



Notitie

Voor: Gemeente Hollands Kroon
Van: T. van Steensel / S. van Lith
Bedrijf: Iv-Infra b.v.
Versie: E
Datum: 6 oktober 2023
Referentie: INFR220245
Onderwerp: Verkeersadvies Nieuwesluizerweg

Aanleiding

In 2019 is het Verkeersveiligheidsplan Hollands Kroon vastgesteld in de gemeenteraad. In dit plan staat beschreven dat de gemeente jaarlijks twee top 10'en opstelt van verkeersonveilige situaties, een top 10 van objectieve onveilige situaties en een top 10 van subjectieve onveilige situaties. Uit deze lijsten selecteert de gemeente jaarlijks vier locaties die in beheer zijn bij de gemeente en aangepast kunnen worden om het verkeersonveilige knelpunt te verhelpen.

De Nieuwesluizerweg tussen de zijweg Nieuwesluis en Slootdorp staat in de 'objectieve top 10' in de BLIQ-rapportage. Bij de onveiligheid spelen met name de (te) hoge snelheden en de relatief smalle wegbreedte een rol. Daarnaast is aandacht voor verkeersonveilige situaties ter hoogte van de brug over het Waardkanaal en de naastgelegen kruising met de Waardweg, alsmede de kruispunten ter hoogte van de Ulkeweg en Molenweg. De bermen van de Nieuwesluizerweg zijn op veel plaatsen kapot gereden.

Aanvullend hebben bewoners en ondernemers van de Slootvaartweg in Slootdorp samen met Veilig Verkeer Nederland, afdeling Wieringerland, aandacht gevraagd voor een verkeersonveilige situatie rondom het kruispunt Slootvaartweg-Nieuwesluizerweg. Omdat de Slootvaartweg een doodlopende weg is, moeten vrachtwagens soms achteruit de Slootvaartweg verlaten. Het kruispunt Slootvaartweg-Nieuwesluizerweg wordt als onveilig ervaren vanwege een beperkt uitzicht vanaf de zijweg (door de bocht en de brug) en hoge snelheden van het verkeer. Ten slotte wordt de oversteek van de Nieuwesluizerweg voor fietsers als onveilig ervaren.

Inrichting

Profiel Nieuwesluizerweg

De Nieuwesluizerweg tussen Nieuwesluis en Slootdorp is aangewezen als gebiedsontsluitingsweg waar een maximum toegestane snelheid van 80 km/h geldt. De rijbaan heeft een breedte van ca. 6,0 meter. De rijrichtingscheiding bestaat uit een enkele onderbroken 9-3 asstreep. Aan de buitenzijde is 3-3 kantmarkering aanwezig. De rijstroken zijn ca. 2,75 meter breed.



Kruisingen Nieuwesluizerweg met de Molenweg en Ulkeweg

De voorrangskruisingen Molenweg en Ulkeweg zijn op een gelijke manier ingericht. In aanloop naar de kruising is een ononderbroken markering als rijrichtingscheiding aanwezig. De noordelijke zijwegen gaan over in een brug. Omdat deze op hoogte liggen zijn de kruisingen omhoog gebracht. Parallel aan de weg loopt een tweerichtingenfietspad van 2,0 meter breed. De opstelruimte tussen het fietspad en de rijbaan is ca. 4,20 meter.



Figuur 1 kruising Nieuwesluizerweg - Ulkeweg

Kruispunt Slootvaartweg

Het kruispunt Slootvaartweg-Nieuwesluizerweg ligt binnen de bebouwde kom van Slootdorp. De Nieuwesluizerweg is gecategoriseerd en ingericht als gebiedsontsluitingsweg. Op de Nieuwesluizerweg ter hoogte van het kruispunt geldt een maximumsnelheid van 50 km/h. De aansluiting met de Slootvaartweg is ingericht als voorrangskruispunt.

Het uitzicht vanaf de Slootvaartweg wordt als slecht ervaren. Alvorens een kruispuntvlak op te rijden, moet het voorrangsplichtige verkeer voldoende uitzicht hebben op de aanwezigheid en de snelheid van het verkeer op de kruisende weg. Dit oprijzicht bedraagt vanaf de Slootvaartweg naar rechts iets meer 100 meter en naar links ca. 100 meter. Het zicht naar rechts wordt wel deels ontnomen door de aanwezige bomen, waardoor een voertuig kort aan het zicht ontnomen kan worden. Volgens de richtlijnen van het CROW moet het oprijzicht bij een snelheid van 60 km/h 100 meter bedragen. Dit betekent dat het oprijzicht naar theoretisch voldoende is. De aansluiting van de Slootvaartweg op de Nieuwesluizerweg ligt in een bocht van de Nieuwesluizerweg. Deze ligging zorgt gevoelsmatig voor een slechter zicht.



