

Verkeerskundige quickscan analyse en mogelijke maatregelen

Verkeersveiligheid

Drechterlandsedijk, Rustenburgerdijk gemeente Koggenland

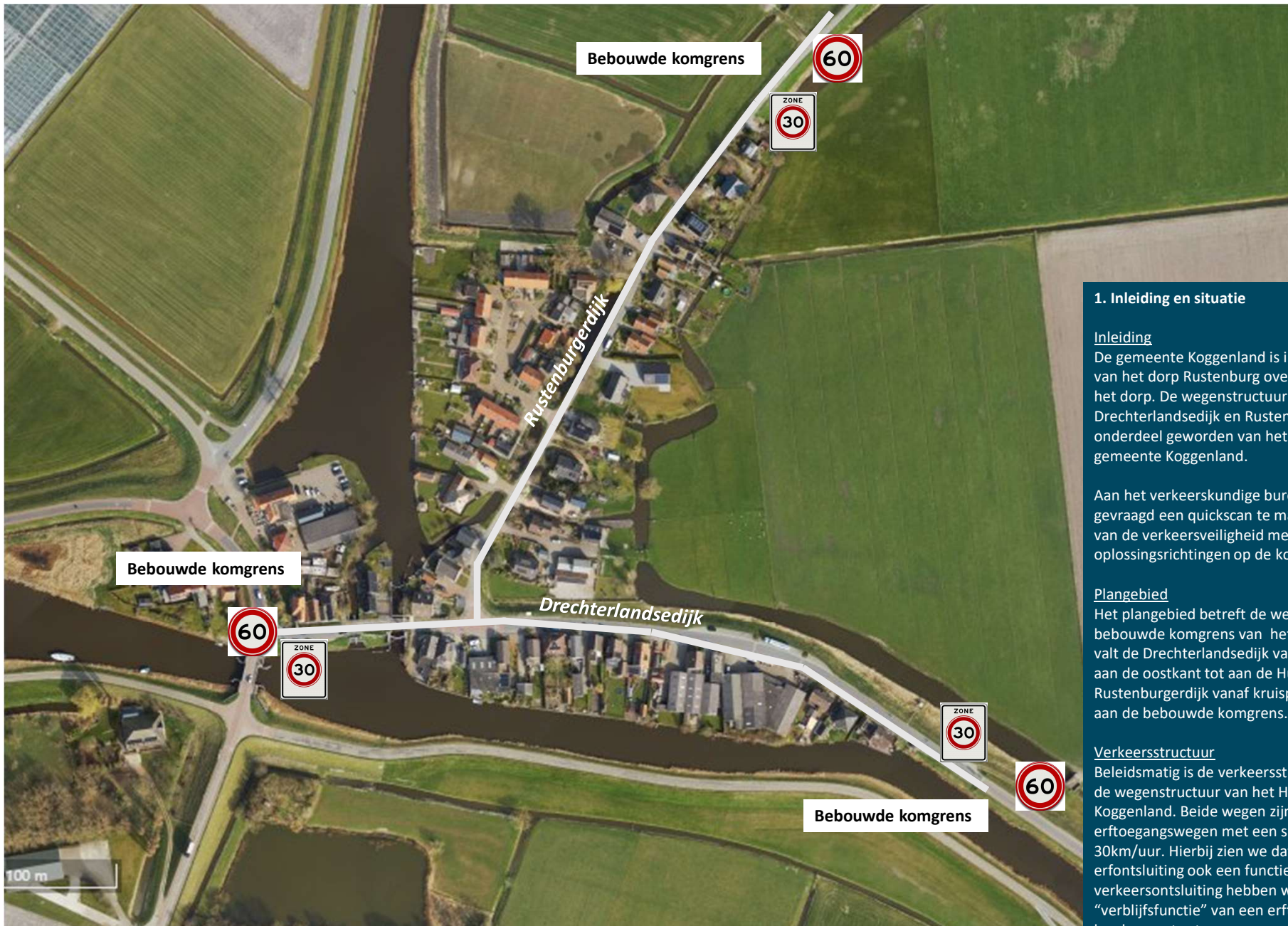


Inhoudsopgave

	Pag.
1. Inleiding en situatie plangebied	3
2. Verkeersintensiteiten en snelheden	4
3. Verkeerskundige inrichting	5
4. Inventarisatie	6
5. Ongevallen analyse	7
6. Conclusie	8
7. Mogelijke verbeteringen verkeersveiligheid	9

