

Preverkenning kruispunt N830/Graaf Reinaldweg – Molenweg, Vuren, gemeente West Betuwe

13-10-2022

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Op zaterdagmiddag 28 mei 2022 heeft op de kruising Graaf Reinaldweg – Molenweg – Molenlaan in Vuren een ernstig ongeluk plaatsgevonden, tussen een motorrijder en twee auto's, met voor de motorrijder zeer zwaar lichamelijk letsel. Daarop heeft Dorpsbelangen West Betuwe de vraag bij de gemeente West Betuwe neergelegd of dit kruispunt aangepakt kan worden. Dorpsbelangen West Betuwe geeft daarbij aan dat de aanleg van een rotonde door de wegbeheerder van de N830 (Provincie Gelderland), gelet op de kosten en vanwege het in de ogen van de Provincie Gelderland geringe aantal ongevallen, niet mogelijk maakt. Om die reden heeft Dorpsbelangen de gemeente West Betuwe gevraagd contact op te nemen met de provincie om te kijken wat er wel mogelijk is aan verkeersveiligheidsmaatregelen of met minder ingrijpende maatregelen dan bijvoorbeeld een rotonde de verkeersveiligheid kan worden verbeterd.

1.2 Achtergrond

Op het kruispunt N830/Graaf Reinaldweg (N830) – Molenweg – Molenlaan hebben vaker ongevallen plaatsgevonden. Het gevolg is dat deze locatie in de belangstelling staat van de gemeentelijke politiek, de (lokale) media en ook de bewoners van Vuren.

Op dit moment loopt er een trajectverkenning naar onderhoud voor het traject 67, N830 Gorinchem provinciegrens – Waardenburg, met planjaar 2024. Echter, deze trajectverkenning is vooral gericht op (asfalt)onderhoud; het is geen volledige verkenning naar verkeersknelpunten. Er is dan ook geen preverkenning Mobiliteit opgesteld. Deze preverkenning geeft normaliter inzicht in alle knelpunten, problemen, koppelkansen met andere beleidsvelden, (externe) wensen en oplossingsrichtingen voor knelpunten.

Begin juni 2022 heeft de regiocoördinator overlegd met de gemeente West Betuwe over dit kruispunt. Het kruispunt is gelegen op een 80 km/u weg, zonder middengeleiders. Voldoende aanleiding om af te spreken dat het vraagstuk als een nieuw initiatief/préverkenning wordt beschouwd. Na afronding van deze preverkenning volgt een advies. Het is vervolgens aan de interne opdrachtgever van de provincie om te bepalen hoe dit wordt vervolgd.

1.3 Vraagstelling

Gevraagd is een préverkenning van de genoemde locatie. Het gaat er vooral om hoe de provincie Gelderland staat in de probleemstelling 'verkeersonveiligheid' en wat mogelijke oplossingsrichtingen zijn als we uit gaan van kleine aanpassingen gericht op het verbeteren van de verkeersveiligheid. Daarbij gaat de verkenning ook in op suggesties uit een brief van Dorpsbelangen aan gemeente West Betuwe.

2 Beschrijving huidige situatie

2.1 Locatie

Deze preverkenning heeft betrekking op alleen het kruispunt N830/Graaf Reinaldweg met de Molenweg en de Molenlaan in Vuren (zie afbeelding 1).



Afbeelding 1: N830/Graaf Reinaldweg - Molenweg

Het kruispunt Molenweg/Molenlaan is onderdeel van de provinciale weg N830/Graaf Reinaldweg. Direct ten zuiden van dit kruispunt ligt een gemeentelijk kruispunt Molenlaan met de Tulpenlaan/Vinkenlaan. De overgang van provinciaal en gemeentelijk beheer ligt tussen de beide kruispunten in, waarbij het (brom)fietspad nog tot het beheergebied van de provincie Gelderland behoort.

2.2 Functie van de N830

De functie en het gebruik van provinciale wegen zijn vastgelegd in beleidskaders.

Gemotoriseerd verkeer

N830 is ter hoogte van Vuren onderdeel van traject 67 tussen Gorinchem (provinciegrens) en Waardenburg (A2). Hiervoor bestaat een trajectvisie; de provinciale visie op het traject. De N830 ter hoogte van Vuren is geen onderdeel van het Regionaal Hoofdwegennet en het is geen onderdeel van het Kwaliteitsnet Goederenvervoer. De wegfunctie op het gedeelte van N848 tot de provinciegrens is lokale ontsluitingsweg. De weg heeft geen functie in de netwerkvisie verkeersmanagement functiekaart. De huidige wegcategorie volgens de provincie is van N848 tot provinciegrens: maatwerk. De visie van de provincie op dit wegvak is ETW60.

