

Rapport

Projectnummer: 51006346

Referentienummer: 51006346-SWECO-RHRS-ZZ-RP-RS-00001

Datum: 30-09-2021

Risicoanalyse overwegveiligheid Ceintuurbaan Deventer

Geocode 018, km 45.1



P02

Opdrachtgever:
VanWonen
Willemsvaart 21
8019 AB Zwolle

Verantwoording

Titel	Risicoanalyse overwegveiligheid Ceintuurbaan Deventer
Subtitel	Geocode 018, km 45.1
Projectnummer	51006346
Referentienummer	51006346-SWECO-RHRS-ZZ-RP-RS- 00001
Revisie	P02
Datum	30-09-2021
Auteur	Martijn Geertjes
E-mailadres	martijn.geertjes@sweco.nl
Gecontroleerd door	Lennart van Dijk
Paraaf gecontroleerd	b.a. 
Goedgekeurd door	Han de Kreij
Paraaf goedgekeurd	

Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	4
1.1	Aanleiding.....	4
1.2	Doel van de analyse.....	4
1.3	Het project.....	4
1.4	Uitgangspunten.....	4
1.5	Toetsingskader en Nieuw Overwegenregister (NOWR).....	5
1.5.1	Beleidsagenda spoorveiligheid 2020-2025.....	5
1.5.2	Beleidsregels ProRail.....	6
1.5.3	Nieuw Overwegenregister (NOWR).....	6
1.6	Aanpak analyse.....	6
1.7	Leeswijzer.....	6
2	Huidige situatie.....	7
2.1	Spoor & overweg.....	7
2.2	Omgeving.....	7
2.3	Wegen & verkeer.....	8
3	Toekomstige situatie.....	9
3.1	Spoor & overweg.....	9
3.2	Omgeving.....	9
3.3	Wegen & verkeer.....	9
4	Risicoanalyse.....	10
4.1	Kenmerken.....	10
4.2	Gebruik.....	10
4.3	Analyse en afweging maatregelen.....	10
4.3.1	Analyse.....	10
4.3.2	Compenserende maatregelen.....	12
5	Conclusies en aanbevelingen.....	13

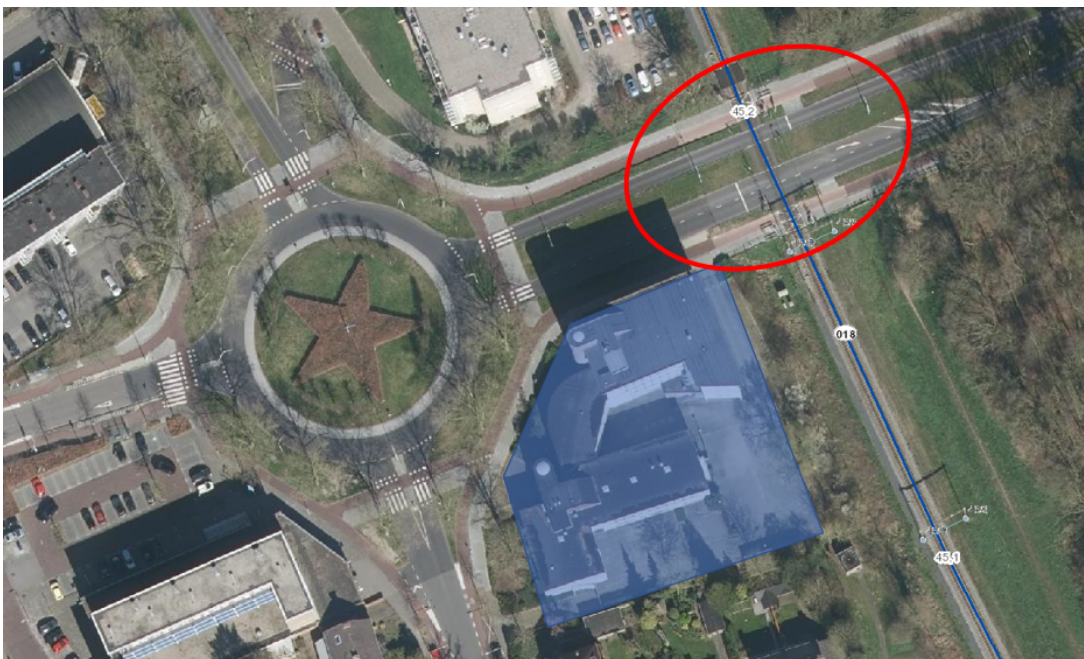
1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Sweco is door VanWonen benaderd voor het opstellen van een risicoanalyse overwegveiligheid voor de spoorwegovergang in de Ceintuurbaan te Deventer. VanWonen is voornemens een kantoorlocatie te herontwikkelen, waarvoor een bestemmingsplanprocedure benodigd is. De gemeente Deventer heeft reeds een voorontwerp-bestemmingsplan gedeeld met de betrokken partijen. ProRail heeft hierop een reactie gegeven en is van mening dat de herontwikkeling meer verkeersbewegingen kan genereren, wat kan leiden tot een verslechtering van de overwegveiligheid. ProRail heeft te kennen gegeven een risicoanalyse overwegveiligheid te willen ontvangen.

