

Z 46 - b 25 dl 3



MEMO

Infrastructuur

 28 september 2000
 K2122.AO/M001/TME/DHEN

Betreft : Toets aangepast ontwerp Hazeldonksestraat

 Aan : Projectbureau HSL-A16
 t.a.v. dhr. H.L. Hoekstra

Van : HASKONING B.V. T.H.F. Meurs

Kopie : archief, HPE, file

 Ministerie van Verkeer en Waterstaat
 Informatie en Documentatie
 Postbus 20901
 2500 EX Den Haag
 Tel. 070-3517049 / Fax 070-3516430

1. INLEIDING

In april 2000 kreeg HASKONING de opdracht het nieuwe ontwerp van de Hazeldonksestraat in de gemeente Zundert te toetsen op verkeerstechnische en ontwerptechnische punten. Deze toets is verwerkt in het rapport 'Ontwerp tracébesluit Hazeldonksestraat' d.d. mei 2000, waarin naast conclusies tevens enkele aanbevelingen en verbeterpunten zijn opgesteld.

Naar aanleiding van dit rapport heeft het projectbureau HSL-A16 opnieuw het ontwerp van de Hazeldonksestraat aangepast. Vervolgens heeft het projectbureau HSL-A16 HASKONING verzocht opnieuw het (vernieuwde) ontwerp te beoordelen op de conclusies, aanbevelingen en verbeterpunten. Aangeleverd hiervoor zijn:

- een overzichtstekening, schaal 1:1000 (tek.nr. W-BK-200-011-589-A);
- twee detailtekeningen, schaal 1:200 (tek.nrs. W-BK-200-012-589-A en W-BK-200-013-589-A)

2. TOETSING OP CONCLUSIES UIT HET RAPPORT ONTWERP TRACÉBESLUIT HAZELDONKSESTRAAT

In het rapport werd geconcludeerd dat de Hazeldonksestraat de verkeersfunctie heeft die hoort bij een erftoegangsweg type I, volgens de RONA (Richtlijnen Ontwerp Niet Autosnelwegen). De belangrijkste kenmerken van een dergelijke weg zijn:

- één rijbaan, met één rijstrook per rijrichting;
- geregelde voorrang met waar nodig snelheidsverlagende voorzieningen;
- scheiding van fietsverkeer;
- maximumsnelheid 60 km/uur.

In het rapport werd geconcludeerd dat het beoordeelde ontwerp slechts op één punt niet voldeed aan de inrichtingscriteria die horen bij één erftoegangsweg type 1, zoals de Hazeldonksestraat moet zijn. Dit punt betreft de gekozen kruispuntsvorm (een rotonde) bij de Breebroeken. Een rotonde past niet in het wegbeeld van de Hazeldonksestraat. Bovendien maakt de combinatie van een rotonde met een goede overzichtelijkheid en een lage verkeersintensiteit, binnendoorrijden aantrekkelijk.

Voorgesteld werd om de rotonde te vervangen door een kruispunt in de vorm van een T-aansluiting met een plateau als snelheidsremmende voorziening. Dit is in het nieuwe ontwerp aangepast. De situering van het kruispunt is hetzelfde gebleven, wat ons inziens juist is. De afmetingen van het plateau, de lengte van de oprit en de hoogte



28 september 2000

K2122.A0/M001/TME/DHEN

- 2 -

lijken overeen te komen met een plateau voor 50 km/uur. Er is echter geen maatvoering in de tekening gezet.

3. TOETSING OP AANBEVELINGEN EN VERBETERPUNTEN

De verschillende verbeterpunten die in het rapport genoemd zijn hebben betrekking op de ontwerptechnische elementen van het ontwerp.

De verbeterpunten waren:

1. het aanpassen van de tracering tussen De Breebroeken en de Oude Trambaan om meer ruimte te creëren voor hoogteverschillen ter plaatse van enkele inritten;
2. het aanpassen van stralen bij uitritsituaties en bij de aansluiting van Hazeldonksestraat pandnr. 15 en 17 om meer ruimte te verkrijgen voor het in- en uitdraaien van voertuigcombinaties;
3. het optimaliseren van het ontwerp betreffende de lengte van het vlakke stuk voor fietsers in de helling en de straal van de voet- en topbogen;
4. de aansluiting van de Breebroeken met de kleine landbouwweg kan nog veiliger ontworpen worden, door de aansluiting naar noordelijke richting te verschuiven;
5. het aanbrengen van beplanting en verlichting, met name rond het hoger gelegen kruispunt.

