

Toelichting op Definitief Ontwerp N290 Traverse Kapellebrug

Inleiding

Het Definitief Ontwerp N290 Traverse Kapellebrug (DO) van de reconstructie van de Gentsevaart in Kapellebrug is gebaseerd op het verkeerskundig ontwerp uit 2019. Om te komen tot een DO zijn er metingen in het veld verricht en zijn er, naar aanleiding van gesprekken met belanghebbenden, optimalisaties doorgevoerd. Dit document is een toelichting op het Definitief Ontwerp N290 Traverse Kapellebrug van 23 maart 2022 dat is opgesteld door Royal HaskoningDHV en bestaat uit drie delen. Deze toelichting gaat eerst in op de basiskenmerken van het DO voor de reconstructie. Vervolgens wordt bij enkele wegvakken en kruispunten nog nader ingegaan op specifieke ontwerpkeuzes voor die betreffende situaties.

Basiskenmerken van het ontwerp

De basiskenmerken van het DO moeten zorgen voor een eenduidig wegbeeld langs het gehele traject. Er kan worden afgeweken van de basiskenmerken als de situatie daar om vraagt. Bij de keuze voor een afwijkend ontwerp wordt wel afgewogen in hoeverre dit het eenduidige wegbeeld verstoort.

Inrichting als gebiedsontsluitingsweg

De verschijningsvorm van de Gentsevaart is een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom. De kenmerken die hier conform de CROW richtlijnen mee samenhangen zijn: een maximumsnelheid van 50 km/uur, asmarkering en vrij liggende fietsvoorzieningen waarbij de bromfietser op de rijbaan rijdt. De voorrang is op kruispunten geregeld en parkeren is mogelijk in parkeervakken naast de rijbaan. Daar waar nodig kunnen verkeersremmende maatregelen worden gerealiseerd om af te dwingen dat het verkeer zich houdt aan de maximumsnelheid.

Voet- en fietspad

Op het traject is het principe toegepast van voet- en fietspaden aan beide zijden van de rijbaan. Het huidige tweerichtingsfietspad wordt daarmee opgeheven en vervangen door fietspaden aan beide zijden. Hier is voor gekozen om de verkeersveiligheid te verhogen. Door voet- en fietspaden aan beide zijden van de rijbaan is er minder overstekend verkeer.

Aan de oostzijde van de Gentsevaart is een eenrichtingsfietspad voorzien met de rijrichting van zuid naar noord. Aan de westzijde van de Gentsevaart is er over de gehele lengte ook een fietspad waarvan één deel tweerichting. De voet- en fietspaden worden uitgevoerd in tegels. Dit is gunstiger voor het toekomstig beheer en onderhoud, omdat onder de voet- en fietspaden veel kabels en leidingen liggen.

Rijbaan

De rijbaan voor gemotoriseerd verkeer bestaat uit één rijstrook per richting van 2,90 meter breedte. Dit is smaller dan de huidige breedte van de rijstroken waardoor er extra ruimte ontstaat voor voet- en fietspaden aan beide zijden van de weg. Verder heeft het naar verwachting ook een

verkeersremmend effect. Tussen de rijbaan en de fietspaden is een tussenberm van minimaal 0,60 meter voorzien.

Parkeervakken

Daar waar er ruimte is voor parkeren is dit voorzien met langspaarkeervakken naast de rijbaan. De ruimte voor parkeervakken is beperkt en eigenlijk alleen mogelijk ten zuiden van de twee tankstations Shell en Sakko. Gekozen is om maximaal drie aaneengesloten vakken te realiseren zodat hierin geen vrachtwagens kunnen parkeren. In totaal zijn 26 parkeervakken voorzien. De uitritten van de woningen zijn hierbij leidend in de positionering van de parkeervakken. De parkeervakken worden verhoogd aangelegd.

In de huidige situatie zijn er nog parkeervakken tussen supermarkt Mangnus en de Brouwerijstraat. Deze komen te vervallen ten gunste van de fiets- en voetpaden aan beide zijden van de rijbaan. Het behouden van de parkeervakken én het realiseren van de fiets- en voetpaden is niet mogelijk binnen de provinciale en gemeentelijke perceelsgrenzen.

