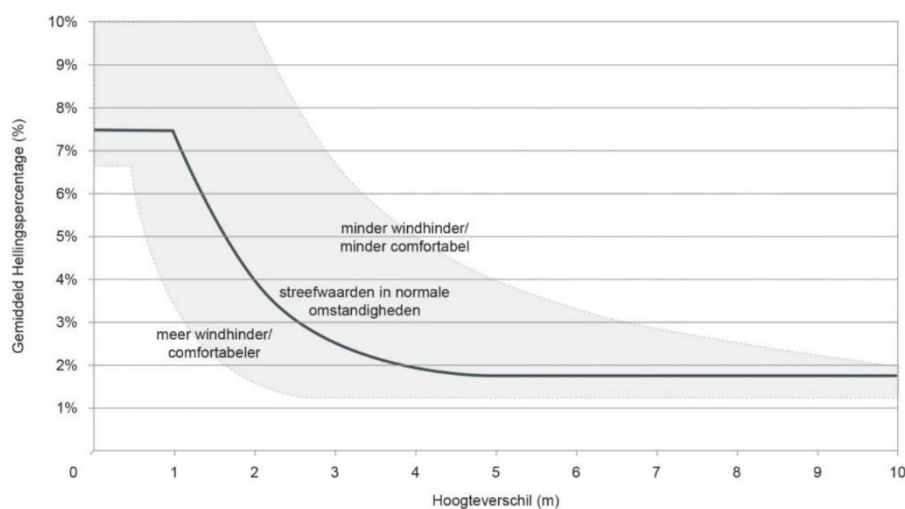


Toelichting ontwerprichting De Vork

Een goede comfortabele bereikbaarheid met de fiets is een essentieel onderdeel van het mobiliteitsplan van Kersenweide. Deze bedachte kruising of passage – zoals opgenomen in het masterplan Kersenweide en in het vastgestelde Bestemmingsplan – bestaat uit een onderdoorgang onder de (twee meter verhoogde) N229 door, en is enkel bedoeld voor de verbinding van fietsers en voetgangers. In verband met beschikbare ruimte aan de centrumzijde (kern Odijk) is het noodzakelijk om de lengte van de hellingbaan ter plaatse zo kort mogelijk te houden. Daarom is hier gekozen voor een fietshelling van maximaal 5%. Dit is gezien de relatief beperkte hoogte acceptabel.

Aan de westzijde is meer ruimte en kan een langere hellingbaan worden toegepast, waardoor ook het hellingspercentage kleiner kan worden gehouden. Hier is gekozen voor een comfortabel hellingspercentage van 3%.

NB Er zijn diverse richtlijnen over fietsellingen. Onderstaande grafiek (figuur 1) is gebaseerd op deze richtlijnen en kwam tot stand in overleg met onder meer de Fietsersbond en het CROW. (Zie ook CROW publicatie 342, Ontwerpwijzer bruggen langzaam verkeer.) De grafiek toont de streefwaarden voor hellingspercentages en de bandbreedte waarbinnen een hellingbaan acceptabel kan zijn.



Figuur 1 Effect hellingbaanpercentage

Deze helling begint – in tegenstelling tot de hellingbaan aan de oostzijde – direct daar waar het fietspad uit de onderdoorgang komt. Dit is gedaan om zo de aanwezige hoofdtransportleiding van de Gasunie – die parallel aan de N229 langs de westelijke ventweg ligt - bovenlangs te kunnen passeren zonder deze te hoeven verleggen. Dat zou namelijk een kostbare aangelegenheid zijn.

Om een zo aangenaam mogelijke verbinding te realiseren, is de doorgang tenminste 15m breed en waaieren de wanden uit onder het viaduct. Wel is de vrije doorrijdhoogte van de onderdoorgang laag gehouden, namelijk 2,6 meter (het minimum is 2,5 meter). Ook dit is gedaan vanuit het kostenperspectief, omdat hoe lager de vloer van de onderdoorgang, hoe hoger de kosten. Immers, als gevolg van de grondwaterstand is dan een grote waterdichte vloer nodig met meer en/of zwaardere palen en/of trekankers. Deze relatief lage doorrijdhoogte wordt echter ruimschoots goedge maakt door de breedte van de onderdoorgang in combinatie met de N229: omdat de onderdoorgang half verdiept en breed wordt aangelegd en de N229 wordt verhoogd, ontstaat er een redelijk goed vrij doorzicht vanuit Odijk naar de Kersenweide en vice versa. Dit versterkt de relatie tussen beide woonkernen en vermindert de bufferwerking van de N229.

De toeleidende fietspaden (nu nog ventwegen) langs de N229 worden met een helling van 5 respectievelijk 3% aangelegd, waarbij de zuidwestelijke ventweg direct wordt aangesloten op de Vinkenburgweg. Het fietspad onder de N229 door krijgt een breedte van 4 meter, de oostelijke gelegen fietspaden langs de N229 hebben een breedte van 4,5 meter en het noordwestelijke gelegen fietspad heeft een breedte van 3 meter. Van dit fietspad zal ook het minst gebruik worden gemaakt. Er is veel aandacht besteed aan de zichtlijnen van het fietsverkeer en de bijbehorende bochtstralen, zodat het fietsverkeer zich zo veilig mogelijk kan afwikkelen. Speciaal daarom eindigen de beide hellingbanen van de fietspaden parallel aan de oostzijde van de N229 ook ruim voor de kruising met het doorgaande

fietspad Kersenwiede – Odijk (v.v.); er is een afstand van ca. 20 tot 30 meter zonder helling ontworpen om te snelheid op tijd te kunnen verminderen. Het verkeerskundig ontwerp van deze ‘knoop’ is afgestemd met de Provincie Utrecht en ook door haar goedgekeurd.

