

**Kruispunt Hoofdstraat - Enkweg - Haverkampsweg**

Epe-120

- verbeteren verkeersveiligheid diverse fiets-/voetgangersoversteekplaatsen nabij basisschool Anne de Vries te Epe -

18 juni 2013

**Gemeente Epe****1. Inleiding**

De Hoofdstraat is een belangrijke route voor het verkeer met een bestemming in Epe. Vanuit zuidelijke richting komt het verkeer via deze weg de kern binnenrijden. Dit betekent dat de verkeersbelasting op deze weg aanzienlijk is. Ondanks de aanwezigheid van een voetgangersoversteekplaats zijn er klachten geuit over de oversteekbaarheid van de Hoofdstraat in de omgeving van de Anne de Vriesschool. Naar aanleiding van deze klachten heeft de gemeente Epe BVA Verkeersadviezen gevraagd de situatie verkeerskundig te beoordelen en indien nodig verbetervoorstellen te doen. Hierbij wordt niet alleen gekeken naar de oversteek ter hoogte van de Anne de Vriesschool, maar zal ook het kruispunt van de Hoofdstraat met de Haverkampsweg/Enkweg bij de studie worden betrokken.

**2. Beschrijving huidige situatie**

Zoals aangegeven ligt de Anne de Vriesschool aan de Hoofdstraat. De school bevindt zich net ten noorden van de aansluiting met de Haverkampsweg/Enkweg. De ingang van de school is gesitueerd aan de zijde van de Hoofdstraat. Om te voorkomen dat de kinderen rechtstreeks vanuit de uitgang van het schoolplein de Hoofdstraat oversteken is een afscherming geplaatst op het trottoir (hek). Aan de zuidzijde van deze afscherming is een voetgangersoversteekplaats (zebra) over de Hoofdstraat aanwezig.



Ter hoogte van de Anne de Vriesschool is er sprake van een breed ruimtelijk profiel. De Hoofdstraat bestaat tussen de erfgrenzen uit een trottoir aan beide zijden van de weg en een vrijliggende fietsvoorziening die door middel van een rabatstrook of goot is gescheiden van de hoofdrijbaan. Omdat er geen hoogteverschillen aanwezig zijn tussen fietspad, rabatstroken en rijbaan is de totale oversteeklengte tussen de trottoirs ruim 14 meter.

Op de kruising tussen de Hoofdstraat, de Haverkampsweg en de Enkweg is er sprake van de aanwezigheid van middengeleiders in de Hoofdstraat aan beide zijden van de kruising. Beide middengeleiders zijn onderbroken waardoor er ter plaatse een oversteekmogelijkheid voor langzaam verkeer in twee etappes is gecreëerd. Het is niet duidelijk of deze oversteek voor voetgangers bedoeld is of ook voor fietsers. Verkeersdeelnemers die ter hoogte van



de geleiders oversteken worden door automobilisten, die vanaf de zijwegen de Hoofdstraat op willen rijden, over het hoofd gezien. Enerzijds omdat de aandacht van deze automobilisten is gericht op het (drukke) verkeer op de Hoofdstraat, anderzijds naar verwachting omdat de autobestuurder op deze afstand van de kruising geen overstekend verkeer verwacht.

De Enkweg en de Haverkampsweg zijn beide 30 km/uur wegen. Op de Haverkampsweg is een verbod ingesteld voor vrachtverkeer, met uitzondering van bestemmingsverkeer.

### 3. Oplossingsrichtingen

De problemen komen op deze locatie naar verwachting in hoofdzaak voort uit het ruime ruimtelijke profiel. In het profiel is slechts beperkt onderscheid aanwezig in de verschillende verkeersruimtes voor de afzonderlijke verkeersdeelnemers. Hierdoor kan het gemotoriseerde verkeer zonder (grote) problemen gebruik maken van de rabatstroken en de fietspaden om over uit te wijken of op te parkeren. Door deze vormgeving wordt de toch al dominante positie van het gemotoriseerde verkeer nog eens extra versterkt. De (gevoelsmatige) dreiging voor het langzame verkeer neemt hierdoor naar verwachting toe en dit is waarschijnlijk ook de hoofdoorzaak voor de ervaren problemen op deze locatie.

Gezien de functie van de weg en het bijbehorende gebruik is het gewenst een duidelijkere scheiding aan te brengen tussen het gemotoriseerde verkeer en het langzame verkeer. Dit geldt zowel in de langsrichting als in de dwarsrichting. Wij zien de oplossing voor deze situatie dan ook door het beperken van de ruimte van het gemotoriseerde verkeer en deze ruimte, meer dan nu het geval is, toe te kennen aan het langzame verkeer. Het laatste moet vooral gezien worden in het vergroten van de aanwezige geleiders en het toevoegen van geleiders.

De huidige aanwezige middengeleiders liggen relatief ver van het kruispunt af. Dit heeft tot gevolg dat de oversteken, zeker door fietsverkeer, niet of nauwelijks gebruikt zullen worden. Vooral voor het fietsverkeer dat de Hoofdstraat recht wil

oversteken is de omrijd afstand te groot. Fietzers zullen daardoor vaak de keuze maken het kruispunt recht over te steken. Door de grote afstand tussen de geleiders komt de fietser daarmee, zeker wanneer er nog voorrang moet worden verleend aan verkeer op de tweede rijbaan, in een grote open ruimte tot stilstand. Dit kan als bedreigend worden ervaren.