Groen

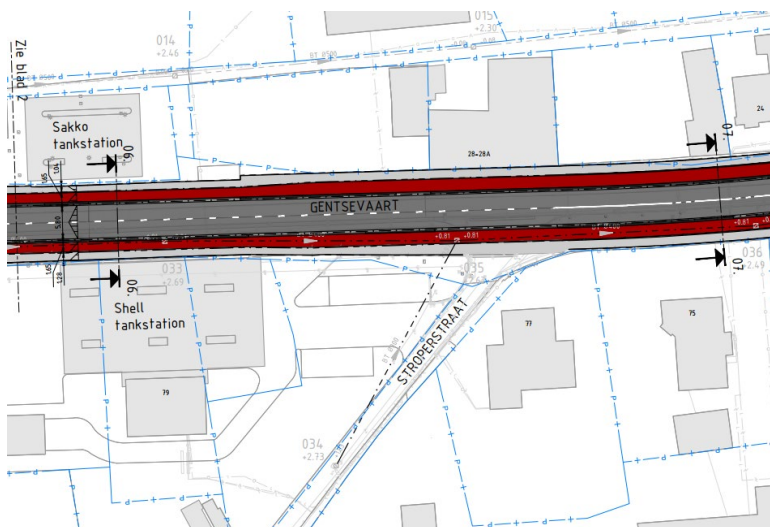
De huidige bomen in het zuidelijke deel worden zoveel mogelijk gehandhaafd. Er dienen naar verwachting drie bomen gekapt te worden vanwege de reconstructie. Het groene karakter van het zuidelijk deel blijft wel zoveel mogelijk gehandhaafd.

Tussen de Roskamstraat en de nieuwe rotonde is tevens een belangrijke groenstrook. Tussen de fietspaden en de rijbaan is een smalle tussenberm voorzien. De daadwerkelijke inrichting van de groenstrook en de tussenbermen wordt nog uitgewerkt. Daarbij wordt ook rekening gehouden met toekomstig beheer en onderhoud.

Hectometerbordjes

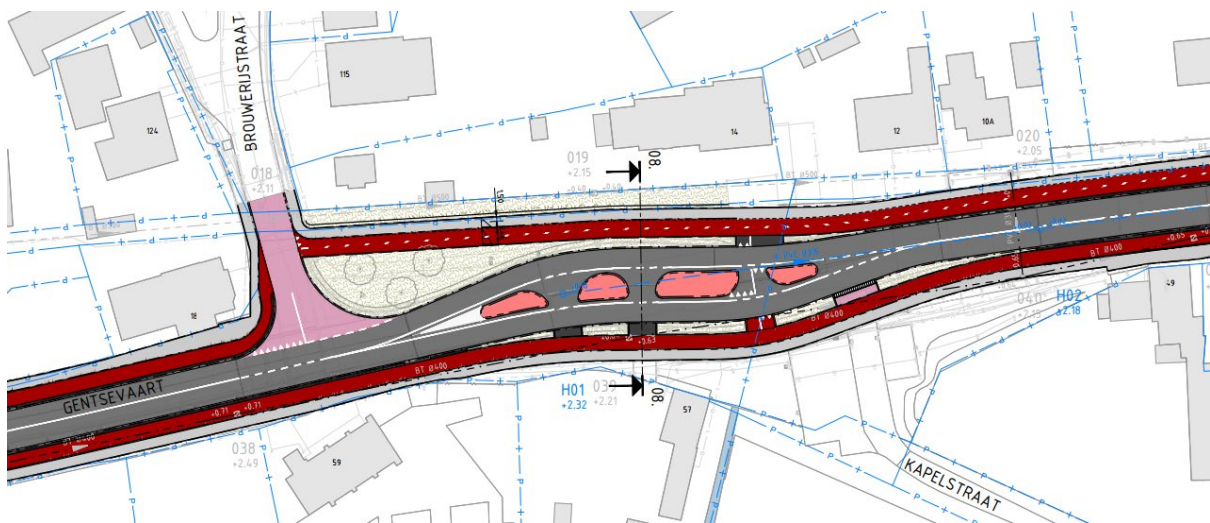
Hectometerbordjes zijn met name bedoeld voor positiebepaling (voor met name hulpdiensten en de ongevalsregistratie) op wegen buiten de bebouwde kom. Binnen de bebouwde kom fungeren huisnummers voor die taak. De hectometerbordjes worden daarom niet meer teruggebracht. Of er een alternatieve markering op de weg voor terugkomt moet nog worden bepaald.

