

1.1 67.217: Verkeersveiligheid – Aansluiting Hellouw (km 15,4 – km 15,8)



Omschrijving knelpunt:

De gemeente Neerijnen wil graag de Korfgraaf aansluiten op de N 830 en t.h.v. de Irenestraat een koude oversteek realiseren, zodat de leefbaarheid in de Irenestraat en de verkeersveiligheid op de N830 t.h.v. de Irenestraat verbetert. De provincie stelt daarbij als randvoorwaarde dat de aansluiting van de Irenestraat op de provinciale weg dan ook komt te vervallen en tevens de aansluiting van de Oudenhof en Zijving.

Knelpuntanalyse

Functie: De Irenestraat fungeert als ontsluiting van de ten zuiden van de N830 gelegen kern Hellouw. Het noordelijk wegvak fungeert als ontsluiting van de noordelijk gelegen landbouwpercelen en een aantal woonpercelen. De Irenestraat heeft geen functie in het Geldersfietsnetwerk. De fietsvoorzieningen aan de N830 vormen onderdeel van het bovenlokale fietsnetwerk.

Vormgeving: Het kruispunt is minimaal vormgegeven. Er zijn geen linksafstroken aanwezig en (langzaam) verkeer kan hier niet gefaseerd oversteken.

Snelheid: De snelheid van het doorgaande verkeer op de N830 is hoog. De V85 op dit traject lag in 2014 op 93 km/u en het percentage snelheidsovertreders was gemiddeld 28% (30% nabij Herwijnen en 25% nabij Haften).

Oversteekbaarheid: De mate waarin verkeer kan oversteken is afhankelijk van de snelheid én intensiteit op een weg. De intensiteit op de N830 bedraagt ca 3.650 mvt/etmaal op doorsnedeniveau (permanent telpunt Nieuwe Steeg – Irenestraat 2014). Er zijn geen gegevens beschikbaar van de Irenestraat. Op basis van berekeningen (methode Slop) blijkt dat bij een dergelijke de intensiteit op de N830 geen oversteekproblemen te verwachten zijn vanuit de Irenestraat.

Ongevallen

Op basis van de ongevallen monitoring- en analysetool ViaStat blijkt dat de afgelopen vijf jaar (2009-2013) op het kruispunt N830-Irenestraat (inclusief aansluiting parallelweg) 3 ongevallen zijn geregistreerd. Alle drie de ongevallen hadden als toedracht het niet verlenen van voorrang. Van de drie ongevallen gingen 2 ongevallen gepaard met letsel. Een daarvan was het letsel dermate dat ziekenhuisopname noodzakelijk was. Alle drie de ongevallen vonden plaats in 2009 en hadden als toedracht voorrang/doorgang. In de periode 2010-2013 zijn geen ongevallen geregistreerd. In ViaStat zijn de geregistreerde ongevallen opgenomen tot 2013, van periode daarna zijn nog geen gegevens beschikbaar. Uit deskresearch, waarbij gezocht is naar ongevalmeldingen op internet, is gebleken dat in 2015 nog een ongeval heeft plaatsgevonden waarbij sprake was van letsel.

Uit historische cijfers van de afgelopen 12 jaar (2001-2012) blijkt dat totaal 15 ongevallen zijn geregistreerd (waarvan 8 UMS), waarvan het merendeel van de ongevallen (12 van de 15) zich voltrok tussen snelverkeer onderling en vrijwel alle ongevallen hadden als toedracht voorrang/doorgang.

