

Karrevenseweg “verkeersonderzoek” n.a.v. vragen / opmerkingen

Op 25 april zijn de schetsen voor de herinrichting van de Karrevenseweg getoond. De aanwezigen op deze bijeenkomst hebben verschillende vragen en opmerkingen gesteld. De gemeente heeft toegezegd om deze opmerkingen te onderzoeken en mee te nemen bij de optimalisatie van het ontwerp. In juni zijn op verschillende wegen verkeerstellingen uitgevoerd en zijn ook al de eerste acties uitgevoerd.

Onderstaand een toelichting op de geplaatste opmerkingen en gestelde vragen:

Route vrachtverkeer van / naar Arvato

Ondanks dat er een nieuwe toegangsweg naar Arvato is aangelegd werd deze lang niet altijd gebruikt door vrachtauto's met bestemming Arvato. Gevolg was dat verschillende vrachtauto's verdwaald door het gebied reden en moesten keren op plekken die daar niet voor bedoeld zijn.

Inmiddels is het “nationaal wegenbestand” aangepast. Dit bestand gebruiken de verschillend navigatiesystemen. We zien dat het aantal verdwaalde vrachtauto's al behoorlijk is afgenomen tot enkele per uur. We zien ook dat de routes niet in alle navigatiesystemen al is aangepast. De verwachting is dat het aantal vrachtauto's in het gebied nog verder zal dalen.

Parkeren en overnachten vrachtauto's op de Brem

Op de Brem zijn (tijdelijke) fysieke maatregelen getroffen waardoor er (bijna) geen vrachtauto's parkeren of overnachten.

Verkeersintensiteiten

Op verschillende wegen zijn het aantal voertuigen en fietsers geteld.

Kort samengevat zijn de etmaalintensiteiten, beide rijrichtingen samen, op een werkdag als volgt

	voertuigen	fietsers
1. Hommersumseweg	454	368
2. Brem	2327	404
3. Hommersumseweg	2483	327
4. Karrevenseweg	2743	349
5. Grens	1698	256
6. Brem	217	89



Opmerking: De verkeersintensiteiten op de Karrevenseweg zijn "overschat" omdat de achteringang van Arvato nog niet gesloten is. Als deze ingang gesloten is zal de verkeersintensiteit met minimaal 20% dalen.

Oversteekbaarheid voor de fietser

Op basis van de drukste weg, drukste spitsuur en drukste fietsroute is de oversteekbaarheid bekeken.

Drukste uur (beide rijrichtingen samen):

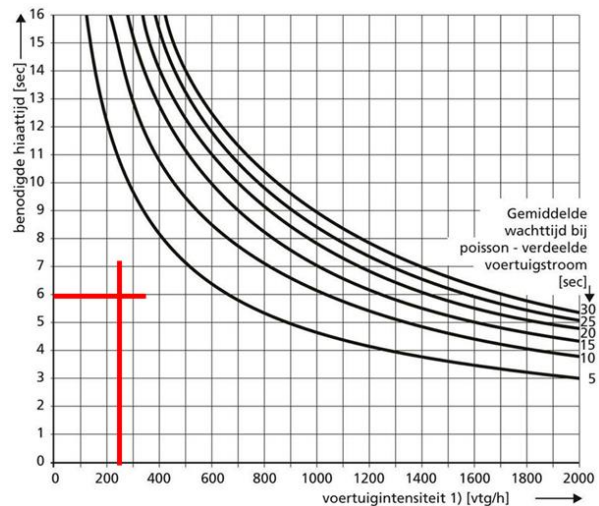
258 voertuigen per uur (Karrevenseweg), 1

voertuig per 14s

52 fietsers per uur (tunnel), 1 fietser per minuut

Conclusie: Oversteekbaarheid is (zeer) goed op alle te kruisen wegen.

Aanvullende maatregelen zijn niet noodzakelijk of gewenst.



Fietzers van de rijbaan of op de weg

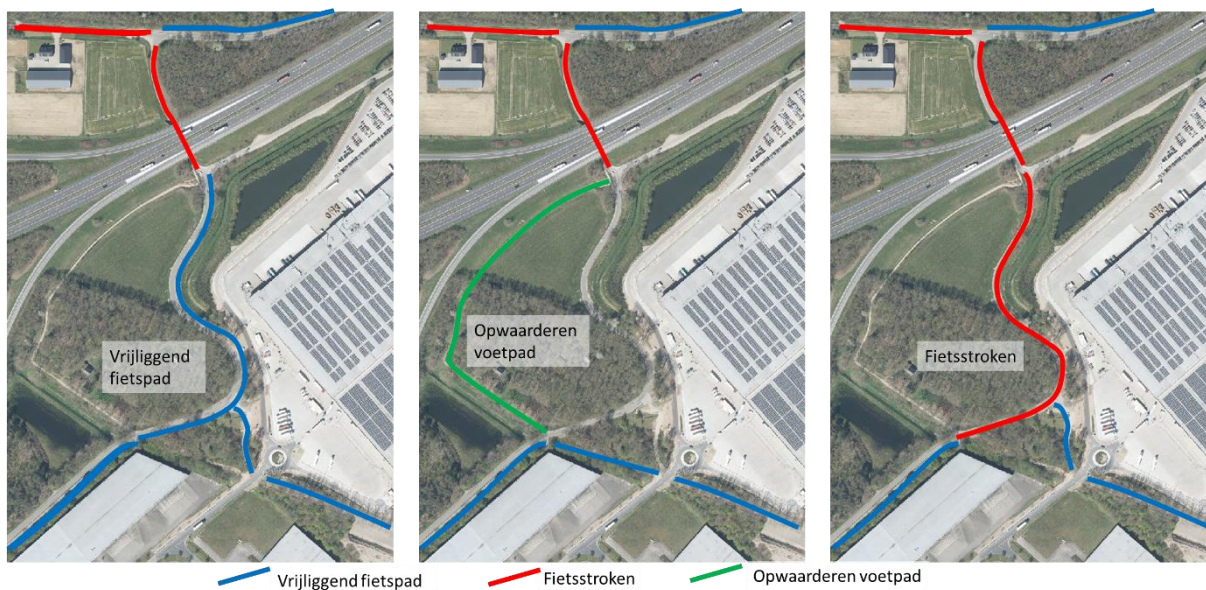
Of fietsers veilig en comfortabel kunnen fietsen is in belangrijke mate afhankelijk van een aantal factoren: hoeveelheid fietsers, hoeveelheid voertuigen, snelheidsverschil en breedte van de weg. Het aantal fietsers in dit gebied is beperkt evenals de verkeersintensiteiten.