Zoals onder 1.2 Achtergrond vermeld loopt er op dit moment een trajectverkenning naar onderhoud voor het traject, met planjaar 2024. De trajectverkenning is alleen gericht op (asfalt)onderhoud; het is geen volledige verkenning. In de trajectverkenning zal dan ook geen afwaardering naar ETW60, volgens de visie, worden gerealiseerd.

Fietsverkeer

Parallel aan de N830 ter hoogte van Vuren een (brom)fietspad voor (brom)fietsverkeer in beide richtingen aan de zuidzijde van de provinciale weg. De route heeft de functie van doorfietsroute binnen het hoofdfietsroutenetwerk Gelderland (HFG). Andere, aansluitende straten zijn hiervan geen onderdeel.

Openbaar vervoer

De N830 is onderdeel van het OV-lijnnennet. Er is een buslijn, lijn 47, die over de N830 rijdt. Het is een sterke lokale/regionale lijn binnen het netwerk openbaar vervoer. Er rijdt geen buurtbus.

2.3 Beschikbare verkeersgegevens

2.3.1 verkeersintensiteiten

Binnen de provincie Gelderland zijn data over verkeersintensiteiten op de N830 ter hoogte van Vuren beschikbaar.

Motorvoertuigen

De hieronder weergegeven intensiteiten gelden voor een (gemiddelde) werkdag en weekdag. Intensiteiten liggen in het weekend lager, waardoor een weekdaggemiddelde lager is.

N830: km 9.70 oost van Vuren nabij N848/Zeiving (2021):

- o 3.020 motorvoertuigen/etmaal (werkdag), waarvan 220 vrachtwagens (7%)
- o 2.710 motorvoertuigen/etmaal (weekdag)

N830: km 5.10 west van Vuren ter hoogte van Fort Vuren (2021):

- o 4.220 motorvoertuigen/etmaal (werkdag), waarvan 310 vrachtwagens (7%)
- o 3.870 motorvoertuigen/etmaal (weekdag)

Fietsverkeer

N830, (brom)fietspad: km 5.50 (sept-okt 2018)

- o 770 (brom)fietsers (werkdag)
- o 660 (brom)fietsers (weekdag)

N830, (brom)fietspad: km 7.60 (sept-okt 2018)

- o 225 (brom)fietsers (werkdag)
- o 245 (brom)fietsers (weekdag)

Openbaar vervoer

Buslijn 47: Geldermalsen Station - Gorinchem Station

- o 2 keer per uur, per richting

2.3.2 Snelheid motorvoertuigen

Binnen de provincie Gelderland zijn data over snelheden van gemotoriseerd verkeer op de N830 ter hoogte van Vuren beschikbaar. Er ligt een permanent telpunt ten westen van Vuren en er zijn data uit voertuigen beschikbaar. Voor een indicatie van de snelheden wordt gewerkt met de V85, de snelheid die door 85% van het verkeer niet wordt overschreden.

2021	87 km/h
2020	88 km/h
2019	88 km/h
2018	86 km/h
2017	88 km/h

Tabel 1: V85 tussen 2017 en 2021 (telpunt N83-1, km 5,75, Atlas Gelders Verkeer)



Afbeelding 2: Schatting V85 Floating Car Data (2020)

Uit bovenstaande gegevens blijkt dat de V85 de afgelopen jaren redelijk stabiel ligt tussen 86 km/h en 88 km/h. Ter hoogte van het kruispunt met de Molenlaan is de V85 86/87 km/h, dit is iets lager dan op de rechte delen van de N830 verder van het kruispunt (V85: 90/91 km/h).

2.3.3 Verkeersongevallen

Hier wordt gebruik gemaakt van geregistreerde ongevallen (VIA/BRON) over de periode: 1-1-2014 tot 31-12-2021. Het totaal aantal geregistreerde ongevallen op het kruispunt is 6. De afloop van deze ongevallen wordt onderscheiden in: uitsluitend materiele schade (UMS), met gewonde(n) (letsel) en met dodelijke afloop (dodelijk).