1.2 Doel van de analyse

Het doel van de analyse is het inzichtelijk maken van de risico's ten aanzien van de wijziging van het bestemmingsplan, het bijbehorende gebruik van het pand en de te nemen maatregelen om de eventuele risicotoename tegen te gaan. De aanpassingen hebben relatie tot de omcirkelde overweg met geocode 018, km 45.1, zie afbeelding 1-1.



Afbeelding 1-1 rood omcirkeld overweg Ceintuurbaan, in blauw de locatie Park Nova

1.3 Het project

VanWonen wil het bestaande kantoorpand Carinova aan de Zwolseweg 180, op de hoek Zwolseweg – Ceintuurbaan, transformeren tot Park Nova, zie het blauwe kader in afbeelding 1-1. Het pand wordt verbouwd tot een appartementencomplex aangevuld met publieke functies. Op de begane grond komt een huisartsenpraktijk voor drie huisartsen en aan apotheek, daarnaast worden in totaal 54 appartementen gerealiseerd, in het koop- en huursegment.

1.4 Uitgangspunten

Voor deze risicoanalyse zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- OBE-blad 1 Apeldoorn – Wierden 000200256 versie AR;

- OBE-blad 4 Zwolle – Deventer 000200293 versie T;
- Beleidskader verkeer en vervoer gemeente Deventer 2013;
- Verkeersonderzoek Park Nova Deventer, BVA Verkeersadviezen.

Richtlijnen en regelgeving:

- PRC00200, versie 002 Risicoanalyse en risicocompensatie overwegveiligheid bij wijzigingen 01-11-2019.
- RLN20420-1-v005 Overwegbeveiliging Verkeerskundige richtlijnen en normen d.d. 01-10-2018.
- Het betreft een kwalitatieve risicoanalyse, dit wil zeggen dat risico's niet in letaliteitsequivalenten¹ (LE's) uitgedrukt worden.

1.5 Toetsingskader en Nieuw Overwegenregister (NOWR)

De risicoanalyse moet voldoen aan beleidsregels en toetsingskader. In deze paragraaf worden de belangrijkste documenten kort aangehaald.

1.5.1 Beleidsagenda spoorveiligheid 2020-2025

De overwegveiligheid is een belangrijk thema in het spoorwegveiligheidsbeleid. Om de veiligheid met het sneller en frequenter rijden van treinen te kunnen blijven verantwoorden is een goede aanpak nodig. De beleidsagenda heeft een duidelijke ambitie met betrekking tot de overwegveiligheid. De ambitie is als volgt:

“Het streven van IenW is om samen met ProRail, decentrale overheden, recreatieve belangenorganisaties en burgers te zorgen voor nul dodelijke slachtoffers en nul verstoringen op en rondom overwegen (trein- en wegverkeer) om een veilige, vlotte en duurzame mobiliteit te kunnen garanderen.”