Colofon

Oprachtgever	Gemeente Koggenland
Versie	Definitief
Datum	16-11-2023
Auteur	Ing. E. van Schooten Buro van Schooten



1. Inleiding en situatie

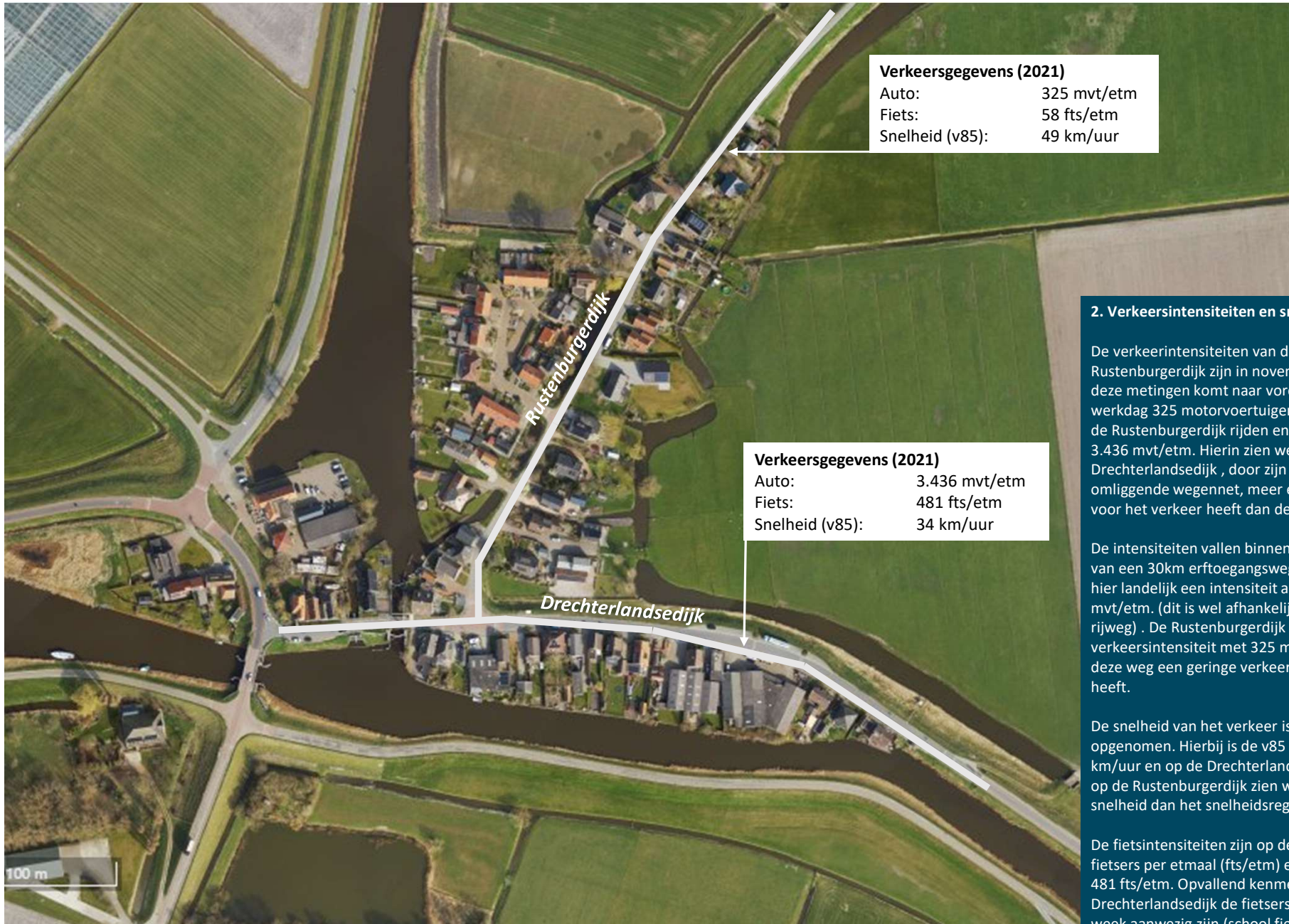
Inleiding
 De gemeente Koggenland is in gesprek met bewoners van het dorp Rustenburg over de verkeersveiligheid in het dorp. De wegenstructuur van het dorp, de Drechterlandsedijk en Rustenburgerdijk is recent onderdeel geworden van het wegbeheer van de gemeente Koggenland.