Kruispunten



Stroperstraat

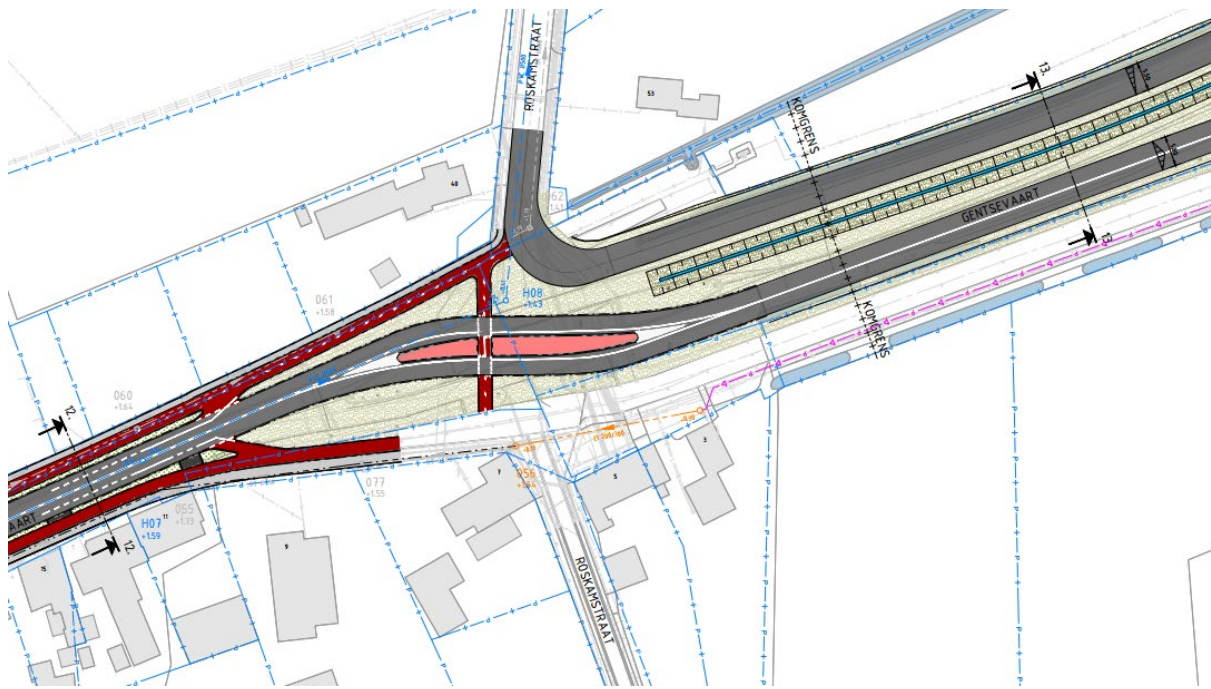
De Stroperstraat is in de huidige situatie een voorrangskruispunt en is als uitrit vormgegeven. Verkeer op de Stroperstraat dient voorrang te verlenen aan fietsers en voetgangers op de Gentsevaart. Deze situatie blijft in het DO ongewijzigd.



Brouwerijstraat en Kapelstraat

De Brouwerijstraat is en blijft een voorrangskruispunt met haaiantenden en bebording. Het fietspad vanaf de Brouwerijstraat tot aan de Roskamstraat aan de westzijde van de Gentsevaart wordt een twee richtingsfietspad. Fietsers kunnen hier ook oversteken naar de oostzijde om richting het noorden te rijden en andersom. De fietsoversteek is voorzien van een opstelplaats tussen de twee rijbanen waardoor de weg in twee keer overgestoken kan worden. Ter hoogte van de fietsoversteek zit een slinger in de rijbaan om de snelheid van het verkeer te remmen.

De Kapelstraat (en de parkeervakken) blijft op een gelijke manier aangesloten op de Gentsevaart: met een uitrit. Verkeer op de Kapelstraat dient voorrang te verlenen aan fietsers en voetgangers op de Gentsevaart.