Het is de bedoeling dat deze ambitie zoveel mogelijk wordt gerealiseerd binnen de bestaande kaders van het NABO-programma en het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO). Naast deze programma's zijn er nog een aantal algemene uitgangspunten met betrekking tot de overwegveiligheid:

- Overwegveiligheid is de verantwoordelijkheid van spoor- en wegbeheerder samen. Bij het beheersen van de risico's op overwegen en het realiseren van een goede doorstroming is de samenwerking tussen beide partijen steeds belangrijker.
- Bij het veiliger maken van overwegen geldt een risicogestuurde aanpak. Investerings- en capaciteits-inzet vinden plaats waar de risico's het grootst zijn.
- Nieuwe overwegen zijn in principe niet toegestaan. De veiligheid op bestaande overwegen mag niet afnemen door bijvoorbeeld ontwikkelingen op het spoor (bv. frequentieverhoging) of wijzigingen in de omgeving die leiden tot toename of wijziging van het weggebruik op de overweg. Dat wil zeggen dat in de Beleidsagenda spoorveiligheid 2020-2025 het 'Nee, tenzij'-principe uit de Derde Kadernota Railveiligheid onverminderd van kracht blijft. Dit houdt in dat de veroorzaker van toenemende onveiligheid op overwegen er voor verantwoordelijk is dat de veiligheid wordt beheerst. Dit is bijvoorbeeld het geval bij het realiseren van nieuwe bebouwing of het wijzigen van de verkeersfunctie van een overweg. In de praktijk heeft het 'nee, tenzij'-principe ertoe geleid dat er geen nieuwe overwegen bijkomen en dat overwegen in veel gevallen zijn gesaneerd.

¹ Van dezelfde waarde als één dode bij een treinongeluk.

- 'De veroorzaker betaalt': de initiatiefnemer van ontwikkelingen die een negatief effect hebben op overwegveiligheid, is verantwoordelijk voor het treffen van maatregelen om de afgenomen veiligheid te compenseren.

1.5.2 Beleidsregels ProRail

Aanvullend op de beleidsregels van de rijksoverheid heeft ProRail ook eigen beleidsregels (uitwerking overwegenbeleid) en procedures. De procedure rondom wijzigingen bij overwegen zijn opgenomen in de PRC00200-V002.

1.5.3 Nieuw Overwegenregister (NOWR)

ProRail maakt gebruik van het Nieuwe Overwegenregister. In het register zijn het merendeel van de overwegen in Nederland opgenomen. De overwegen worden gescoord op een aantal generieke kenmerken. De generieke kenmerken bepalen de kans- en gevolgscore van de overweg. Van de ruim 1800 beoordeelde overwegen staat de overweg in de Ceintuurbaan op positie 822.

Afhankelijk van hoe een overweg op de generieke kenmerken scoort, ontstaat er een grotere of minder grote kans op ongewenst gedrag van de weggebruikers. Bij actief beveiligde overwegen betreft dit voornamelijk bewust risicogedrag. Bij de kwalitatieve analyse wordt naast deze kenmerken ook gekeken naar de huidige overweguitrusting (voldoet deze nog voor de huidige situatie, het gebruik en het verkeersaanbod), baanvaksituatie, incidentenregistratie, overzichtelijkheid van de wegsituatie en omgeving en de snelheid van het wegverkeer.

Tot slot maakt ook een overleg over de overweg, met de vakspecialist Overwegen van ProRail in de regio, onderdeel uit van de analyse. Met deze gegevens wordt een oordeel gevormd of er compenserende maatregelen nodig zijn en zo ja, welke dan.

1.6 **Aanpak analyse**

Het doel van de analyse is bepalen of de wijziging invloed heeft op de veiligheid en of daardoor maatregelen nodig zijn.

- De eerste stap is de huidige situatie in kaart brengen. Hierbij wordt er gekeken naar de relevante generieke risicofactoren uit het Nieuwe overwegenregister, van zowel het spoor al wegverkeer op de locatie.
- Vervolgens wordt er gekeken naar wat er verandert ten opzichte van de huidige situatie en hoe bestaande situatie en toekomstige situatie van elkaar verschillen.
- Deze verschillen zijn input om te bepalen hoe het risiconiveau van de overweg wordt beïnvloed. In de tabel van de risicoanalyse wordt op kwalitatieve manier de risicoveranderingen besproken. Indien er sprake is van toename van het risiconiveau, worden maatregelen voorgesteld om de toename in risiconiveau te compenseren.