Aan het verkeerskundige bureau “Buro van Schooten” is gevraagd een quickscan te maken voor de optimalisatie van de verkeersveiligheid met mogelijke oplossingsrichtingen op de korte en lange termijn.

Plangebied
 Het plangebied betreft de wegenstructuur binnen de bebouwde komgrens van het dorp Rustenburg. Hierin valt de Drechterlandsedijk vanaf de bebouwde komgrens aan de oostkant tot aan de Huygendijk. En de Rustenburgerdijk vanaf kruispunt Drechterlandsedijk tot aan de bebouwde komgrens.

Verkeersstructuur
 Beleidsmatig is de verkeersstructuur vastgelegd binnen de wegenstructuur van het HHNK en de gemeente Koggenland. Beide wegen zijn gecategoriseerd als erftoegangswegen met een snelheidsregime van 30km/uur. Hierbij zien we dat beide wegen naast de erfontsluiting ook een functie als doorgaande verkeersontsluiting hebben waardoor de “verblijfsfunctie” van een erftoegangsweg onder druk kan komen te staan.

Het vastgestelde verkeersbeleid in de bebouwde kom van Rustenburg



Verkeersgegevens (2021)	
Auto:	325 mvt/etm
Fiets:	58 fts/etm
Snelheid (v85):	49 km/uur

Verkeersgegevens (2021)	
Auto:	3.436 mvt/etm
Fiets:	481 fts/etm
Snelheid (v85):	34 km/uur

2. Verkeersintensiteiten en snelheden

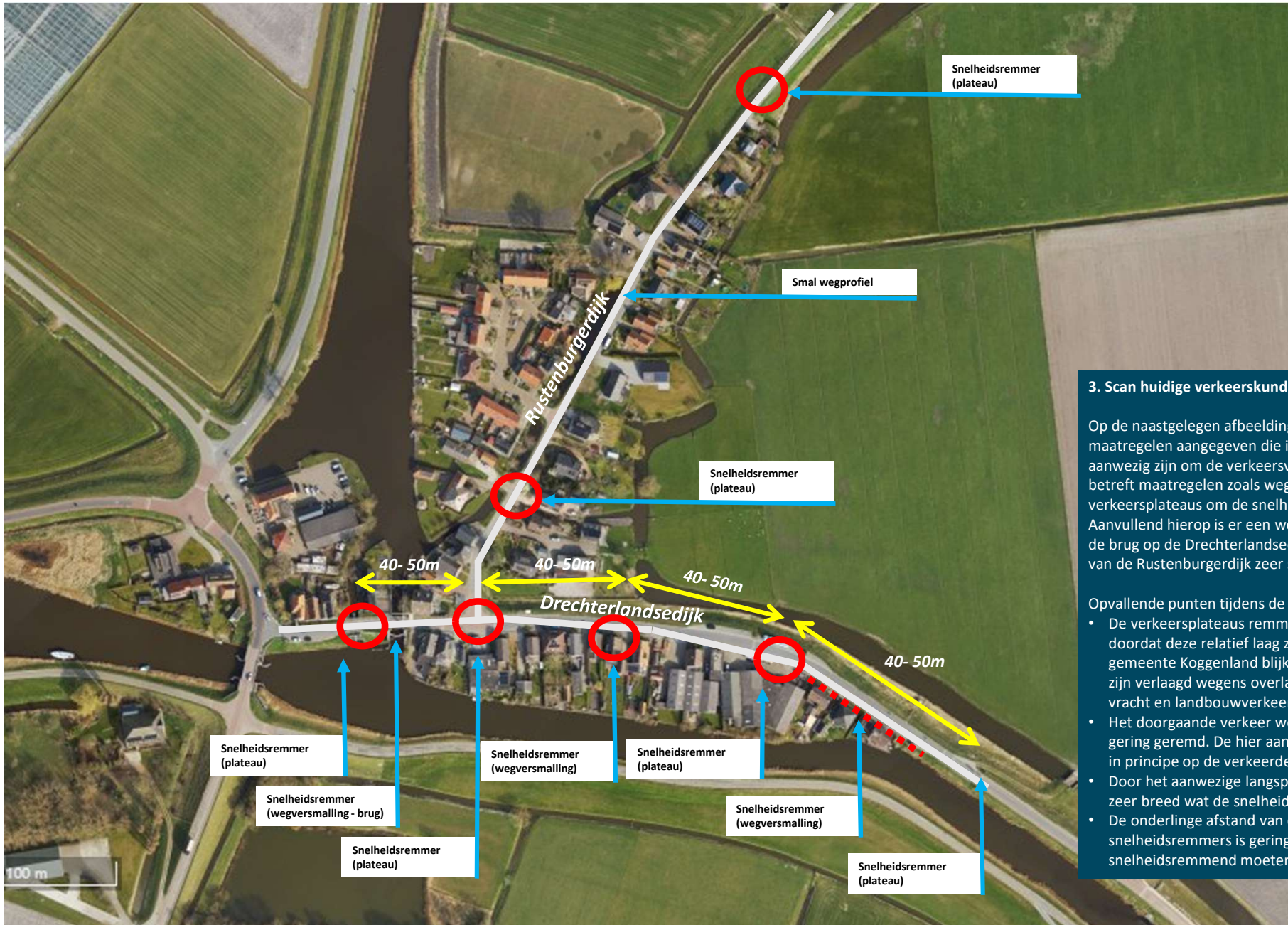
De verkeersintensiteiten van de Drechterlandsedijk en de Rustenburgerdijk zijn in november 2021 gemeten. Uit deze metingen komt naar voren dat er gemiddeld op een werkdag 325 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etm) op de Rustenburgerdijk rijden en op de Drechterlandsedijk 3.436 mvt/etm. Hierin zien we terug dat de Drechterlandsedijk, door zijn aansluitingen naar het omliggende wegennet, meer een ontsluitingsfunctie voor het verkeer heeft dan de Rustenburgerdijk.

