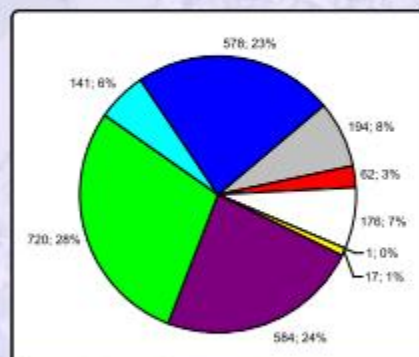
Aantal motorvoertuigbewegingen bij sportlandgoed

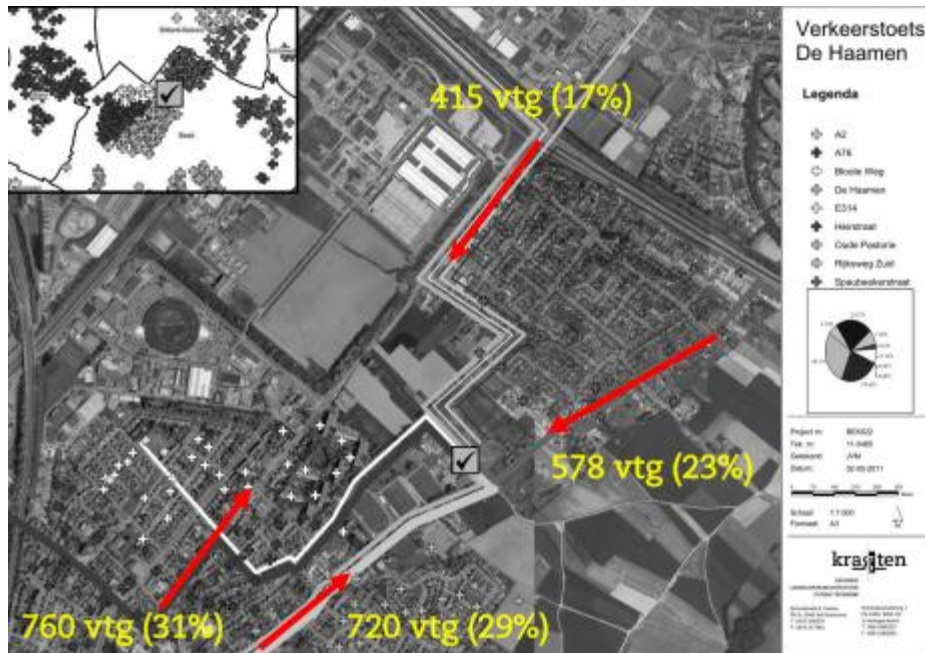
Het aantal voertuigbewegingen van het Sportlandgoed wordt bepaald door het aantal aanwezige sporters. Uit de postcode-analyse die Kragten ten aanzien van de werkgroep Verkeer en Parkeren heeft uitgevoerd, blijkt dat er circa 2.500 unieke postcodes zijn. Zie onderstaande afbeelding voor de unieke postcodes.



Huidige situatie

- 28% vanaf Beek – Groot Genhout
- 24% vanaf Beek – Elsloo – Stein – Meers
- 23% vanaf Neerbeek – Spaubeek
- 8% vanaf Geulle – Schimmert – Bunde – Meerssen
- 7% vanaf Stein - Urmond
- 6% vanaf Sittard-Geleen





Kijkend naar bovenstaande afbeelding geldt dat de stromen uit noordelijke (17%) en zuidelijke (31%) richting de richtingen zijn die gebruik maken van de Nieuwe Kennedylaan. Hierbij wordt uitgegaan dat geen sluipverkeer meer plaatsvindt via Neerbeek. Het aantal motorvoertuigen bedraagt: $760 + 415 = 1.175$ motorvoertuigen per etmaal. Hierbij dient wel een kanttekening gemaakt te worden dat niet iedere dag alle leden sporten. Hiermee wordt nu geen rekening gehouden. Anderzijds zijn de uit-teams en bezoekers bij wedstrijden niet meegenomen.

Conclusie:

De theoretische benadering onderscheid twee doelgroepen op de Nieuwe Kennedylaan: enerzijds de bewoners / bezoekers en anderzijds de sporters. Totaal is de theoretische intensiteit op het wegvak $4.000 + 1.175 = 5.175$.

Oversteekbaarheid Nieuwe Kennedylaan

De Nieuwe Kennedylaan is gecategoriseerd als een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom (50 km/h). Conform de operationele eisen c.q. de basiskennmerken behorende bij een gebiedsontsluitingsweg zijn vrijliggende fietsvoorzieningen geprojecteerd.