1.7 **Leeswijzer**

In hoofdstuk 2 wordt de huidige situatie van de overweg toegelicht en in hoofdstuk 3 de toekomstige situatie. Hoofdstuk 4 gaat in op de kenmerken van de overweg en de risicoanalyse. Tot slot staan in hoofdstuk 5 de conclusies en aanbevelingen.

2 Huidige situatie

In dit hoofdstuk wordt de huidige situatie toegelicht.

2.1 Spoor & overweg

De overweg Ceintuurbaan ligt aan de spoorlijn Zwolle – Deventer met geocode 018 km 45.1. De overweg ligt in enkelspoor en er vindt op reguliere basis enkel reizigersvervoer plaats met in totaal 4 treinen per uur en een maximale snelheid van 130km/h. De overweg wordt beveiligd middels een AHOB welke de rijbanen voor autoverkeer afsluiten. In oostelijke richting heeft de overweg twee rijstroken, in westelijke richting één. De rijrichtingen worden van elkaar gescheiden door een lange middenberm, waarmee wordt voorkomen dat slalommen tussen de gesloten overwegbomen mogelijk is.

Naast de rijstroken voor het autoverkeer ligt aan beide zijden van de weg een vrijliggend, in één richting bereden, fietspad en een voetpad. De fietspaden worden aan alle vier zijden afgesloten middels bomen. De voetpaden aan beide zijden van de weg worden aan één zijde van het spoor afgesloten door middel van bomen en aan de andere zijde met overweghekken, zie afbeelding 2-1.

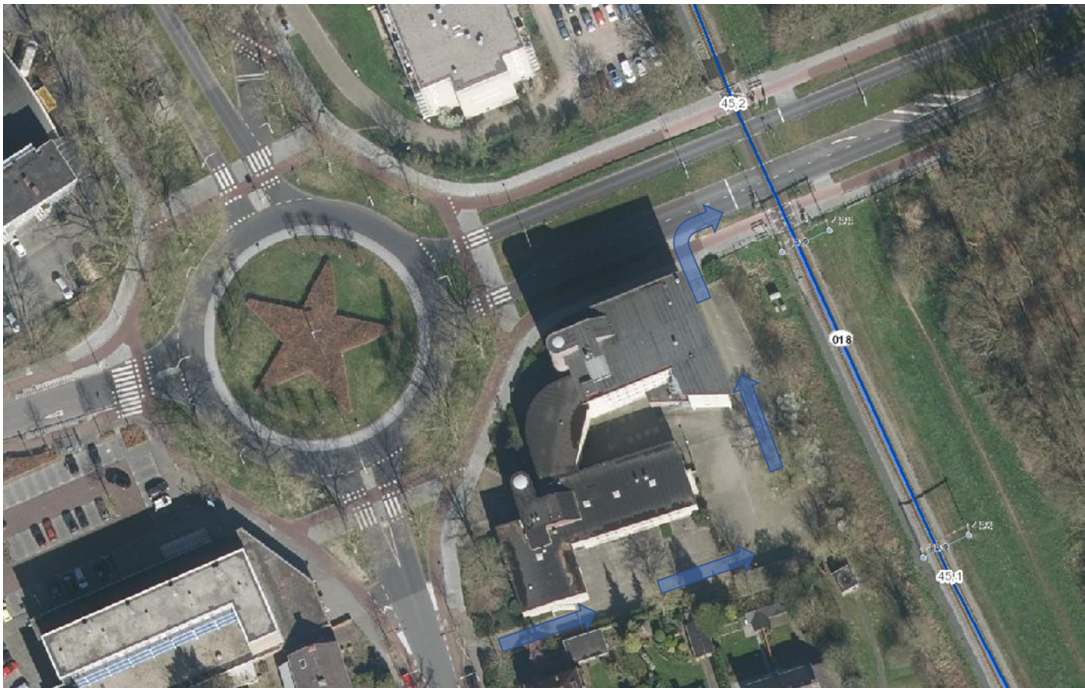


Afbeelding 2-1 overweg Ceintuurbaan

2.2 Omgeving

Het toekomstige Park Nova ligt in zuidoostelijke kwadrant van de rotonde Zwolseweg – Ceintuurbaan en wordt aan de oostzijde ingeklemd door de spoorlijn Zwolle – Deventer, zie afbeelding 2-2. Het bestaande pand heeft een kantooroppervlakte van circa 3900m² en is deels in gebruik als tijdelijke woonlocatie.

