

Aan

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

Betreft

Aanvullende verkeersanalyse verkeersveiligheid ontsluiting grondstoffencentrum

Datum

8 oktober 2021

Van

[REDACTED]
[REDACTED]

Bijlage

N.v.t.

Documentnummer

110221.032-M01

Achtergrond

Op woensdag 22 september jl. zijn de gemeenteraden van Bladel, Eersel en Reusel-de Mierden tussentijds geïnformeerd over de voortgang van het nieuwe grondstoffencentrum (GSC) op het Kempisch bedrijvenpark (KPB). Een vraag die daarbij aan de orde kwam was de aandacht voor de verkeerssituatie bij het oprijden/verlaten van het GSC in relatie tot het aanwezige fietspad en fietstunnel.

Exante is gevraagd om een verkeerskundige analyse te maken van de aansluiting van het GSC en de relatie met het kruisende fietspad van en naar de fietstunnel. Daarbij wordt gevraagd om advies te geven over eventuele aandachtspunten. Hierbij gaat het met name om de verkeersveiligheid.

Deze memo geeft inzicht in de resultaten van deze verkeerskundige analyse. Onze conclusie is hieronder als eerste terug te lezen. Aansluitend lichten wij onze conclusie toe aan de hand van onze analyse.

Conclusie en advies

De verkeersanalyse laat zien dat de huidige inrichting van de aansluiting van het GSC op de Diamantweg en het kruisende fietspad verkeersveilig is ingericht.

Advies is om met de volgende kleinschalige ingrepen de bestaande situatie te optimaliseren:

- Het invoeren van een voorrangregeling op de aansluiting Diamantweg-zijweg GSC
- Het aanbrengen van een middengeleider op de zijweg en
- Het aanbrengen van rood asfalt op het fietspad
- Het verplaatsen van de haltehaven.

Analyse

Voor de analyse is gekeken naar de bestaande situatie, te weten:

1. Aansluiting Diamantweg-zijweg GSC
2. Fietspad parallel Diamantweg
3. Haltehaven Diamantweg.

Aansluiting Diamantweg-zijweg Grondstoffencentrum

De zijweg van en naar het GSC sluit aan op de Diamantweg. Met deze aansluiting is er een nieuwe aansluiting ontstaan. Het gaat hier om een aansluiting tussen twee gebiedsontsluitingswegen. De inrichting van de aansluiting is in de basis goed ingericht. De breedte van de weg is 7,00 meter waarbij voldaan wordt aan de ideale maat voor 3,50 meter per rijstrook. In dit geval dus twee rijstroken van 3,50 meter die niet van elkaar gescheiden wordt door middel van een middenberm. Het uitgangspunt is dat een aansluiting tussen twee GOW's gelijkvloers is waarbij de voorrang altijd met verkeers tekens is geregeld. In de huidige situatie ontbreekt de voorrangregeling.

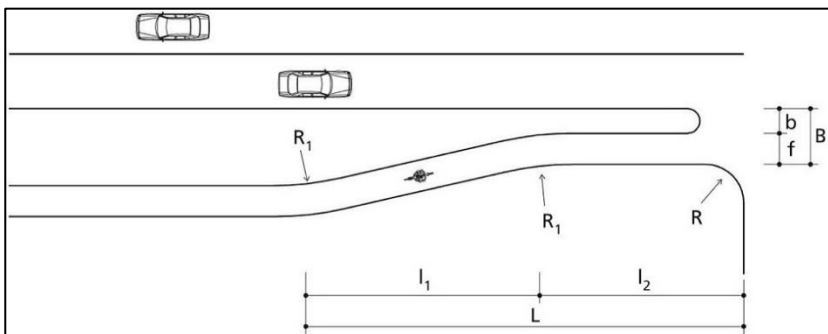
Om volledig aan te sluiten bij de richtlijnen adviseren wij om een voorrangregeling met bebording en haaiantanden aan te brengen.