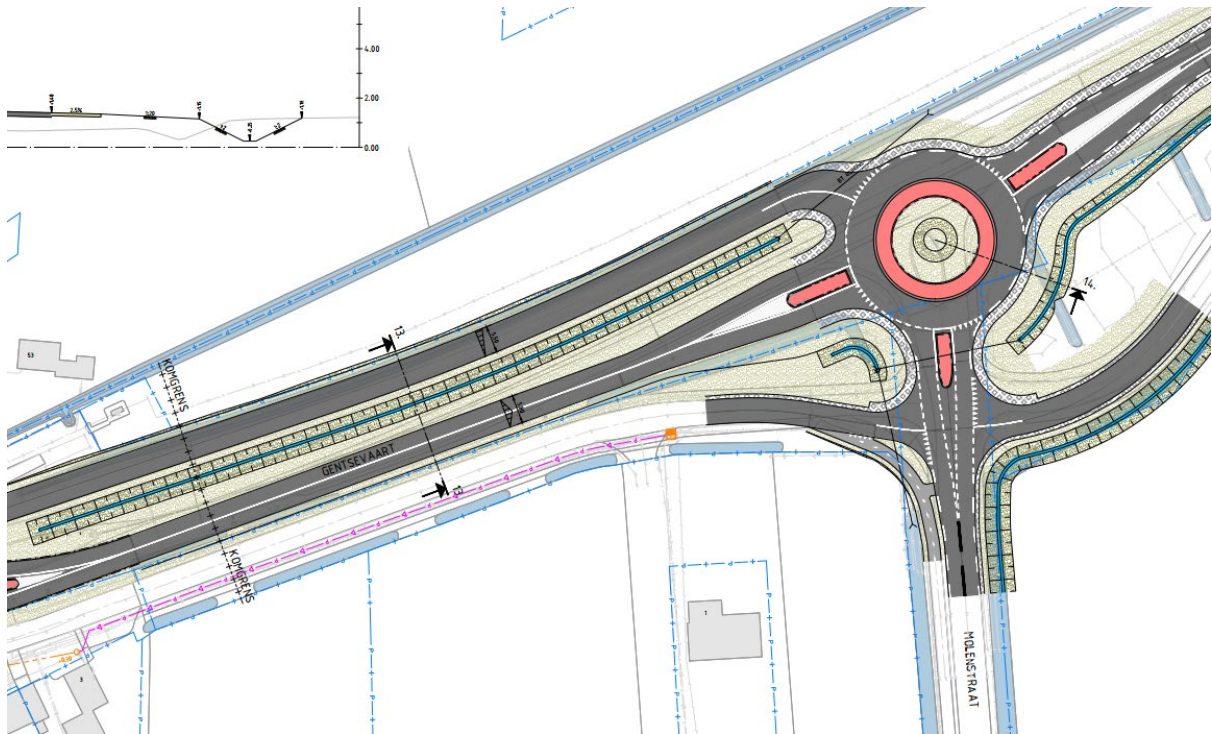


Roskamstraat

De Roskamstraat wordt zowel oostelijk als westelijk afgekoppeld van de Gentsevaart. Gemotoriseerd verkeer zal via de parallelwegen naar de rotonde Gentsevaart-Molenstraat moeten rijden.

Voetgangers, fietsers en bromfietzers kunnen hier veilig gelijkvloers oversteken. Hiervoor is een breed middeneiland voorzien met een opstelplaats voor fietsers, voetgangers en bromfietzers. Zodoende kan de weg in twee keer worden overgestoken. Het middeneiland is ontworpen als een slinger in de weg zodat de snelheid van het gemotoriseerd verkeer wordt geremd. Van de Roskamstraat naar de Brouwerijstraat is er aan de westzijde een twee-richtingsfietspad voorzien om zo overstekend verkeer te beperken. Dit komt zowel de verkeersveiligheid als de doorstroming ten goede.

De bromfietzers rijden net ten zuiden van de Roskamstraat van en naar de rijbaan of fiets-/bromfietspad. Aan beide zijden sluit het fiets-/bromfietspad aan op de parallelwegen richting de rotonde.



Rotonde Gentsevaart-Molenstraat

Het huidige voorrangskruispunt met de Molenstraat wordt omgebouwd tot een enkelstrooksrotonde. De enkelstrooksrotonde vormt een goede en verkeersveilige overgang van buiten naar binnen de bebouwde kom. De rotonde remt ook in belangrijke mate de snelheid waarmee men aankomt op de Gentsevaart. De parallelweg aan de westzijde is een nieuwe verbinding en blijft verboden voor vrachtverkeer. Het gebruik van de weg door landbouwverkeer blijft toegestaan.