De intensiteiten vallen binnen de gestelde wegcategorie van een 30km erftoegangsweg. Maximaal houden we hier landelijk een intensiteit aan van ca. 5.000/6.000 mvt/etm. (dit is wel afhankelijk van de inrichting van de rijweg). De Rustenburgerdijk heeft een geringe verkeersintensiteit met 325 motorvoertuigen waardoor deze weg een geringe verkeersontsluitende functie heeft.

De snelheid van het verkeer is ook in deze metingen opgenomen. Hierbij is de v85 op de Rustenburgerdijk 49 km/uur en op de Drechterlandsedijk 34 km/uur. Vooral op de Rustenburgerdijk zien we een aanzienlijk hogere snelheid dan het snelheidsregime van 30km/uur.

De fietsintensiteiten zijn op de Rustenburgerdijk 58 fietsers per etmaal (fts/etm) en op de Drechterlandsedijk 481 fts/etm. Opvallend kenmerk is dat de Drechterlandsedijk de fietsers voornamelijk door de week aanwezig zijn (school fiets en werkverkeer) en de Rustenburgerdijk vooral recreatief fietsverkeer is.

De beschikbare verkeersgegevens in het plangebied



3. Scan huidige verkeerskundige inrichting

Op de naastgelegen afbeelding zijn de verkeersmaatregelen aangegeven die in de huidige situatie aanwezig zijn om de verkeersveiligheid te vergroten. Dit betreft maatregelen zoals wegversmallingen en verkeersplateaus om de snelheid te reduceren. Aanvullend hierop is er een wegversmalling aanwezig bij de brug op de Drechterlandsedijk en is het wegprofiel van de Rustenburgerdijk zeer smal.