Conclusie verkeersveiligheid

Op basis van het aantal geregistreerde ongevallen is er geen sprake van een verkeersongevallenconcentratie, wel kan er gesproken worden van een ongevallenknelpunt. Met name de eenzijdigheid van het type ongevallen (vrijwel alle ongevallen hadden als toedracht voorrang/doorgang en voornamelijk tussen snelverkeer) is een duidelijke indicator dat de verkeersveiligheid ter plaatse niet optimaal is. Er is geen duidelijke relatie te leggen met de vormgeving van het kruispunt en de aard van de ongevallen. Er is geen sprake van verminderd zicht en de hypothese dat oversteekbaarheid een oorzaak is wordt niet ondersteund door berekeningen (bij de situatie, hoge snelheid op de N830 in combinatie met een relatief hoog aandeel afslaand verkeer, wordt eerder een hoog aandeel kop staart ongevallen verwacht).

Geconcludeerd kan worden dat er sprake is van een samengesteld (kwantitatief) probleem; hoge snelheid op de N830 en een relatief eenzijdig ongevallenbeeld waarbij het niet verlenen van voorrang de toedracht is. Daarnaast speelt subjectieve veiligheid een rol. Met name verkeer dat op de N830 linksaf wil slaan richting Hellouw kan zich opgejaagd voelen door achteropkomend verkeer.

Oplossingsrichtingen

De Korfgraaf aansluiten op de N 830 i.c.m. de aanleg van een fysiek vormgegeven linksafvak om kop-start ongevallen te voorkomen.

Op de Korfgraaf dient een geleider te worden aangelegd zodat (brom)fietsers gefaseerd de parallelle oversteek kunnen maken en de aansluiting compacter wordt ingericht, wat een positieve invloed heeft op de snelheid. In verband met rijcurves en om zo de kans op flank aanrijdingen tussen gemotoriseerd verkeer en (brom)fietsers te verkleinen dient de parallelweg ter plaatse van de aansluiting minimaal 35 meter te worden uitgebogen. Gezien de impact van deze uitbuiging (ruimtelijk en financieel) is een extra variant uitgewerkt (variant 1b) waarbij de parallelweg tussen de Korfgraaf en de Irenestraat wordt afgewaardeerd tot enkel een fietsvoorziening.

Voorwaarde voor het aansluiten van de Korfgraaf is het realiseren van een koude oversteek t.h.v. van de Irenestraat en het afsluiten van de Oudenhof en de Zijving voor al het verkeer. De percelen aan de noordkant van de N830 blijven bereikbaar vanuit de Marijkestraat danwel Zeek (via de Paalgraaf). De aan de zuidzijde gelegen percelen blijven bereikbaar via de Korfgraaf of Marijkestraat. Het verkeer moet hierdoor maximaal 500 meter omrijden over een afstand van 2 km. Gezien de significante langere rijtijd voor landbouwverkeer kan een landbouwsluit worden toegepast.

Afwegingen oplossingsrichtingen

Probleemoplossend vermogen

Linksafstrook

- Positieve effecten
 - o Linksafstrooken beperken de kans op kop start ongevallen tussen gemotoriseerd verkeer. Hoewel vanaf 2001 slechts 1 kop-startongeval (2003) heeft plaatsgevonden, is er wel degelijk sprake van een risico gezien de gereden snelheid op het wegvak van de N830 (V85 2014: 93 km/uur) en het aandeel afslaand verkeer. Deze situatie kan leiden tot een beleving van onveiligheid voor verkeer dat linksaf slaat en te maken krijgt met achteropkomend verkeer met een hoge snelheid.
- Negatieve effecten:
 - o Met de linksafstrook zal de snelheid op de N830 niet worden beperkt; waarschijnlijk zal de snelheid juist toenemen, omdat verkeer richting Hellouw op de linksafstrook zich kan opstellen. Dit maakt het voor verkeer vanuit Hellouw lastiger om de N830 in westelijke richting op te rijden.
 - o De kans op afdekongevallen neemt toe. Dit geldt echter alleen voor gemotoriseerd verkeer omdat langzaam verkeer hier niet oversteekt.