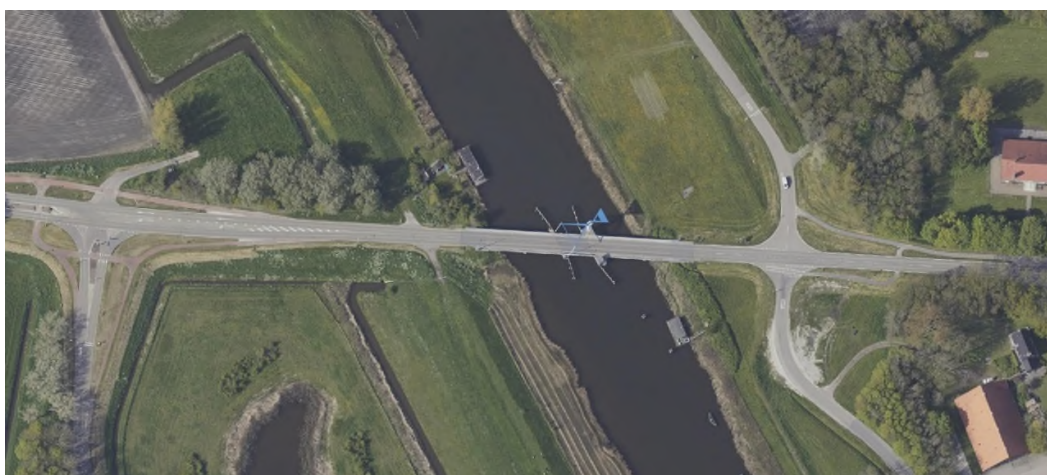
Figuur 2 Uitzicht vanaf Slootvaartweg naar links



Figuur 2 Uitzicht vanaf Slootvaartweg naar rechts

Brug over Waardkanaal

Ter hoogte van het Waardkanaal eindigt het tweerichtingenfietspad op de kruising met de Waardweg. Het fietspad buigt uit en sluit aan op de Waardweg, waarna fietsers bij de kruising hun weg kunnen vervolgen over de brug.



Figuur 3 Brug over het Waardkanaal

Het fietsknooppuntennetwerk loopt over de brug, maar het is voor fietsers komende vanuit de richting Slootdorp niet in één oogopslag duidelijk hoe de fietsroute loopt.

Vanwege het smalle profiel van de brug dienen fietsers en voetgangers hier gebruik te maken van de rijbaan. Er zijn geen fietsvoorzieningen op de brug. Aan de westzijde van de brug gaan vrijliggende eenrichtingsfietspaden over in de rijbaan net voor de brug. Daarbij valt op dat er in oostelijke rijrichting nauwelijks sprake is van rugdekking voor fietsers, waarbij de fietsstrook ter hoogte van de overgang erg



smal wordt. Er is daardoor weinig tot geen ruimte voor fietsers om uit te wijken. Op de brug zelf is de rijbaan ca. 7 meter breed met daarnaast schampkanten van circa 0,7 meter. Op de brug is geen duidelijke markering aanwezig.