Opvallende punten tijdens de inventarisatie zijn;

- De verkeersplateaus remmen de snelheid gering doordat deze relatief laag zijn. (uit navraag bij de gemeente Koggenland blijkt dat de drempels in 2019 zijn verlaagd wegens overlast door trillingen van vracht en landbouwverkeer)
- Het doorgaande verkeer wordt, vanuit de oostzijde, gering geremd. De hier aanwezige wegversmalling zit in principe op de verkeerde rijrichting.
- Door het aanwezige langspaarkeerstroken oogt de weg zeer breed wat de snelheid kan verhogen.
- De onderlinge afstand van de aanwezige snelheidsremmers is gering, dit zou snelheidsremmend moeten werken

Verkeerskundige inrichting plangebied



Zeer smalle rijweg die niet uitnodigt voor hoge snelheid



Recreatief fietsverkeer



Kruising ruime vormgeving



Brede "asfalt" rijbaan



Bebouwde komgrens duidelijk aanwezig



Brug is snelheidsremmend

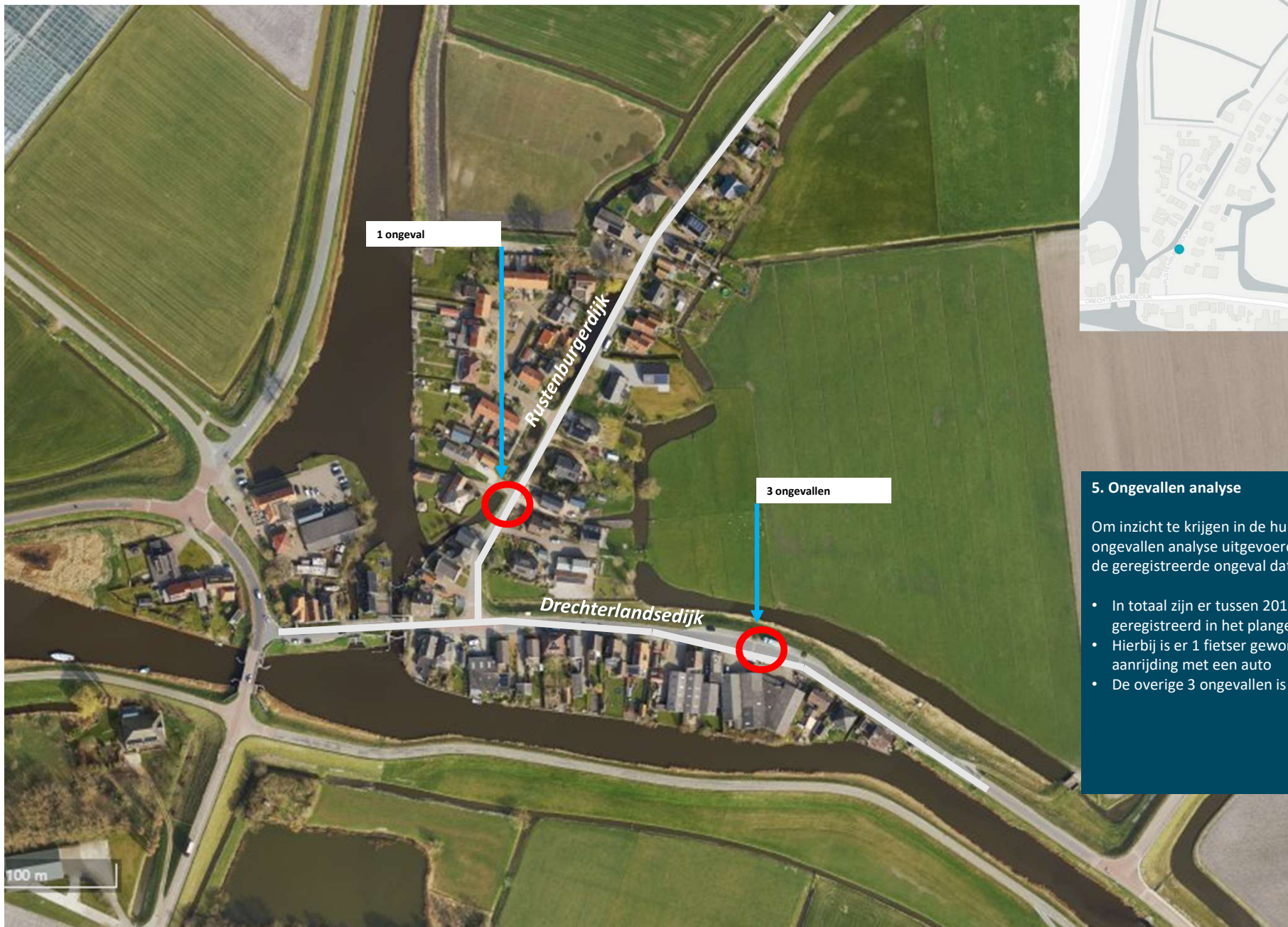


Bebouwde komgrens duidelijk aanwezig

4. Inventarisatie