Fietspad parallel aan Diamantweg

Parallel aan de Diamantweg loopt het fietspad in twee richtingen. Het fietspad ligt op 15 meter van de Diamantweg en het kruist de nieuwe zijweg richting het nieuwe grondstoffencentrum. Op circa 9 meter van de zijweg sluit het fietspad aan op de fietstunnel onder de N284 door. Ter bevordering van het comfort voor fietsverkeer is het fietspad in de voorrang opgenomen.

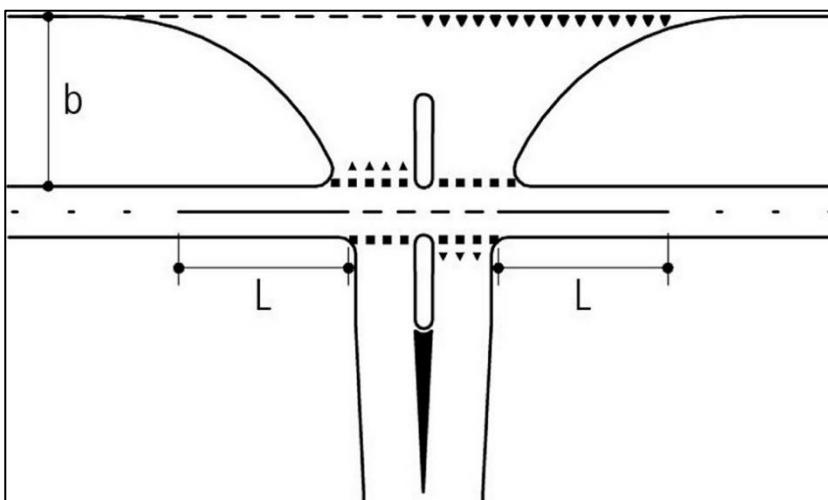
De richtlijnen van het CROW bieden een tweetal opties voor de inrichting en vormgeving van een fietspad langs een hoofdrijbaan van een weg.

De eerste optie is die waarbij het fietspad op 5 meter van de hoofdrijbaan ligt. In die situatie is het fietspad te beschouwen als één geheel met de hoofdrijbaan. In de afbeelding hieronder is te zien hoe dit uitgevoerd wordt.



Figuur: CROW (ASVV 2021 onder 14.2.10)

De andere optie betreft de inrichting als een fietsoversteek in een zijweg. In dit geval is het fietspad een solitaire voorziening die van de hoofdrijbaan te zien is. In dat geval voorziet de richtlijn in de aanwezigheid van een middengeleider.



Figuur: CROW (ASVV 2021 onder 14.2.9)

Conclusie is dat huidige inrichting niet in overeenstemming is met een van de twee opties die vanuit de CROW richtlijnen mogelijk zijn. In beide gevallen is de inrichting wel in overeenstemming met de richtlijnen te brengen. Hieronder lichten wij dat kort toe.

Optie 1: Inbuigen van het fietspad

De huidige situatie biedt voldoende ruimte om het fietspad in te buigen richting de hoofdrijbaan. Mogelijk dat hiervoor een of meerdere bomen verplaatst moeten worden. De berm biedt ook hiervoor voldoende ruimte.

Optie 2: Fietsoversteek over zijweg incl. tussenberm

Deze optie sluit het best aan bij de huidige situatie. Het fietspad ligt al op flinke afstand van de hoofdrijbaan. Door het toevoegen van de voorrangregeling en een middengeleider sluit de inrichting volledig aan bij richtlijnen. De richtlijn schrijft daarnaast voor om de fietsoversteek in een rode kleur uit te voeren.

Wij adviseren voor deze situatie optie 2 aan te houden. Het inbuigen heeft een vrij forse impact in de bestaande situatie en brengt ook een forse financiële investering met zich mee. Bij optie 2 is het fietspad qua de ligging te handhaven en is relatief eenvoudig aan te sluiten bij de richtlijnen.