Ad.1

Ter plaatse van pandnr. 12 is de weg naar de westzijde verbreed, in plaats van naar de oostzijde, waardoor er hier meer ruimte is ontstaan tussen de woning en de kant van de weg. Op dit punt is er dus een verbetering aangebracht.

Ter plaatse van pandnr. 14 is de weg nagenoeg op dezelfde plaats blijven liggen als in het voorgaande ontwerp. In het nieuwe ontwerp is een horizontale boog toegepast met een straal van 180 meter ten opzichte van een straal van 150 meter in het voorgaande ontwerp. Op dit punt is dus een kleine verbetering aangebracht. Hiervoor wordt door u nog een inmeting uitgevoerd, waarna wij op dit punt een definitieve toetsing doen.

In onze eerdere rapportage zijn wij niet ingegaan op maximaal toe te passen hellingen voor inritten. De tekst betreffende de inrit bij pandnr. 14 had vooral betrekking op het zicht op de weg vanaf de inrit. Hierin werd voorgesteld een vlak gedeelte aan te brengen boven aan de inrit, waar voertuigen kunnen wachten en tevens een goed zicht op de weg hebben. Uitgaande van de gegevens op de aangeleverde tekeningen concluderen wij dat dit aspect niet verwerkt is.

Wat betreft de hellingpercentages bij de verschillende inritten, aangegeven op detailtek.nr. W-BK-200-012-589-A, kunnen wij melden dat hiervoor geen specifieke eisen of richtlijnen zijn. Ter vergelijking: in parkeergarages worden hellingen voor personenauto's toegepast met een percentage van max. 16% bij een lengte van ca. 10 meter. Met het oog hierop en in de praktijk toegepaste hellingen bij inritten lijkt een hellingpercentage van ca. 12% bij pandnr. 14 (met een hoogteverschil van ca. 1,30 meter) acceptabel. Bij de uitvoering dient echter wel aandacht besteed te worden aan het afronden van de knikken aan de boven- en onderkant van de helling.

Ad. 2

Op de aangeleverde tekeningen is niet aangegeven wat de stralen bij de verschillende uitritsituaties zijn. Opgemeten vanaf de tekening lijken de toegepaste stralen onveranderd vergeleken met het voorgaande ontwerp. Op dit punt is dus geen wijziging toegepast. Vooralsnog veronderstellen wij dat dit met de belanghebbenden is kortgesloten.

Ad. 3

De lengte van het vlakke stuk in de helling, ter plaatse van het plateau, bedraagt in de binnenbocht ca. 25 meter. Deze lengte komt overeen met de waarde die de richtlijnen (RONA en ASVV) voorschrijven. Op dit punt is er dus een verbetering aangebracht. De toegepaste stralen in het nieuwe ontwerp voor de top- en voetbogen bedragen minimaal resp. 1000 meter en 550 meter. Dit is voldoende bij een ontwerpsnelheid van 60 km/uur. Op dit punt is er dus een verbetering aangebracht.

Ad 4

De aansluiting van de kleine landbouwweg ten noorden van het kruispunt is in het nieuwe ontwerp vormgegeven als voorgesteld in het rapport. Op dit punt is er dus een verbetering aangebracht.

Ad 5

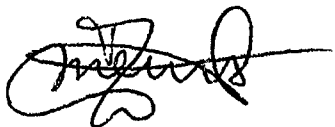
Op de aangeleverde tekeningen is niet aangegeven waar eventuele beplanting en/of verlichting aangebracht zal worden. Wellicht dat dit in een later stadium op wat meer uitgebreidere tekeningen nog aangebracht wordt. Dit punt is dus niet te controleren op basis van de aangeleverde stukken.

Het advies om een fietssymbool te plaatsen op de fietsstrook (onderlinge afstand 30-50 meter) is op de aangeleverde tekeningen niet verwerkt. Het dwarsprofiel op tek.nr. W-BK-200-011-589-A geeft $1,45 + 0,10 = 1,55$ meter als breedte van de strook. Het toepassen van een fietsstrook is mogelijk vanaf een breedte van 1,50 meter. Een hieraan gerelateerde opmerking is dat de lengtemarkering van een fietsstrook dient te bestaan uit een 1-1 streep (breed 0,10 meter) in plaats van een 1-3 streep.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

HASKONING B.V.



Ing. T.H.F. Meurs