Vanaf de rotonde tot aan de Roskamstraat ontstaat er tussen de rijbanen een brede groenstrook. Dit zorgt voor een betere inleiding op de bebouwde kom dan in de huidige situatie.

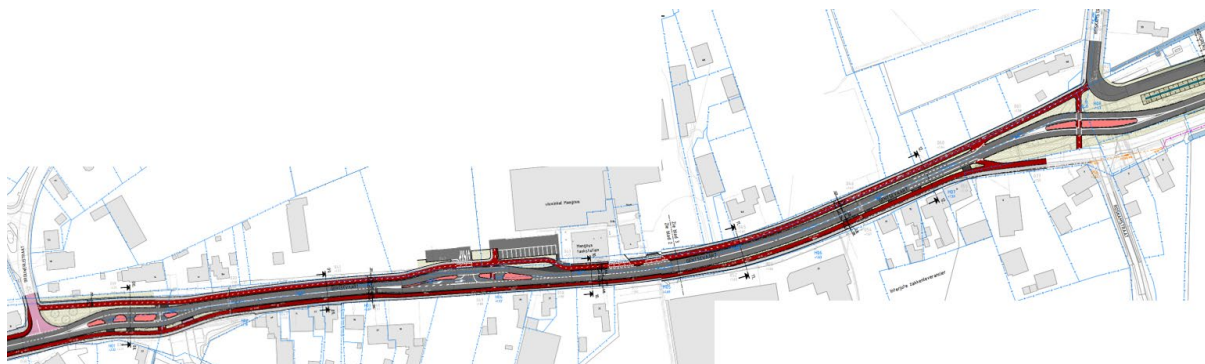
Wegvakken



Ovonde - Stroperstraat

De bromfietsers rijden net ten noorden van de huidige ovonde van en naar de rijbaan of fiets-/bromfietspad. In dit wegvak zijn twee uitbuigingen voorzien in de weg met een middeneiland zodat het verkeer gedwongen wordt de slinger te volgen. Dit heeft een verkeersremmend effect.

Tussen de Klimorama en tankstation Sakko wordt geen voetpad aangelegd. Mede op verzoek van enkele bewoners en voor het behoud van groen als infiltratiemogelijkheid voor hemelwater op de Gentsevaart. Voetgangers kunnen gebruik maken van het fietspad zoals dit in de huidige situatie ook gebeurt.



Brouwerijstraat - Roskamstraat

Het fietspad vanaf de Brouwerijstraat tot aan de Roskamstraat aan de westzijde van de N290 wordt een twee-richting-fietspad. Fietsers en voetgangers kunnen hierdoor zowel vanuit de Brouwerijstraat als de Roskamstraat naar supermarkt Mangnus zonder over te steken. Dit komt de verkeersveiligheid ten goede. De huidige negen parkeervakken tussen de Brouwerijstraat en de supermarkt Mangnus komen te vervallen ten gunste van het fiets- en voetpad aan de westzijde. Bewoners hebben zorgen geuit over het verdwijnen van deze parkeervakken. Het behouden van de parkeervakken én het realiseren van de fiets- en voetpaden is niet mogelijk binnen de provinciale en gemeentelijke perceelsgrenzen.

De aansluiting van het parkeerterrein van supermarkt Mangnus op de Gentsevaart bevat voorzieningen voor zowel gemotoriseerd verkeer als fietsers en voetgangers. De fietsers en voetgangers hebben een gezamenlijke toegang tot het terrein van Mangnus. De toegang voor

gemotoriseerd verkeer is gescheiden. Er is een middeneiland voorzien met een opstelplaats die voldoende breed is voor het opstellen van fietsers. Het middeneiland zorgt ook voor een uitbuiging in de weg waardoor het tevens dienst doet als verkeersremmend element.

Voor gemotoriseerd verkeer vanuit het zuiden is er een linksaf vak naar het parkeerterrein opgenomen. Zodoende wordt de doorstroming minder gehinderd door afslaand verkeer. Voor gemotoriseerd verkeer dat het parkeerterrein verlaat is er tussen de rijbanen een vak van 5 meter breed om op te stellen en de Gentsevaart in twee fasen op te rijden. Voor het in- en uitrijden van het tankstation is een aparte in- en uitrit opgenomen zodat de verschillende verkeersstromen gescheiden worden.

Op dit deel van de Gentsevaart zijn ten behoeve van de verkeersveiligheid in totaal drie slingers in de weg voorzien als verkeersremmende maatregel.