Figuur 4 Brug over het Waardkanaal

Gebruik

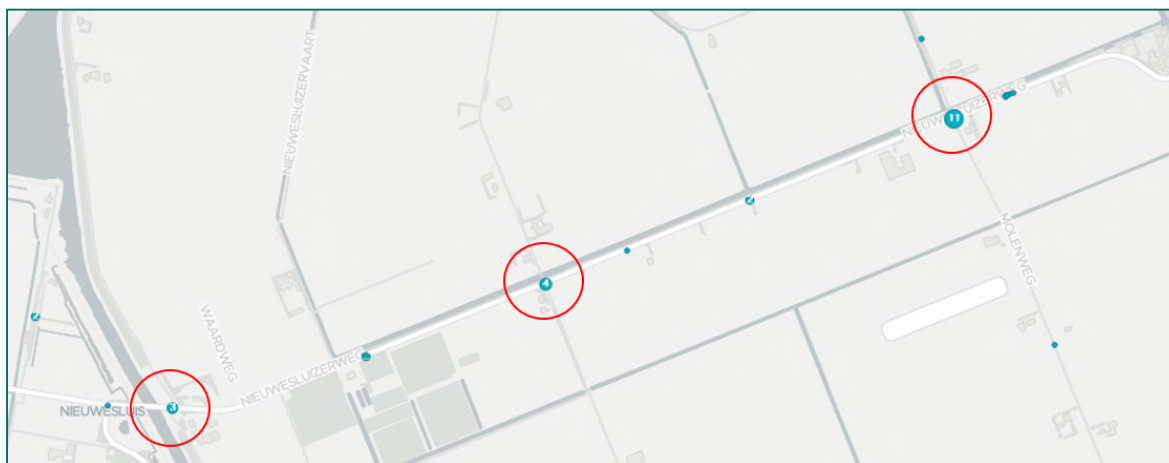
Verkeerstellingen

In maart 2021 zijn verkeerstellingen verricht op twee locaties op de Nieuwesluizerweg. Op een gemiddelde werkdag maakten ongeveer 2.675 motorvoertuigen gebruik van het wegvak Ulkeweg-Ulketocht. Deze intensiteit is relatief laag voor een gebiedsontsluitingsweg. De intensiteit kan vanwege Corona echter mogelijk niet voldoende representatief zijn. Een actuele telling kan een betrouwbaar beeld geven van het gebruik. De V85 tijdens de telling in 2021 bedroeg circa 94 km/h. De V85 is de snelheid die 85% van de geregistreerde voertuigen maximaal rijdt.

Op het wegvak Ulketocht-Waardweg is eveneens een telling verricht in maart 2021. De cijfers zijn vergelijkbaar met de resultaten van het wegvak Ulkeweg-Ulketocht: ongeveer 2.600 motorvoertuigen op een gemiddelde werkdag en een V85 van circa 93 km/h.

Ongevallenregistratie

In de periode 2018-2023 zijn in totaal 30 ongevallen geregistreerd op de Nieuwesluizerweg tussen het Waardkanaal en de Molenvaartweg. Van deze ongevallen vonden twaalf ongevallen plaats op een wegvak tussen kruispunten, met in totaal vier gewonden. Van de twaalf ongevallen was bij acht ongevallen sprake van een eenzijdig ongeval. De exacte oorzaak van deze ongevallen is niet bekend.

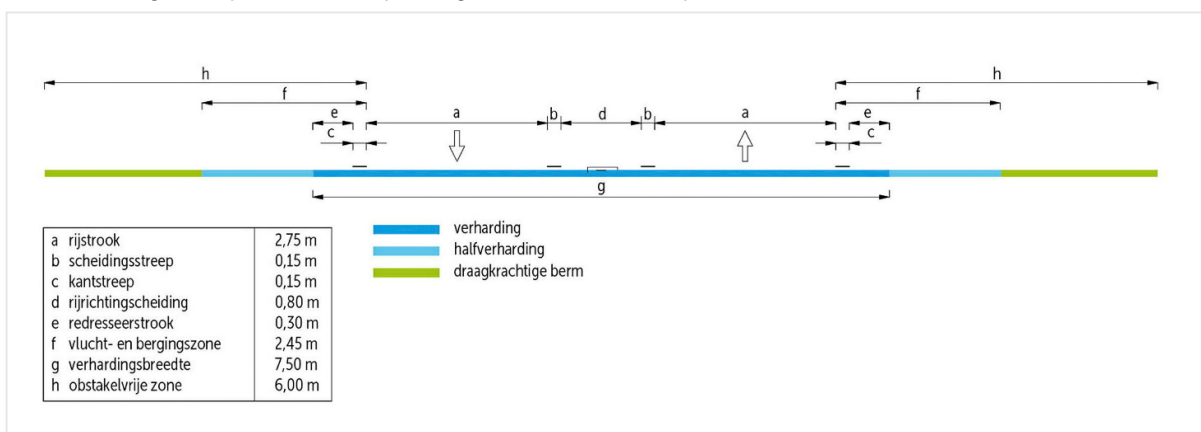


Figuur 5 Locaties ongevallen periode 2018-2023

De meeste ongevallen in de periode 2018-2023 hebben plaatsgevonden op een kruispunt. Op het kruispunt met de Molenweg gaat het om elf ongevallen, waarbij negen gewonden zijn geregistreerd. De meeste ongevallen betrof een flankongeval waarbij geen voorrang werd verleend aan verkeer op de Nieuwesluizerweg. Bij de Ulkeweg gaat het om vier geregistreerde ongevallen met vier gewonden en één dodelijk slachtoffer. Op deze locatie gaat het eveneens om flankongevallen en om eenzijdige ongevallen. Op het kruispunt met de Waardweg zijn drie ongevallen geregistreerd met twee gewonden.

Richtlijnen

Volgens de richtlijnen van het CROW in het handboek wegontwerp (gebiedsontsluitingswegen) heeft een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom een verhardingsbreedte van 7,5 meter, met een rijstrookbreedte van 2,75 meter. De rijrichtingscheiding bestaat uit 0,8 meter verharding met aan weerszijde een scheidingsstreep. Naast de rijbaan geldt een obstakelvrije zone van 6,0 meter of minimaal 4,5 meter.