In de twee westelijke kwadranten van de rotonde zijn supermarkten gevestigd, met daarbij een aantal kleinere winkels. Daarnaast ligt ten westen van de spoorlijn een grote woonwijk. Ten oosten van de spoorwegovergang ligt een groot park, Het Nieuwe Plantsoen. Pas ongeveer 700 meter na de spoorwegovergang is weer op grote schaal bebouwing aanwezig.



Afbeelding 2-2 locatie Park Nova en de huidige rijrichting

2.3 Wegen & verkeer

De Ceintuurbaan vormt de verbinding tussen twee schilwijken in Deventer en is volgens het gemeentelijke 'Beleidskader verkeer en vervoer' een erftoegangsweg. Op circa 70 meter ten westen van de overweg ligt de rotonde Zwolseweg – Ceintuurbaan. Om te voorkomen dat de rotonde snel vast komt te staan bij een gesloten overweg heeft de Ceintuurbaan tussen de rotonde en de overweg twee opstelstroken. Direct na de overweg gaat de rijloper terug naar één rijstrook en dient er geritst te worden. Ten tijde van de observatie verliep de afwikkeling van het gemotoriseerd verkeer soepel, ook na sluiting van de overweg.

In de huidige situatie heeft de projectlocatie een gescheiden in- en uitrit. De rijrichting hiervan is in de loop der jaren gewijzigd, maar loopt in de huidige situatie van west naar noord, zie de blauwe pijlen in afbeelding 2-2. Verkeer dat de projectlocatie verlaat kan vanwege de aanwezige middenberm in de Ceintuurbaan enkel rechts afslaan en rijdt altijd over de overweg. Binnen het perceel zijn 36 parkeerplaatsen aanwezig.

3 Toekomstige situatie

In dit hoofdstuk wordt de wijziging ten opzichte van de huidige situatie toegelicht.

3.1 Spoor & overweg

Vanuit het project en de wijzigingen van het bestemmingsplan vinden er geen wijzigingen plaats aan de overweg en (gebruik van) het spoor.

3.2 Omgeving

Het huidige kantoorgebouw wordt gesloopt en zal plaatsmaken voor Park Nova, een nieuw pand met een gecombineerde bestemming, zie afbeelding 3-1 voor een impressie. In totaal zal het pand 54 appartementen, een apotheek en een huisartsenpraktijk voor drie huisartsen gaan huisvesten.



Afbeelding 3-1 impressie ontwikkeling Park Nova (bron: VanWonen)

3.3 Wegen & verkeer

Met de herontwikkeling van de kantoorlocatie tot een gemengde locatie met wonen en maatschappelijke voorzieningen vinden enkel wijzigingen plaats binnen het eigen perceel. Door de gewijzigde contouren en gebruik van het nieuwe pand wordt het perceel opnieuw ingericht. Dit is tevens noodzakelijk om aan de beoogde parkeervraag te kunnen voldoen, totaal worden er op het perceel 57 parkeerplaatsen gerealiseerd.

Met de nieuwe inrichting worden de verkeersstromen anders geregeld. Zowel de aansluiting aan de noordzijde op de Ceintuurbaan als de aansluiting aan de westzijde op de Zwolseweg worden gecombineerde in-uitritten. De in-uitrit aan de Zwolseweg wordt de hoofdentree en krijgt een zichtrelatie met de maatschappelijke voorzieningen in het pand, waardoor bezoekers hoofdzakelijk hiervan gebruik gaan maken.