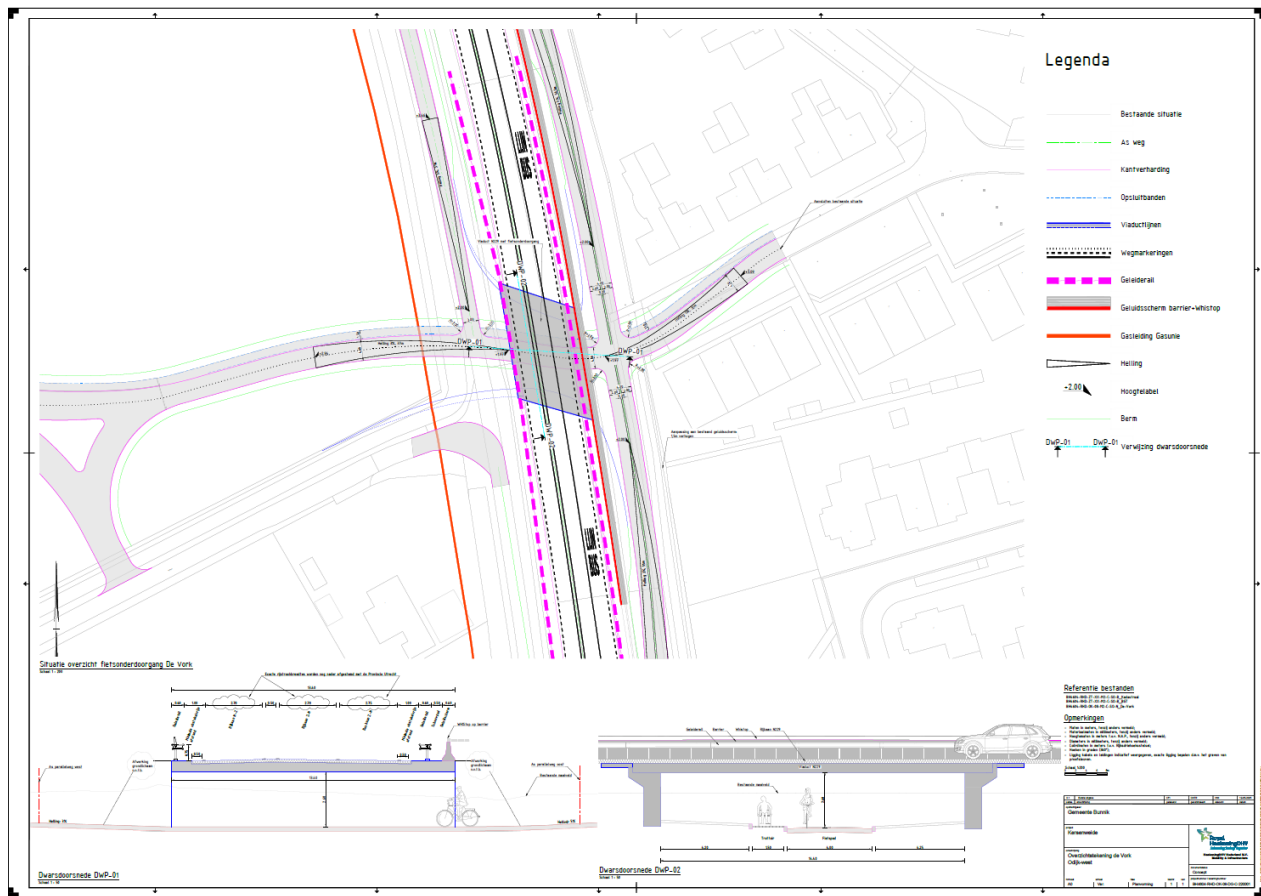
Ook de verhoging van de N229 is uiteraard afgestemd met de Provincie, en het horizontale en verticale alignement is door de Provincie Utrecht goedgekeurd. Conform het bestemmingsplan is de N229 ter plaatse van De Vork aan de oostelijke zijde voorzien van een zogenaamde ‘whiswall’ (in dit geval vormgegeven als barri r met een whistop) om het geluid als gevolg van het verkeer tegen te houden. Het kenmerk van een whiswal zijn verticale lamellen die in een plat vlak liggen, en zo het geluid dat over een geluidswerende voorziening heenga t extra reduceren (zie figuur 2).



Figuur 2 whiswall impressietekening

Over de exacte rijstrookbreedtes moet nog overleg plaatsvinden, daarom dat deze in de tekening zijn voorzien van ‘wolkjes’.

Het huidige ontwerp van De Vork is met name een verkeerskundige en ruimtelijke oplossingsrichting. Verdere architectonische, landschappelijke en technische uitwerking (en optimalisatie) moet na besluit nog plaatsvinden in overleg met onder andere de Provincie en de omwonenden.



Tekening 1 Schetsontwerp onderdoorgang de Vork