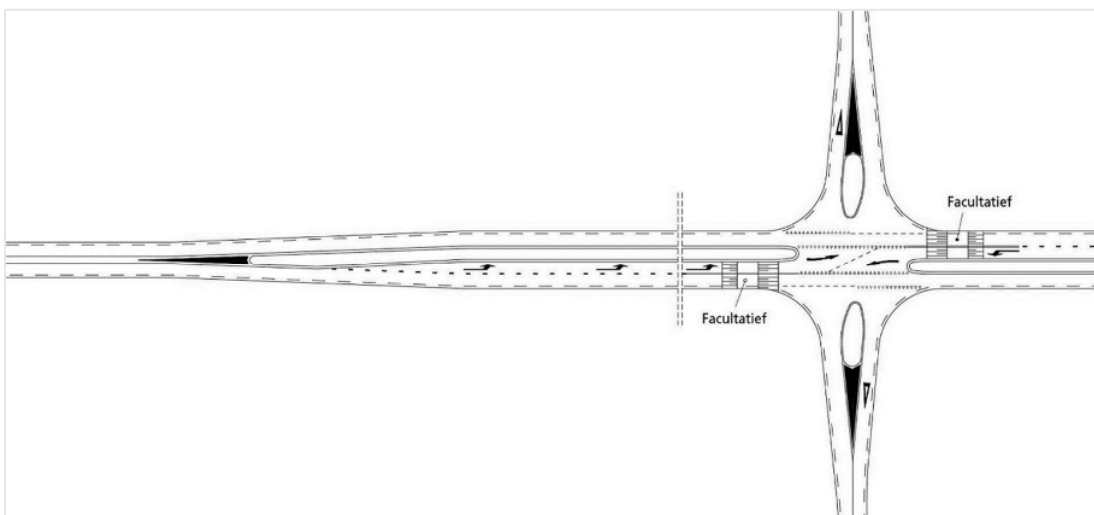


Figuur 6 Minimaal profiel gebiedsontsluitingsweg bubeko (handboek wegontwerp, CROW)

Voor kruisingen op gebiedsontsluitingswegen geldt dat de volgende kenmerken gewenst zijn:

- linksafvak(ken) op de hoofdweg;
- verkeersdruppel in de zijweg(en);
- één doorgaande rijstrook per rijrichting op de hoofdweg;
- één toeleidende rijstrook op de zijweg(en).

Dit leidt tot de kruispuntvorm weergegeven in figuur 5.



Figuur 7 Voorrangskruispunt gebiedsontsluitingsweg bubeko (Handboek wegontwerp, CROW)

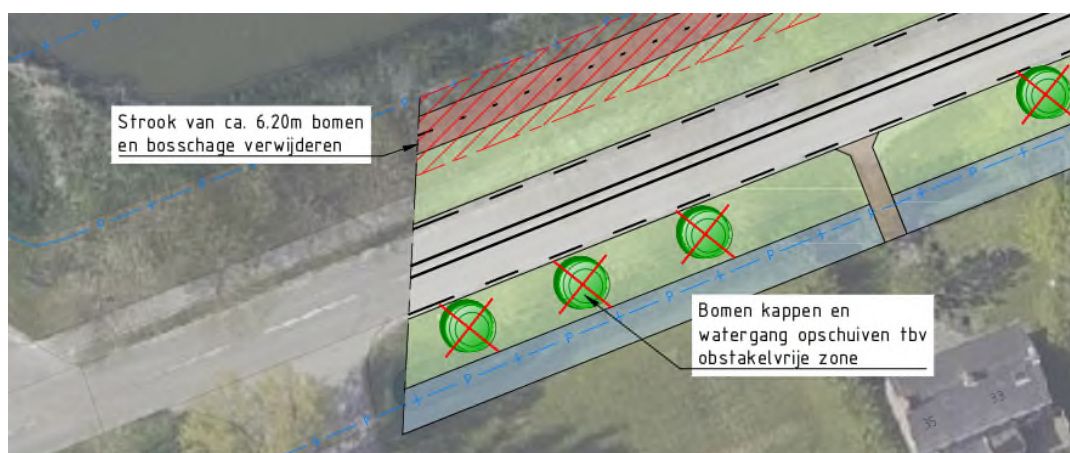
Als snelheidsremmende en attentieverhogende maatregel kunnen verkeerdrempels worden geplaatst voorafgaand aan het kruisingsvlak. Daarbij dient een tijdelijke snelheidsverlaging naar 50 of 60 km/h te worden toegepast.