Op het wegvak is ten behoeve van de bereikbaarheid van de Carmelflats een fietsoversteek geprojecteerd. Deze oversteek biedt fietsers komende vanuit de Blooteweg de mogelijkheid over te steken, wat in de lijn van verwachtingen van de overige weggebruikers ligt. Fietsers komende vanuit de Prins Mauritslaan worden eveneens de mogelijkheid geboden over te steken, wat door de overige weggebruikers niet wordt verwacht c.q. niet in het beeld opvalt. Er zal dan ook moeten worden nagegaan of er voor de rijtaak mogelijke informatie voldoende in het oog springt.

Informatie kan geboden worden door middel van een discontinuïteit in het wegbeeld, zijnde een beeldelement. Het element zal in de context moeten afwijken op één of meerdere eigenschappen, waarbij vorm, kleur en afmeting de meest voor de hand liggende eigenschappen zijn.

Geadviseerd wordt het element vorm te geven als geleider in het wegvak c.q. wegbeeld. Naast de attentie verhogende werking en de discontinuïteit die bewerkstelligd wordt door het toepassen van een geleider, biedt de geleider ook de mogelijkheid om het wegvak in twee fasen over te steken zodat de overstekende verkeersdeelnemer slechts één zijde gelijktijdig in de gaten hoeft te houden.

Dit advies wordt mede ondersteund door de aanbeveling in het ASVV 2004 – nummer 11.1.14 (zie onderstaande afbeelding). In het ASVV wordt aangegeven dat een geleider in principe wordt toegepast bij een rijbaanbreedte van 7,00 meter of meer. Dit is echter een adviesbreedte, conform het Duurzaam Veilig profiel behorend bij een gebiedsontsluitingsweg 50 km/h. Het profiel van de Nieuwe Kennedylaan gaat uit van een rijbaanbreedte van 6,30 meter. Het strikt volgen van het ASVV zou tekort doen aan het aspect veiligheid voor de zwakke verkeersdeelnemers (fietsers / voetgangers), met name van de door de automobilist niet te verwachten fietsers vanuit de Prins Mauritslaan. Wij adviseren derhalve een middengeleider op de Nieuwe Kennedylaan toe te passen om de oversteek te borgen.

Een onderbouwing van een geleider op basis van verkeersintensiteiten is op basis van de geldende literatuur niet mogelijk.

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11.1

12

13

14

15

16

17

ASVV: 11.1.14
●●●●●

Middengeleider/rijbaansplitsing - met rijstrookuitbuigen
gen

Toepassingsgebied

- gebiedsontsluitingsweg
- $B \geq 8,50$ (7,00) m
- tweerichtingsverkeer

Uitvoering

- geleider bij voorkeur symmetrisch in as rijbaan
- herkenbaarheid met verticale elementen en openbare verlichting waarborgen
- bij voldoende grote b, beplanting op middengeleider
- goed zichtcontact waarborgen [OS]
- t.p.v. oversteek geleider niet verhoogd [OS]

Maatvoering

- $a = 2,75$ à $3,10$ m
- $b \geq 3,00$ (1,50) m
- indien b 10 à 20 m: rijbaansplitsing
- $L = 5,00$ à $20,00$ m
- $= 35$ à 50 m, bij $b > 10$ m
- afschuining uitbuigingen: 1:5
- $R = 30$ à 40 m, afhankelijk van manoeuvreerruimte ontwerpvoertuig
- hoogte eventuele beplanting op geleider $< 0,60$ cm [OS]

Combinatiemogelijkheden

- visuele ondersteuning, zie 12.2.8, 17.6.6; zie 16.1.24, 16.2.37, 16.3.12 [OS]
- oversteekvoorziening, zie 10.6
- verkeersplateau

Positieve aspecten

- attentieverhoging
- ontbreken doorzicht
- (matige tot) goede snelheidsverlaging, afhankelijk van b
- oversteken in etappes

Negatieve aspecten

- bij maatvoering voor zwaar verkeer is snelheidsverlagend effect gering
- vanaf trottoir slecht uitzicht op naderend verkeer
- mogelijk obstakelwerking
- aandacht automobilisten mogelijk te sterk op rijstrookuitbuiging gericht

Opmerkingen

Milieu-effect: zie tabel 17.7/3

Verwijsbladen:

OS 2, SV 2, 4, 6, 8