Belangrijk voordeel van optie 2 is dat door de realisatie van een middengeleider het gemotoriseerde verkeer ook van elkaar gescheiden blijft. Ter overweging geven wij ook mee om de kleur van het asfalt van de oversteek aan te passen. Een rode kleur voor de fietsvoorziening draagt bij aan de herkenbaarheid en zichtbaarheid van de oversteek.

In ons advies is niet specifiek gekeken naar de beschikbare ruimte en mogelijkheid tot de inpassing van de middengeleider. Mogelijk dat voor de realisatie van de middenberm de breedte aan het begin van de zijweg aanpassing behoeft.

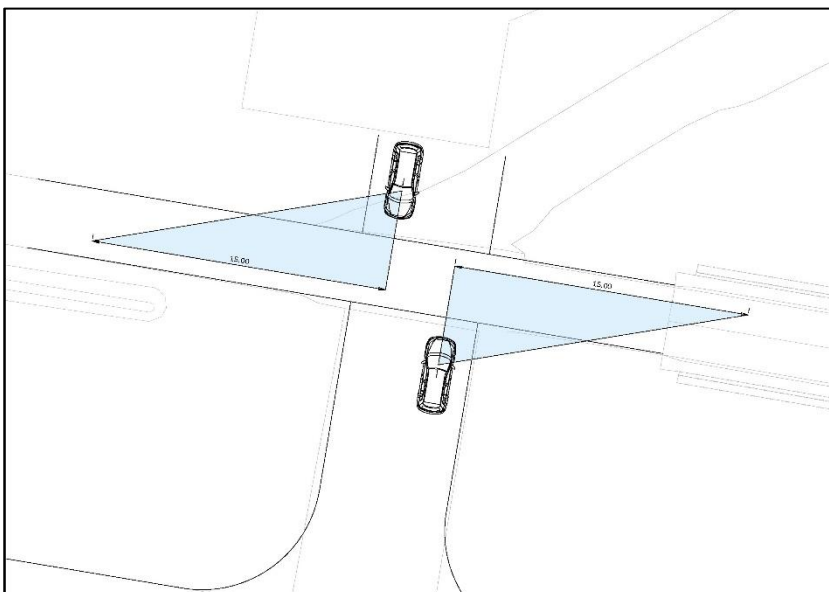
Expert judgement - zichtfietspad

Bovenstaande toets is met name ingegeven op een theoretische benadering van de richtlijnen. In de basis is te stellen dat als wordt voldaan aan de richtlijnen van het CROW er een herkenbare en verkeersveilige situatie ontstaat.

Aanvullend op deze theoretische benadering is de situatie door ons ter plaatse beoordeeld. Daarbij is gekeken naar de inrichting en zichtlijnen van het kruisende verkeer op het fietspad.

Bij het naderen van de fietsoversteek zijn er geen belemmeringen in de zichtdriehoek op het fietspad. De bomerij en lantaarnpalen vormen geen obstakel voor het zicht. Ook de helling van de tunnel zorgt niet voor problemen. Het betreft namelijk een lange rechtstand van het fietspad waarbij goed de tunnel in te kijken is. Fietsverkeer is dus vanuit beide richtingen tijdig waar te nemen.

Het fietspad ligt op ongeveer 15m van de Diamantweg. Dat maakt dat alle voertuigen het fietspad haaks benaderen. Een haakse benadering biedt het meest optimale zicht op het kruisende fietsverkeer. Ditzelfde geldt voor verkeer dat van het GSC afkomt.



Figuur: Zichtdriehoek op fietspad

Haltehaven Diamantweg

Vanuit de verkeerslichten van de N284 gezien ligt er voor de aansluiting een haltehaven.

Ons advies is om de haltehaven na de aansluiting te voorzien waarbij de achterkant van de bus minstens 12 meter uit de bocht staat, een en ander conform de CROW richtlijnen. Dit heeft met name te maken met de zichtdriehoek. Naderend verkeer van links gezien vanuit de zijweg is slecht waarneembaar als er een bus staat gehalteerd. Door de haltehaven aan de andere zijde te situeren is er minder sprake van belemmering van het zicht. De gegeven 12 meter draagt daar ook aan bij.