Mogelijke maatregelen

Profiel Nieuwesluizerweg

De huidige rijbaan voldoet niet aan het minimale profiel volgens de richtlijnen. De rijbaan heeft in de huidige situatie een breedte van ca. 6,0 meter. Volgens de richtlijnen voor een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom bedraagt de verhardingsbreedte 7,5 meter. Hierdoor ontstaat ruimte voor een bredere rijrichtingscheiding in het midden en voldoende brede redresseerstroken aan de buitenzijde. Een bredere rijrichtingscheiding verkleint de kans dat verkeer in gaat halen. Een bredere redresseerstrook verkleint de kans dat voertuigen in de berm terecht komen. Het verbreden van de weg naar 7,5 meter vergt een volledige reconstructie van de weg.

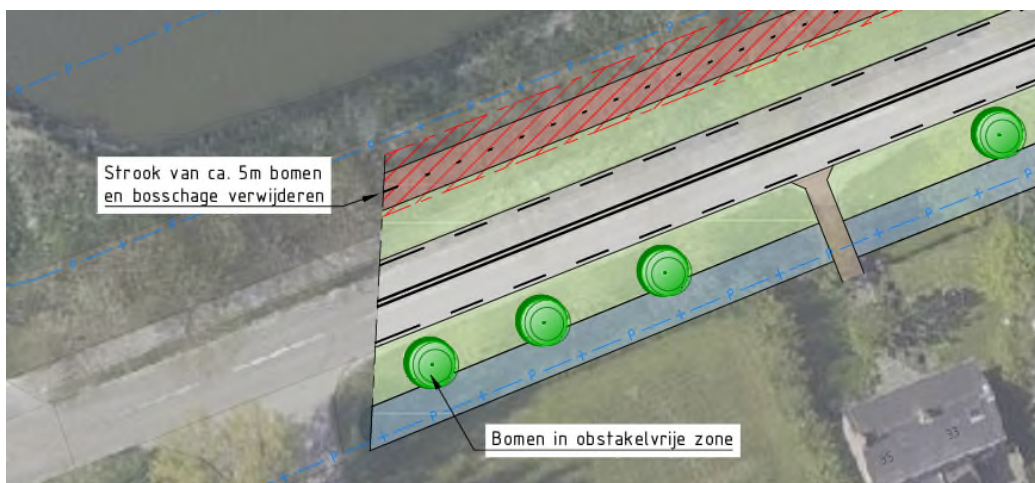
De richtlijnen gaan uit van een obstakelvrije zone van 6,0 meter aan weerszijden van de rijbaan. De gewenste breedte van het fietspad hangt af van het gebruik. Bij een spitsuurintensiteit van maximaal 50 fietsers in twee richtingen kan uitgegaan worden van een breedte van 2,5 meter. Bij intensiteit van maximaal 150 fietsers in het drukste uur bedraagt de gewenste breedte 3,0 meter.



Figuur 8 Ruimtebeslag ideaal profiel

Figuur 8 laat zien wat de ruimtelijke impact is van het inrichten van de Nieuwesluizerweg met fietspad overeenkomstig de richtlijnen voor een ideaal profiel van een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom. Aan weerszijden van de weg moeten de bomen en bosschages verwijderd worden. Voor de aanleg is op delen van het tracé aan de zuidzijde grondaankoop nodig.

De gevolgen voor de omgeving kunnen verzacht worden door te kiezen voor een inrichting volgens de minimale richtlijnen voor een gebiedsontsluitingsweg. Bij de minimale richtlijnen ontstaat nog wel een duurzaam veilige inrichting. In figuur 9 is het ruimtebeslag bij een minimaal profiel weergegeven.