Op 21 juni heeft er een inventarisatie van het plangebied plaatsgevonden. Hierin is gekeken naar aanvullende verkeerskundige kenmerken en het verkeersgedrag. Hierin vallen een aantal onderdelen op;

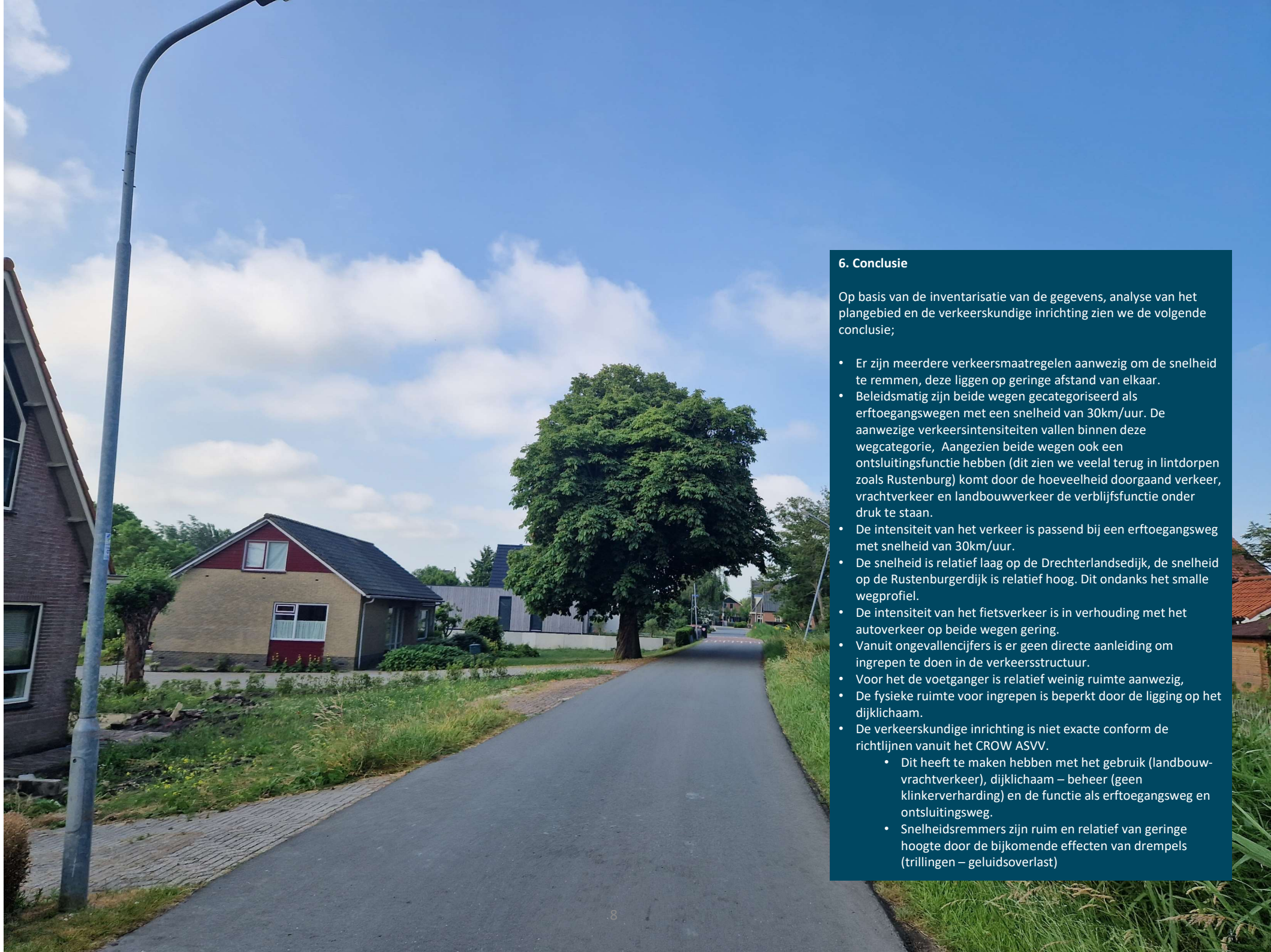
1. Duidelijke overgangen in wegstructuur van de overgang naar de bebouwde kom zijn aanwezig.
2. Inrichting niet geheel conform basiskennmerken CROW ASVV 30km/uur inrichting.
3. Brede rijbaan – verharding aanwezig
4. Breed kruispunt Rustenburgerdijk – Drechterlandsedijk, waardoor snelheid toeneemt.
5. Snelheidsremmers remmen gering door geringe hoogte.
6. Wegversmallingen lijken niet altijd bij juiste rijrichting.
7. Rustenburgerdijk is een zeer smal wegprofiel
8. Ruimte voor langzaam verkeer (fiets – voetganger) gering door smalle voetpaden.
9. Relatief veel verkeersmaatregelen aanwezig.
10. Recreatief fietsverkeer (racefietsen) en schoolverkeer aanwezig.
11. Aanwezigheid landbouw en vrachtverkeer. (mogelijk leidend voor inrichting)