4 Risicoanalyse

4.1 Kenmerken

Beveiliging	AHOB
Aantal sporen	1
Ligging bij station	Nee

4.2 Gebruik

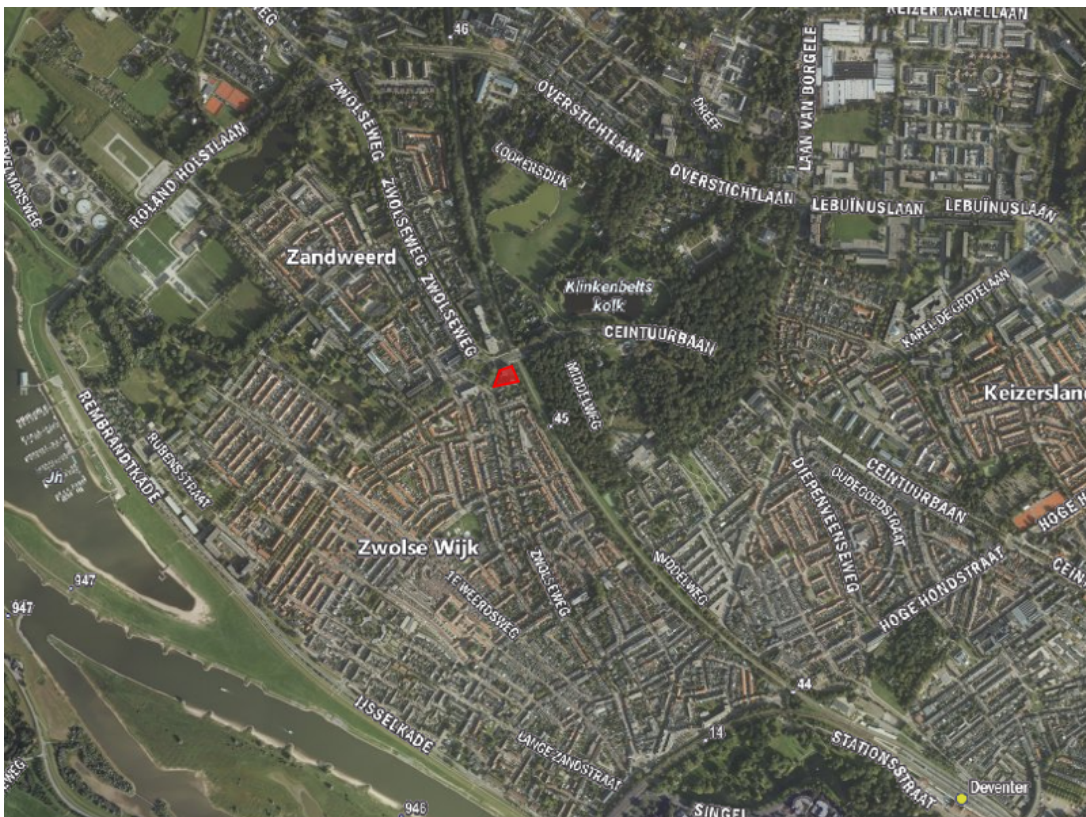
Snelheid trein (km/uur)	130 km/h
Type treinverkeer	Reizigerstreinen
Snelheid weg (km/uur)	50 km/h
Type wegverkeer	Alle
Frequentie treinverkeer nu (per uur per richting)	2
Nieuwe sluitingstijd per uur (min:Sec)	Ongewijzigd
Gebruik	Openbaar

4.3 Analyse en afweging maatregelen

4.3.1 Analyse

Voor de toekomstige bewoners van Park Nova is niet te zeggen of deze in hun verplaatsingen veel gebruik gaan maken van de overweg Ceintuurbaan. Wel is op basis van routeplanners vast te stellen dat de route naar de hoofdverkeersaders langs Deventer, de A1, N337, N344 en N348, enkel autoverkeer naar de N348 gebruik maakt van de overweg Ceintuurbaan. De fiets zal voornamelijk gebruikt worden voor verplaatsingen naar de dagelijkse voorzieningen en de binnenstad, ook dan wordt in de meeste situaties geen gebruik gemaakt van de overweg Ceintuurbaan.