Kijkend naar deze verkeers- en fietsintensiteiten zijn fietsstroken passend (voldoet aan de richtlijnen). Snelheid van het gemotoriseerd verkeer is voor wegen met fietsstroken een aandachtspunt. De gereden snelheid van het verkeer op de Brem ligt tussen de 40-50km/u.

Omdat de Brem op dit stuk enkele bochten heeft zijn snelheidsremmende maatregelen gewenst.

Het is niet gewenst om het doorzicht te verbeteren. De ervaring leert dat dan de gereden snelheid toeneemt.

Ondanks dat (volgens de richtlijnen) fietsers op de rijbaan acceptabel is, zijn vrijliggende fietspaden altijd veiliger. Er zal zodoende een afweging gemaakt moeten worden tussen de verschillende voor en nadelen. Onderstaand worden 3 trajecten met elkaar vergeleken: 1) vrijliggend fietspad naast de rijbaan, 2) alternatieve route over wandelpad en 3) fietsstroken



	Veiligheid / comfort	Sociale veiligheid	Procedure tijd	Kosten	Aandachtspunten
Vrijliggend fietspad	++	++	--	--	Kabels en leidingen, grondaankoop, bestemmingsplan, grondwal en kruising met Langeven.
Opwaarderen wandelpad	++	--	-	--	Afsnijden route naar fietsingang Arvato, kruising met Langeven, sociale veiligheid (bij duister).
Fietsstroken	+	++	++	+	Snelheidsremmende matregelen.

Conclusie: Fietsstroken zijn de best passende maatregel die de (verkeers)veiligheid verbeteren, snel uitgevoerd kunnen worden binnen budget.

Deze variant is te optimaliseren door betere snelheid remmende maatregelen. Daarnaast is het zeer de moeite waard om het doortrekken van het vrijliggende fietspad Karrevenseweg tot "oude" Brem te onderzoeken (zie verderop in deze notitie).

Kruising Hommersumseweg – Brem

Op deze kruising heeft de Hommersumseweg voorrang op de Brem. We zien ook dat de dominante rijroute Hommersumseweg (oost) – Brem is.

De verkeersintensiteiten zijn op alle wegen dusdanig laag dat er voldoende hiaten zijn om veilig en vlot over te kunnen steken.

De dominante rijroute wijkt af van de voorrangsregeling. Gezien de lage verkeersintensiteiten maar vooral door het alignment van de Hommersumseweg, wordt niet voorgesteld om de voorrang te veranderen. Zou men dit wel willen, dan moet de bocht Brem – Hommersumseweg met een veel grotere straal uitgevoerd worden en bocht meer aangekleed / geaccentueerd worden. Dit is een forse reconstructie die voor de veiligheid en doorstroming niet nodig is.

Gezien de lage verkeersintensiteiten van zowel het fietsverkeer als het autoverkeer zijn aparte oversteekvoorzieningen voor de fietser niet nodig. Er zijn voldoende hiaten om veilig en vlot over te kunnen steken.

Optimalisaties

- Breder fietsstroken. Door de fietsstroken te verbreden heeft de fietsers een duidelijkere plaats op de weg waardoor deze veiliger en comfortabeler kan rijden.
- Snelheidsremmende maatregelen. Alle drempels worden beter uitgevoerd zodat deze meer de snelheid remmen. Ook worden maatregelen in de berm getroffen zodat het verkeer niet uitwijkt naar de berm. Ook dit werkt positief op de snelheid.
- Afsluiten achteringang Arvato aan de Langeven. Deze maatregel stond al op planning maar is nog niet uitgevoerd. Afsluiting van deze ingang zorgt voor forse daling van het verkeer op de Karrevenseweg (minimaal 20%) maar ook op de Brem en Langeven.
- Op de kruispunten wordt de openbare verlichting verbeterd.
- Doortrekken vrijliggend fietspad aan de Karrevenseweg tot "oude" Brem.



Door het fietspad aan de Karrevenseweg te verlengen zijn er minder oversteekmomenten / -bewegingen. De haalbaarheid van deze maatregel is nog in onderzoek omdat het bestemmingsplan aangepast moet worden, enkele bomen verwijderd moeten worden en de gevolgen voor verschillende kabels en leidingen in beeld gebracht moeten worden.