Fysieke druppel op de Korfgraaf

- Positieve effecten
 - o Primair doel van de druppel is fietsers in fasen te laten oversteken. Bijkomend voordeel van een fysieke druppel op de zijweg is dat hiermee het verkeer geleid wordt, waardoor bijvoorbeeld wachtend verkeer op de zijweg het afslaande verkeer vanaf de N830 niet hindert (+ vise versa) en wachtend verkeer niet naast elkaar op kan stellen (wat weer kan leiden tot afdekongevallen).

Knip parallelweg

- Positieve effecten:
 - o Minder ruimtebeslag. Hiermee wordt tevens voorkomen dat de relatief smalle parallelweg drukker wordt als gevolg van het verkeer afkomstig van de Irenestraat (ten noorden van de N830) die de parallelweg als ontsluiting gaat gebruiken.
- Aandachtspunt:
 - o Aandacht dient besteed te worden aan de wijze waarop de knip wordt vormgegeven. Het verloop van de route voor het overige verkeer dient logisch en veilig te worden ingepast.

Irenestraat: Koude oversteek

- Positieve effecten:
 - o Een koude oversteek betekent dat enkel recht overgestoken mag worden. De N830 wordt hiermee

	<p>ge vrijwaard van afremmend en optrekkend verkeer vanuit/naar de Irenestraat (wat kan leiden tot kop-staart ongevallen).</p> <ul style="list-style-type: none"> o De kans op flankongevallen door het niet verlenen van voorrang verminderd, maar blijft bestaan i.v.m. overstekend verkeer op de Irenestraat. <p>- Negatieve effecten:</p> <ul style="list-style-type: none"> o Plotselinge remacties kunnen leiden tot kop-staart ongevallen. <p><u>Landbouwsluis Irenestraat (ter hoogte van de Paalgraaf)</u></p> <p>- Aandachtspunt:</p> <ul style="list-style-type: none"> o Een aandachtspunt bij het toepassen van de landbouwsluis is de mogelijkheid om te keren en de fysieke inpassing van de landbouwsluis. Het geheel afsluiten van de Irenestraat is niet wenselijk gezien de lange omrijdafstand voor het landbouwverkeer bij afsluiten van de Irenestraat.
Neveneffecten	Beide varianten maatregelen nodig tbv draagkracht ondergrond
Ruimtelijke inpassing	Beide varianten grondaankopen nodig Aanpassing watergang nodig
Planologisch procedures	Beide varianten planologische procedure nodig
Investeringskosten: Maatregelen met grondaankoop Maatregelen zonder grondaankoop	<p>€ 1.730.321</p> <p>€ 1.615.595</p> <p>Zie ontwerptekening → 60750245-114 en 60750245-116 + 60750245-118</p> <p>NB: Aangezien de knip in de parallelweg (ontwerptekening 60750245-122) geen significantie kostenbesparing opleverde is deze variant niet meegenomen.</p>
<p>Voorkeursvariant</p> <p>De gemeente wil graag de Korfgraaf aansluiten op de N 830 en t.h.v. de Irenestraat een koude oversteek realiseren. Bij aansluiting van de Korfgraaf in de vorm van een voorrangskruispunt met een linksafstrook, dient de Irenestraat te worden gereconstrueerd tot een koude oversteek en worden de Oudenhof en de Zijving afgesloten voor al het verkeer.</p> <p>Om te voorkomen dat de intensiteit op de Irenestraat juist toeneemt als gevolg van het afsluiten van Oudenhof en de Zijving is in deze situatie een landbouwsluis voorzien op de Irenestraat (noordzijde ter hoogte van..). Een aandachtspunt in het ontwerp is de mogelijkheid om te keren en de fysieke inpassing van de landbouwsluis.</p> <p>Ter plaatse van de aansluiting van de Korfgraaf op de N830 dient een geleider te worden aangelegd zodat (brom)fietsers gefaseerd de parallelle oversteek kunnen maken, daarnaast dient de parallelweg minimaal 35 meter te worden uitgebogen.</p>	