Net als voor de toekomstige bewoners is het voor de bezoekers niet duidelijk of ze gebruik maken van de overweg Ceintuurbaan in hun verplaatsingen. Wel is duidelijk dat het gebied waar de potentiële bezoekers van de huisartsen en apotheek wonen ten westen van de overweg ligt. Immers, hier ligt het zwaartepunt van de woningbouw in de directe omgeving, zie afbeelding 4-1.



Afbeelding 4-1 locatie Park Nova (rood) in de omgeving

Daarmee is de verwachting dat de extra verkeersbewegingen die Park Nova genereert maar een beperkte invloed hebben op de hoeveelheid verkeer op de overweg Ceintuurbaan. Daarnaast dient in de huidige situatie alle verkeer dat de locatie verlaat de overweg te gebruiken wegens de verplichte rijrichting. In de toekomstige situatie maakt slechts een klein deel gebruik van de uitrit Ceintuurbaan en dus de overweg, waardoor dit geen negatief effect geeft op de risicoscore van de overweg. De voorwaarde hierbij is dat de aansluiting op de Zwolseweg in twee richtingen mag worden bereden.

De huidige plannen gaan uit van een gecombineerde in- en uitrit aan zowel de Zwolseweg als de Ceintuurbaan. Bij de in- en uitrit aan de Ceintuurbaan ontstaan afslaan- en oprijdende verkeersbewegingen op korte afstand van de overweg. Voor verkeer dat Park Nova verlaat geldt een verplichte rijrichting naar rechts en rijdt dus altijd over de overweg. Doordat de Ceintuurbaan hier in oostelijke rijrichting twee rijstroken telt kan dit voor verwarring zorgen bij verkeer vanaf Park Nova. De afslaan- en oprijdende verkeersbewegingen zorgen voor een onrustiger verkeersbeeld nabij de overweg, wat een negatief effect heeft op de risicoscore van de overweg.

Uit het door BVA Verkeersadviezen opgestelde onderzoek, welke is gedeeld door VanWonen, blijkt dat Park Nova conform de berekeningsmethode een parkeervraag heeft van 61 parkeerplaatsen, terwijl de huidige inrichtingsplannen uit gaan van de realisatie van 57 plaatsen. Om dit tekort aan parkeerplaatsen op te vangen worden twee deelauto's ingezet, waardoor de parkeervraag van bewoners afneemt en parkeervraag en -capaciteit in verhouding zijn. Een tekort aan parkeercapaciteit op het terrein van Park Nova kan ervoor zorgen dat bezoekers aan de Zwolseweg het terrein op rijden en aan de Ceintuurbaan weer

verlaten. Deze mensen zijn afgeleid omdat ze een parkeerplaats zoeken, waardoor hun focus niet ligt op het kruisen van de overweg.

Door de transformatie van een kantoorgebouw naar een complex met een gecombineerde bestemming met wonen en maatschappelijke voorzieningen is het de verwachting dat de hoeveelheid verkeer die de locatie genereert toeneemt. Echter is de verwachte toename van de hoeveelheid verkeer op de overweg dusdanig klein dat compenserende maatregelen niet als noodzakelijk worden gezien.

4.3.2 Compenserende maatregelen

Uit het verkeer- en parkeeronderzoek blijkt dat de parkeercapaciteit van Park Nova niet voldoet aan de berekende parkeervraag. Om de parkeerdruk te verlagen en zoekgedrag te voorkomen kan ingezet worden op vergroting van capaciteit of verlagen van de parkeervraag. Mogelijk kan de indeling van het terrein geoptimaliseerd worden om meer parkeercapaciteit te realiseren. VanWonen zet op deze locatie twee deelauto's in, waarmee parkeervraag en -capaciteit met elkaar in evenwicht zijn gebracht.

De huidige plannen gaan uit van een gecombineerde in- en uitrit aan zowel de Ceintuurbaan als de Zwolseweg, waarbij de laatste de hoofdentree wordt. Bezoekers van de huisartsen en apotheek zijn relatief onbekend met de locatie, dus is het van belang dat deze voorzieningen vanaf de Zwolseweg goed zichtbaar zijn. Daarmee wordt voorkomen dat zoekend verkeer terecht komt bij de overweg.