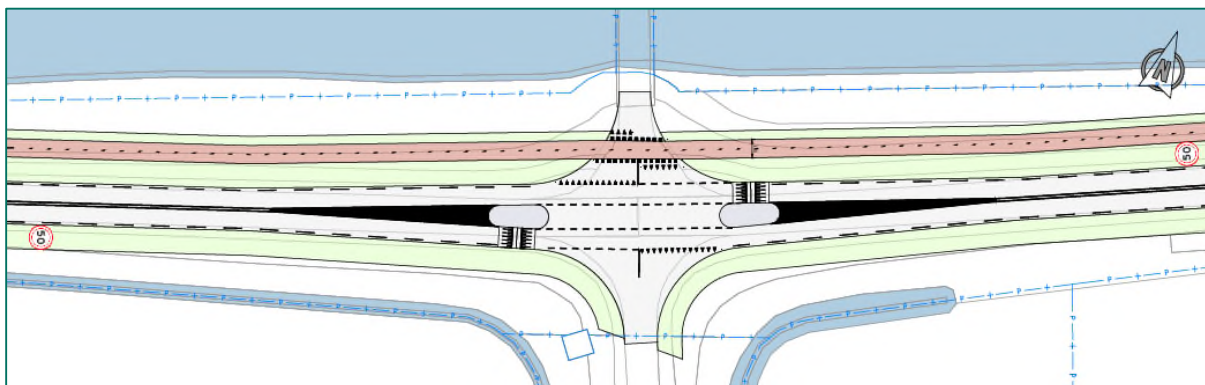


Figuur 9 Ruimtebeslag minimaal profiel

Bij het aanleggen van een weg met fietspad volgens het minimale profiel is het nog steeds nodig om bomen en groen te verwijderen en om grond aan te kopen, echter in mindere mate dan bij het ideale profiel. Bij het minimale profiel neemt de obstakelvrije zone nog steeds veel ruimte in beslag. Deze is namelijk geen 6,0 meter maar 4,5 meter. Indien het niet mogelijk is om de gewenste obstakelvrije zone te creëren dan bestaat de mogelijkheid om eventuele obstakels (zoals bomen) af te schermen met een geleiderail. Dit geldt ook voor het afschermen van de fietsers.

Kruisingen Nieuwsluizerweg met de Molenweg en Ulkeweg

De kruispunten met de Molenweg en Ulkeweg zijn relatief krap, waardoor er te weinig ruimte is om linksaffers aan te brengen. Wel is ruimte voor een middengeleider. Een middengeleider is attentieverhogend en snelheidsremmend. Tevens wordt voorkomen dat voertuigen elkaar inhalen ter hoogte van de kruising, met de kans dat bestuurders geen zicht hebben op tegenliggers vanwege het hoogteverschil. Verder is het vanwege de verkeersveiligheid wenselijk om bij het kruispunt verlichting aan te brengen. In het 'Beleidsplan Openbare Verlichting 2016-2025' heeft de gemeente vastgelegd dat in principe alleen op (gevaarlijke) kruispunten en ter oriëntatie in bochten verlichting aangebracht wordt buiten de bebouwde kom.

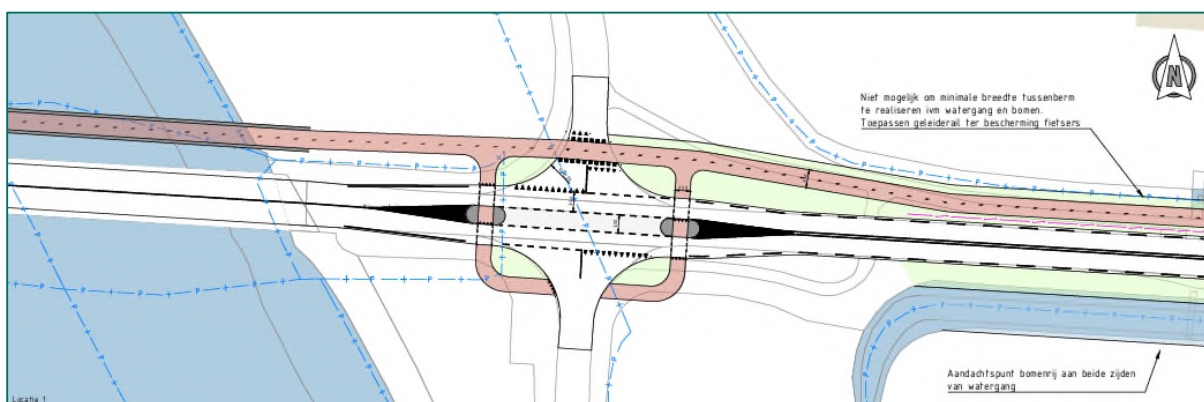


Figuur 10 Ontwerp kruisingen Nieuwsluizerweg

Aanvullend kan voor de kruising een plateau aangebracht worden als extra attentieverhoging en snelheidsremming. Het plateau moet daarbij gecombineerd worden met een plaatselijke snelheidsverlaging naar 50 km/h. Omdat de kruising al verhoogd is, is slechts een lichte verhoging mogelijk. Een plateau heeft als nadeel dat het hinder oplevert voor zwaarder verkeer, zoals landbouwvoertuigen.

Brug over Waardkanaal

De veiligheid en het comfort voor de fietsers kan structureel verbeterd worden door het aanbrengen van een fietsbrug over het Waardkanaal. Hierdoor komen doorgaande fietsers niet in conflict met het autoverkeer op de Nieuwesluizerweg. Mocht een fietsbrug ruimtelijk en financieel niet haalbaar zijn dan zijn maatregelen aan de weg ter hoogte van de brug noodzakelijk.