Afloop in 3 categorieën	Ongevallen	Betrokkenen	Slachtoffers	Gewonden	Doden
Dodelijk	2	4	3	1	2
Letsel	2	4	3	3	0
UMS	2	5	0	0	0

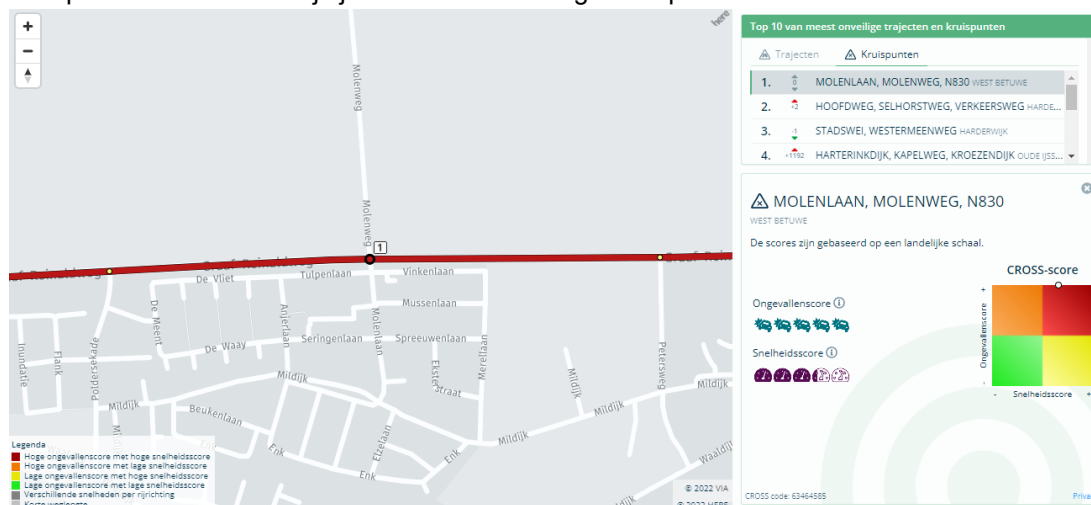
Tabel 3: Geregistreerde ongevallen 2014 t/m 2021

Bij de geregistreerde ongevallen is beperkte informatie vermeld over het ongeval. Zo is het type ongeval bekend en de weersomstandigheden en soms de oorzaak. Bij flankongevallen is er vaak sprake van 'geen voorrang verlenen' aan (tegemoetkomend) verkeer. Daarbij is niet duidelijk of dit een inschattingsfout is of dat een weggebruiker over het hoofd is gezien. Uit de informatie is het volgende af te leiden:

- mei 2022: flank, motor – twee pers.auto's, gewonde (kruising, licht, droog) – door pers.auto geen voorrang verleend;
- december 2021: frontaal, twee pers.auto's, twee gewonden (rechte weg, schemer, droog);
- juli 2021: flank, motor-pers.auto, dode (kruising, licht, regen);
- december 2017: flank, best.auto – pers.auto, dode (kruising, duisternis, droog/nat);
- oktober 2017: flank, twee pers.auto's, (kruising, licht, droog);
- november 2016: flank, drie pers.auto's, (kruising, schemer, droog/nat)

Uit de registratie blijkt ook dat van twee ongevallen is geregistreerd dat deze binnen de bebouwde kom hebben plaatsgevonden (waarvan 1 met een dodelijk slachtoffer). Dat zou betekenen dat deze ongevallen niet op de N830, maar op de Molenlaan met de Tulpenlaan/Vinkenlaan hebben plaatsgevonden.

Uit de voorlopige halfjaarcijfers (2022) in de verkeersveiligheidsrapportage van Bliq (VIA) staat het kruispunt boven aan het lijstje van meest onveilige kruispunten in Gelderland.



Afbeelding 3: Uitsnede verkeersveiligheidsrapportage Bliq (2022)

Vermeldenswaardig zijn overige ongevallen nabij het kruispunt N830 met de Molenlaan:

- november 2021: kop/staart, twee pers.auto's (rechte weg, licht, droog/nat), km 6,5 (50 meter oostelijk van het kruispunt);
- juni 2020: vogel op voorruit, pers.auto, rechte weg (rechte weg, licht, droog), km 6,4 (45 meter westelijk van het kruispunt).