Extra aandacht is nodig bij de in- en uitrit aan de Ceintuurbaan. Doordat de Ceintuurbaan in oostelijke richting uit twee rijstroken bestaat kan verwarring ontstaan over de verplichte rijrichting naar rechts, dit zal met name gelden voor de bezoekers die ter plaatse minder goed bekend zijn. Voor het uitrijdende verkeer zal door middel van het plaatsen van verkeersborden duidelijk moeten worden aangegeven dat er sprake is van een verplichte rijrichting is naar rechts, mogelijk ondersteund met een AG paal (extra knipperlicht) van de overweg. Vanwege de ontruiming van de overweg kan hier geen doorsteek in de middenberm gemaakt worden om linksaf bewegingen mogelijk te maken.

Mogelijk kan nog gedacht worden aan één in- en uitrit aan de Zwolseweg te gebruiken en de toegang tot de Ceintuurbaan af te sluiten. Hiermee worden afslaande en oprijdende verkeersbewegingen nabij de overweg voorkomen. Hierdoor ontstaat een rustiger verkeersbeeld nabij de overweg wat positief bijdraagt aan de risicoscore. Daarbij ontstaat mogelijk ook ruimte voor meer parkeerplaatsen op het terrein.

5 Conclusies en aanbevelingen

Met de realisatie van Park Nova transformeert VanWonen voormalig kantoorlocatie Carinova tot een appartementencomplex met op de begane grond huisartsenpraktijken en een apotheek. Met deze wijziging zal de hoeveelheid verkeer van en naar het pand toenemen ten opzichte van de oorspronkelijke situatie. Uit het uitgevoerde verkeer- en parkeeronderzoek blijkt dat door de wijzigingen ongeveer 200 extra verkeersbewegingen per etmaal plaatsvinden.

Ondanks de verkeerstoename is het de verwachting dat de hoeveelheid verkeer op de overweg als gevolg van de ontwikkelingen niet dusdanig zal toenemen dat dit tot een verslechtering van de overwegveiligheid zal leiden. Enerzijds doordat bewoners in de meeste gevallen geen gebruik gaan maken van de overweg om de nabijgelegen hoofdverkeersaders te bereiken en anderzijds doordat het zwaartepunt van de woningbouw ten westen van de spoorlijn ligt. De bezoekers van de huisartsenpraktijk en apotheek hebben dus veelal een herkomst ten westen van de spoorlijn. In deze situaties maakt men gebruik van de uitrit aan de Zwolseweg.

Uit het uitgevoerde verkeersonderzoek blijkt dat de parkeercapaciteit op Park Nova nipt voldoet aan de parkeernormen zoals de gemeente Deventer deze hanteert. Hiervoor zet VanWonen twee deelauto's in, daarmee wordt de parkeervraag verlaagd en voldoet de capaciteit aan de gestelde normen. Hiervoor dient er sprake te zijn van gedeeld gebruik van de parkeerruimte, indien parkeerruimte voor specifieke gebruikers wordt aangewezen ontstaat er een tekort aan parkeercapaciteit.

Het huidige uitgangspunt is dat de aansluiting op de Zwolseweg en Ceintuurbaan beide als in- en uitrit gaan functioneren. De uitrit aan de Ceintuurbaan krijgt dan een verplichte rechtsaf beweging richting de overweg. De inrichting van de in- en uitrit aan de Ceintuurbaan verdient extra aandacht ter ondersteuning van de verplichte rechtsaf beweging.

Van belang is dat de publieke voorzieningen, de huisartsen en apotheek, een goede zichtrelatie krijgen nabij de aansluiting op de Zwolseweg. De bezoekers van deze voorzieningen zijn veelal minder bekend met de locatie, een goede zichtbaarheid hiervan draagt bij aan het voorkomen van zoekverkeer.

Tot slot is er tijdens de sloop- en bouwperiode aandacht nodig voor de aanwezigheid van de overweg, zodat het zicht hierop niet wordt belemmerd. Dit is met name van toepassing bij het laden en lossen van groot materieel en bouwmaterialen.