5. Ongevallen analyse

Om inzicht te krijgen in de huidige ongevallen is een ongevallen analyse uitgevoerd voor het plangebied met de geregistreerde ongeval data uit Viastat.

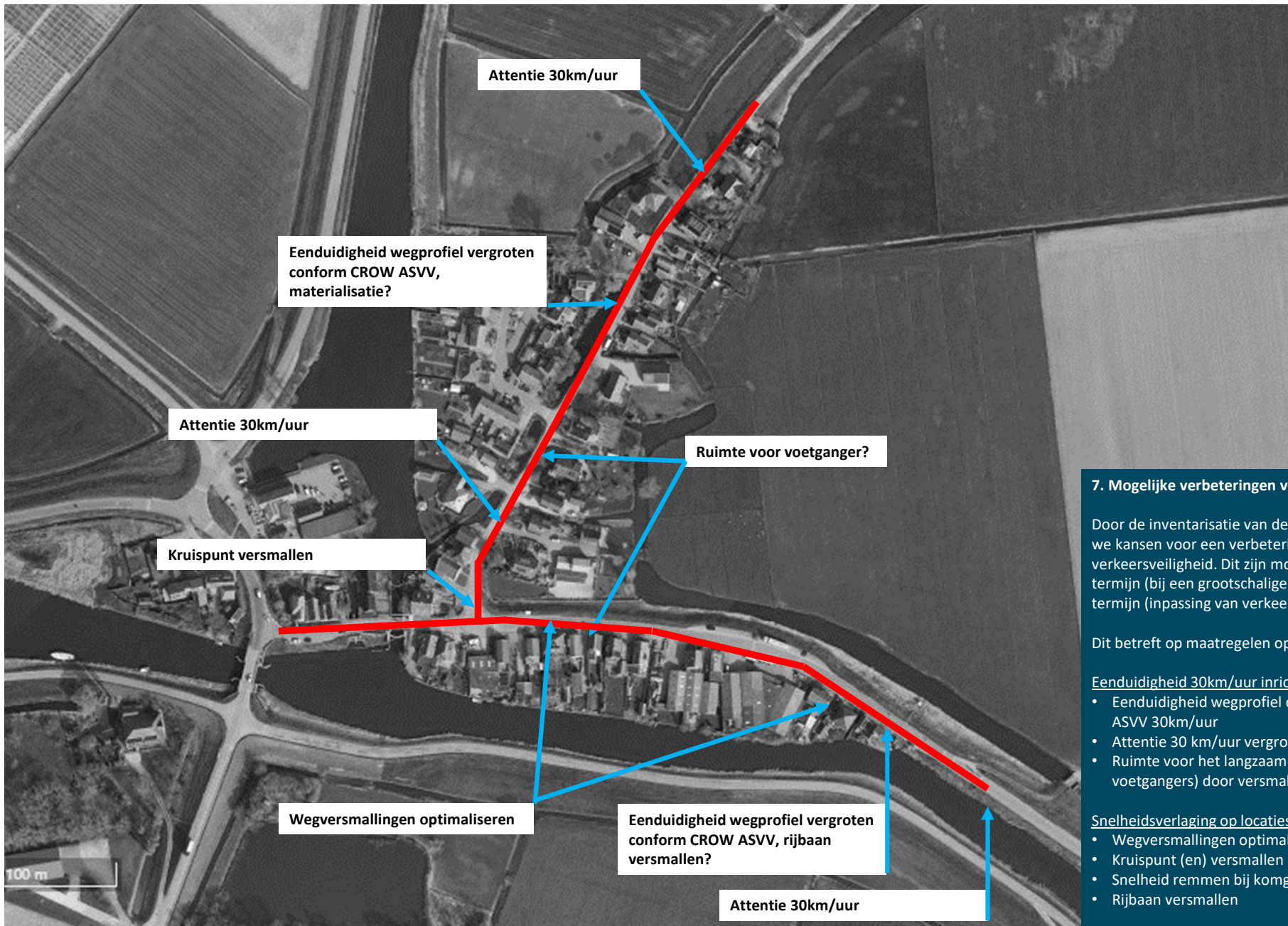
- In totaal zijn er tussen 2014 en 2022 vier ongevallen geregistreerd in het plangebied.
- Hierbij is er 1 fietser gewond geraakt door een aanrijding met een auto
- De overige 3 ongevallen is geen letsel bekend.