2.4 Karakteristieken en constatering

Er heeft geen locatiebezoek plaatsgevonden. Op basis van luchtfoto en 360* foto's is de locatie nauwkeurig bekeken. Hieronder zijn de belangrijkste constatering weergegeven:

- De N830/Graaf Reinaldweg is een voorrangsweg. Verkeer op de Molenweg (noord van de N830) en Molenlaan (zuid van de N830) moeten voorrang verlenen bij dit kruispunt. Er is een vooraankondiging (voorrang verlenen) aanwezig op de Molenweg op ongeveer 150 meter afstand van het kruispunt;
- Op de N830 is een enkele (onderbroken) asmarkering. Er geldt een inhaalverbod op de N830, aangeduid met verkeersborden, waarbij inhalen van tractoren en brommobielen is toegestaan. Landbouwverkeer is toegestaan op de N830;
- Er een tweede kruispunt Molenlaan – Tulpenlaan/Vinkenlaan op ongeveer 15 meter ten zuiden van het kruispunt met de N830. Dit tweede kruispunt ligt binnen de bebouwde kom van Vuren;
- De maximumsnelheid op de N830 is 80 km/h. Op de Molenweg, ten noorden van de N830, is de maximumsnelheid 60 km/h (zone). Op de Molenlaan, ten zuiden van de N830, is de maximumsnelheid 30 km/h (zone). Formeel is er een snelheidsovergang van 80 km/h buiten de bebouwde kom in zuidelijke richting naar 30 km/h binnen de bebouwde kom (zie afbeeldingen 4 en 5);



Afbeeldingen 4 en 5: Aansluiting Molenweg en bebouwde komgrens Vuren

- Er is geen openbare verlichting over grotere lengte langs de N830, alleen bij het kruispunt met de Molenweg/Molenlaan staan twee lantaarnpalen;
- Vanuit de Molenlaan wordt het zicht naar rechts (oosten) beperkt door een lantaarnpaal en aanwezige bebording (zie afbeelding 6). Vanuit de Molenlaan wordt het zicht naar links (westen) beperkt door de aanwezigheid van een bushokje (zie afbeelding 7);



Afbeeldingen 6 en 7: Zicht vanuit Molenlaan naar rechts (oosten) en links (westen)

- Het kruispunt is weinig opvallend voor verkeer op de N830 (zie afbeeldingen 8 en 9). Vanwege de oost-west ligging van de N830 kan de automobilist op de N830 bij laagstaande zon (in de wintermaanden) last hebben van verminderd zicht of verblinding;



Afbeeldingen 8 en 9: Zicht uit westelijke (links) en oostelijke richting (rechts), 75 meter van kruispunt

- Er ligt een vrijliggend (brom)fietspad voor (brom)fietsverkeer in twee richtingen aan de zuidzijde van de N830. Het fietspad is uitgebogen bij het kruispunt met de Molenlaan, waardoor het (brom)fietspad op 8,50 meter van het kruispunt met de N830 ligt. Het (brom)fietspad is buiten de voorrang gelegen (zie afbeelding 10);
- Het fietspad is minder dan 3 meter breed (2,75 meter over de Molenlaan). Voor een doorfietsroute zou bij 2-richtingenverkeer de minimale breedte 3,50 meter moeten zijn. Er is geen kantmarkering aanwezig op het fietspad;



Afbeelding 10: Uitgebogen ligging (brom)fietspad, uit de voorrang

- Ten westen van het kruispunt N830 met de Molenweg/Molenlaan is een bushaltepaar aanwezig van halte Vuren, Molenlaan (zie afbeelding 11). De bussen halteren naast de rijbaan in haltehavens. Er is geen oversteekvoorziening tussen het dorp Vuren en de

noordelijke bushalte. Er zijn bij de bushaltes geen fietsparkeervoorzieningen, deze is aanwezig aan de andere (oost)kant van het kruispunt/oost van de Molenlaan.



Afbeelding 11: Bushalte Vuren, Molenlaan

3 Conclusies en advies

3.1 Conclusies

Doel van deze preverkenning is om te beoordelen in hoeverre de provincie de locatie als verkeersonveilig beschouwt of en welke wijze deze locatie verkend kan worden om de verkeersveiligheid te verhogen.

Uit het voorgaande volgt dat de N830/Graaf Reinaldweg een lange rechte weg is. Mede door de ligging met lange rechtstanden rijdt het verkeer met hoge snelheid over de N830. En hoewel er niet zozeer sprake is van extreem hoge snelheden boven de maximumsnelheid (op basis van de V85) lijkt het verkeer nauwelijks met verminderde snelheid het kruispunt met de Molenlaan te passeren. Oftewel, de snelheden op het kruispunt liggen relatief hoog.