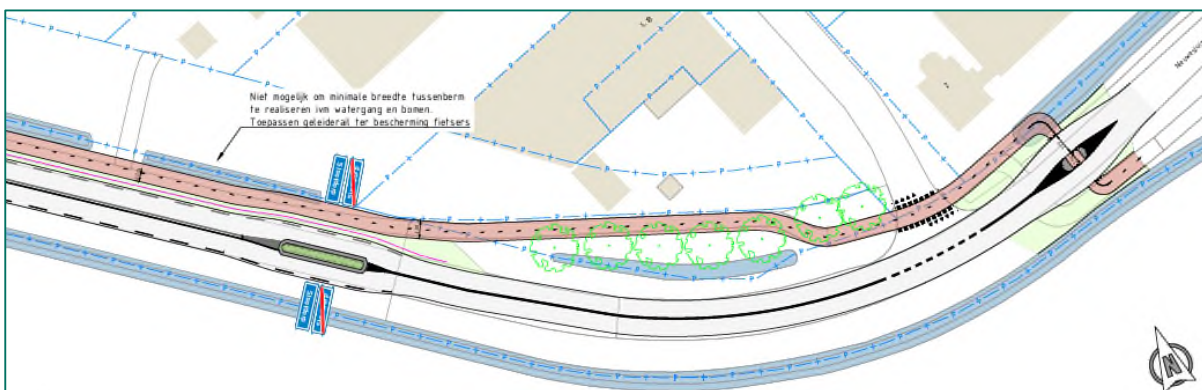
Figuur 11 Fietsbrug Waardkanaal en kruispunt Waardweg

Vanwege de beperkte ruimte tussen de kruising en de brug, alsmede het hoogteverschil, is er weinig ruimte voor fietsvoorzieningen. Omdat fietsers gebruik moeten kunnen maken van de brug is het wenselijk de snelheid ter hoogte van de brug plaatselijk te verlagen naar 60 km/h. Dat biedt ruimte om fietsvoorzieningen op de brug aan te brengen in de vorm van fietsstroken. Hiermee wordt richting de weggebruiker duidelijk gecommuniceerd dat er fietsers aanwezig kunnen zijn. Voor het kruispunt kan dit tevens aangekondigd worden met een waarschuwingsbord. Daarnaast zorgen de stroken voor een visuele versmalling van de rijbaan, wat snelheidsverlagend werkt. De fietsstroken beginnen vanaf de kruising met de Waardweg, waardoor het routeverloop voor fietsers wordt verduidelijkt. Aan de westzijde van de brug kunnen de fietssuggestiestroken aangesloten worden op de fietspaden.

De kruising met de Waardweg wordt bij voorkeur voorzien van middengeleiders, waardoor weggebruikers gefaseerd kunnen oversteken en de kruising wordt benadrukt. Dit werkt tevens snelheidsverlagend. Daarnaast is het wenselijk dat de aansluitingen van de fietspaden ter hoogte van de kruising een meer haakse aansluiting krijgen, waardoor het routeverloop beter wordt geaccentueerd en het voor beide rijrichtingen duidelijker is waar fietsers heen moeten. De fietsoversteek aan de oostzijde van het kruispunt met de Waardweg kan daarbij ook dichterbij de kruising komen.

Bebouwde kom Slootvaart

Bij het binnenrijden van de bebouwde kom van Slootdorp verandert de inrichting van de Nieuwesluizerweg nagenoeg niet. De weg heeft op dit moment dezelfde breedte en type verharding (asfalt). Ook loopt de markering (asstreep en kantstrepen) ongewijzigd door. Wel zijn binnen de bebouwde kom opsluitbanden aanwezig. Het verkeer wordt door deze geringe wijziging onvoldoende uitgenodigd om de snelheid aan te passen. Het is wenselijk om de komgrens te benadrukken, zodat weggebruikers meer geattendeerd worden dat ze de bebouwde kom binnenrijden en dat er een lagere maximumsnelheid geldt. Daarnaast is het wenselijk dat weggebruikers daadwerkelijk gedwongen worden de snelheid aan te passen. Dit kan door het aanbrengen van een middeneiland ter hoogte van de komgrens. De kans is kleiner dat weggebruikers na het passeren van de komgrens weer gas bij gaan geven. Dit alles zorgt voor een lagere snelheid ter hoogte van het kruispunt met de Slootvaartweg.