Wij stellen voor de geleiders te verlengen in de richting van het kruispunt. Het dichterbij het kruispunt brengen van de geleiders heeft enerzijds als doel de getrapte oversteek voor het fietsverkeer aantrekkelijker te maken doordat de omrijd afstand voor het overstekende verkeer (en linksafslaande verkeer vanaf de Hoofdstraat) beperkter wordt. Anderzijds leidt dit ertoe dat, in het geval toch wordt besloten de oversteekbeweging niet via de geleider te maken, de open ruimte waar de fietser zich mogelijk nog moet opstellen om de tweede rijbaan voorrang te verlenen veel beperkter is.

Naast het verlengen van de geleiders stellen wij voor de geleiders te verbreden. Hierdoor ontstaat er voor het overstekende langzame verkeer een grotere bufferruimte, die zeker voor het opstellen van fietsverkeer gewenst is. De verbreding van de middengeleiders gaat ten koste van de rijbaanbreedte. Deze wordt beperkt tot 3,25 meter. Om te voorkomen dat het verkeer gaat uitwijken naar de naastgelegen rabatstroken stellen wij voor deze (voor zover mogelijk) te voorzien van RWS-banden. Hiermee wordt ook de fysieke ruimte voor de fietser afgeschermd van het gemotoriseerde verkeer. Dit kan alleen op die delen waar geen uitritten aanwezig zijn. Door het aanbrengen van de RWS-banden kan ter plaatse ook niet meer geparkeerd worden, wat een rustiger verkeersbeeld met zich meebrengt. Parkeren voor het halen en brengen van kinderen kan ten noorden van de voetgangersoversteekplaats. Aan de schoolzijde wordt de (niet overrijdbare) geleider tussen rijbaan en fietspad na de voetgangersoversteekplaats over circa acht meter doorgezet, waarna weer geparkeerd kan worden. Het verbreden van de middengeleiders heeft naast het positieve effect voor overstekend verkeer ook nog effect voor het gemotoriseerde verkeer. Door de grotere massa van de geleiders en de beperkte doorrijdbreedte zal het attentieniveau van de automobilist worden verhoogd en neemt de snelheid naar verwachting af.

Als gevolg van de verlenging en verbreding van de geleiders neemt de ruimte op het kruispunt voor het gemotoriseerde verkeer af. Voor personenautoverkeer en rechtdoorgaand vrachtverkeer is dit geen probleem. Voor afslaand vrachtverkeer (vooral vanuit de zijwegen) kan dit wel leiden tot problemen. Om deze reden stellen wij voor de (verlengde) koppen van de geleiders (semi) overrijdbaar te maken. Dat wil zeggen dat de koppen worden voorzien van rijwielpadbanden (RPB) in plaats van RWS-banden. Hierdoor kan ook het vrachtverkeer uit de zijwegen zonder problemen de Hoofdstraat oprijden. Gezien het feit dat de Haverkampsweg een 30 km/uur straat is waarop een verbod voor vrachtverkeer geldt en de Enkweg eveneens een 30 km/uur straat is, zal dit slechts incidenteel voorkomen.

Aan de noordzijde van het kruispunt verlengen wij de middengeleider tot voorbij de voetgangersoversteekplaats. Hiervoor gelden dezelfde argumenten. De ruimte voor het gemotoriseerde verkeer wordt beperkt en komt ten goede aan de langzame verkeersdeelnemers, in dit geval vooral de overstekende voetgangers. Hoewel een middensteunpunt voor voetgangers niet noodzakelijk is, de voetganger heeft immers voorrang, leidt deze maatregel wel tot een veiliger gevoel bij de voetganger. Dit omdat de overstekende voetganger een mogelijkheid heeft om (veilig) de oversteek te kunnen onderbreken als dit nodig is. De oversteeklengte wordt daarnaast aanzienlijk beperkt. In de huidige situatie dient in één keer ruim 8,0 meter te worden overgestoken en in de nieuwe situatie twee keer 3,25 meter.

Wij merken op dat uit kostenoverweging is uitgegaan van het handhaven van de bestaande kant van de asfaltverharding. Het aanbrengen van de geleiders op de rijbaan kan door middel van het aanbrengen van 'plakbanden'. Naast de asfaltverharding kan de goot/rabatstrook worden vervangen door RWS-banden (of rijwielpadbanden). Een en ander betekent dat met het ontwerp op relatief eenvoudige en goedkope wijze een verbetering kan worden gerealiseerd. De voorkeur gaat echter uit naar een totale herprofilering van de Hoofdstraat (en onderhavig kruispunt), maar dit brengt veel hogere kosten met zich mee. Wij adviseren bij groot onderhoud de totale inrichting van de Hoofdstraat tegen het licht te houden.

De voorgestelde maatregelen zijn op bijgevoegde afbeelding gevisualiseerd.

# OVERSTEEK ANNE\_DE\_VRIESSCHOOL

GEMEENTE\_EPE