6. Conclusie

Op basis van de inventarisatie van de gegevens, analyse van het plangebied en de verkeerskundige inrichting zien we de volgende conclusie;

- Er zijn meerdere verkeersmaatregelen aanwezig om de snelheid te remmen, deze liggen op geringe afstand van elkaar.
- Beleidsmatig zijn beide wegen gecategoriseerd als erftoegangswegen met een snelheid van 30km/uur. De aanwezige verkeersintensiteiten vallen binnen deze wegcategorie, Aangezien beide wegen ook een ontsluitingsfunctie hebben (dit zien we veelal terug in lindorpen zoals Rustenburg) komt door de hoeveelheid doorgaand verkeer, vrachtverkeer en landbouwverkeer de verblijfsfunctie onder druk te staan.
- De intensiteit van het verkeer is passend bij een erftoegangsweg met snelheid van 30km/uur.
- De snelheid is relatief laag op de Drechterlandsedijk, de snelheid op de Rustenburgerdijk is relatief hoog. Dit ondanks het smalle wegprofiel.
- De intensiteit van het fietsverkeer is in verhouding met het autoverkeer op beide wegen gering.
- Vanuit ongevallencijfers is er geen directe aanleiding om ingrepen te doen in de verkeersstructuur.
- Voor het de voetganger is relatief weinig ruimte aanwezig,
- De fysieke ruimte voor ingrepen is beperkt door de ligging op het dijklichaam.
- De verkeerskundige inrichting is niet exacte conform de richtlijnen vanuit het CROW ASVV.
 - Dit heeft te maken hebben met het gebruik (landbouwvrachtverkeer), dijklichaam – beheer (geen klinkerverharding) en de functie als erftoegangsweg en ontsluitingsweg.
 - Snelheidsremmers zijn ruim en relatief van geringe hoogte door de bijkomende effecten van drempels (trillingen – geluidsoverlast)



7. Mogelijke verbeteringen verkeersveiligheid

Door de inventarisatie van de gegevens en inrichting zien we kansen voor een verbetering van de verkeersveiligheid. Dit zijn mogelijkheden op de lange termijn (bij een grootschalige reconstructie) en korte termijn (inpassing van verkeersveiligheidsmaatregelen).

Dit betreft op maatregelen op;

Eenduidigheid 30km/uur inrichting

- Eenduidigheid wegprofiel conform kenmerken CROW ASVV 30km/uur
- Attentie 30 km/uur vergroten
- Ruimte voor het langzaam verkeer (fietsers – voetgangers) door versmallen rijbaan

Snelheidsverlaging op locaties

- Wegversmallingen optimaliseren
- Kruispunt (en) versmallen
- Snelheid remmen bij komgrens
- Rijbaan versmallen