Figuur 12 Komgrens Slootdorp en kruispunt Slootvaartweg

Aansluiting Slootvaartweg

De Slootvaartweg is een doodlopende weg. Dit betekent dat verkeer in de Slootvaartweg moet kunnen keren om vooruitrijdend de Slootvaartweg te kunnen verlaten naar de Nieuwesluizerweg. Voor vrachtwagens is de ruimte om te keren zeer beperkt. Keren is alleen mogelijk als ruimte op particulier terrein gebruikt kan worden. Dit knelpunt kan structureel opgelost worden door een nieuwe weg te realiseren tussen het noordelijk deel van de Slootvaartweg en de Nieuwesluizerweg (westelijk ten opzichte van de huidige aansluiting). De ruimte benodigd voor de aanleg van deze nieuwe weg is niet beschikbaar. Om de weg aan te kunnen leggen, moet particuliere grond aangekocht worden. Bij de aanleg van een nieuwe ontsluitingsweg ontstaat een extra aansluiting op de Nieuwesluizerweg. Hoewel bij een gebiedsontsluitingsweg het aantal aansluitingen vanwege de verkeersveiligheid en doorstroming tot het minimum beperkt moet worden, is het wel mogelijk om een veilige aansluiting te realiseren.



Aan de noordzijde van de Nieuwesluizerweg ligt een vrijliggend (brom-)fietspad in twee richtingen. Direct ten oosten van de Slootvaartweg moeten fietsers en bromfietzers de weg oversteken naar een vrijliggend (brom-)fietspad aan de zuidzijde. Voor voetgangers is er een smal voetpad aan de noordzijde aanwezig tussen de Slootvaartweg en de brug. Ter hoogte van de brug gaat het voetpad over in een smalle schampkant. Deze is niet toegankelijk voor mensen met een fysieke beperking. De oversteek van de Nieuwesluizerweg voor fietsers kan aanzienlijk verbeterd worden door het aanbrengen van een middengeleider direct ten oosten van de Slootvaartweg. Een middengeleider biedt fietsers de mogelijkheid om in twee fasen over te steken. Daarnaast is een middengeleider attentieverhogend en snelheidsremmend voor verkeer op de Nieuwesluizerweg.

Advies

Het profiel van de Nieuwesluizerweg voldoet op dit moment niet aan de richtlijnen voor een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom. Voor het verbeteren van de verkeersveiligheid is het gewenst om de weg in te richten volgens de richtlijnen voor een gebiedsontsluitingsweg. De bredere weg zorgt er voor dat de kans kleiner wordt dat verkeer van de weg geraakt. Een automobilist heeft meer gelegenheid om te corrigeren. Een breder fietspad met een veilige tussenberm is gewenst voor de veiligheid en comfort van de fietser. Gezien de impact voor de omgeving wordt geadviseerd de weg in te richten overeenkomstig de richtlijnen voor een minimaal profiel van een gebiedsontsluitingsweg. In bijgaand ontwerp is uitgegaan van het minimale profiel. Mocht een volledige herinrichting op korte termijn niet haalbaar zijn dan is het vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid wenselijk om de markering te vernieuwen en de bermen te verstevigen, bijvoorbeeld met behulp van (gras)betonstroken in de bermen.

Om de veiligheid op de kruispunten met de Molenweg en Ulkeweg te verbeteren, wordt geadviseerd om middengeleiders aan te brengen. Een middengeleider is attentieverhogend en snelheidsremmend. Tevens wordt voorkomen dat voertuigen elkaar inhalen ter hoogte van de kruising, met de kans dat bestuurders geen zicht hebben op tegenliggers vanwege het hoogteverschil. Verder wordt geadviseerd om bij het kruispunt verlichting aan te brengen.

Ter hoogte van het Waardkanaal ontbreekt een vrijliggend fietspad. Voor de veiligheid en het comfort van de fietsers wordt geadviseerd om een fietsbrug aan te brengen. Mocht dit niet haalbaar zijn dan is het wenselijk om de snelheid ter hoogte van de brug plaatselijk te verlagen naar 60 km/h. Dat biedt ruimte om fietsvoorzieningen op de brug aan te brengen in de vorm van fietsstroken. Hiermee wordt richting de weggebruiker duidelijk gecommuniceerd dat er fietsers aanwezig kunnen zijn. Daarnaast zorgen de stroken voor een visuele versmalling van de rijbaan, wat snelheidsverlagend werkt.

De veiligheid op het kruispunt Slootvaartweg-Nieuwesluizerweg kan verbeterd worden door het verkeer dat de bebouwde kom binnenrijdt, fysiek af te remmen en te attenderen op de overgang naar een lagere maximumsnelheid. Geadviseerd om een middeneiland ter hoogte van de komgrens aan te brengen alsmede een middeneiland ter hoogte van de aansluiting met de Slootvaartweg. De veiligheid voor overstekende fietsers kan aanzienlijk door een middengeleider direct ten oosten van de Slootvaartweg aanzienlijk verbeterd worden. Een middengeleider biedt fietsers de mogelijkheid om in twee fasen over te steken. Daarnaast is een middengeleider attentieverhogend en snelheidsremmend voor verkeer op de Nieuwesluizerweg.