Een ander aspect is de verminderde, mogelijk slechte, herkenbaarheid en zichtbaarheid van het kruispunt voor verkeer op N830. De weginrichting van de N830 is voor en na het kruispunt gelijk en voor verkeer in een rechte lijn valt het kruispunt met de Molenlaan/Molenweg daardoor minder op. Een derde conclusie is dat het kruispunt met de aansluiting van de Molenlaan, het te kruisen (brom)fietspad (van de N830) in de Molenlaan en het aansluitende tweede kruispunt (Tulpenlaan/Vinkelaan), complex is. Verschillende verkeerssoorten/verkeersdeelnemers maken elk verschillende verkeersbewegingen, waardoor het overzicht lastiger is. Daarbij is vooral het zicht vanuit de Molenlaan mogelijk verminderd door verkeersborden en een bushokje.

Er zijn binnen de provincie Gelderland meerdere verkeersonveilige wegen en kruispunten, naast de N830/Graaf Reinaldweg. Tegelijkertijd zijn er diverse kenmerken op basis waarvan de conclusie past dat het kruispunt minder verkeersveilig is.

3.2 Mogelijke verbetermaatregelen

De provincie heeft een trajectverkenning gestart voor de N830 tussen Gorinchem (provinciegrens) en Waardenburg (A2). De trajectverkenning richt zich vooral op onderhoud (asfalt) en in deze ronde niet op het afwaarderen van de N830 (tussen provinciegrens en N848) naar ETW60. Hoewel de gemeente West Betuwe over deze afwaardering in het verleden ook een sterke voorkeur heeft uitgesproken is daar nu geen sprake van. Ook het gedeeltelijk verlagen van de maximumsnelheid naar 60 km/u voor het kruispunt Molenlaan tot na kruising Poldersekade, waarbij de weg moet worden 'heringericht' over een lengte van ongeveer 600 meter, is nu niet aan de orde. Met het oog op een toekomstige

afwaardering is de aanleg van een rotonde op de N830 met de Molenlaan in Vuren, mede gelet op de kosten, nu niet aan de orde.

Uit deze preverkenning volgt dat op basis van de functie van de N830, het ongevalbeeld en de huidige inrichting van het kruispunt wordt geadviseerd om een verkenning uit te voeren naar de volgende kansrijke maatregelen:

- Gericht op snelheid(sverlaging):
 - o Bewegwijzering plaatsen ter verbetering van de herkenning dat verkeer op de N830 een kruispunt nadert. Zie ook kruispunt N830 – Poldersekade en kruispunt N830 – Petersweg;
 - o Natuurlijk sturen-maatregelen om de snelheid van verkeer op de N830 te beïnvloeden en de herkenning van het kruispunt te verhogen;
 - o Realisatie van een opstelvak voor verkeer linksaf op N830 vanuit oostelijke richting (naar Molenlaan);
- Gericht op herkenbaarheid/zichtbaarheid
 - o Verhogen attentiewaarde kruispunt door aanbrengen extra verlichting op de middengeleider Molenlaan;
 - o Aanbrengen van (zo mogelijk dubbele) doorgetrokken as-markering op de N830 aan weerszijden van het kruispunt;
 - o Verbeteren inrichting kruispunt door bochten te voorzien van herkenbare geleiding (trottoirbanden/Leicon) en door aanbrengen asstreep Molenlaan/Molenweg;
- Gericht op verbeteren overzicht kruisingen en Molenlaan
 - o Stopborden op de Molenweg en/of Molenlaan;
 - o Fietsers parallel aan de N830 in de voorrang brengen;
 - o Zichthoek vanuit de Molenlaan naar rechts (oosten) verbeteren (lantarenpaal en inhaalverbodsbord);
 - o Aanleggen middengeleider zodat voetgangers en fietsers (en automobilisten) in twee keer kunnen oversteken;
 - o Verplaatsen zuidelijke bushalte/haltehaven naar de oostzijde van het kruispunt (verbetering zicht, in vergelijking met situatie Herwijnen). Alternatief is verplaatsen bushokje of bushokje zonder zijpanelen.

Uiteindelijk moet de verkenning inzichtelijk maken welke combinatie van maatregelen bijdraagt aan het verbeteren van de verkeersveiligheid. In de verkenning worden de maatregelen voorgelegd aan gemeente en Dorpsbelangen West Betuwe.